



LES CÔÛTS ÉLEVÉS DE LA SURMOTORISATION

numéro 103
octobre 2014

La vérité des coûts pour contrer la surmotorisation

Notre surmotorisation occasionne des coûts élevés supportés en grande partie par la communauté suite au manque de vérité des coûts. Il est grand temps que cela change.

Pages 2-3, 6-7

Playmobil

En Suisse, avec 537 voitures pour 1000 habitants (soit 4,3 millions de voitures), nous sommes surmotorisés. Et cela sans même compter les voitures jouets. À propos de jouets : mon fils vient de commencer à babiller ses premiers mots : "auto". Avec beaucoup de persévérance nous avons réussi à lui faire dire presque en même temps aussi "bus". Nous ne sommes pas peu fiers de ce résultat.

La mobilité fascine les enfants. Cela ne surprend guère, puisque la mobilité contribue pour une partie importante à l'extension de leur aire d'autonomie, et donc à leur développement. Marcher à quatre pattes, tituber, marcher debout sur ses deux pieds, conduire un tracteur, faire du vélo, de la motocyclette et enfin, comme couronnement, pouvoir conduire une voiture. Chaque enfant rêve de conduire une voiture. Il n'est donc pas étonnant que nous possédions autant de voitures. Mais à la réflexion, les voitures sont bien plus nombreuses en Suisse que les enfants. Et fait encore plus mystérieux : le taux de natalité n'a cessé de diminuer depuis 1972, alors que le taux de motorisation, lui, n'a cessé d'augmenter.

En d'autres termes, il a y eu un découplage entre la possession d'une voiture et le fait d'être un enfant. Cela explique aussi pourquoi conduire sur nos routes n'est plus un jeu d'enfant qui nous procure joie et plaisir, mais un terrain de bataille générant du stress, des agressions et un manque d'égards. Le rêve d'enfance est devenu un véritable cauchemar.

Alors, rappelons-nous que nous sommes des adultes, comportons-nous comme tels et laissons la voiture au garage. Inutile de passer directement au Playmobil, mais circulons de façon plus détendue et ludique. Nous y prendrons certainement du plaisir. C'est ce que je vous souhaite aussi à la lecture de ce bulletin d'actif-trafiC.

Hanspeter Kunz,
vice-président d'actif-trafiC



Impressum actif-trafiC est l'organe de publication de l'association homonyme

Édité à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-trafiC, rue de Zurich 41, 1201 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tél. : 022 732 28 41, Email : info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch
e-gazette : s'inscrire sous www.actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Remco Giovanoli, Aline Trede, Hanspeter Kunz, Marius Wenger **Conception graphique** : typisch.ch **Mise en page** : Hanspeter Kunz
Relecture : Thibault Schneeberger **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé FSC avec fraction de nouveau papier FSC
Photo page de titre : Hansjörg Kaiser **Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : décembre 2014

Une fois de plus : la vérité des coûts

Notre mobilité occasionne des coûts, qui ne sont pas intégralement couverts par les prix des billets (dans le cas des transports en commun) ou des frais d'exploitation (voiture). Le trafic individuel motorisé est responsable d'une grande partie de ces coûts externes, alors que la mobilité douce génère même des bénéfices externes. **Remco Giovanoli**

Notre mobilité produit des bénéfices et des coûts. Le bénéfice clairement visible profite dans la majeure partie des cas directement à l'usager : le train m'amène en une demi-heure de Genève à Lausanne ou la voiture me permet de transporter sans trop de problèmes un nouveau meuble chez moi. Dans les deux cas, je dépense de l'argent, soit pour le billet de train, soit pour l'usage de la voiture.

