



Pour Daniel Müller-Jentsch, la Suisse pense encore ses infrastructures comme le faisaient les ingénieurs du XIX^e siècle.

«LA CONDUITE AUTOMATIQUE VA SE GÉNÉRALISER»

PAR BERNARD WUTHRICH
PHOTO: NICOLAS DUC

Expert en mobilité et aménagement du territoire chez Avenir Suisse, Daniel Müller-Jentsch dénonce les politiques d'investissement massifs dans les infrastructures

Daniel Müller-Jentsch est le spécialiste de la mobilité et de l'aménagement du territoire du think tank Avenir Suisse. Il porte un regard critique sur les investissements colossaux réservés aux infrastructures et esquisse la mobilité des Suisses ces vingt prochaines années.

La Suisse investit des milliards dans les infrastructures ferroviaires et routières. Fait-elle fausse route?

Cela répond à une logique politique, pas économique. On part du principe que la demande en mobilité croîtra de manière constante. Or, la hausse de la demande ne répond pas à une loi naturelle. Elle est liée aux prix et aux décisions que nous prenons pour notre travail, notre domicile, nos loisirs. La couverture des coûts des transports publics est de 40%, le reste est financé par la collectivité. Plus le niveau du subventionnement public est élevé, plus la demande augmente, car les tarifs sont artificiellement bas. Ces vingt dernières années, la population a progressé de 20%, l'économie de 50% et le trafic de 80 à 90%. Nous sommes en situation de surmobilité. Cela provoque des bouchons et on les résout en investissant des milliards dans le béton. On crée ainsi de nouvelles capacités. Cela entraîne les coûts dans une spirale infernale.

Cette hausse de la demande ne fait-elle pas écho à la réalité de l'aménagement du territoire? Les grands bassins d'emplois se concentrent dans les grandes villes alors que, par manque d'espace, le logement se développe à des distances de plus en plus grandes.

Oui, c'est juste. La distance de pendularité ne cesse de s'allonger en Suisse. C'est parce que la mobilité, bénéficiant de subventions élevées, est trop bon marché. Cela crée de fausses incitations. Si les citoyens devaient payer le véritable prix de leur mobilité, ils renonceraient à construire leur maison dans la verdure, là où le terrain est moins cher, et se satisferaient d'un logement plus proche de leur lieu de travail, éventuellement plus petit.

Est-ce que, dans vingt ans, la Suisse sera un pays recouvert de béton parce qu'elle aura trop investi dans ses infrastructures?

La question est de savoir si la politique des transports continuera de miser sur le béton, le hardware, ou si elle privilégiera plutôt le cerveau, le software. Il y a trois façons de résoudre les problèmes d'engorgement. On peut, premièrement, construire de nouvelles infrastructures. C'est ce qu'a choisi la Suisse, où la politique continue d'agir en mode hardware. C'est la façon de penser des ingénieurs du XIXe siècle qui perdure et c'est celle qui coûte le plus cher. On peut, deuxièmement, miser sur la technologie. Et l'on peut, troisièmement, agir sur la tarification. Ces deux dernières solutions relèvent du software, elles sont plus contemporaines, plus avantageuses et réalisables plus rapidement.

Que proposez-vous?

L'occupation moyenne des places dans les trains est de 20% en trafic régional et de 30% sur les longues distances. Elle est beaucoup plus élevée aux heures de pointe, mais très basse

«JE CROIS AUX CAMIONS ÉLECTRIQUES AUTONOMES, ON POURRAIT, LA NUIT, LEUR RÉSERVER UNE PISTE SUR LES AUTOROUTES ET LIMITER LEUR VITESSE»

DANIEL MÜLLER-JENTSCH, EXPERT EN MOBILITÉ ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

aux heures creuses. Mais la plupart des gens ne se rendent pas compte qu'on manque de places assises seulement trois ou quatre heures par jour. Le reste du temps, les trains sont quasiment vides. On peut influencer ces comportements par le mobility pricing: on paie plus cher lorsque la demande est forte et moins cher lorsqu'elle est faible, comme on le fait déjà dans l'aviation ou l'hôtellerie, où les prix varient entre la haute et la basse saison. Il y a là un très grand potentiel.

