



# Et si on limitait le nombre de pendulaires?

Tandis qu'une initiative réclame plus de moyens pour les transports publics et qu'un ingénieur rêve d'un train suisse ultrarapide, Vincent Kaufmann, sociologue de la mobilité à l'EPFL, analyse la bougeotte des Suisses et remet en question le développement à tout va du réseau.



Vincent Kaufmann, sociologue, est l'auteur du livre: «Les paradoxes de la mobilité».

**S**auter dans un train pour aller travailler à Berne, faire la navette Yverdon-Bienne. Penduler entre Lausanne et Genève... Les Romands se déplacent toujours davantage. Pour leurs loisirs et pour des motifs professionnels. Il sont des milliers à vivre dans un lieu et à avoir leur bureau dans un autre. Pour penduler, ils emploient beaucoup la voiture, et utilisent toujours davantage le rail. Une bonne nouvelle pour l'environnement. Reste que la fréquentation des trains explose aux heures de

pointe, notamment sur l'arc lémanique, où il faut jouer des coudes pour trouver une place assise.

Afin de répondre à la demande, divers projets sont esquissés, des plus utopiques aux plus réalistes. Un ingénieur zurichois rêve d'une navette futuriste permettant d'aller de Lausanne à Genève en dix minutes; les CFF et le Conseil fédéral ont récemment lancé, de leur côté, Rail 2030. Colossal, le projet vise à désengorger le réseau ferroviaire aux heures de pointe et sur les lignes à haute fréquentation en

## Le trafic en chiffres

### Le rail (trafic pendulaire et de loisirs):

- évolution du nombre de voyageurs par kilomètre entre 2005 et 2009 en Suisse: +21,9%
- évolution du nombre de voyageurs par kilomètre entre 2005 et 2009 Genève-Lausanne: +30,9%
- évolution du nombre de voyageurs par kilomètre en 2010 par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2009 en Suisse: +8,4%
- évolution du nombre de voyageurs par kilomètre en 2010 par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2009 Genève-Lausanne: +6,5%

### La route (trafic journalier moyen: augmentation du nombre de véhicules) entre 2005 et 2009

- autoroute Lausanne-Genève: +7,2%
- autoroute Berne-Zurich: +2,5%
- autoroute Fribourg-Berne: +2,2%
- autoroute Lausanne-Yverdon: +8,6%

Sources: Office fédéral des routes / CFF

créant notamment plus de places assises et en augmentant le nombre de trains et wagons. L'ensemble des mesures se monte à 12 milliards pour la variante soft et à 21 milliards pour la version plus luxueuse. Des montants que les réserves dédiées aux transports en commun ne parviendront pas à couvrir et, à Berne, on se creuse les méninges pour trouver les sources de financement. L'Association transports et environnement (ATE) a récemment lancé une initiative exigeant que davantage de moyens soient alloués au rail au détriment de la route. Et si le développement du réseau à tout prix n'était pas la bonne solution? L'analyse de Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'EPFL.

**Un ingénieur planche sur un train révolutionnaire permettant de parcourir Lausanne-Genève en dix minutes. Les CFF promettent plus de trains, l'ATE réclame encore davantage de moyens pour les transports publics. Que vous inspirent ces projets?**

Ils risquent d'inciter les gens à se déplacer toujours davantage. Et je m'interroge sur la pertinence d'un développement supplémentaire. J'ai

l'impression qu'on assiste à une fuite en avant. Le réseau ferroviaire helvétique est excellent en raison de sa densité. Avec un AG coûtant 3000 francs par année, vous voyagez sur tout le réseau. Cela a pour conséquence que les Suisses déménagent peu et n'hésitent pas à faire 80 à 100 km par jour pour se rendre sur leur lieu de travail. A la base, le développement des transports publics avait pour objectif de concurrencer la voiture. Mais en rendant les trains toujours plus performants, on a surtout permis aux gens de travailler toujours plus loin de leur lieu d'habitation.

**Les Suisses consacrent en effet toujours davantage de temps à leurs déplacements, comme vous le montrez dans votre livre «Les paradoxes de la mobilité».\***

Au milieu des années quatre-vingt, on atteignait une moyenne d'une heure par jour. Aujourd'hui, on est à plus d'une heure et demie. Les réseaux de transports ont longtemps compensé l'accroissement des kilomètres parcourus par des gains de vitesse. Mais aujourd'hui cela ne fonctionne plus. On utilise les minutes gagnées pour aller encore plus loin et donc passer davantage de temps en chemin. Tant



→ sur les routes et autoroutes que sur le réseau des transports publics, ça conduit à une surcharge.

