

Mobilité, des Suisses si pleins de paradoxes

SONDAGE L'étude Sophia sonde chaque année les leaders d'opinion et la population suisses. En 2017, elle portait sur la santé. Publiée à l'occasion du Forum des 100, cette enquête menée par l'institut M.I.S Trend en collaboration avec «Le Temps» s'intéresse, cette année, au rapport des Suisses à la mobilité

ALAIN JEANNET
@alainjeannet

En moins d'une génération, le web a révolutionné notre manière de transmettre et d'échanger l'information. Et si la mise en circulation de véhicules autonomes transformait en profondeur nos habitudes de déplacement? Les oracles-entrepreneurs de la Silicon Valley ne sont plus les seuls à imaginer un avenir sans conducteurs. Les constructeurs automobiles traditionnels s'y mettent. Et l'idée commence à faire son chemin dans la population comme le montre la grande enquête Sophia «Les Suisses et la mobilité» conduite par Corina Fleischhacker et Mathias Humery de l'institut M.I.S Trend dont nous avons extrait les principaux résultats. Voici pour l'avenir à quinze, vingt ou vingt-cinq ans.



(ESSENCEDESIGN)

Des embouteillages destinés à durer

Sur la situation actuelle et le futur proche, les personnes interrogées sont plutôt pessimistes sur les possibilités d'amélioration de notre mobilité au quotidien. Les trains surchargés, les bouchons sur les autoroutes et les embouteillages dans les villes, voilà une réalité appelée à durer. Les défis des transports de personnes et de marchandises liés à l'augmentation de la population n'ont pas été suffisamment anticipés. Et seule une minorité pense que les responsables politiques seront capables de prendre les décisions adéquates.

En revanche, ils se montrent plutôt techno-optimistes comme en témoigne, justement, un enthousiasme

certain pour les voitures autonomes. En particulier chez les leaders qui se verraient bien en acquérir une siéte les problèmes techniques et de sécurité réglés. Avec certaines limites, toutefois, à cette confiance en la science et la technologie: on anticipe ainsi une renaissance probable de Swissmetro sous la forme du Hyperloop d'Elon Musk. En revanche, les taxis volants, les avions fonctionnant à l'électricité et la démocratisation des voyages dans l'espace paraissent peu vraisemblables. Techno-optimistes, d'accord. Mais les pieds sur terre.

Comment alors désengorger les villes à plus brève échéance? Il faut d'abord mettre le paquet sur les transports

Fiche technique

L'étude Sophia 2018 lancée et menée par l'institut M.I.S Trend chaque année a deux cibles distinctes. D'une part, le grand public (1405 personnes dans l'ensemble de la Suisse) sondé au moyen d'un questionnaire en ligne du 5 au 10 avril 2018. Marge d'erreur de + ou - 2,6%. D'autre part, 384 leaders d'opinion de toutes les régions linguistiques du pays, interrogés au moyen d'un questionnaire postal. Marge d'erreur maximale de + ou - 5%.

publics. Réponses unanimes. En revanche, les mesures étatiques trop contraignantes font l'objet de réactions mitigées. Les péages à l'entrée des centres urbains? La gauche y est plutôt favorable, mais pas la droite. Augmenter le prix de l'essence? Une très mauvaise idée. La population ne croit pas non plus beaucoup au *mobility pricing* qui vise à moduler les tarifs des transports publics en fonction de l'heure. En revanche, les leaders et la population, à droite comme à gauche, se retrouvent sur l'idée d'un plan d'action pour la voiture électrique. Ce qui tend à donner raison au conseiller national socialiste Roger Nordmann qui plaide pour une stratégie urgente du Conseil

FORUM DES 100

Réinventer la mobilité
Ce sondage marque la fin d'une série d'articles publiés en amont du Forum des 100. L'étude Sophia 2018 complète menée par l'institut de recherches économiques et sociales M.I.S Trend peut être commandée à l'adresse: forumdes100@letemps.ch

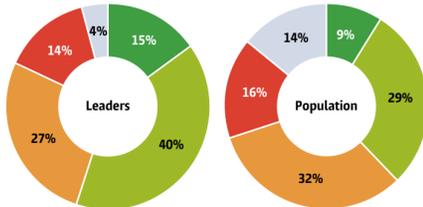
fédéral en la matière (LT du 22.05.2008). Favorables aux transports publics, leaders et représentants de la population sont divisés sur leur appréciation du rapport qualité-prix de l'offre. Trains, bus et surtout trains sont jugés trop chers par la population: 3% seulement savent vraiment satisfaits. La faute à des tarifs jugés excessifs et non pas à des prestations liées à des investissements insuffisants dans le matériel roulant et les infrastructures. Même si tous s'accordent pour dire que, outre le niveau des prix, la priorité devrait être donnée à l'amélioration de la capacité en sièges disponibles. Et tant pis pour une meilleure connectivité wifi qui, bizarrement, ne semble pas être un critère important. Ni pour les leaders ni pour la population.

