



« Les CFF ont un sens un peu trop élevé de la routine »

Entretien avec **Vincent Kaufmann**, par **Jonas Follonier**

DANS **LE REGARD LIBRE** 2024/1 (N° 103), PAGES 20 À 23

ÉDITIONS **LE REGARD LIBRE**

ISSN 2571-7723

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://www.cairn.info/revue-regard-libre-2024-1-page-20.htm>



CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...

Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Le regard libre.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

DOSSIER

LES TRANSPORTS

A close-up portrait of a man with dark, curly hair and round glasses. He is wearing a blue patterned scarf and a light-colored shirt with a floral pattern. He has a slight smile and is looking directly at the camera.

**« LES CFF ONT
UN SENS UN PEU
TROP ÉLEVÉ DE
LA ROUTINE »**

PAR JONAS FOLLONIER
jonas.follonier@leregardlibre.com



Le sociologue de l'EPFL **Vincent Kaufmann**, l'un des experts de la mobilité les plus écoutés du pays, fait le point sur les déplacements des Suisses, bouleversés par le télétravail, et la façon dont les CFF doivent se réinventer pour continuer de remplir les trains.

Il a fait scandale en mai dernier en déclarant dans *Blick* que rouler à plus de 60 km/h sur l'autoroute devrait être interdit. Le média, selon lui, aurait choisi comme titre une remarque qui n'était pas représentative du propos général et qui surtout exprimait une hypothèse de travail, comme les scientifiques ont l'habitude d'en faire à longueur de journée. Il n'en demeure pas moins que Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), n'est pas avare de propositions radicales ou innovantes quand il s'agit de parler de politique de transports. L'entretien que voici, principalement consacré à la problématique ferroviaire et réalisé dans l'une des gares qu'il fréquente le plus, celle de Genève, ne déroge pas à la règle.

Le Regard Libre: Comment a évolué la manière dont les Suisses se déplacent durant les trente dernières années?

Vincent Kaufmann: Dans les années 1990, on arrivait facilement à identifier des personnes associées à des usages de moyens de transport clairs et monomodaux. Il y avait, en résumé, des automobilistes, des utilisateurs de transports publics et des utilisateurs des deux systèmes de transport. Le vélo n'était souvent pas encore considéré comme un moyen de transport quotidien. Il y a également toujours eu des gens qui se déplacent beaucoup à pied. Et tout cela est maintenant beaucoup plus mélangé. Aujourd'hui, pratiquement chaque Suisse utilise différents moyens de transport dans sa vie quotidienne.

Avec quelles tendances pour chacun d'eux?

La marche continue de séduire beaucoup de personnes, il y en a même en ville qui ne se déplacent qu'à pied, y com-

pris pour de très longues distances. Le vélo est désormais mieux considéré. Le train n'a jamais été autant utilisé qu'au premier semestre 2023, après un recul durant la pandémie. Mais la voiture reste privilégiée par les usagers. Cependant, elle ne représente plus guère que 65% des distances effectuées par les Suisses dans leur mobilité, alors qu'en France, par exemple, ce taux est de 80%. En revanche, la Suisse est la plus grande consommatrice d'avion d'Europe en nombre de kilomètres parcourus. Cela s'explique par le revenu et le niveau de vie qu'on trouve en Suisse. Plus on est riche, plus on a tendance à aller vite, loin et souvent.

Peut-on dire qu'une population mobile est le signe d'un pays qui va bien?

Les économistes ont très longtemps pensé que la quantité de kilomètres parcourus par la population et son évolution était un bon indicateur de la santé économique d'un pays. Ce n'est plus le cas depuis en tout cas deux décennies, car il y a un découplage entre les deux phénomènes: la croissance de la mobilité ne va plus nécessairement de pair avec la croissance économique. On constate par exemple qu'il existe une frange de la population très bien dotée économiquement, mais qui se déplace peu. C'est notamment le cas dans les villes. Et ce phénomène s'est sans doute renforcé avec le télétravail depuis la pandémie.

Le télétravail, justement, a contribué à engendrer moins de déplacements professionnels, mais plus de déplacements pour les loisirs, selon un article que vous avez co-signé dans *La Vie économique*. Comment l'expliquez-vous, au-delà de la baisse du taux d'activité qui s'ajoute au phénomène du travail à distance?

