

PLAN RÉUSSITE EN LICENCE (et MASTER)
ACTION « Débats&Méthodes »

MERCREDI de la GÉOGRAPHIE

du 23 mars 2011

TRANSPORTS ET MOBILITE EN SUISSE

Séance animée par Vincent KAUFMANN
Enseignant à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne



source : <http://carfree.free.fr/index.php/2008/02/15/vivre-a-la-campagne-sans-voiture>,
consulté le 06.10.2011

Plan de la séance :

- Présentation de la Suisse
- Transports publics urbains
- Exploitation du réseau ferroviaire et limites
- Culture et transports publics

I. Présentation de la Suisse

Pour commencer, notons que la Suisse dispose d'un territoire 14 fois plus petit que la France, et plus petit encore que la région Midi-Pyrénées. Néanmoins ce petit pays est multiculturel, en particulier dans la mesure où il est polyglotte (on y parle allemand, italien, français, roman).

Répartition géographique des langues officielles en Suisse (2000)



Ce multiculturalisme pose des questions de cohabitation, de compréhension, qui se traduisent régulièrement dans le rapport de la Suisse à l'Union Européenne : la Suisse francophone souhaite majoritairement y adhérer, à l'inverse de la Suisse germanophone, qui n'y est pas favorable.

Sur le plan politique, la Suisse est constituée de 26 cantons, qui constituent les Etats fédérés de la Confédération suisse. Ces 26 cantons ont chacun leur propre constitution, parlement, gouvernement et tribunaux. Chaque canton est organisé administrativement de façon différente ; à titre d'exemple, le système scolaire ou de sécurité sociale diffère d'un canton à l'autre.

Cet aspect de l'administration suisse permet d'aborder la question des mobilités : par exemple, les systèmes scolaires étant différents, un déménagement dans un autre canton ferait perdre une année scolaire, ce qui pousse à la sédentarisation des ménages, ou plutôt aux migrations pendulaires (N.B. : migrations pendulaires = déplacements journaliers correspondant au trajet lieu de résidence-lieu de travail).

Carte des cantons de la Fédération Suisse



source : <http://www.lyceejamyot-melun.fr/prepas/wakka.php?wiki=AllemandKarten3>

Par ailleurs les citoyens suisses disposent de deux instruments leur permettant d'agir sur un acte décidé par l'Etat : il s'agit du référendum et de l'initiative populaire.

- *Le référendum* : Après la soumission d'une loi au Parlement, tout citoyen peut décider, durant un délai référendaire défini (quelques mois), de récolter des signatures pour demander un référendum par rapport à tel ou tel sujet. Le nombre de signatures récoltées doit dépasser un certain seuil (il est de 50000 dans le canton de Genève). Une fois le référendum organisé, le résultat de celui-ci prime sur la loi.
- *L'initiative populaire* : Tout citoyen a la possibilité de lancer une initiative populaire pour proposer qu'un objet soit soumis au vote (ex : initiative pour l'interdiction de la vente d'armes aux pays en guerre). Le droit à l'initiative a beaucoup été utilisé dans le domaine des transports, en particulier au niveau cantonal (à Genève par exemple, la décision de relancer le réseau de tramway a été prise suite à une initiative populaire, au début des années 1980).

In fine, le système décentralisé et les droits populaires évoqués précédemment constituent en quelque sorte la marque de fabrique de la Suisse, son identité.

Par ailleurs, contrairement à l'image que l'on peut en avoir, la Suisse est un pays essentiellement urbain. On dénombre cinq grandes aires urbaines : Zurich (1,2 million d'habitants), Genève (800 000 hab.), Bale (800 000 hab.), Bern (400 000 hab.), Lausanne (300 000 hab.).

Cette hyper-urbanisation (excepté dans les Alpes) anime un débat : la Suisse ne serait-elle plus qu'une seule grande ville ? Dans la mesure où ces cinq grandes agglomérations se touchent et qu'il y a énormément de liens entre elles (en particulier en raison des migrations pendulaires), la question se pose. De fait, la Suisse est effectivement en train de devenir une grande métropole.