Où investir les milliards?

C'est évident pour une très large majorité des Suisses toutes catégories confondues: notre hypermobilité est une tendance lourde. Nous devrions être appelés, dans les années qui viennent, à nous déplacer toujours plus pour le travail. Qu'ils s'agissent des leaders ou de la population, on sent toutefois poindre une aspiration à plus de sédentarité. Au moins pour les trajets professionnels. Ainsi 67% des 1405 personnes sondées dans les trois régions linguistiques aspirent à travailler plus régulièrement à domicile. Et quand ce n'est pas possible, on en appelle à des temps de transport plus courts et, surtout, plus confortables. Un casse-tête pour les politiques qui doivent prendre des décisions d'investissements se chiffrant par milliards pour le long, voire le très long terme. ■

Soutien mesuré à l'aéroport de Genève-Cointrin

SELON VOUS, FAUT-IL POURSUIVRE L'AGRANDISSEMENT DE L'AÉROPORT DE GENÈVE-COINTRIN OU ALORS FAUT-IL CESSER DE L'ENVISAGER, LES NUISANCES ET LES EFFETS NÉGATIFS ÉTANT PLUS IMPORTANTS QUE LES AVANTAGES?



■ Très favorable ■ Plutôt favorable
■ Plutôt défavorable ■ Très défavorable ■ Sans réponse

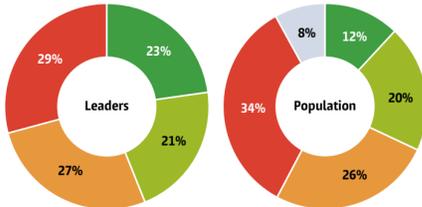
Chez les leaders, quelque 55% considèrent qu'il faut poursuivre l'agrandissement de Genève-Cointrin. Quelles qu'en soient les conséquences (climat, bruit, infrastructures de transport engorgées, etc.) tant son développement est indispensable à l'économie de la région. Un peu plus du tiers de la population à l'échelle suisse partage cet avis.

L'image est différente si l'on se concentre sur les réponses des Romands, puisque près de 50% de la population estime que l'aéroport doit être développé, tout comme 60% des leaders. Proportions équivalentes, quoique très légèrement supérieures dans le canton de Genève uniquement.

Chez les leaders, l'écart est important entre la droite et la gauche, les premiers estimant à près de 70% qu'il faut agrandir encore Genève-Cointrin contre 30% pour les seconds. Droite et gauche ne s'expriment pas non plus totalement de la même manière au sein de la population. Un écart beaucoup plus faible cependant que chez les leaders puisqu'il est de 8% entre les partisans des deux camps politiques. Ceux de gauche étant assez majoritairement davantage dans la retenue. ■

Stabiliser le trafic aérien... mais sans intervention étatique

GRÂCE AUX COMPAGNIES LOW COST NOTAMMENT, LES SUISSES SE DÉPLACENT DE PLUS EN PLUS EN AVION. SÉRIEZ-VOUS FAVORABLE À CE QUE L'ÉTAT METTE EN PLACE DES MESURES POUR EN LIMITER L'UTILISATION POUR LES LOISIRS?



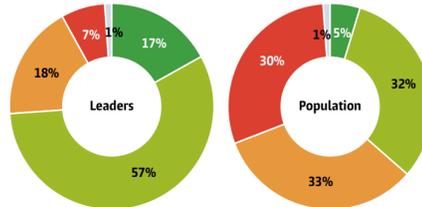
■ Très favorable ■ Plutôt favorable
■ Plutôt défavorable ■ Très défavorable ■ Sans réponse

Le trafic aérien ne peut pas croître infiniment. C'est ce qu'une grande majorité des leaders et une moitié de la population semblent penser. En effet, s'ils disposaient d'une baguette magique, peu nombreux sont ceux qui souhaiteraient ardemment pouvoir voyager en avion plus souvent et plus loin. Mais, comme le montre le graphique ci-dessus, la possibilité d'une intervention de l'Etat pour limiter l'utilisation de l'avion pour les loisirs est très nettement rejetée.