Coûts cachés

S'y ajoutent les coûts induits par la mobilité, mais qui ne se reflètent pas directement dans le prix du billet ou les coûts d'exploitation payés par l'usager. On pourrait citer à ce titre les substances toxiques conduisant à des maladies et des séjours à l'hôpital, dont les coûts sont en partie supportés par la communauté. Les coûts externes sont donc pris en charge par des tiers, la communauté ou même les générations futures, mais non par la personne qui les occasionne. Le prix que je paie pour mon trajet Genève-Lausanne ou le transport de la table est donc en principe trop bon marché. On discute déjà depuis longtemps sur le montant de ces coûts externes pour les différents modes de transport. Les diverses convictions s'expriment par des

interventions parlementaires visant à préserver des intérêts partisans et à défendre des prébendes (par ex. l'initiative « Vaches laitières »). Ces propositions ne contribuent en rien à une discussion objective des faits.

L'Office fédéral pour le développement territorial (ARE) essaie de créer une plateforme commune pour la discussion dans son étude « Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse ». Cette étude montre que le secteur des transports en Suisse cause des coûts externes de 9,4 milliards de francs suisses. La majeure partie de ces coûts, à savoir 5,5 milliards de francs, sont à mettre au compte du trafic individuel motorisé (TIM). Suit le trafic aérien avec 850 millions et les transports publics (TP) sur rail et route avec 600 millions de francs de coûts externes. Le trafic naval ferme la marche avec 30 millions de francs. (Tous ces chiffres n'incluent pas le trafic de marchandises).

Des incitations erronées

Ces chiffres montrent à l'évidence qu'une grande partie des coûts occasionnés par le TIM ne sont pas couverts. Comme le principe du pollueur-payeur n'est pas respecté, il s'ensuit un subventionnement injustifié du TIM avec à la clef des

incitations erronées. Par ailleurs, le transport aérien en particulier, mais aussi les TP ne couvrent pas tous les coûts qu'ils occasionnent. La situation est tout autre pour la mobilité douce. Les cyclistes et les piétons n'entraînent quasiment pas de coûts d'infrastructure et génèrent même un bénéfice net de 1,3 milliard en coûts externes. Ce gain est dû à l'effet positif de l'exercice physique sur la santé. La pratique régulière de la marche et du vélo permet ainsi d'abaisser les coûts de la santé publique.

actif-traffic exige par conséquent une promotion plus poussée de la mobilité piétonne et cycliste. Une augmentation de la quote-part de la mobilité douce s'avère bénéfique pour tous : pour l'individu, la communauté et l'environnement. Le principe de la vérité des coûts des transports, en particulier pour le TIM, doit prévaloir. Dans le cadre de la création du fonds pour le trafic d'agglomération et de routes nationales il s'agit d'internaliser lors d'une première étape les coûts externes du TIM, tel que cela se pratique déjà pour le transport de marchandises par le biais de la RPLP. Le respect de la vérité des coûts résultera en une hausse des prix, avec – on peut l'espérer – une sensibilisation au choix du moyen de transport.



La communauté doit mettre la main au porte-monnaie : Le trafic individuel motorisé ne couvre pas les coûts qu'il engendre.

Péage ou modération de la vitesse ?

actif-trafiC s'est entretenu avec Kay Axhausen de l'Institut pour la planification des transports de l'EPFZ sur les flux de pendulaires, le trafic d'agglomération, l'aménagement du territoire, la mobilité cycliste et le second tube au Gothard. Nous avons voulu savoir ce qui peut être fait pour éviter les embouteillages et enrayer le mitage progressif du paysage. Interview : Aline Trede et Hanspeter Kunz

actif-trafiC : La Suisse est-elle trop mobile ? Les flux de pendulaires augmentent, de même que les distances parcourues, en particulier durant les loisirs. Pouvons-nous continuer comme cela ?

Kay Axhausen : Qui a le droit de dire que nous sommes trop mobiles ? Certainement pas moi.

