

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 135 (2009)
Heft: 20: Transports, réseaux, territoires

Artikel: Quels transports pour la Suisse romande?
Autor: Blanc, Philippe / Dumont, André-Gilles / Jemelin, Christophe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-99784>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Quels transports pour la Suisse romande ?

Quel est l'état des projets romands en matière de transports et de mobilité ? Quels sont les chantiers les plus urgents ? Six experts confrontent leurs avis : Philippe Blanc, conseiller à la direction de Transitec et chargé de cours au Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification de l'EPFL ; André-Gilles Dumont, directeur du Laboratoire des voies de circulation de l'EPFL ; Christophe Jemelin, chef de projet, développement et planification de l'offre Transports publics de la région lausannoise (TL) ; Vincent Kaufmann, directeur du Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL ; Jacques Lévy, directeur du Laboratoire Chôros de l'EPFL et animateur du Swiss Spatial Sciences Framework (S3F) et, enfin, Guillaume de Tilière, responsable du nouveau Pôle Transport chez BG Ingénieurs Conseils.

TRACÉS : Quelle est la situation actuelle des infrastructures de transport en Suisse romande ?

André-Gilles Dumont : Elle se développe en petites touches qui ne permettent pas de rattraper le retard en cours d'accumulation. Il faut regarder outre-Sarine pour voir non seulement des idées de projets mais surtout des réalisations ambitieuses.

Jacques Lévy : En ce qui concerne l'importance accordée aux transports publics (TP), les Romands sont clairement en retard sur les Alémaniques. En Suisse romande, le déni d'urbanité reste fort tandis que le lobby pro-automobile est particulièrement actif. Le résultat est que le réseau actuel est saturé, avec toutes les conséquences que cela implique, et que les réponses sont décalées par rapport à l'état de la situation. L'offre ne suit pas la demande, à un moment où la société prend conscience que les TP doivent viser à une réponse fondamentale et complète – et non plus complémentaire – à la demande de mobilité. Il y a un problème de lenteur des prises de décision, de manque d'engagement des Romands auprès de la Confédération, et plus généralement, un retard sur la prise en compte d'un concept contemporain de mobilité. Le système de transports suisse a été pensé

pour un espace formé de petites villes indépendantes et pour des pendulaires à horaire fixe. Or, le pays est aujourd'hui un espace métropolisé fonctionnant sur des logiques beaucoup plus ouvertes.

Guillaume de Tilière : Il est vrai que les avancées se font pas à pas, avec une cohérence que l'on voit parfois seulement après coup. Cependant, les choses changent. Genève a bien avancé dans le développement des TP, avec les trams et le réseau de bus. Le projet du CEVA vient compléter l'offre au niveau transfrontalier. Le point noir reste la traversée du lac, élément essentiel pour un réseau optimal et performant, y compris sur les aspects environnementaux. Quant à Lausanne, les projets PALM avec le tram et le m3 visent à compléter une offre de qualité.

Philippe Blanc : Il est un peu réducteur d'attribuer aux « anciens » (urbanistes, ingénieurs...) des conceptions basées sur de petites villes parcourues par des seuls pendulaires ! Il est aussi un peu utopiste de projeter un concept de mobilité basé fondamentalement et complètement sur les transports publics. Mais revenons à la question posée : on connaît bien la situation actuelle quotidienne très précaire du couloir Lausanne-Genève, tant au niveau des CFF que de l'autoroute A1 et de la route cantonale. Cette situation ne fera évidemment que s'aggraver ces prochaines années. Le problème est à peu près semblable direction Vevey comme Yverdon.

Vincent Kaufmann : Je partage le constat d'un retard à la fois chronique et considérable des TP en Suisse romande par rapport à la Suisse alémanique. La situation est plus critique entre les villes et les agglomérations qu'à l'intérieur de celles-ci, où les services de TP se sont améliorés ces dernières années. Les Romands se sont désintéressés jusqu'à récemment de leurs TP. Ils ont en particulier été peu combattifs dans le domaine du rail, ce qui explique largement le sous-développement actuel. Si le rail est promu du côté de Berne et de Zurich, ce n'est pas uniquement parce que ces cantons sont dominants sur la scène politique, c'est aussi parce que Vaud et Genève n'ont pas mené bataille, c'est important de s'en souvenir. Enfin, la qualité de l'offre de TP se mesure aux services offerts plus qu'aux infrastructures ; ce qui fait la

Fig. 1 : Carte des principaux travaux d'infrastructure en cours ou en phase d'étude (Document BG Ingénieurs Conseils SA)

différence entre l'Arc lémanique et Zurich en particulier, c'est les fréquences de passages sur les réseaux régionaux (S-Bahn versus REV), fréquences malheureusement incomparables...

