

Mobilité: plus ou mieux?

François Marthaler

Conseiller d'Etat - Chef du Département des infrastructures du
Canton de Vaud

Mobilité: de nombreux paradoxes

- ▶ Croissance de la mobilité et du PIB sont fortement corrélés, mais... la congestion coûte des milliards à l'économie
- ▶ Le trafic individuel motorisé nous offre la liberté, mais... péjore la qualité de vie et dévore le territoire
- ▶ Les véhicules sont plus économes, mais... la consommation de carburants ne cesse de croître

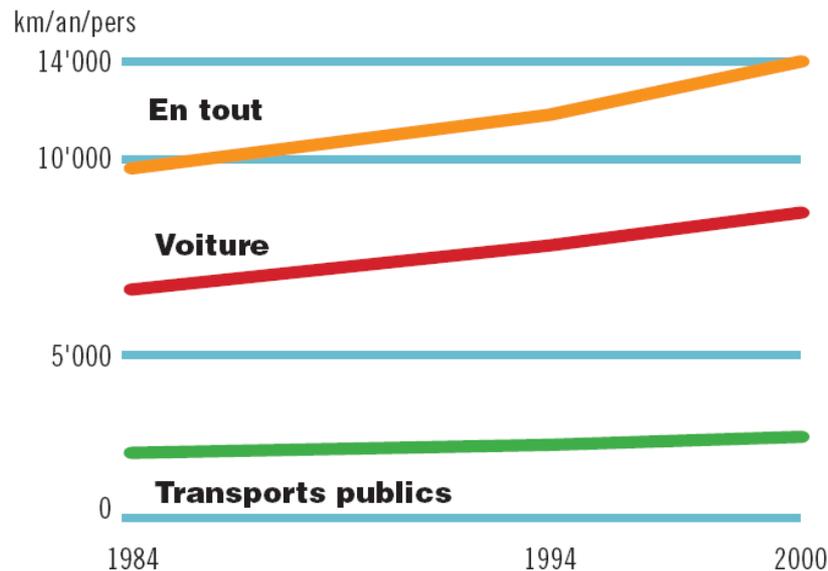
Ivan Illich et le concept de « vitesse généralisée »

- ▶ « L'Américain moyen dépense 1'600 heures chaque année pour parcourir 10'000 km; cela représente à peine 6 km/h. Dans un pays dépourvu d'industrie de la circulation, les gens atteignent la même vitesse, mais ils vont où ils veulent à pied, en y consacrant non plus 28%, mais seulement 3 à 8% du budget-temps social. » (*Energie et Équité*, 1973)

Au temps passé dans la voiture, on ajoute le temps de travail pour payer la voiture...

Les défis colossaux d'une mobilité plus durable

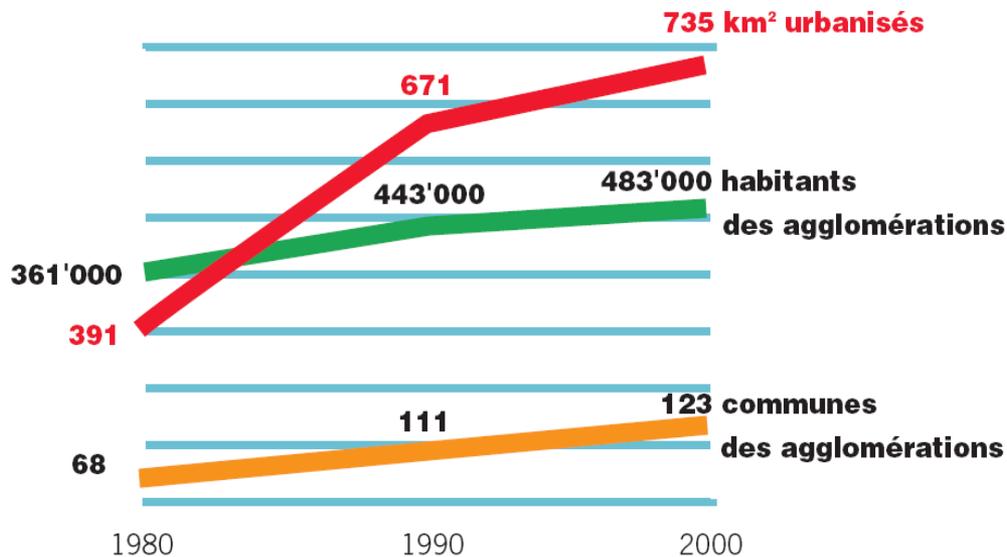
- ▶ La distance totale parcourue ne cesse d'augmenter: 30 km/j (USA, 1973), 40,5 km/j (VD, 2005)



La voiture contribue pour l'essentiel à cette évolution...

Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (2)

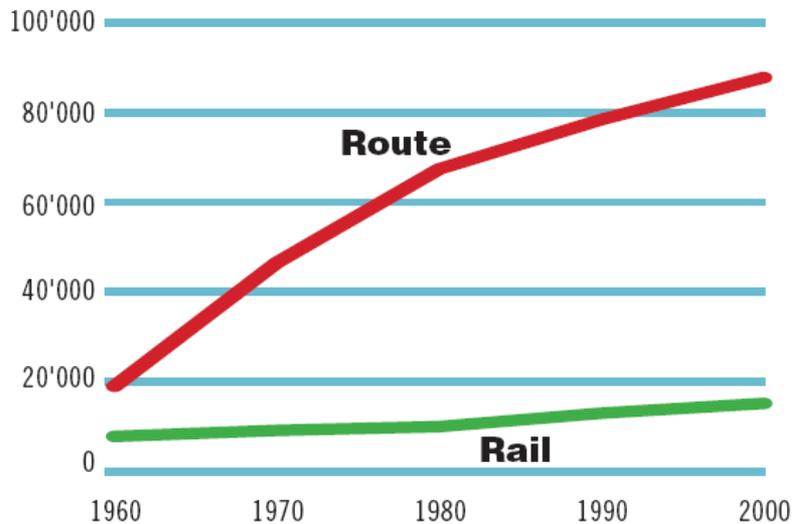
- ▶ Les surfaces urbanisées augmentent deux fois plus vite que la population



Étalement urbain dans le canton de Vaud entre 1980 et 2000 (OFS, REP 2000)

Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (3)

- ▶ Les prestations de transport croissent sans cesse, et plus vite sur la route que sur le rail



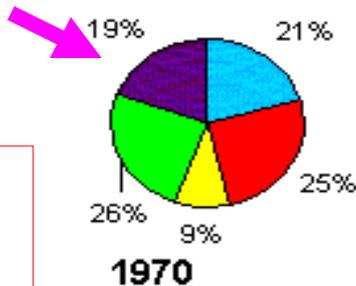
Evolution des prestations de trafic sur le rail et sur la route en Suisse entre 1960 et 2000, en millions de voyageurs-kilomètres (ODT 2005, p. 41)

Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (4)

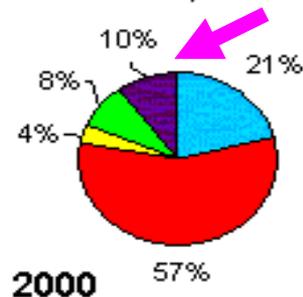
- La dissociation entre lieu de vie et lieu de travail est de plus en plus marquée

Moyen de transport des personnes actives occupées, Vaud, 1970-2000

- Transports publics
- Voiture
- Autres transports privés
- A pied
- Aucun trajet



En 1970, 45% des gens ne se déplacent pas ou vont à pied au travail. Ce chiffre tombe à 18% en 2000.



Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (5)

- ▶ L'augmentation de l'offre est vite saturée par la demande qu'elle induit
- ▶ Cela vaut pour la route comme pour les transports publics (cf. Métro m2 ou explosion des voyageurs entre Brigue et Berne suite à la mise en service du tunnel de base du Lötschberg)

Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (6)

- ▶ La route couvre ses charges (partiellement pour les coûts environnementaux), tandis que le rail est subventionné à plus de 60%
- ▶ Le report du trafic de la route au rail annonce une forte augmentation des dépenses publiques pour les TP

Mais le Conseil fédéral a fixé la croissance réelle de ce poste de dépenses à 0,5% par an; moins que la démographie!!!

Les défis colossaux d'une mobilité plus durable (7)

- ▶ Le pic pétrolier va engendrer une explosion des prix des carburants
- ▶ La crise économique qui s'en suivra assèchera les caisses publiques
- ▶ Les pouvoirs publics ne parviendront pas à faire face dans les temps au report massif du trafic sur les TP

L'économiste Patrick Artus a calculé un prix d'équilibre à 380\$ le baril en 2012 compte tenu de l'évolution et de l'élasticité de la demande!!