Nous pouvons piloter notre système des transports, en imputant l'ensemble des coûts aux utilisateurs (vérité des coûts, principe du pollueur-payeur, cf. article en page 3, ndlr). Mais nous ne pouvons exercer ce pilotage que dans la mesure où nous sommes prêts à en assumer les conséquences financières. Nous pouvons seulement imputer au trafic automobile les coûts pour l'assainissement du bruit que la population accepte de payer

pour s'assurer davantage de calme. Nous pourrions aussi piloter notre système de transport en prescrivant une vitesse moyenne : x km/h aux heures de pointe et y km/h sur toute la journée (x devant être plus petit que y , ndlr). Nous pourrions alors évaluer, si nous voulons payer le prix exigé pour profiter d'une vitesse garantie (coûts pour la construction de tunnels, de parois anti-bruit, perte de revenus et de prospérité).

Est-ce la motorisation qui génère le mitage du territoire ou est-ce le mitage qui entraîne une motorisation accrue ?

Les deux ! En achetant une voiture, le conducteur échange une somme d'argent assez importante contre des coûts quotidiens d'utilisation moins élevés et une

vitesse accrue. Il en profitera éventuellement aussi pour choisir un emploi ou un lieu d'habitat plus éloigné. D'autre part, le désir des communes périphériques de gagner en importance les incite à mettre du terrain bon marché à disposition et donc de contribuer à l'étalement urbain.

Quel rôle les agglomérations jouent-elles pour la mobilité motorisée ? Un meilleur aménagement territorial permettrait-il de maîtriser la mobilité au sein des agglomérations ?

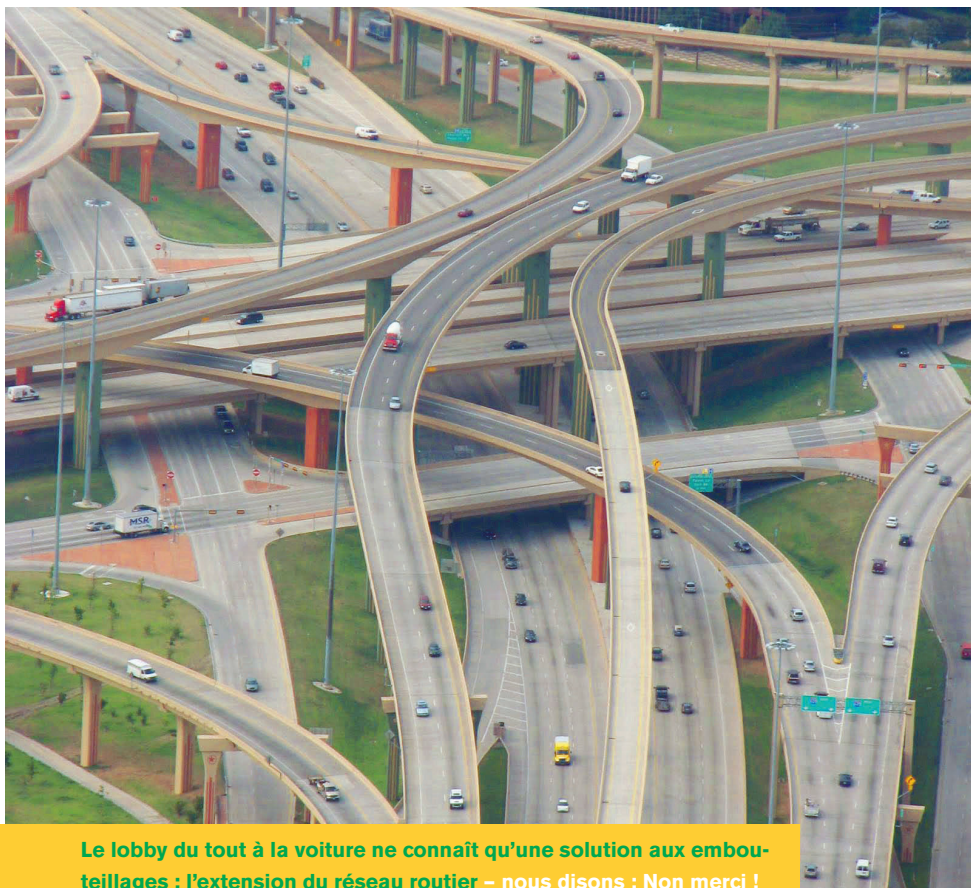
Si toutes les Suissesses et tous les Suisses acceptaient de vivre dans la vieille ville de Genève (ou dans un espace aussi dense), bien entendu. Seulement, tel n'est pas le cas et de toute façon l'économie n'est pas en état de payer des salaires à la Genevoise à tous les Suisses, immigré·e·s et futurs immigré·e·s. Une telle planification n'est qu'une utopie.

