

## Politique des transports

# Leuthard veut révolutionner nos habitudes sur la route et le rail

**Le Conseil fédéral veut taxer différemment la mobilité à l'avenir. Genève est en lice pour tester le projet**

Florent Quiquerez Berne

Prendre la voiture ou le train aux heures de pointe, ça pourrait coûter très cher à l'avenir! Le Conseil fédéral a présenté hier son rapport sur la tarification de la mobilité. L'objectif est de mieux utiliser les capacités offertes par le rail et par la route. A l'issue d'une procédure de consultation plutôt positive, Doris Leuthard a donné son feu vert à l'étude de projets pilotes. Le Canton de Genève a manifesté son intérêt. Le «mobility pricing» pourrait y être testé dès 2019 (lire ci-dessous).

A l'origine de cette réflexion, un constat: aux heures de pointe, les trains sont bondés et les routes congestionnées, alors que les infrastructures sont sous-utilisées aux heures creuses. «Malgré les milliards investis, ces problèmes vont persister, car la mobilité ne cesse d'augmenter», a prévenu Doris Leuthard. Selon les prévisions, le trafic devrait progresser d'un quart d'ici à 2030. «L'objectif est de réduire ces pics de trafic en les étalant», explique Jürg Röthlisberger, directeur de l'Office fédéral des routes.

## Un principe économique

Pour pousser les gens à changer leurs habitudes, le projet touche là où ça fait mal: le porte-monnaie. «C'est un principe économique, justifie Jürg Röthlisberger. Une place dans les heures de pointe est un bien rare. Il est donc normal qu'elle soit plus chère.» Doris Leuthard tient toutefois à préciser qu'il ne s'agit pas d'une solution pour remplir les caisses de l'Etat. Le montant global restera le même, mais l'argent sera perçu différemment en fonction des choix de déplacement.

Pour y arriver, diverses pistes sont étudiées. Pour le rail et les transports publics en général, les clients des lignes surchargées pourraient payer des tarifs différenciés selon le lieu et l'heure. Le directeur de l'Office fédéral des transports, Peter Füglistaler, n'exclut d'ailleurs pas la fin de l'abonnement général sous sa forme actuelle. «On pourrait l'adapter pour qu'il donne droit à l'utilisa-



Prendre le train aux heures de pointe pourrait être plus cher. Au nom de la rareté des places disponibles. G. BALLY/KEYSTONE

tion d'un socle de prestations. Une fois cette limite dépassée, les autres trajets pourraient être facturés en plus au client.» Pour la route, l'idée de péages routiers est évoquée, de même que celle d'une vignette électronique. «En Corée du Sud, tout passe par une carte de crédit et les habitants règlent leur consommation une fois par mois. On en est encore loin, a

relevé Doris Leuthard. Une taxation de la mobilité n'est de toute façon pas pour demain, mais plutôt pour dans quinze ans.

## Rassurer

Les choses commencent toutefois à prendre forme. Le parlement discutera cette année encore du rapport. Il faudra ensuite définir un cadre légal pour la mise en

place de projets pilotes. Mais il faudra surtout rassurer. Pro Rail, l'association des utilisateurs des transports publics, critique déjà un projet dont les pendulaires seront les grands perdants. «On ne peut pas exclure que les personnes qui se déplacent uniquement aux heures de pointe paient plus cher, reconnaît Doris Leuthard. Il faudra procéder de manière très

différenciée.» Si ce projet aboutit, ce n'est pas simplement la mobilité qu'il faudra réinventer, mais aussi une certaine forme de société. Et la ministre des Transports de citer le développement du covoiturage, le renforcement du télétravail et, pourquoi pas, une modification des horaires d'ouverture des magasins ou des écoles.

## «Genève s'est intéressé dès le début à ce projet»

**Luc Barthassat (PDC), vous êtes le ministre en charge de la mobilité. Pourquoi Genève s'intéresse à ce projet?**

Dès mon entrée au Conseil d'Etat, j'ai insisté pour que nous soyons une des régions pilotes. A Genève, plusieurs choses sont en train de changer: la loi sur la mobilité et le principe d'une traversée du lac plébiscité par le peuple, le CEVA, l'autoroute de contournement ou encore le projet de gare souterraine. Notre canton serait un joli terrain de jeu pour réfléchir à la mobilité de demain et agir concrètement.

**Vous espérez aussi des solutions aux bouchons?**  
Tout à fait. Avec le «mobility

pricing», on parle de niveler les pics d'utilisation des transports publics et des voitures privées. A Genève, on constate que de moins en moins d'habitants du centre possèdent une voiture et que l'augmentation vient de la périphérie et des régions voisines. Nous sommes donc très ouverts aux réflexions étudiées par la Confédération. A l'image d'autres villes en Europe, on se rend compte que, pour limiter les voitures dans les centres, il faut repenser la mobilité. Dernièrement, nous étions à Londres et à Milan, où des péages urbains ont été mis en place. A Nice au contraire, on crée des zones piétonnières toujours plus grandes. Il faut trouver de

nouvelles solutions. A Genève, on ne va pas pouvoir casser les murs.

**Il y a quand même le risque de pénaliser ceux qui n'ont pas d'autre choix que de se déplacer aux heures de pointe...**

On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. Quoiqu'on fasse, il y aura des contents et des mécontents. Le but est de satisfaire le plus grand nombre et de maintenir une fluidité pour les commerçants et le transport professionnel. Au centre-ville, le trafic de transit n'a rien à y faire. Notre priorité, ce doit être les gens qui vivent et qui travaillent au centre, les hôtels, les restaurants, les grands magasins.

**Ce projet a quelque chose d'utopique. Il faudrait réfléchir à travailler différemment, imaginer de nouveaux horaires pour les magasins et les écoles...**

Les choses sont déjà en train de changer! Prenez les écoles. J'ai discuté de nouveaux horaires avec ma collègue en charge du dossier. Il y a des réticences, mais ça fait partie de la mobilité de demain. On doit avoir une réflexion générale, sans tabou. Le télétravail dans certaines entreprises, c'est déjà une réalité. Et j'aime quand il y a un peu d'utopie. Ça veut dire qu'on se dépasse. Avant de dire «c'est impossible», il faut essayer.