Christophe Jemelin : Nous sommes effectivement dans une situation un peu paradoxale, où les TP sont enfin sollicités par une forte demande, et où l'offre peine à suivre. La fréquentation du m2, à Lausanne, dépasse déjà tous les espoirs. Or, les prévisions de trafic des CFF à l'horizon 2020-2025 vont représenter un véritable défi, aussi pour les TL qui devront accueillir encore davantage de clients.

T. : Quels sont les projets indispensables en matière de transport et de mobilité pour assurer le développement de la région à moyen terme ?

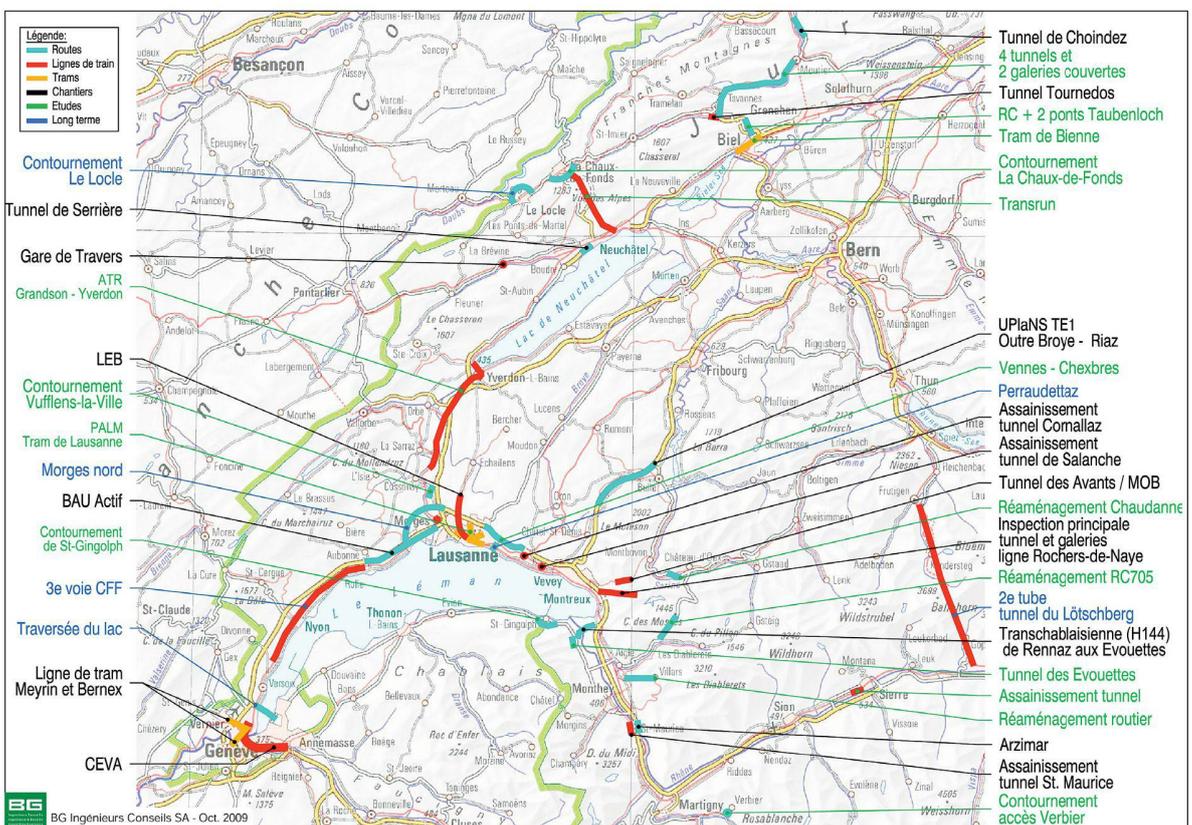
P. B. : Au niveau des projets, il est souhaitable de les aborder quant à leurs fonctions : (inter)nationale, régionale, d'agglomération... Par ailleurs, la carte ci-dessous (fig. 1) ne mentionne que des infrastructures ; des projets d'exploitation, comme les RER, ne sont pas cités. On parle également de tronçons sans aborder les problèmes de certaines interfaces (gares CFF, surtout), ou les problèmes en entrée d'agglomération, par exemple. Il faudrait citer la quatrième voie

CFF Lausanne-Renens et la troisième voie CFF entre Lausanne et Dailens (tronc commun vers Neuchâtel-Bâle et Vallorbe-Paris). Enfin, il faut savoir que la plupart des gros projets d'infrastructures, autoroutiers notamment, se chiffrent à plusieurs milliards de francs chacun, sans que le moindre budget, ne serait-ce prévisionnel, ne soit esquissé !