Sur le plan des transports, la Suisse présente deux caractéristiques :

- Un réseau ferroviaire extrêmement dense et maillé, dont l'armature principale est exploitée par un exploitant historique national (les Chemins de Fer Fédéraux) ;
- Une centaine de petites compagnies de chemins de fer ou d'autobus qui desservent les petites municipalités (réseau marginal par rapport aux Chemins de Fer Fédéraux).

1.

Paradoxalement, dans l'imaginaire collectif, la Suisse serait anti-urbaine dans son identité. Les symboles de la Suisse sont plus la montagne, le chocolat que l'urbanisation galopante qui touche la Suisse, et qui la transforme en une seule grande ville.

En rapport avec la question des mobilités, on note que l'évolution du taux de pendulaires par rapport au nombre d'actifs en Suisse entre 1970 et 200 (années de recensement fédéral) corrobore l'hypothèse de la métropolisation de la Suisse : les travailleurs sont de plus en plus nombreux à se déplacer – de plus en plus loin – pour se rendre sur leur lieu de travail.

N.B. : la croissance démographique de la Suisse est relativement forte (7,5 millions d'habitants aujourd'hui contre 5 millions dans les années 1970).

II. Transports publics urbains

Le réseau ferroviaire suisse est extrêmement dense et fréquenté, de même pour le réseau urbain (le transport public), en particulier à Berne, Bale et Zurich. A Lyon par exemple, la part modale des transports publics pour l'urbain central est de 13%, tandis qu'elle est de plus de 25% à Zurich. Concernant la part modale de l'automobile, elle est bien moindre à Berne ou Zurich qu'à Lyon, Grenoble ou encore Rennes.

Comment expliquer ces différences de modalités ? Berne, Zurich et Bale sont les seuls réseaux qui n'ont pas été déferés car la population a voté par referendum pour le maintien du réseau de tramway dans les années 1960. En revanche, comme le référendum communal n'existait pas dans les années 1960 dans les cantons de Genève et Lausanne, la population n'a pas pu se prononcer sur cette question là, ce qui a eu un impact sur les politiques de transports urbains.

Prenons le cas de Berne : en 1970 a lieu une votation populaire sur la disparition des tramways au profit d'une rocade autoroutière urbaine avec parkings en centre-ville. Le projet a été refusé. Cependant aujourd'hui Berne croule sous l'automobile car les emplois sont surtout situés en centre-ville, et il n'y a pas d'infrastructure de stationnements, c'est pourquoi il y a une véritable nécessité de désengorger la ville de l'automobile par une amélioration du réseau de transport public.

Dans les villes suisses, il n'y a pratiquement pas de parkings sous terrain (il n'y a pas d'infrastructures pour les automobilistes), ce qui pousse à utiliser le réseau de transports publics. De plus, dans la mesure où il y a eu un maintien du réseau ferroviaire, notamment les petites lignes de trains, la périurbanisation s'est organisée autour des gares. A Berne par exemple, treize lignes desservent les communes aux alentours.

Ce système s'autoalimente et augmente le potentiel de mobilité urbaine des habitants suisses. Cependant il est plus le résultat d'un pragmatisme sur trente ans qu'un discours construit et planifié. C'est pourquoi on peut se demander si ces « bonnes pratiques » sont transférables à d'autres villes. Dans la mesure où elles sont nées dans un contexte particulier, avec un système politique particulier, et qu'elles ont évolué sur plusieurs décennies, il semble peu évident de reproduire ce système à d'autres villes.

A titre d'exemple, la ville de Genève essaie depuis des années de mener une politique à la zurichoise, mais elle connaît un certain nombre de difficultés et d'échecs, car le contexte de départ n'est pas le même.

III. Exploitation du réseau ferroviaire et limites

Un des paradoxes de la Suisse réside dans la cohabitation entre forte densité urbaine et importantes infrastructures de transports avec des villages « traditionnels ».

Les communes entre les villes, qui ressemblent à des villages d'antan, sont habitées en grande majorité par des cadres qui travaillent dans les métropoles.