Le trafic d'agglomération cause tous les jours des embouteillages. Pourrait-on éviter ces bouchons ou devons-nous résigner à les supporter ?

Il est possible de réduire grâce à des péages la durée et la dimension des embouteillages. Mais nous aurons un prix à payer, à savoir un chamboulement du déroulement de nos journées. Tout le monde, devrait s'adapter : nos amis, les administrations, les entreprises. Les horaires d'ouverture des magasins, le temps de travail etc. devraient être flexibilisés.

La quote-part du vélo est à la baisse en pourcent de la mobilité en général. En particulier les jeunes renoncent de plus en plus au vélo. Comment expliquez-vous cette tendance ?

Le vélo, la mobilité piétonne et les transports en commun font certes partie d'un même système, mais ils se concurrencent aussi mutuellement. L'augmentation du nombre de véhicules et le faible dévelop-



Le lobby du tout à la voiture ne connaît qu'une solution aux embouteillages : l'extension du réseau routier – nous disons : Non merci !

pement des réseaux de pistes cyclables soutiennent l'effet incitatif d'un réseau de transports publics (TP) mieux développé. Si le réseau de TP est bon, nombreux seront ceux qui préféreront emprunter le bus plutôt qu'enfourcher une bicyclette si le trafic est dense. S'y ajoute la peur des parents pour leurs enfants circulant à vélo.

Les initiants de l'initiative des „Vaches laitières“ entendent réserver l'argent de l'impôt sur les huiles minérales à l'usage exclusif du trafic routier – au nom de la vérité des coûts. Qu'en pensez-vous ? Toute discussion qui n'inclut pas un accord de la société sur des objectifs de qualité à atteindre est peine perdue. En ce qui concerne le financement : tant des systèmes surfinancés que des systèmes sous-financés s'avèrent contreproductifs.

En Suisse la flotte des nouveaux véhicules ne devrait pas dépasser la limite des 130g/km de CO₂ d'ici 2015. Or, nous en sommes loin. Quelles seraient, selon vous, les mesures politiques aptes à réduire les émissions des nouveaux véhicules en Suisse ? Et une réduction du CO₂ est-elle synonyme d'une réduction des problèmes de trafic ?

À mon avis, la problématique du CO₂ ne peut être maîtrisée qu'en combinant la technologie ET les incitations financières. En effet, si les solutions de rechange sont trop onéreuses, les consommateurs auront tendance à les bouder et continueront à conduire de vieux véhicules. Certaines personnes devront même renoncer à un véhicule, alors qu'elles en auraient besoin pour se rendre au travail.

Le parti des automobilistes récolte des signatures pour instaurer le 130 km/h sur les autoroutes suisses, une autre initiative vise même le 140 km/h. Quel est votre avis ?

Cette initiative serait cohérente si seulement elle incluait aussi le financement de l'extension du réseau de routes nationales que cela exige. Je doute qu'il vaille la peine d'autoriser le 130 ou 140 km/h sur les tronçons où cela est déjà possible aujourd'hui en toute sécurité.

Le transport individuel motorisé (TIM) nécessite davantage d'espace (route, places de stationnement) que les transports en commun ou le vélo. Quel impact sur la mobilité aurait une taxe sur la consommation d'espace, si une personne qui consomme plus d'espace devait payer davantage ?