On a longtemps pensé que l'augmentation de la vitesse pour un trajet donné permettait aux individus et à la société de gagner du temps. C'est malheureusement faux. Face à une amélioration des vitesses, les usagers accroissent la portée spatiale de leurs déplacements (se déplacent plus ou plus loin), et leur temps passé à se déplacer reste globalement constant (voir l'encadré en fin d'article). Il en va de même avec le télétravail: vous allez toujours passer autant de temps qu'avant à voyager, mais moins pour le travail.

Cette règle paraît absurde: on court tous après le temps et je connais peu de personnes qui aiment véritablement les trajets longs.

Prenez l'offre autoroutière. On l'a considérablement améliorée en Suisse depuis les années 1990 en pensant que cela rendrait le rail plus attrayant par rapport à la route, ce qui permettrait de gagner du temps et donc de générer des gains de productivité. Or ce qui se passe, c'est que les gens profitent de ces infrastructures pour éviter de déménager. Un cas typique est le nombre de Neuchâtelois qui travaillent à Lausanne ou à Berne et restent habiter à Neuchâtel, – *Suite p. 22*

parce que le trajet en train est de 35-40 minutes. Résultat : ces infrastructures sont saturées par des déplacements qui ne sont pas ceux que l'on avait imaginés.

Est-ce que la règle s'applique également à l'élargissement des autoroutes, pour prendre un thème d'actualité?

Oui. Cela ne sert strictement à rien d'élargir les autoroutes pour fluidifier le trafic. Vous pouvez interroger vingt spécialistes de ces questions, de tous bords politiques, ils vous le diront tous. Vous redonnez de l'air dans un système qui n'en avait plus, donc vous créez une demande nouvelle. Un tel se dira par exemple : je voulais construire une maison individuelle, à Genève c'est trop cher, mais dans l'arrière-pays d'Yverdon je peux et comme l'autoroute est maintenant plus fluide, alors allons-y... On le voit avec la troisième voie à Morges, qui s'est progressivement resaturée : aux heures de pointe, c'est même pire qu'avant !

Il y a tout de même la croissance démographique... La population qui réside de façon permanente en Suisse a par exemple progressé de plus de 75'000 personnes en 2022.

Les personnes sont assez sensibles aux conditions d'accessibilité et lorsqu'on se trouve confronté à des temps de déplacements que l'on juge excessifs (plus d'une heure pour aller travailler en voiture par exemple), on change ses pratiques. C'est ainsi qu'en pareille situation des gens cherchent un domicile plus proche de leur lieu de travail.

Ce sont des vases communicants.

La croissance démographique reste un défi immense pour la mobilité, non ? C'est la cohue partout.

C'est un fait que la densité devient pesante pour beaucoup de gens. Je pense même que la croissance démographique que connaît la Suisse n'est pas souhaitée par tout le monde, et que cela dépasse largement l'électorat de l'UDC (ndlr : le parti conservateur a lancé une initiative pour limiter la population suisse à 10 millions d'habitants). Mais il existe des solutions autres que la limitation de l'immigration. C'est la cohue, disiez-vous, mais surtout à certains moments en certains endroits. Pourquoi ne pas imaginer mieux répartir les jours de télétravail des employés pour éviter les saturations ? On pourrait aussi mieux adapter les horaires des cours des étudiants. Cela ne doit pas passer par plus de contraintes, mais par plus d'adaptabilité des uns et des autres et un sens de la collaboration.

Selon vous, les Chemins de fer fédéraux (CFF) devront adapter leur offre au transfert de la demande vers les loisirs. Avec quels types de mesures ?

L'abonnement général, s'adressant surtout aux pendulaires, a été le fonds de commerce des CFF depuis bientôt cinquante ans. Ce modèle d'affaires ne fonctionne plus aussi bien qu'avant la pandémie. Si vous vous rendiez tous les jours dans une autre ville pour le travail et que vous faites maintenant trois jours par semaine de télétravail, vous



« Face à une amélioration des vitesses, les usagers accroissent la portée spatiale de leurs déplacements, et leur temps passé à se déplacer reste globalement constant. »

← Le professeur Vincent Kaufmann, spécialiste de la mobilité, dirige le Laboratoire de Sociologie Urbaine à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

ne rempilez pas un abonnement. Il s'agit donc d'inventer autre chose pour continuer de remplir les trains. Les CFF ne sont pas très bons dans les offres de loisir. Le fait qu'ils aient par exemple créé récemment une ligne reliant Genève au Châble, intitulée «Verbier Express», semble indiquer qu'ils ont compris la tendance. Mais les CFF devraient aller plus loin.

C'est-à-dire ?