J. L. : A plus long terme, il manque un véritable RER de la métropole lémanique, intégrant CEVA et REV à l'échelle de l'aire métropolitaine et alliant fréquence et capacité. Il manque également une ligne à grande vitesse inter-métropolitaine pour relier l'Arc lémanique à Berne, Bâle, Zurich et au Tessin, c'est-à-dire à Milan. Avant tout, il faudrait organiser une conférence romande sur la mobilité, qui réunirait tous les acteurs et remettrait à plat toutes les questions stratégiques. En espérant qu'elle émettra un message fort et clair...

G. de T. : Un effort supplémentaire doit être fait pour régler le problème de saturation des réseaux de base entre Genève et Lausanne. Un bon report modal n'est envisageable que si nous disposons de réseaux de base qui permettent des connexions efficaces avec des pôles d'échanges bien pensés.

V. K. : L'enjeu, plus que de couvrir le territoire de nouvelles voies, est à mes yeux d'offrir un service de TP ferroviaire de



qualité, offrant des fréquences au quart d'heure sur les lignes principales et à la demi-heure sur les autres.

C. J. : Il convient de mentionner également l'ouverture de la halte de Prilly-Malley en 2012, amorce de desserte d'un RER, et porte d'entrée dans le futur nouveau quartier de Malley. La gare de Renens va également être profondément remaniée, offrant de meilleures connexions entre le tram, le réseau de bus, le m1 vers les Hautes Ecoles et les CFF. Enfin, le projet des axes forts des TL comporte non seulement une ligne de tramway, mais aussi des aménagements routiers importants pour les bus : sur certains tronçons, les véhicules circuleront en site propre central, traverseront les giratoires par le milieu, et ne devront plus s'arrêter aux carrefours pour attendre leur phase de feu. Au-delà des lignes en tant que telles, il faut absolument développer les interfaces de transport pour éviter l'asphyxie et permettre le transfert le plus efficace et le plus confortable possible entre les dessertes nationales-régionales et urbaines. A ce titre, le développement d'une information en temps réel aux voyageurs est indispensable.

A.-G. D. : Au niveau des routes, il s'agit d'appliquer les possibilités offertes par les nouvelles technologies de l'information au service de la gestion des flux de trafic. La télématique peut encore apporter des gains de fluidité, d'efficacité et de sécurité sur les grands axes autoroutiers et dans les agglomérations. Il n'en reste pas moins que les réseaux routiers doivent être adaptés aux nouveaux besoins de mobilité par véhicule individuel et par TP. Même si un transfert modal s'effectue peu à peu, la route, qui assure toujours 80% des déplacements, doit pouvoir répondre à ce besoin en croissance.

T. : *Presque toutes les voix concordent aujourd'hui pour défendre une politique des transports multimodale.*

V. K. : La multimodalité, c'est comme le développement durable : personne n'est contre ! Plus sérieusement, je pense que c'est effectivement un vrai enjeu dans la mesure où l'on observe que les modes de vie se construisent largement sur une base modale, automobile en particulier, et que cela crée des inerties importantes par rapport aux changements de pratiques de déplacements.

A.-G. D. : La multimodalité est indispensable à la survie du système social et économique. Il faut un équilibre par des investissements proportionnels à l'usage du mode considéré, avec une pondération basée sur la volonté politique d'incitation vers des modes en accord avec le développement durable. Les interfaces restent les points délicats du système.

J. L. : Aujourd'hui, l'illusion selon laquelle tous les transports se vaudraient du point de vue des valeurs de la vie en société s'est fortement effritée. La multimodalité doit être

considérée non plus comme une neutralité organisée entre transports privés et TP, mais comme l'intégration du transport individuel (vélo, taxi, *car-pooling*, *car-sharing*, transport à la demande...) dans la constellation des TP. La dissociation entre le couple privé/public et le couple individuel/collectif est ici essentielle : ce sont des individus qui se déplacent et nous parlons d'égomobilité, à laquelle la réponse la plus efficace dans un monde urbanisé est constituée par les TP.

G. de T. : Les investissements pour renforcer l'offre en TP sont très importants, mais le report modal ne peut se faire que si les ramifications du réseau routier comme ses connexions, interfaces et pôles d'échanges sont aussi efficaces. Ainsi il ne faut pas négliger les investissements ciblés et bien pensés pour les infrastructures routières. Un accent mis sur les systèmes ITS (*Intelligent Transportation System*, ou applications des nouvelles technologies de l'information et de la communication au domaine des transports) permettrait aussi de mieux gérer les flux et l'intermodalité. C'est un moyen important à développer pour favoriser le report modal sur les TP, même si cela ne règlera évidemment pas le problème de saturation du réseau.