De quel TIM parlez-vous ? La route desservant votre maison, supermarché ou seulement les autoroutes ? Toutes ces surfaces ont été payées. S'il s'agit de l'usage actuel, une imposition de la consommation temps-espace par un péage pourrait s'avérer utile lors des heures de pointe.

Un second tube routier au Gothard est-il nécessaire ? Et si un second tube était

construit, seriez-vous en faveur d'un péage ?

Avions-nous besoin de deux tubes pour le train ? Il appartient à la politique suisse de prendre cette décision, qui pourrait apporter certains avantages en matière de transport. À quoi servirait un péage ? À financer les frais engendrés par la construction et l'entretien, à piloter la demande ou à payer partiellement les frais environnementaux induits par un tel trajet ? Un « péage » ne serait judicieux que si l'ensemble du financement des transports en Suisse était revu, en introduisant par exemple un péage sur tout le territoire ou en transformant l'impôt sur les huiles minérales en une TVA et une taxe sur le CO₂ tout en supprimant les impôts sur les véhicules.

Le professeur Kay W. Axhausen est engagé depuis 1999 à l'Institut de planification des transports et de systèmes de transport à l'EPF à Zurich. Auparavant, il a travaillé à Karlsruhe, Oxford, Londres et Innsbruck. Kay W. Axhausen vit aujourd'hui à Zurich et est considéré comme un expert renommé en matière de trafic. Ces dernières années, il s'est rendu plusieurs fois à Singapour au Future Cities Laboratory.



Fin de l'ère automobile en vue ?

La croissance du trafic automobile est parfois perçue comme inéluctable. Les prévisions de trafic tablent sur une croissance élevée, en extrapolant les chiffres du passé et soutiennent ainsi les demandes d'une extension des infrastructures de transport. Or, l'évolution du taux de motorisation montre une toute autre image.

