



TRANSPORTS PUBLICS MOINS UTILISÉS, CHAOS ROUTIER EN VUE

AGEFI - 19.06.2020

Le chaos routier que divers observateurs redoutent depuis plusieurs années pourrait survenir plus rapidement que l'on pouvait le craindre avant le coronavirus.

Les annonces successives de multiplication de voies cyclables en Suisse (romande) sont un peu comme l'arbre qui cache la forêt, même si la « cannibalisation » de la chaussée à Genève au profit de pistes cyclables génère, comme on pouvait s'y attendre, des embouteillages nuisibles, entre autres, à la reprise de l'activité économique.

Le véritable changement en matière de mobilité post-COVID-19 consiste, pour l'heure du moins, en la désaffection prononcée des usagers des transports publics. Cette désaffection pourrait même se traduire, selon une projection présentée début juin par les autorités vaudoises, à l'occasion d'une conférence de presse relative à la signalisation de nouvelles bandes cyclables, par le transfert sur la voiture de pas moins de 10% des usagers habituels vaudois des transports publics.

On objectera qu'un tel transfert ne concerne pas les grandes villes de notre pays, or rien n'est plus faux. Mi-juin dernier, en effet, la Municipalité de Lausanne, cinquième ville de Suisse en importance, a présenté des statistiques qui indiquent que la part modale des transports publics a été fortement impactée par le semi-confinement dû à la pandémie et que le report sur les modes de transport dit « doux » est peu significatif. Mais ces statistiques lausannoises indiquent surtout que le trafic automobile est remonté en flèche depuis le début de la sortie progressive du semi-confinement, au point que la part modale du trafic individuel motorisé est supérieure dans le « monde d'après » à celle qu'elle était dans le « monde d'avant »...

On objectera par ailleurs que cette situation ne saurait durer, mais l'absence de vaccin contre le COVID-19 d'ici au moins la fin 2020 pourrait bien décourager durablement une partie significative de clients historiques des transports publics, sans même parler de l'impact d'une possible deuxième vague de pandémie.

Surtout, les scénarios du « monde d'avant » tablaient sur une croissance de pas moins de 51% du trafic voyageurs sur les transports publics d'ici 2040, contre 32% pour la mobilité douce et « seulement » 18% pour le trafic individuel motorisé. En d'autres termes, même si le volume de voyageurs transporté sur les transports publics revient au niveau d'avant la crise sanitaire, il est loin d'être certain que la croissance du trafic sur ces derniers soit aussi significative qu'escompté il y a encore peu par les autorités.

Comme, d'une part, la croissance démographique demeure soutenue - au point que notre pays comptera très probablement 10 millions d'habitants d'ici vingt ans, dont plus d'1 million et demi le long de l'Arc lémanique - et que, d'autre part, la route demeure par définition incontournable pour les automobilistes et pour les cyclistes, le chaos routier que divers observateurs redoutent depuis plusieurs années pourrait survenir plus rapidement que l'on pouvait le craindre avant le coronavirus.