Mais les gens ne sont pas libres de choisir les heures auxquelles ils se rendent à leur travail. Ne faudrait-il pas adapter les horaires des entreprises?

Si, bien sûr. Il faut des horaires de travail plus flexibles, davantage de travail à domicile. Chacun le fait déjà: qui ne consulte pas ses e-mails professionnels à la maison? Il faudrait aussi décréter qu'aucune séance n'a lieu avant 10 heures afin d'échelonner les départs au travail. Je suis persuadé que ces modèles vont s'imposer ces prochaines années.

Et sur le plan technologique?

La conduite automatique se généralisera pour les transports sur rails. Cela existe déjà, comme le M2 à Lausanne ou le SkyMetro de l'aéroport de Zurich. Des essais sur des trains sont prévus

en Suisse. Si tout est automatisé, les distances de sécurité entre les convois pourront être réduites. On augmentera ainsi les capacités du réseau ferroviaire sans qu'il soit nécessaire d'engloutir des sommes colossales dans les infrastructures.

Comme le projet de fret Cargo Sous Terrain ou Swissmetro?

Techniquement oui, car ces projets sont innovants et reposent sur le pilotage automatique. Mais leurs promoteurs veulent construire de nouvelles infrastructures souterraines. On en revient au béton. Je suis sceptique. En revanche, j'accorde un grand avenir à l'électromobilité, qui, appliquée à tous les moyens de locomotion, vélos, voitures, camions, préserve l'environnement et diminue la demande en capacité. Je crois aux camions électriques autonomes, sans conducteur. Le jour où l'on aura un tel parc en Suisse, on pourra supprimer l'interdiction nocturne de circuler sur les grands axes et mieux utiliser les capacités routières existantes pour acheminer les marchandises. On pourrait, la nuit, leur réserver une piste sur les autoroutes et limiter leur vitesse afin de diminuer le bruit.

Et dans les airs? Quelles possibilités les drones offriront-ils?

Y aura-t-il, dans vingt ans, des taxis-drones?

Les drones et les robots ont un grand potentiel pour la livraison de colis, qui connaît un essor important grâce au commerce en ligne. Les taxis-drones véhiculant des passagers, c'est intéressant sur le plan technologique, mais c'est moins clair comme projet de mobilité urbaine.

Quel rôle les applications pour smartphone joueront-elles?

Un rôle absolument central. Elles permettent de payer sa mobilité sans acheter de billet et de mieux gérer ses déplacements, car elles indiquent les heures auxquelles les tarifs sont les plus bas et les itinéraires les moins chargés. Elles améliorent le taux d'occupation des véhicules par l'autopartage (car sharing). Elles se combinent très bien avec la conduite autonome des voitures: distances de sécurité plus courtes, meilleure vision des itinéraires, diminution des bouchons. Cette heureuse combinaison réduit l'impact du facteur humain, qui est l'une des causes des goulets d'étranglement.

Tout ce que vous dites du mobility pricing ne signe-t-il pas l'arrêt de mort de l'abonnement général?

L'abonnement général est une fausse incitation, car les usagers ne paient pas ce qu'ils consomment. Il n'incite personne à s'interroger sur sa propre mobilité. C'est du flat rate. Je pense qu'il faudrait le supprimer par étapes. On pourrait commencer par les retraités. Au lieu d'un AG qui ne les incite pas à se déplacer en dehors des heures de pointe, on devrait leur proposer un abonnement à prix réduit «heures creuses». L'AG devrait être adapté et fractionné en deux parties: un abonnement de base limité combiné avec des variables tarifaires incitant à ne «consommer» que la mobilité vraiment nécessaire.

Faut-il davantage de concurrence dans les transports publics?

Le développement des nouvelles technologies sera plus rapide sur la route que sur le rail, qui reste dominé par des monopoles publics. Uber, Google, les bus longue distance confirment cette analyse. Le mobility pricing s'imposera plus rapidement dans les transports routiers, qui sont plus innovants. Ce développement asymétrique intensifiera la concurrence entre la route et le rail ces prochaines décennies. Le rail est menacé de devenir le dinosaure de la mobilité digitale. ■