Avec une nuance d'importance: si seuls 12% de la population y seraient très favorables, les leaders sont près du double à appeler une telle mesure de leurs vœux. Comme pour la voiture, ce sont surtout les prix qui pourraient faire changer les habitudes de la population vis-à-vis de l'avion pour les loisirs. Surtout chez les Latins. Les leaders sont, eux, sensibles (à 40%) à des considérations environnementales et aux temps d'attente liés aux contrôles de sécurité. Les tarifs jouent, eux aussi, un rôle pour un bon tiers d'entre eux. Les retards fréquents ne semblent pas, en revanche, émouvoir les personnes interrogées... ■

Avis tranchés sur le rapport qualité-prix des transports publics

EN SUISSE, EN GÉNÉRAL, COMMENT JUGEZ-VOUS LE RAPPORT QUALITÉ-PRIX DES TRANSPORTS PUBLICS?



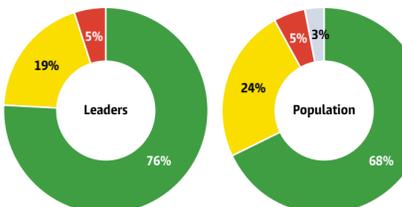
■ Excellent ■ Bon
■ Juste suffisant ■ Mauvais ■ Sans réponse

Il existe un vrai fossé sur cette question: si deux tiers des leaders considèrent que ce rapport est bon ou excellent, ils ne sont plus que 37% dans la population. Pour les GFF en particulier, les résultats sont encore plus sévères. Notamment dans la population: 37% des personnes interrogées trouvent le rapport qualité-prix mauvais. Et 37% juste suffisant. Faudrait-il alors faire varier les tarifs en fonction de l'heure d'utilisation ou de parcours afin de mieux étaler les pics de demande? Si cette idée trouve l'adhésion des leaders, elle ne passe pas la rampe parmi la population.

Quelles sont alors les trois améliorations prioritaires à apporter aux transports en commun de moyenne ou longue distance? D'abord la capacité en sièges disponibles. Ensuite la ponctualité. Et enfin la diminution du temps de trajet. La connectivité et l'offre digitale arrivent assez loin derrière. Même si trois quarts des leaders et une bonne moitié de la population y voient un potentiel d'amélioration des prestations. Avec, dans l'ordre de préférence, les applications posant le calcul de l'itinéraire. ■

Toujours plus mobiles, toujours victimes des embouteillages

QUE CE SOIT POUR LE TRAVAIL OU LES LOISIRS, LES SUISSES SE DÉPLACENT CHAQUE ANNÉE D'AVANTAGE. PENSEZ-VOUS QUE CETTE TENDANCE VA CONTINUER À S'ACCENTUER OU QUE NOUS ALLONS AU CONTRAIRE VERS MOINS DE MOBILITÉ?



■ Cette tendance va s'accroître ■ La situation va rester stable
■ Nous allons vers moins de mobilité ■ Sans réponse

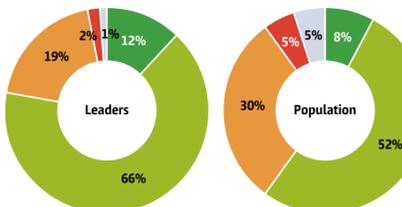
Les Suisses se déplacent de plus en plus (+18% de distance parcourue chaque jour depuis 1994). Pour trois quarts des leaders et deux tiers de la population, cette tendance va encore s'accroître. Une nette majorité constatée dans tous les sous-groupes. En revanche, au sein de la population, les plus jeunes sont un plus nombreux à considérer que la situation va se stabiliser. Ce qui s'observe d'ailleurs dans les chiffres.

Les nouvelles pratiques comme le télétravail et le-commerce offrent sans doute un élément d'explication. Par ailleurs, deux tiers des personnes interrogées chez les leaders et dans la population estiment que les bouchons sur les autoroutes et dans les villes comme l'encombrement des transports publics vont encore empirer d'ici à dix ans.

Un résultat en conformité avec le scénario référence de 2016 du Detec (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) quant à l'évolution du transport d'ici à 2040 en fonction de la croissance démographique et économique. Un pessimisme partagé par toutes les catégories de répondants. ■

Des Suisses techno-optimistes mais politico-pessimistes

DE MANIÈRE GÉNÉRALE, ÊTES-VOUS OPTIMISTE OU PESSIMISTE SUR LES CAPACITÉS DES SCIENCES ET DES TECHNOLOGIES À CONTRIBUER À RÉSOUDRE LES PROBLÈMES DE MOBILITÉ DANS UN CONTEXTE D'AUGMENTATION DE LA POPULATION?