Voir <http://blogs.verts-vd.ch/marthaler/2006/12/18/pic-de-production-petroliere-pourquoi-les-economistes-se-refusent-a-affronter-la-question-meme-en-theorie/>

Les solutions sont connues et se mettent en place (1)

▶ Aménagement du territoire

- Construire la ville en ville et concentrer les logements et les emplois le long des lignes TP
- Bloquer le mitage du territoire
- Maîtriser l'offre en places de parc
- Assurer une mixité de l'habitat et des emplois

Les solutions sont connues et se mettent en place (2)

► Politique des transports

- Promouvoir les mobilités douces
- Développer et moderniser les transports publics
- Maîtriser le trafic routier (télégestion)
- Donner la priorité aux TP routiers
- Créer des zones à faibles émissions polluantes

En Suisse romande (surtout VD), la priorité doit être mise sur le vélo, les investissements étant faibles en regard du potentiel report modal

Les solutions sont connues et se mettent en place (3)

► Initiatives privées

Dans une entreprise, la part du trafic individuel motorisé peut aisément chuter de 40-60% suite à l'adoption d'un plan de mobilité!

- Promouvoir les plans de mobilité d'entreprise (ou de zone)
- Développer le télétravail et la cyberadministration
- Soutenir l'auto-partage et le covoiturage
- ...

Les solutions sont connues et se mettent en place (4)

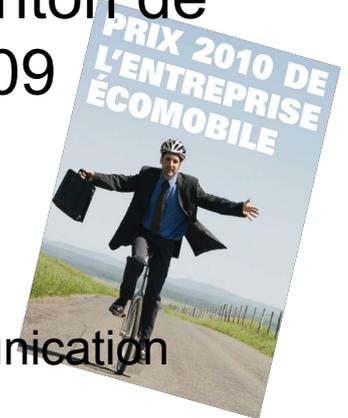
► Et encore...

Il faut veiller ici à ne pas accentuer les inégalités sociales. Cette exigence rend ces questions particulièrement difficiles à résoudre au plan politique...

- Supprimer les incitations fiscales à la mobilité et à l'utilisation de la voiture (déduction des frais de transports)
- Introduire le péage urbain et/ou le *roadpricing*
- Soutenir l'innovation dans les véhicules moins polluants

Une page de publicité pour le prix de l'entreprise Ecomobile!

- ▶ Un prix pour le meilleur plan de mobilité d'entreprise a été décerné dans le canton de Vaud en 2006 (avec GE), 2008 et 2009
- ▶ Prix CTSO en 2010
- ▶ Réalisations en 2009:
 - Entreprises: Nestlé Orbe, Orange Communication Renens
 - Administrations: Villes de Nyon et de Lausanne
 - Zone d'activités: Littoral Parc



Voir <http://www.ctso.ch/prix/prixctso.html>



Evolution dans le canton de Vaud (population 2000-2016)

Forte croissance ; relativise les résultats des autres indicateurs !

VAUD 2009 : 697'802 habitants

+1.9% en 2009

+2.4% en 2008

+1.6%/an entre 05-09

Districts 2009 :

