

ENVIRONNEMENT

Dans dix ans, la mobilité urbaine aura certainement changé de visage

À quoi ressemblera la mobilité de demain? Ce week-end, spécialistes, collectivités et grand public se rencontrent à Martigny (VS) pour en débattre. Jouant le jeu de l'anticipation, nous avons rassemblé cinq pistes qui, dans les dix ans à venir, doivent rendre la ville plus agréable à vivre.

En 2014, les automobilistes suisses ont passé au total 21 500 heures bloqués dans des embouteillages. Soit deux fois plus de temps qu'en 2008, et six fois plus qu'il y a vingt ans. La première cause de ces bouchons? La surcharge de trafic. Il faut dire que depuis 2010, le nombre de pendulaires qui doivent emprunter un moyen de transport pour se rendre sur leur

lieu de travail est passé de 3,3 millions à plus de 4,2. Plus de la moitié d'entre eux se déplace en voiture. Débordés par un trafic abondant, les grands centres urbains sont au cœur des préoccupations des spécialistes de la mobilité. C'est pourquoi plusieurs instituts travaillent à rendre la ville de demain moins encombrée que ne l'est celle d'aujourd'hui, à l'instar du Centre de

recherches énergétiques et municipales (CREM), fondé conjointement par l'École polytechnique fédérale de Lausanne et la ville de Martigny.

Réduction du nombre de véhicules en ville, développement de l'offre des transports en commun ou valorisation des initiatives de mobilité douce, les pistes de recherche sont multiples. Elles passionnent d'ailleurs de

nombreux professionnels, du sociologue à l'ingénieur. Car réfléchir à notre mobilité, c'est remettre en question aussi bien nos habitudes personnelles que notre foi en la technologie.

CLÉMENT GRANDJEAN

+ D'INFOS Swiss Mobility Days, du jeudi 7 au dimanche 10 avril au CERM de Martigny. www.swissmobilitydays.ch

1 DES TRANSPORTS PUBLICS À LA CARTE

«Dans dix ans, les transports publics s'ajusteront aux exigences des voyageurs, assure Éros Gentilini, biologiste et chef de projet au CREM. Les bus pourront faire un détour pour déposer quelqu'un près de chez lui.» De la science-fiction? Loin de là: les premières expériences sont déjà menées dans le Chablais. Le but est de rendre les transports en commun plus pratiques que la voiture. S'adapter à l'évolution des villes, c'est aussi l'objectif du projet de navettes autonomes lancé à Sion: deux petits bus jaunes, électriques et sans conducteur, sillonnent la vieille ville. «Ils répondent aux besoins que la mobilité douce ne suffit pas à combler, à l'heure où la tendance est à l'apaisement des centres-villes, explique Philippe Cina, coordinateur du projet pour CarPostal. Ces navettes permettront par exemple de déplacer des personnes âgées dans des zones d'où l'on bannit les véhicules à moteur.» L'absence de chauffeur permet également d'offrir un service permanent, de jour comme de nuit, sans entraîner de surcoût. Pour l'heure, le cadre légal n'est pas encore adapté à ce type de mobilité urbaine. Mais dans dix ans, les navettes autonomes pourraient bien être monnaie courante en Suisse romande.

2 LE PARTAGE POUR LIBÉRER LES ROUTES

À chaque conducteur sa voiture: cette équation pourrait bien s'avérer dépassée dans dix ans. Le modèle de l'économie participative, ou *car sharing*, bouscule cet état de fait. Le pionnier suisse de l'autopartage, c'est la coopérative lucernoise Mobility, qui met à disposition de ses abonnés plus de 3000 véhicules dans les gares du pays. Mais d'autres initiatives voient le jour: «À Bâle, un projet pilote propose de louer une voiture via son smartphone, puis de la laisser sur n'importe quelle place de parc de la ville, dit Éros Gentilini. Un autre concept permet de mettre son propre véhicule à disposition lorsqu'on ne l'utilise pas, là encore par le biais d'une application.» La flexibilité est peut-être la clé du succès de la mobilité partagée: «Il faut impérativement que ce soit simple, rapide et sans contrainte.» Confrontées au problème des places de parking, les entreprises prennent également des initiatives: «On assiste au retour du bus d'entreprise, ce service de navette qui transporte les employés d'un parking périurbain au lieu de travail.»

5 ET SI L'ON SUPPRIMAIT LES TRAJETS?

Travailler depuis son domicile quelques jours par semaine pour éviter d'encombrer les routes et économiser la durée du trajet, le concept fait son chemin en Suisse. Aujourd'hui, plus d'un quart de la population active travaille au moins un jour par semaine à la maison, et cette proportion devrait atteindre 50% d'ici à une dizaine d'années. «On constate de nombreuses initiatives de télétravail en Suisse, note Éros Gentilini. Pour que ce système fonctionne de manière optimale, il faut que le travail à domicile fasse partie intégrante de l'état d'esprit de l'entreprise.» Les nouvelles technologies sont étroitement liées au succès de ce mode de travail: téléconférences et échange de données en temps réel permettent désormais de communiquer avec ses collègues aussi bien que dans un bureau.

3 AIR PUR ET SILENCE DANS LES RUES

Dans dix ans, les voitures n'auront pas disparu des villes. En revanche, bon nombre d'entre elles fonctionneront à l'électricité ou à l'hydrogène et produiront à la fois moins de bruit et moins de gaz d'échappement. «Les batteries ne cessent de s'améliorer, explique Éros Gentilini. Bientôt, les voitures électriques coûteront le même prix qu'un véhicule à essence, auront la même autonomie, et pourront être rechargées pour moins cher.» Les voitures individuelles ne sont pas les seules concernées par cette évolution: les véhicules lourds sont aussi en passe d'adopter des motorisations de nouvelle génération. À l'instar d'E-Force, un camion de 18 tonnes entièrement électrique, que plusieurs entreprises suisses ont déjà adopté. Ou du camion-poubelle électrique qui sillonne les rues genevoises: «À cause de ses arrêts fréquents, c'est un véhicule qui consomme beaucoup de carburant, rejette des particules fines et cause des nuisances sonores. Passer à l'électrique est une évidence.»

4 LES MOLLETS PLUTÔT QUE LES MOTEURS

Rues piétonnes, espaces verts et pistes cyclables sont les stars des projets d'aménagement urbain. Pour Éros Gentilini, si la mobilité douce connaît un vrai boom dans les villes suisses, c'est grâce au vélo électrique: «Cet objet a révolutionné les déplacements urbains, assure-t-il. La raison de son succès tient en un point: vous pouvez vous déplacer à vélo sans pour autant arriver en sueur au bureau. Cela paraît anecdotique, mais c'est le genre de détail qui suffit à provoquer un déclic.» En 2013, il s'est vendu 50 000 vélos électriques en Suisse. Soucieuses de proposer une bonne qualité de vie, les agglomérations se dotent toujours plus d'infrastructures réservées aux cyclistes, avec la sécurité en ligne de mire. «On crée désormais des pistes cyclables hors des chaussées destinées au trafic motorisé afin de garantir la sécurité des cyclistes. On ne veut pas risquer sa vie parce qu'on se déplace à vélo.» Or, les villes ne sont pas les seules à jouer un rôle dans la promotion de la mobilité douce: «Les entreprises peuvent aussi y contribuer en se dotant de places de parc pour vélos électriques», soutient Éros Gentilini.