■ Très optimiste ■ Plutôt optimiste
■ Plutôt pessimiste ■ Très pessimiste ■ Sans réponse

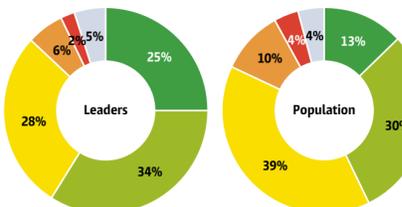
La majorité des leaders et les deux tiers de la population se révèlent optimistes sur la capacité des sciences et des technologies à apporter des solutions aux problèmes de mobilité.

Un optimiste tempéré puisque dans les deux groupes il n'y a que 10% de convaincus. En revanche, les deux groupes sont unanimes pour dire que les défis liés aux transports n'ont pas été suffisamment anticipés. Un tiers des personnes interrogées pense même que les retards sont conséquents. On relève par ailleurs des différences marquées d'évaluation selon les régions.

Le retard est ainsi jugé nettement moins important en Suisse alémanique que dans les parties latines du pays. Les responsables politiques se révéleront-ils capables de décisions adéquates pour résoudre les problèmes de mobilité? Les leaders sont pour la moitié d'entre eux plutôt sceptiques. Pessimisme plus marqué encore dans la population puisque 63% se disent convaincus que les politiques ne seront pas à la hauteur de leur tâche. En particulier les Tessinois. Pas d'écart, en revanche, entre la droite et la gauche. ■

Priorité aux transports publics pour les leaders

SELON VOUS, LES TRANSPORTS PUBLICS DOIVENT-ILS ÊTRE PRIVILÉGIÉS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES OU, AU CONTRAIRE, FAUT-IL DONNER LA PRIORITÉ AU RÉSEAU ROUTIER?



■ Priorité complète ou presque aux transports publics ■ Développés en parallèle, aucun n'a la priorité
■ Priorité complète ou presque au réseau routier ■ Aucun des deux, ne sait pas

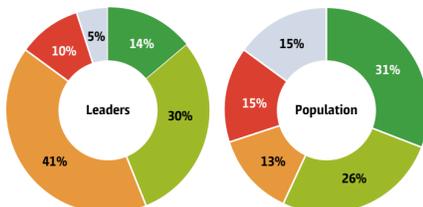
De manière générale, leaders et population s'accordent sur le fait que le développement du réseau routier ne doit pas être privilégié par rapport à celui des transports publics. Les leaders semblent en revanche mettre une priorité claire sur les transports publics.

Contrairement aux personnes interrogées dans la population qui pense à 39% qu'il faut développer les deux modes de mobilité en parallèle. Sans surprise, les leaders de gauche sont presque unanimes (88%) à dire qu'il faut privilégier les transports publics.

Et que feraient leaders et population s'ils avaient une baguette magique pour transformer la manière dont sont organisés les villes et les transports? Priorité est donnée à la proximité: on sent poindre dans tous les groupes l'envie de moins se déplacer. Et l'idée de rendre les transports gratuits et accessibles à tous? Elle rencontre une majorité dans la population mais elle est rejetée très nettement (72%) par les leaders. Y compris à gauche. Et l'idée d'interdire les voitures individuelles au profit de voitures partagées? Le flop! ■

Une aspiration à la sédentarité qui semble augmenter

SOUHAITEZ-VOUS POUVOIR TRAVAILLER PLUS RÉGULIÈREMENT DEPUIS VOTRE DOMICILE, PAR EXEMPLE EN PRATIQUANT LE TÉLÉTRAVAIL?



■ Oui, beaucoup plus ■ Oui, un peu plus
■ Non, peut suffisamment le faire ■ Non, ne souhaite pas le faire
■ Sans réponse, ne travaille pas

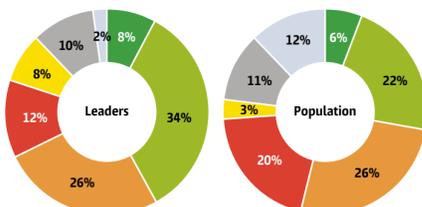
Le télétravail a clairement la cote dans la population, puisque 67% des personnes actives aimeraient pouvoir le faire un peu ou beaucoup plus.

