

## La mobilité aujourd'hui et demain : liberté individuelle ou transports bondés ?

**Circuler sans entraves et se rendre du point A au point B avec le mode de transport de son choix est une évidence en Suisse. Pour cela, la population, de plus en plus nombreuse, utilise des infrastructures aux capacités limitées. La libre circulation des personnes avec l'Europe est-elle responsable des embouteillages, et du monde dans les trains ? Non. Le problème principal est un manque d'efficacité. Cela dit, des solutions techniques pour y remédier – dont la numérisation croissante – se dessinent à l'horizon.**

Nous nous déplaçons, tous ou presque, très fréquemment, mais également d'une manière complètement différente, selon le lieu de domicile et la raison du déplacement. Chaque habitant de Suisse parcourt quelque 25 000 kilomètres par an. Une part importante des déplacements, plus de 40 %, sont effectués pendant le temps libre ; puis, il y a le trajet pour se rendre au travail, 24 %, et les achats, 13 %. Cela dit, les déplacements professionnels, 21,4 kilomètres en moyenne, sont près de deux fois plus longs que les trajets privés.

**Si tout le monde doit ou souhaite se déplacer toujours aux mêmes horaires, toute infrastructure aussi développée soit-elle atteint ses limites. Il faut des solutions accroissant l'efficacité et autorisant plus d'individualité.**

La vitesse moyenne à laquelle nous nous déplaçons en voiture, en bus ou en tram est la même depuis quinze ans. Le train, en revanche, a accéléré la cadence de 20 %, à plus de 60 km/h. En conséquence, la distance journalière parcourue en voiture n'a augmenté que de 1 % ces dernières années, alors que celle parcourue en transports publics a progressé de 54 % depuis 2000. Cependant, le gain de vitesse du rail n'est pas mis à profit pour arriver plus vite chez soi. Les citoyens parcourent toujours plus de kilomètres.

### En Suisse, on comptabilise 30 230 heures d'embouteillage par an, mais seul un tiers de la population est concerné

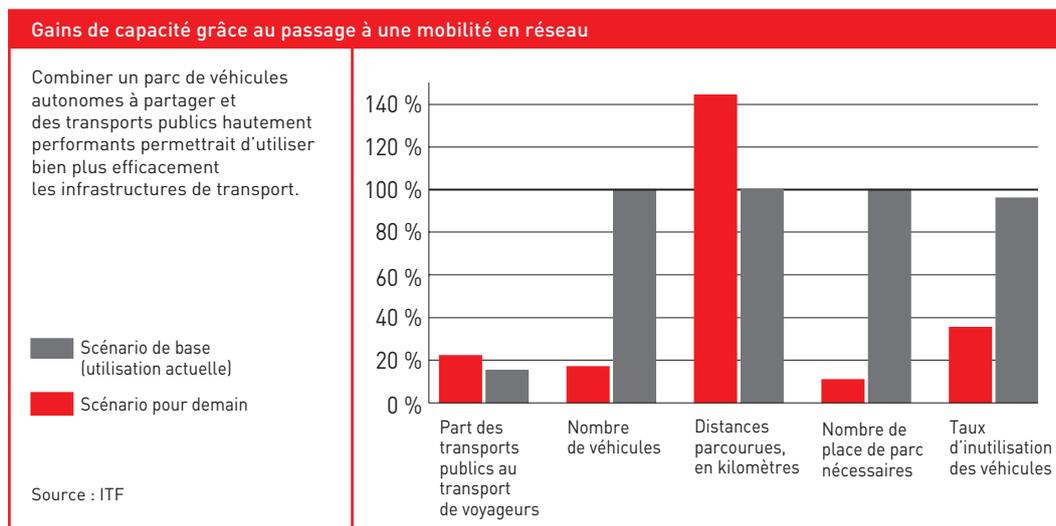
Les infrastructures de transport prennent beaucoup de place. La part du lion revient aux routes avec 94 % du réseau de transport ou 1,5 fois la surface du lac Léman. Le réseau routier a progressé de 15 % depuis 1985, les véhicules motorisés de 56 %. Résultat, on comptabilise 30 230 heures d'embouteillage par an sur les autoroutes, soit 2,5 fois plus qu'en 2009. Près de 40 % de ces heures concernent la seule autoroute A1. La concentration de la mobilité à certaines heures devient de plus en plus problématique. Aux heures de pointe, les routes sont chargées et les trains bondés. Le reste du temps, ça se passe bien, car le taux d'occupation moyen des trains se situe entre 20 % et 31 % seulement. Le microrecensement de la Confédération révèle que 60 % à 70 % de la population n'ont, à aucun moment, été pris dans un embouteillage au cours des 12 derniers mois.