- Gros-de-Vaud +3.1%

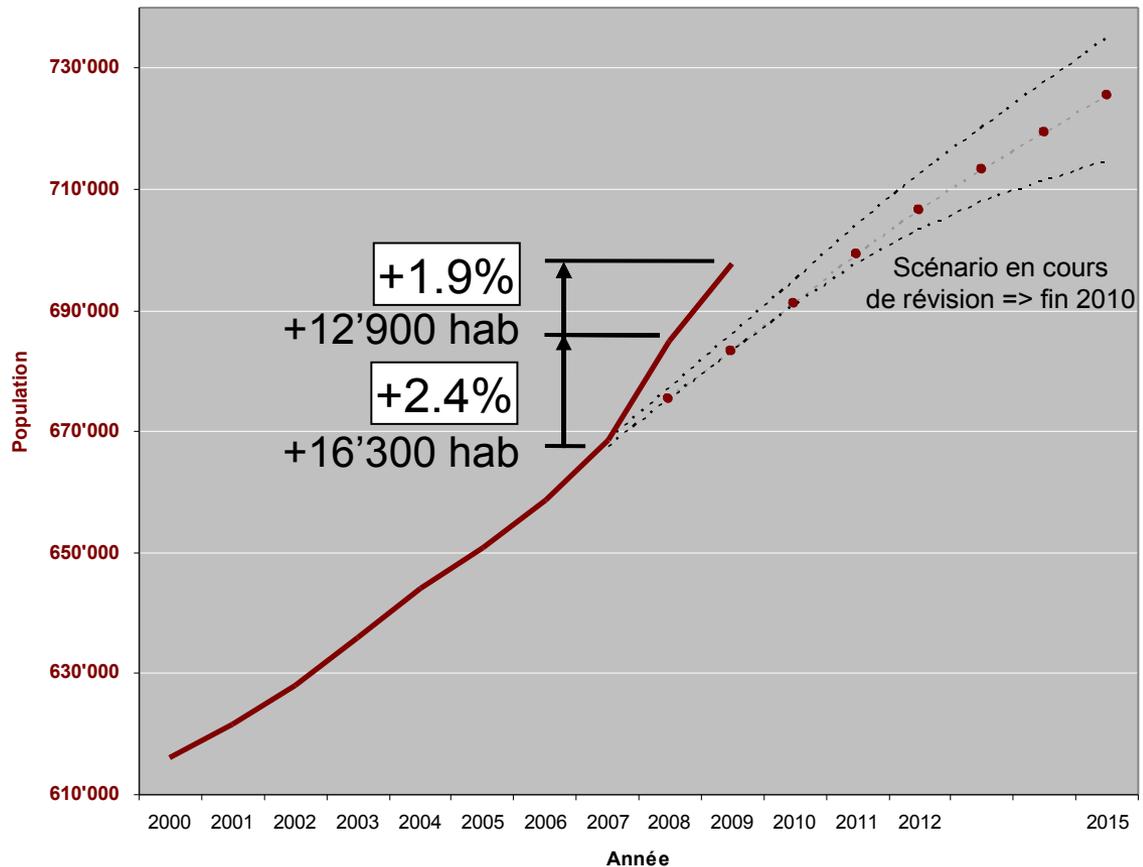
- Lausanne +2.7%

(+3'920 hab)

- Broye-Vully +2.0%

- Nyon +1.9%

(Nyon +2.4%/an depuis 2005)



Taux de motorisation (IDD 15.4)

Nb de voitures de tourisme pour 1'000 habitants

Voitures de tourisme

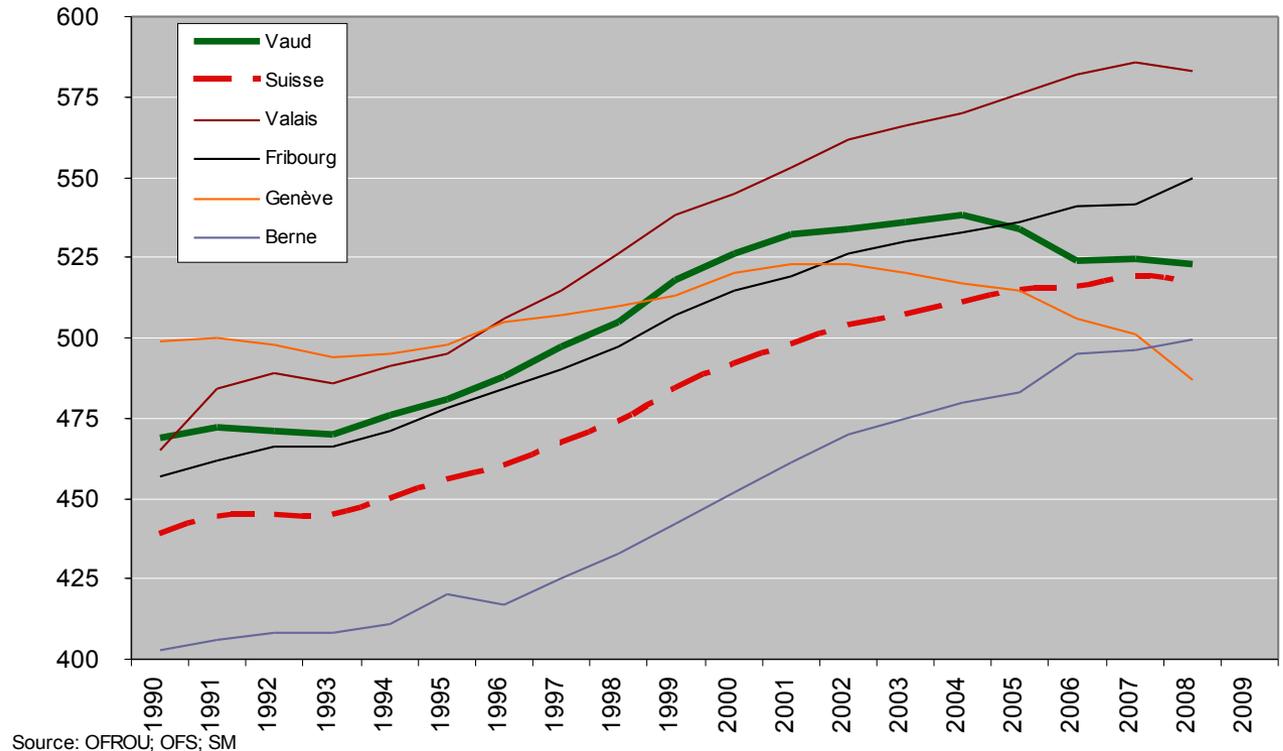
06-07 : +4'000 (+1.1%)