Le réseau ferroviaire suisse est organisé autour d'une structure principale reliant les trois villes principales : Zurich, Bale et Bern. La ville de Genève, plus excentrée, est bien sûr reliée par ce réseau. En 1975, la liaison Bern-Zurich durait 1h20, Zurich-Bale 1h10 et Bale-Bern durait 56 minutes.

Les Chemins de Fer Fédéraux ont élaboré le principe du cadencement ferroviaire, leur idée initiale étant de relier ces trois centres en un peu moins d'une heure, pour pouvoir coordonner les départs de trains et les correspondances entre les gares. En 1982 est introduit le principe du cadencement suisse, reliant les grandes villes en moins d'une heure. C'est autour de ces trois nœuds qu'est né l'idée d'avoir un réseau intégré avec un système cadencé, d'abord à l'heure, puis à la demi-heure.

Cependant, un problème de politique interne se pose, en particulier entre Bern et Genève, où il n'y pas eu d'investissements pour améliorer les infrastructures, du coup la Suisse francophone est exclue de ce système. Néanmoins, ce principe du cadencement ferroviaire est central en Suisse. Les trajets en train nécessitent beaucoup de correspondances, mais les suisses s'y sont habitués, car tout le système est organisé de la même manière.

Depuis les années 1980, cette gestion du réseau ferroviaire suisse connaît un succès grandissant (augmentation de trafic très élevée). De plus, depuis 2004, le cadencement horaire a été abandonné au profit d'un cadencement semi-horaire, encore plus performant, mais proche de la saturation (un cadencement au quart d'heure est peu envisageable). Si l'on analyse de façon plus fine les comportements de déplacement des habitants, on se rend compte que ce réseau est utilisé pour éviter de déménager : il est devenu un système de transport urbain.

Aujourd'hui, on peut dire qu'on arrive au bout du modèle : passer au quart d'heure ? Du coup, ne faudrait il pas envisager une régulation par la lenteur ? Ce réseau ferroviaire commence à connaître les grands problèmes propres au réseau routier.

IV. Culture et transports publics

D'après une étude comparant les modes de déplacement entre plusieurs pays européens, il apparaît que la motilité (= capacité à se mouvoir) de la population est assez différente selon les pays concernés. En Allemagne et en Suisse, la motilité est marquée par l'ancrage résidentiel, tandis qu'en France et en Espagne, elle est limitée par les compétences (offre des transports publics jugée limitée ou inadéquate). Enfin en Suisse, le système est facile à utiliser, donc plus souvent emprunté, voire trop (les suisses associent un mode de vie, des activités autour du train, donc ils déménagent peu : au final, ils ne sont pas très mobiles). En Suisse plus qu'ailleurs, il y a une accentuation des routines et de l'ancrage résidentiel.

Cette étude pose la question des cultures entre les différentes nationalités. On peut dire qu'il existe une identité nationale des transports publics. L'offre de transport a un effet sur la demande mais par l'intermédiaire des modes de vie. En France, la population est moins réactive à l'offre de transports publics, tandis qu'en Suisse, beaucoup de gens comptent sur les transports publics, ce qui contribue à faire de la Suisse une grande ville.

Cependant, si on contracte trop la Suisse (en faisant des liaisons de plus en plus rapides), on risque de la perdre (perte du multiculturalisme et surtout du mélange des cultures). Par ailleurs, l'inter-modalité est peu développée en Suisse, où le système est simple. Cependant l'utilisation du vélo se développe depuis ces dernières années, mais il n'existe pas encore de vélo en libre service (Vélib). De plus, un Plan de Déplacement Piétons a été lancé dans un certain nombre de villes.

Pour conclure, on peut dire qu'en Suisse le transport public est considéré comme un service de base : toute localité de plus de 100 habitants doit être desservie par un transport public au moins trois fois par jour (d'après un texte de loi).

*Compte rendu établi par Julie-Anne CELNIK,
tutrice du Département de Géographie, Aménagement et Environnement.*