Pourquoi n'est-il pas possible de mieux résoudre ce problème de mobilité ponctuel ? Est-ce la faute de l'immigration ? Non. L'explication est davantage à chercher du côté des lieux de domicile et de travail. Le lieu de domicile a une influence décisive sur la longueur du trajet et le mode de transport : une personne qui habite dans une zone rurale effectue des trajets quotidiens 30 % plus longs qu'une autre qui habite au centre d'une agglomération. Dans le centre d'une agglomération, la moitié des trajets s'effectuent à pied et un quart en voiture, alors que dans les zones rurales, un tiers des trajets sont effectués à pied et la moitié en voiture. De plus, 40 % des personnes habitant dans des communes périphériques travaillent dans une autre commune. Ces trajets sont toujours effectués aux mêmes heures, ce qui occasionne des embouteillages et surcharge les trains.

Que se passe-t-il quand nous n'habitons pas à proximité de notre lieu de travail, que les agglomérations s'étendent, que l'on circule davantage et que la population augmente constamment ? Dans le cadre d'un vaste projet, le DETEC a examiné en profondeur les conséquences de la croissance démographique et du développement des infrastructures sur le territoire et la mobilité. Le Département s'attend à ce que les différences se creusent entre la ville et la campagne, en termes de croissance démographique et d'emploi, avec des conséquences négatives pour la mobilité.

### Il y a des opportunités à saisir pour une mobilité nettement plus efficace

L'étude n'a cependant pas pris en considération l'évolution technique. Les réseaux numériques offrent de nouvelles possibilités pour le co-voiturage ou le partage de véhicules. À cela s'ajoute la chance de révolutionner les transports publics avec les véhicules autonomes, qui peuvent offrir des possibilités totalement individuelles pour un trajet de porte à porte. Ces véhicules sont d'autant plus efficaces que la densité urbaine est élevée, mais ils peuvent rallier des lieux plus éloignés. Cette mobilité intelligente permet aussi une utilisation plus efficace des infrastructures. Les capacités augmentent de 20 % à 40 % dans les villes et de jusqu'à 80 % pour les autoroutes, sans qu'il faille construire un mètre de route supplémentaire. Des études ont montré que, en 2040 déjà, cela représente un avantage financier net de 2,4 milliards de francs par an. Cet avantage serait encore multiplié par quatre au fur et à mesure que la technologie se généralisera.



Cela est possible parce que les véhicules autonomes peuvent circuler en toute sécurité, également avec des distances de sécurité moindres. Les émissions diminuent, tout comme la consommation d'énergie, l'espace nécessaire sous la forme de routes, de places de parking et de garages. Sur la base de ces calculs, on pourrait réduire la flotte de véhicules de 3,4 millions d'unités en Suisse : cela équivaut à des Golf VW sur les quatre voies d'une autoroute et sur une distance équivalant à dix fois l'A1 entière, de Genève à Sankt Margrethen. Et ce, à performance égale.

**Faire cavalier seul n'est pas la solution!**

**Participez, vous aussi à notre campagne : [www.ouverte+souveraine.ch](http://www.ouverte+souveraine.ch)**