07-08 : +5'400 (+1.5%)

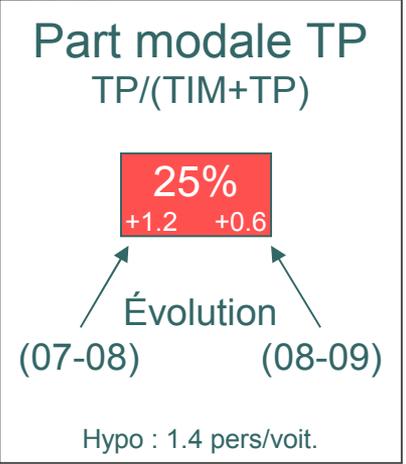
Taux 2007 => 2008

VD : 525 => 523

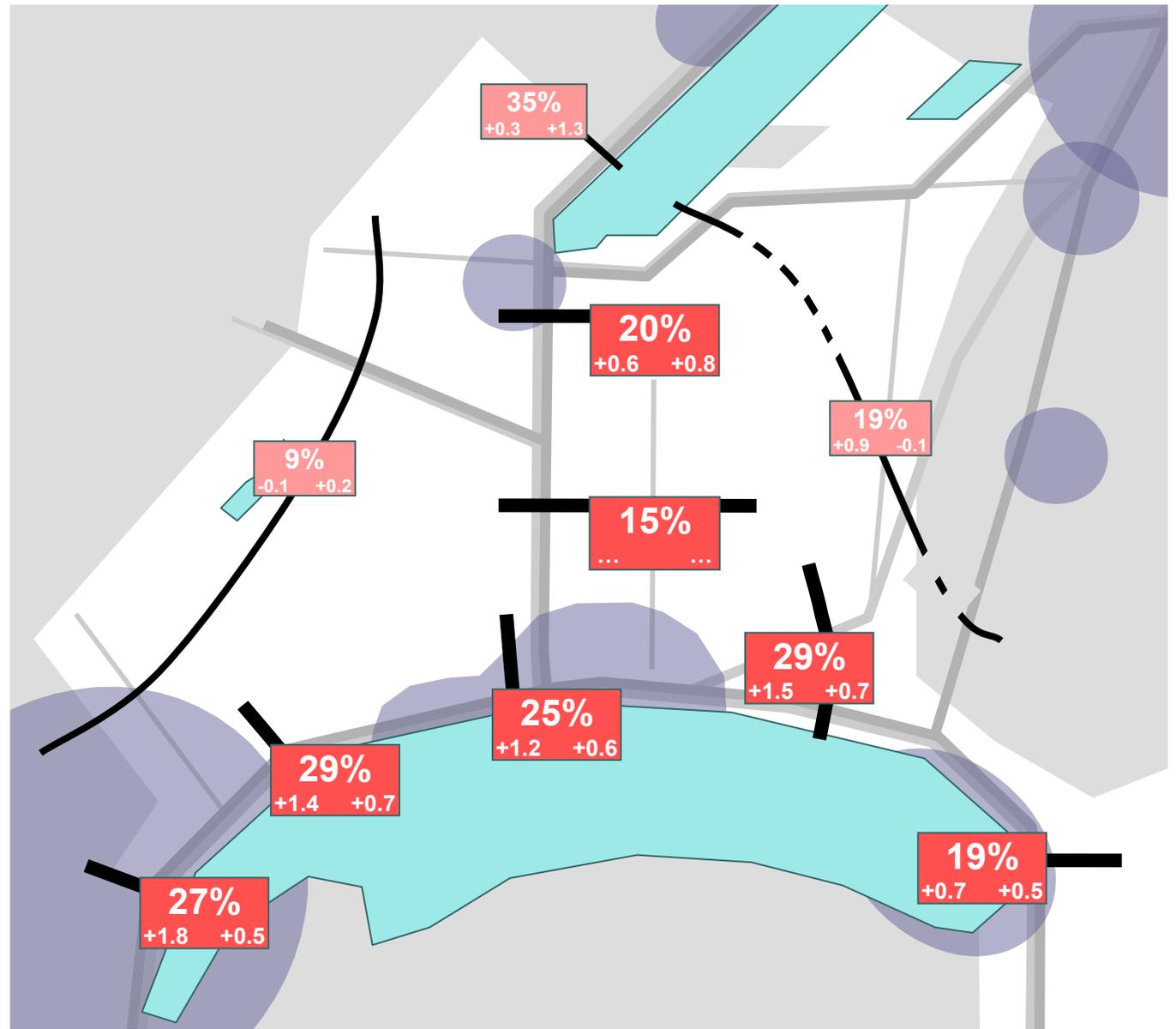
CH : 519 => 517



Écrans : répartition modale / gain parts de marché TP