Marius Wenger

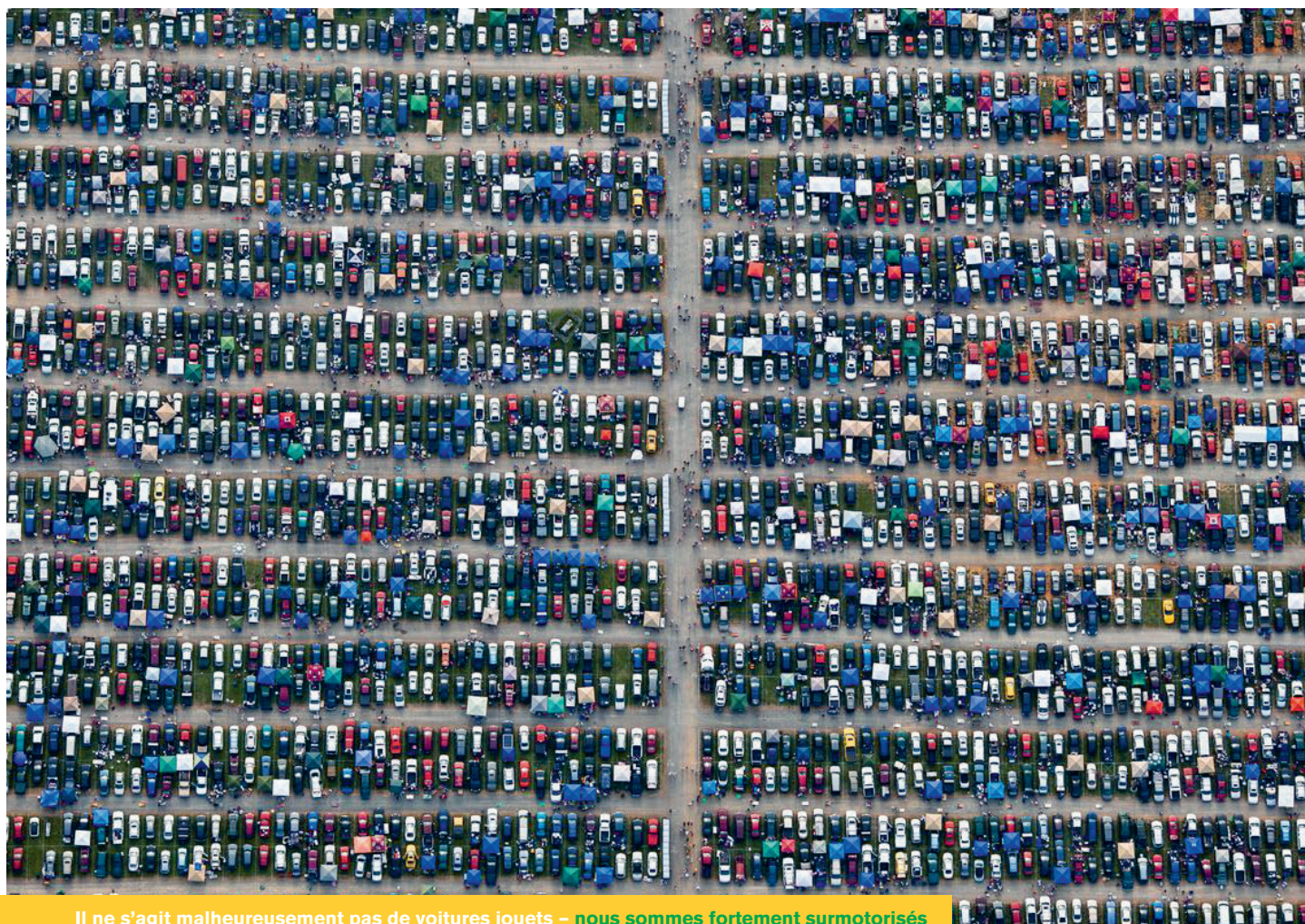
L'opinion généralement admise consiste à croire que parce que le nombre d'habitants croît et que nous nous déplaçons sur de plus longues distances, il faut davantage de voitures et de routes. Or, cette « évidence » n'en est pas une – fort heureusement d'ailleurs. Certes, en Suisse, le nombre de voitures individuelles et le taux de motorisation (nombre de voitures pour 1000 habitants) augmentent. Alors qu'en 1990, 1000 habitants disposaient de 439 voitures, ce nombre atteignait 537 en 2013. En chiffres absolus, cela représente une augmentation de près de 50% (3 millions de voitures en 1990 et

4,3 millions en 2013). Les chiffres sont du même ordre dans tous les cantons. Cependant, certaines communes sortent du lot. Elles ont connu une stabilisation ou même une diminution du taux de motorisation.

Genève – la fin de la ville où la voiture est reine ?

Il n'est guère surprenant que cette tendance à la baisse du taux de motorisation soit la plus prononcée dans les villes-centre des grandes agglomérations suisses. Le degré de motorisation dans les grandes villes suisse-alsaciennes

n'a cessé de baisser durant ces dix dernières années. Dans les villes de Zurich, Berne et Bâle, on comptait en moyenne env. 350 voitures pour 1000 habitants. Plus étonnant peut-être, mais d'autant plus réjouissant, on observe la même tendance en Suisse romande. Tant à Genève qu'à Lausanne le taux de motorisation a reculé de 70 voitures/1000 habitants ces dernières années. Le nombre de véhicules immatriculés dans ces deux villes a même baissé en chiffres absolus ! Et le recul est significatif, avec moins 6 pourcent à Lausanne et moins 11 pourcent à Genève depuis l'année 2000. Le Salon