#### Ce temps n'est néanmoins pas extensible...

Nous atteignons un plafond, c'est sûr. Ce qui explique que nous sommes davantage d'accord de penduler que par le passé, c'est que les moyens de transport sont devenus plus confortables et que ce temps est rentabilisable. En train, on peut lire, travailler, téléphoner, voire surfer sur internet. En voiture aussi, on peut écouter de la musique, téléphoner les mains libres...

#### Pourtant, beaucoup de pendulaires se disent fatigués par les trajets, dans des transports publics bondés...

On est pris dans des univers de choix et de contraintes. L'intérêt du travail l'emporte souvent. On se dit que cela vaut la peine de faire une heure de train pour un job intéressant. De plus, la mobilité a une connotation positive.

#### L'un des paradoxes que vous relevez est que la mobilité sert en fait le plus souvent à préserver la sédentarité.

Oui. Et de ce fait on ne fait pas vraiment l'expérience de l'altérité. Faire la navette Genève-Berne, ça n'est pas la même chose que de s'installer à Berne vraiment.

#### Avec une famille, un réseau social, des attaches, ce peut être compréhensible, non?

Oui. Mais c'est dommage. Surtout en Suisse, compte tenu de sa pluralité culturelle. On peut le comprendre lorsqu'on a des enfants et qu'il s'agit de changer de région linguistique. Mais les déménagements ne se font pas non plus à l'intérieur de la Suisse romande.

#### Pour quelles raisons?

En plus de la facilité de déplacement induite par la qualité du réseau ferroviaire, il y a les barrières administratives. Avec un système scolaire différent dans chaque canton, il arrive qu'un enfant déménageant perde une année. Harnos devrait améliorer les choses.



La ligne Lausanne-Genève a connu une augmentation de 30,9% de voyageurs par kilomètre entre 2005 et 2009.

#### Vous parlez d'une fuite en avant en matière de politique des transports. Quelles seraient vos solutions pour enrayer le mouvement?

Entre Lausanne et Genève, entre Zurich et Berne, le trafic ferroviaire augmente pratiquement de 10% chaque année. Le réseau est saturé. Il faut investir des dizaines de mil-

liards pour de nouveaux trains, pour entretenir les voies qui s'usent plus vite. C'est pareil pour la voiture, faire un kilomètre d'autoroute coûte très cher. Cela a des impacts écologiques importants. On peut alors se demander s'il ne faut pas introduire une régulation par la saturation. Eviter d'accroître l'offre et la vitesse des trains, voire réduire la vitesse de certains flux qu'on souhaiterait ne pas voir croître trop rapidement. Ça a un côté un peu scandaleux de penser ainsi. Mais ces questions se posent. Si on veut éviter le développement des transports et éviter que les gens pendulent sur des distances considérables, il faut alors repenser la répartition des emplois en Suisse et intervenir sur le marché du logement.

#### Et faire payer davantage les pendulaires?

Cela pose un problème d'inégalité sociale, car pour être efficace, une telle mesure implique une augmentation considérable des prix.

Propos recueillis par Céline Fontannaz  
Photos Mathieu Rod et Keystone

### Une navette ultrarapide le long du lac Léman

Toujours plus vite. Swissmetro promettait d'amener les Genevois à Saint-Gall en moins d'une heure. Le projet de train souterrain ultrarapide a échoué. Aujourd'hui c'est au tour d'un ingénieur zurichois de vouloir équiper la Suisse d'un train à grande vitesse, a-t-on appris au printemps dernier. Baptisé **SwissRapide Express (SRE) Ouest**, le bolide ferroviaire utiliserait comme Swissmetro la sustentation magnétique mais **circulerait sur une ligne aérienne**. Cette technologie est déjà exploitée à Shanghai, avec le Maglev. D'abord intéressé par le tronçon Zurich-Berne, le bureau de **Niklaus H. König a choisi le trajet Lausanne-Genève**, où les pendulaires se

bousculent chaque matin afin de trouver une place assise, pour imaginer son train révolutionnaire. Construite sur une ligne posée sur des piles à cinq mètres du sol le long de l'autoroute, **la ligne conduirait les Lausannois en dix minutes au bout du lac**. Encore un projet à plusieurs milliards aux frais de la Confédération? Non, car **le train serait entièrement financé par des privés**. Aucun business plan n'a encore été établi mais pour Zurich-Berne, un budget de 9,7 milliards a été esquisse. Une mise en service est annoncée pour 2020. Néanmoins, pour que le SRE puisse démarrer, il faudra qu'il ait franchi toutes les étapes administratives. Rien n'est moins sûr qu'il y parvienne...

\* «Les paradoxes de la mobilité», collection Le savoir suisse, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008.