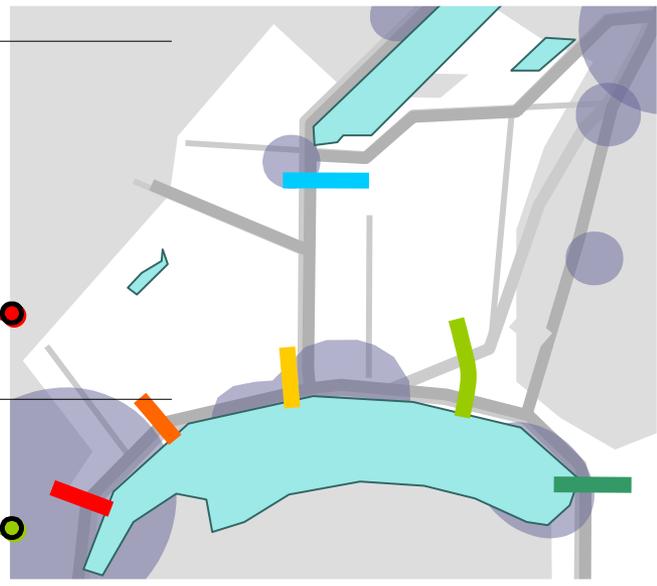
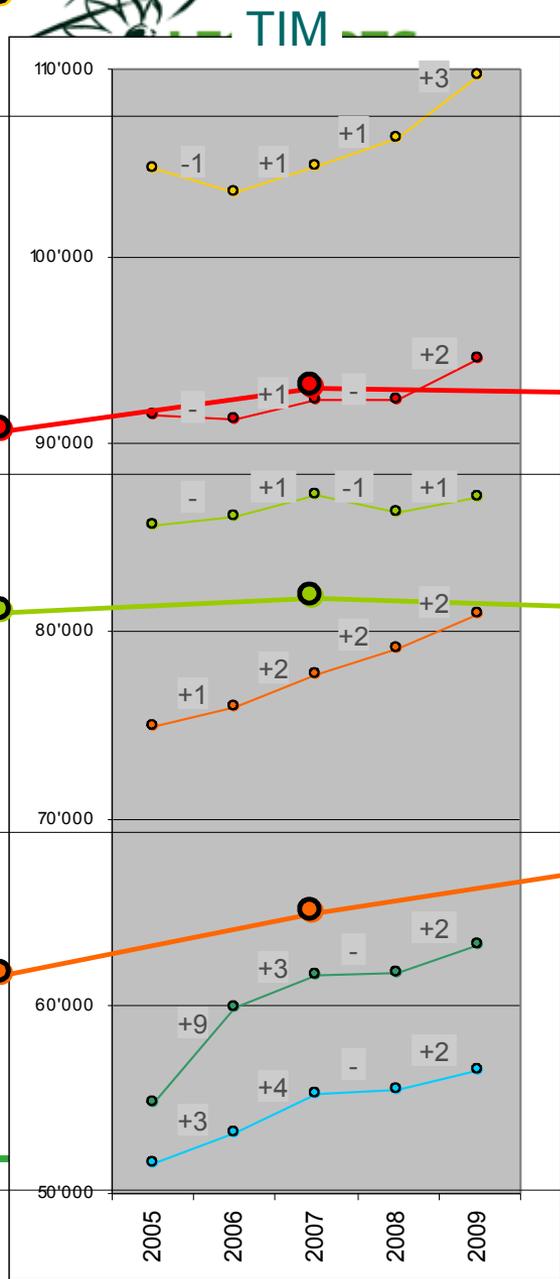


Depuis 2007, malgré le fort accroissement de la population, les transports publics gagnent chaque année sur le trafic individuel motorisé