Contre seuls 18% qui ne le souhaitent pas. Les leaders s'expriment également en faveur du télétravail, la grosse différence étant qu'ils sont déjà 44% à le pratiquer à leur convenance. Contre 15% seulement dans la population. Cette alternative au bureau est plébiscitée, quelle que soit la région linguistique ou les préférences politiques. Ce que reflète sans doute l'explosion des espaces de coworking des dernières années.

On peut indubitablement voir dans ces tendances une piste pour soulager la surcharge des infrastructures de transport. Cette réponse fait écho là encore à une envie de proximité puisque, s'ils disposaient d'une baguette magique, 82% des leaders et 74% de la population aspireraient à se déplacer essentiellement à pied ou à vélo et à limiter au minimum les temps de transport. Par opposition, la possibilité de pouvoir voyager en avion plus souvent et plus loin ne séduit qu'une courte majorité dans la population et à peine 22% chez les leaders. ■

Vive les incitations: l'Etat doit favoriser les voitures électriques

AU CAS OÙ VOUS PROJÉTEZ L'ACHAT D'UNE VOITURE, PENSEZ-VOUS ACQUÉRIR UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE OU HYBRIDE DANS LES CINQ ANS À VENIR?



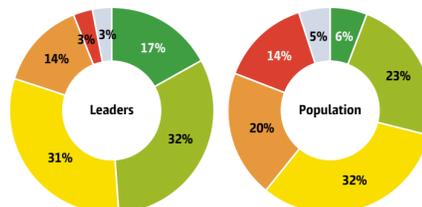
■ Certainement ■ Probablement
■ Probablement pas ■ Certainement pas
■ En a déjà une ■ Pas de voiture, ne pense pas en acheter
■ Sans réponse

A court terme, seul un quart environ de la population et 40% des leaders pensent acheter une voiture électrique ou hybride. A l'opposé, ils sont tout autant chez les leaders et presque 50% parmi la population à répondre par la négative. Les véhicules à essence ou diesel semblent avoir encore de beaux jours devant eux. Chez les leaders, l'intérêt est le même, quelle que soit la tendance politique.

En dépit, ou à cause, de cette relative tiédeur vis-à-vis des voitures électriques, deux tiers des leaders et de la population sont favorables aux interventions étatiques pour faciliter le passage aux véhicules fonctionnant avec des énergies renouvelables. Un interventionnisme un peu tempéré lorsqu'on évoque le projet de villes comme Oslo ou Paris d'interdire le diesel et l'essence d'ici à 2030. Les leaders sont à 52% en faveur d'une telle mesure. Et la population à 43%. Par ailleurs, les voitures électriques n'apparaissent que comme une réponse transitoire à la pollution et au changement climatique. 61% des leaders et 59% de la population pensent qu'il faut promouvoir d'autres technologies, comme l'hydrogène. ■

Les véhicules autonomes arrivent mais divisent

PENSEZ-VOUS QUE LES VOITURES AUTONOMES CONSTITUENT PROCHAINEMENT UNE SOLUTION AU MOINS PARTIELLE À L'ENGORGEMENT DU TRAFIC OU, AU CONTRAIRE, QU'ELLES NE FERONT QU'EMPIRER LES CHOSÉS?



■ Certainement une solution ■ Probablement une solution
■ Ni l'un ni l'autre ■ Probablement empirer les choses
■ Certainement empirer les choses ■ Ne sait pas

Grosse divergence entre les leaders et la population. Les premiers estiment à 49% que les voitures autonomes pourraient être une solution au moins partielle aux problèmes d'engorgement du trafic.

Dans la population, seul un tiers des personnes interrogées est de cet avis. Pour un autre tiers, les voitures sans conducteurs pourraient même empirer la situation. Cela dit, la moitié des leaders et 41% de la population estiment qu'un tiers du parc automobile sera constitué de véhicules autonomes d'ici à 2038. Autant dire demain. Mais ils sont presque autant à penser qu'il faudra attendre plus de vingt ans.

Est-on pour autant prêt à en acquérir un, une fois les problèmes techniques résolus? L'enthousiasme est clairement plus marqué chez les leaders que dans la population où 34% envisagent néanmoins l'achat. Quels sont les avantages espérés? Une diminution du nombre d'accidents et de leur gravité. Et une réduction des embouteillages. En revanche, seuls 37% des leaders et 30% de la population pensent que les véhicules autonomes permettent de raccourcir le temps des trajets. ■