Il ne s'agit malheureusement pas de voitures jouets – nous sommes fortement surmotorisés

de l'automobile se déroulera-t-il à l'avenir dans une ville sans voitures ? Pas encore de sitôt, car le taux de motorisation des villes romandes ne fait que se rapprocher lentement de celui des grandes villes suisses-alsémaniques. Mais le revirement de tendance est indéniable, d'autant plus que le taux de motorisation ne recule pas seulement dans les villes-centre de Genève et de Lausanne, mais aussi dans la plupart des communes de la couronne suburbaine des deux villes. Le développement important des transports publics en Suisse romande ces dernières années y a certainement contribué. L'analyse des prestations des transports publics réalisée par actif-trafiC en 2012 avait illustré que Genève avait relevé ce défi avec succès. La ville du bout du lac avait terminé au 3ème rang parmi 45 communautés tarifaires examinées, alors qu'elle ne se trouvait qu'en 20ème place en 2006.

Tendances positives

La tendance à la réduction du taux de motorisation dans les communes périurbaines ne se limite pas à la Suisse romande. La Suisse alsémanique recèle, elle aussi, son lot de surprises.

À Duebendorf et Dietikon (agglomération zurichoise) ou Ostermundigen (agglomération bernoise) par exemple le taux de motorisation a diminué au courant de ces dernières années. Il en va de même à Riehen (BS), Bottmingen (BL) ou Muri (BE), ce qui est d'autant plus étonnant que selon la typologie de l'Office fédéral de la statistique (OFS) ces communes concentrent un fort pouvoir d'achat. On pourrait donc s'attendre à y trouver un taux de motorisation plus élevé.

Cette évolution positive dans de nombreuses villes-centre et quelques communes périurbaines est tellement prononcée qu'on peut observer des chiffres à la baisse ou à la stagnation dans l'ensemble de toute l'agglomération concernée (donc ville-centre et communes de

la couronne environnante).

La croissance du trafic automobile n'est pas une fatalité

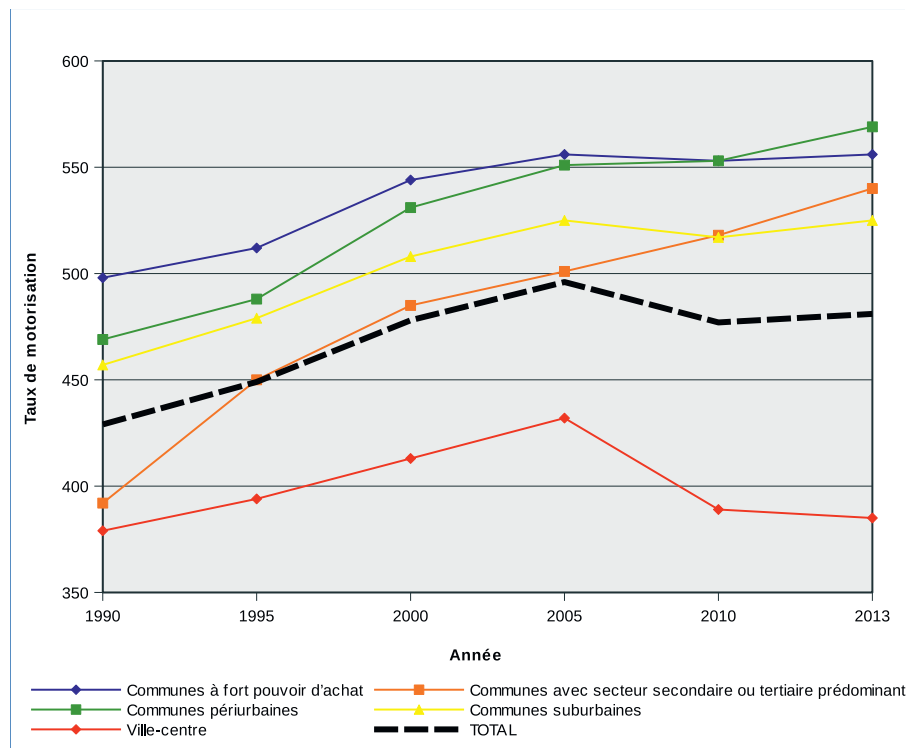
Les chiffres ci-dessus sont cependant à interpréter avec prudence. La crise économique de 2008 a probablement contribué à la diminution du taux de motorisation entre 2005 et 2010. Mais il s'agit tout de même de la preuve que la croissance du trafic automobile n'est pas une fatalité et qu'elle peut être infléchie. L'évolution positive en Suisse romande démontre que la population n'hésite pas à changer de mode de transport, si elle y est incitée, donc si le gouvernement met l'accent sur l'extension des transports publics au lieu de construire de nouvelles routes. Le taux de motorisation généralement assez bas dans les grandes villes s'explique aussi par les préoccupations écologistes