Uni d'été des Verts

Écrans : croissance trafics par axe (2005-2009)

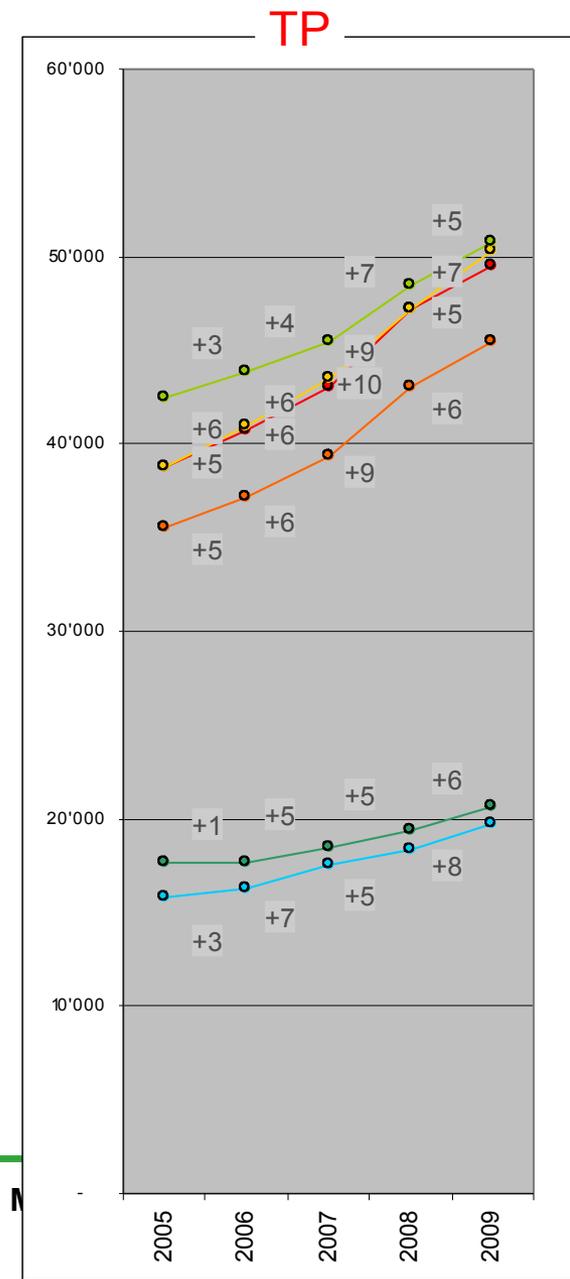


Évolution des trafics TIM et TP sur les écrans principaux

- VD-GE
- Rolle
- Ls-Mg
- Ls-Est
- Vill
- Ls-Yv

août 2010

+1 : augmentation relative annuelle de 1 %

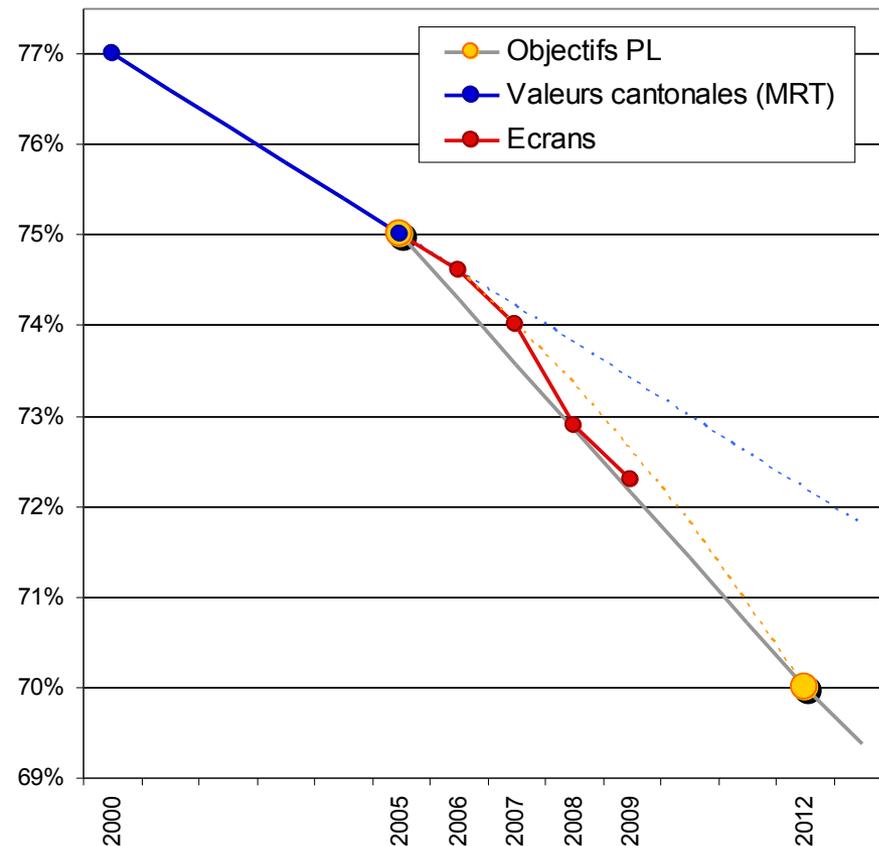


François M

Répartition modale (IDD15.2)

Objectif programme de législature: **Part des TIM: (% de km)**

L'objectif de réduction du trafic individuel motorisé à 70% du total des déplacements devrait être atteint en 2012 dans le canton de Vaud



70%
en 2012

Quelques considérations sur la (grande) vitesse (1)

► Carte isochrone de la Suisse par le réseau des TP

- Berne (1h06) plus proche de Lausanne que Avenches (1h24) ou La Vallée de Joux (Sentier 1h20)
- Chevroux (2h40) aussi éloigné de Lausanne que Winterthour

On pourrait déformer une carte de Suisse en remplaçant les distances réelles par les temps de déplacement en transports publics: difficile de reconnaître le pays...

Quelques considérations sur la (grande) vitesse (2)

La vitesse du train est une chose, mais...

- ▶ La « vitesse commerciale » (yc arrêts) se réduit encore avec les temps d'attente pour les correspondances; et encore un peu plus s'il faut prendre un billet
- ▶ Une desserte fine dégrade la vitesse commerciale des TP au profit de la voiture
- ▶ En ville, le vélo est imbattable sur les distances de moins de 5 km porte à porte

Quelques considérations sur la (grande) vitesse (3)

- ▶ Le réseau suisse des transports publics est le plus dense et le plus performant du monde
 - sur un km de rail, les CFF font circuler 2 fois plus de trains que la DB et 4 fois plus que la SNCF (!)
 - AG et 1/2 tarif unique au monde
 - Communautés tarifaires garantissent une bonne équité