Leurs horaires sont les mêmes du lundi matin au dimanche soir. Il faudrait penser à les différencier selon les jours. Les horaires du week-end devraient offrir d'autres relations, adaptées aux sorties. L'exemple du Verbier Express ne suffit pas : il en faut beaucoup plus, il y a tant d'espaces de loisirs en Suisse. Bien sûr, cela pose des défis en termes de rocade de personnel ou de disponibilité du matériel. Mais ces défis ne semblent pas insurmontables. Et si les CFF se rendent compte qu'il y a moins de pendulaires le lundi et le vendredi, ils pourraient imaginer réduire un peu l'offre, notamment aux heures de pointe. Ils pourraient aussi réfléchir à des horaires différenciés selon les saisons.

Quel autre type d'offres ferroviaires manque actuellement selon vous ?

Les trains de nuit, car il y a une forte demande. On connaît la raison pour laquelle les CFF développent peu cette offre : ce genre de trains n'est pas fait pour rouler de jour. Il fait son trajet de nuit, puis attend le soir pour repartir. Cela engendre des immobilisations de matériel énorme. Mais il faudrait justement imaginer du matériel modulable, qui puisse s'adapter à la journée. Pourquoi les trains-couchettes ne pourraient-ils pas devenir des trains normaux quand il fait jour ? Là encore, c'est un objectif ambitieux, mais pas impossible.

A-t-on simplement affaire à un manque de moyens ?

J'ai parfois l'impression que c'est aussi un manque d'innovation et d'agilité. Un sens un peu trop élevé de la routine, si vous préférez. Une anecdote qui m'a toujours frappé : les lignes du Léman Express (ndlr : mis en service en 2019, ce réseau ferroviaire exploité par les CFF et par la SNCF dessert Genève et son agglomération transfrontalière) sont numérotées de L1 à L6. Or les CFF ne peuvent pas enlever de leur logiciel le «R» générique (car c'est un train régional), donc le voyageur voit s'afficher sur les trains et les tableaux de départs «R-L1»... C'est pour moi un petit signe révélateur d'une absence de flexibilité.

Le vieillissement de la population, qui va encore aller grandissant, est-il suffisamment pris en compte par les CFF dans leur stratégie ?

En tout cas pas suffisamment. Les démographes s'attendent à ce que le nombre de personnes d'au moins 65 ans pour 100

personnes de 20 à 64 ans passe de 30-35 aujourd'hui à 45-50 en 2050. En plus, cette classe d'âge est surreprésentée dans les trains, car elle conduit moins que la population active. Le fait qu'en 2025 il faudra changer à Renens en plus de changer à Bienne pour faire Delémont-Genève montre que cette donnée n'est absolument pas prise en compte comme il le faudrait. Les CFF ont également de la peine à entendre qu'une correspondance de 5 minutes à la gare de Lausanne, ça ne convient pas à ce genre de profils. Et ne parlons même pas de l'absence de bancs sur les nouvelles gares, ou de la hauteur des marches pour sortir de certains trains...

Quelle importance accordez-vous à la mobilité dans la vie d'un être humain ?

C'est un bien premier. C'est une liberté de l'être humain, qui lui permet certes de franchir l'espace, mais également et surtout de se transformer. La mobilité, qui touche à la curiosité, à l'échange, au dépassement de soi, découle du droit de se réaliser comme on a envie de le faire. Je ne suis pas certain qu'il faille nécessairement faire quatorze fois le tour du monde pour y arriver. Aller vite et loin n'a pas de valeur en soi : ce qui a de la valeur, c'est le sens du voyage, sa qualité, et surtout le voyage en tant que tel ! Pas besoin d'aller loin parfois pour être dépaycé.

1. UN RECORD MONDIAL

Les Suisses prennent plus le train que partout ailleurs dans le monde, en termes de kilomètres parcourus. Chaque habitant parcourt en moyenne près de 2400 km par an à l'intérieur du pays, selon les statistiques de l'Office fédéral des transports.

2. UN RECORD HISTORIQUE

Au premier semestre 2023, 1,33 million de voyageurs ont emprunté quotidiennement les trains des CFF, soit le nombre le plus élevé jamais enregistré (+21% par rapport à 2022, +3% par rapport à 2019, avant la pandémie), d'après les chiffres officiels de l'entreprise.

3. LA CONJECTURE DE ZAHAVI

Du nom de son concepteur, l'économiste et ingénieur israélien Yacov Zahavi, cette thèse défend qu'avec l'accélération des transports, ce n'est pas le temps passé pour la mobilité qui diminue, mais la distance parcourue qui augmente à budget-temps constant.