d'une part des citoyens, qui diffèrent des valeurs des habitants des régions rurales. Le recul du taux de motorisation dans les grandes communes périurbaines proches des villes-centre montre que si les hommes n'ont plus besoin de voiture pour couvrir leurs besoins au quotidien et/ou si l'espace est restreint, ils acceptent relativement facilement d'abandonner la voiture individuelle pour passer aux transports en commun. Or, ces deux conditions sont justement des caractéristiques de l'espace urbain dans nos agglomérations.

Un optimiste visionnaire pourrait dès lors déjà voir poindre la sortie de l'ère du tout à la voiture – au loin !

Sources :

Chiffres sur la population : Office fédéral de la statistique OFS
Nombre de voitures privées : Office fédéral des transports OFROU



Taux de motorisation dans les agglomérations (Zurich, Berne, Bâle, Winterthur, Lucerne, St-Gall, Genève, Lausanne, Bienne)



«Nous pouvons piloter notre système des transports, en imputant l'ensemble des coûts aux utilisateurs.»

Kay Axhausen

En point de mire

S'engager

Comme son nom l'indique, actif-traffic s'engage de façon active pour une mobilité porteuse d'avenir. Lors de la sortie au vert en juillet 2014 nous avons discuté de notre orientation thématique future et développé des idées que nous continuerons de creuser dans les mois à venir. Parmi nos priorités politiques, nous voulons questionner la consommation d'espace des divers modes de déplacement, et mettre en avant le potentiel de la mobilité piétonne. Si vous êtes intéressé·e par ces sujets et voulez participer au développement d'une campagne politique, n'hésitez pas à nous contacter. Vos idées sont les bienvenues et nous avons beaucoup de pain sur la planche... Merci de contacter : 022 732 28 41 ou info@actif-traffic.ch

Agenda

Je 30 octobre 2014, Olten Faites-vous aussi la navette ?

Le train-école des CFF sillonne toute la Suisse et offre une exposition interactive sur la mobilité, destinée aux élèves de 11 à 16 ans. En parallèle, la fondation Science et Cité est en charge du projet « Durchzug – une série de discussions sur l'énergie et la mobilité » destiné aux adultes. Des chercheur·euses, des représentant·e-s issu·e-s du terrain et le public discuteront de questions des transports. Les prochaines étapes de l'exposition sont à Genève du 3 au 14 novembre, à Sion du 17 au 21 novembre et à Fribourg du 24 au 28 novembre.

Pour plus d'informations, consulter : www.science-et-cite.ch/durchzug

Lu 24 novembre 2014, Fribourg L'habitat sans voiture a le vent en poupe

La demande en lotissements avec peu ou sans voitures ne cesse de croître en particulier dans les agglomérations. Cependant les conditions-cadre légales pour de tels projets font encore parfois défaut. La Conférence des villes pour la mobilité présentera des exemples déjà aboutis, mais aussi l'évolution au niveau du droit public de la construction le 24 novembre de 13h15 à 17h15.

Pour plus d'informations, consultez : www.skm-cvm.ch

actif-traffic
En avant toute !