Les TGV ne sont guère compatibles avec l'horaire cadencé et le trafic régional. Une surtaxe « vitesse » enlèverait beaucoup de son attrait à l'AG (qui n'existe pas ailleurs!).

Quelques considérations sur la (grande) vitesse (4)

- Les Verts doivent-ils soutenir la « grande vitesse » en suisse?
 - La CITRAP-VD plaide pour une ligne rapide sur le plateau (200-300 km/h, investissement de CHF 20-30 mias)
 - « Visionnaire », O. Français a lancé l'idée d'une LGV (évitant Fribourg!)

Quelques considérations sur la (grande) vitesse (5)

- ▶ En France, le TGV est en concurrence directe avec l'avion
 - Ce succès occulte l'abandon de nombreuses petites lignes
- ▶ En Suisse, entre les grandes villes, les trains IC rivalisent déjà avec la voiture (87% des voyageurs Zurich-Berne)

Quelques considérations sur la (grande) vitesse (6)

- ▶ Les priorités sont ailleurs:
 - Achever Rail2000 (ZEB, Rail2030)
 - Doubler la capacité de transport
 - Développer les RER dans les agglomérations
 - Financer l'entretien courant (!)

- ▶ Que deviennent les régions périphériques dans tout cela?

Avec un TGV, la carte isochrone du pays serait encore plus méconnaissable!

Quelques considérations sur la (grande) vitesse (7)

Comme le relevait déjà Illich, l'industrie des transports et la vitesse accroît les inégalités et détruit le lien social...

- ▶ La « vitesse généralisée » augmente, mais pour les plus riches (moins de temps consacré pour payer les transports)
- ▶ au détriment des plus défavorisés (priorité aux TGV plutôt qu'aux RER) et des mobilités douces (coupures du territoire, accaparement de l'espace)

Conclusions en forme de questions

- ▶ Mobilité = liberté?
- ▶ Une économie plus efficace ne devrait-elle pas minimiser les transports?
- ▶ La vitesse crée-t-elle plus de lien social et d'équité?
- ▶ Quelle sera notre mobilité lorsque le baril de pétrole sera à \$ 380?
- ▶ Aurons-nous le temps de répondre à ces questions?