P. B. : A nouveau, je trouve qu'il y a caricature sur le futur. La disparition du transport individuel motorisé (l'égomobilité ?) n'est pas pour demain. Est-elle d'ailleurs souhaitable pour notre société ? Pour revenir à la question, que ce soit au niveau de la formation ou à celui de la pratique, nous préconisons, depuis 30 à 40 ans, des approches multimodales des transports, qui, évidemment, doivent évoluer, s'adapter, voire anticiper les nouvelles contraintes et objectifs de chaque époque. Nous avons une belle longueur d'avance sur nos voisins proches, francophones notamment. Cependant, le passage à la réalisation est difficile. Les acteurs et/ou les décideurs ont des visions souvent conflictuelles, voire contradictoires. Et l'absence de véritables autorités d'agglomération n'aide pas à résoudre ces problèmes. Il est illusoire de vouloir inverser la répartition modale entre transports collectifs (TC) et transports individuels motorisés (TIM), qui est actuellement de l'ordre de 20-30% (TC) contre 70-80% (TIM), notamment au vu des fortes dispersions et de l'éclatement des origines et des destinations lors de déplacements.

C. J. : Une politique des transports multimodale ne veut pas dire grand chose ; en général, chacun tire la couverture à soi. Le vrai enjeu n'est pas la combinaison des modes au cours d'un même trajet : d'un microrecensement transports à l'autre (ARE-OFS, derniers chiffres 2005), la part des combinaisons voiture + TP représente à peine entre 1 et 2% du total des déplacements. C'est la combinaison des modes durant la journée ou la semaine qui représente un véritable

intérêt et un fort potentiel : utiliser les TP pour une activité, la voiture (personnelle ou en auto-partage) pour une autre, la marche pour les achats, etc. Ce type de comportement, bien plus fréquent que par le passé où nous avons davantage affaire à des personnes utilisant exclusivement un mode ou l'autre, justifie pleinement l'articulation des nouvelles urbanisations aux infrastructures de transport public, afin d'offrir un vrai choix.

T. : On est aujourd'hui conscient des limites d'une planification sectorielle. Où est-ce que cela coïncide ?

G. de T. : A chaque niveau de ses enjeux et de sa réflexion. Il faut que ces niveaux se coordonnent pour que le réseau soit efficace. Par exemple, il est intéressant de noter les efforts faits sur le plan transfrontalier avec les projets d'agglomération franco-valdo-genevois. Il est vrai que les flux sont importants et qu'il y a peu de TP, peu de trains, pas de parkings relais, ce qui aggrave nettement la situation.

P. B. : Au niveau des différents outils à disposition de l'ingénierie des transports, il est plus complexe d'aborder les problèmes d'agglomération, aux paramètres très nombreux (techniques, urbanistiques, sociaux, environnementaux, etc.), que les problèmes inter-métropolitains de « point à point ». Il faut travailler à toutes les échelles à la fois, tant la mobilité ne se résume pas à des petits, moyens ou longs déplacements. Faut-il rappeler que 80 à 90% des véhicules contournant Lausanne par l'autoroute utilisent une à deux jonctions, donc constituent du trafic local ou d'échange avec Lausanne ?

V. K. : Je crois qu'il faut se défaire une fois pour toute de l'idée d'un organigramme idéal de distribution spatiale et verticale des compétences en matière de transports et d'urbanisme. Il n'y a pas de graal à trouver ! Ou, plus précisément, il y a plusieurs modèles qui marchent très bien. Une des clés réside dans le fait d'éviter les structures lourdes et les prises de décision en mille-feuilles... Par ailleurs, il faut relever qu'à l'EPFL, la recherche dans le domaine des transports va se développer ces prochaines années sous l'impulsion de TraCe, le nouveau Centre de Transport qui réunit une trentaine de laboratoires.

T. : L'augmentation de la mobilité est-elle une fatalité ?

J. L. : Le monde industriel a comptabilisé les passagers-kilomètres, ce qui n'a en fait aucun sens. Ce qui compte, c'est de mesurer l'accessibilité supplémentaire qu'apporte un déplacement, potentiel ou actualisé. Comme le bon et le mauvais cholestérol, il y a des bons et des mauvais kilomètres. Aller d'une ville à l'autre, c'est maximiser l'interaction entre des lieux forts, si l'on s'y rend en TP, on profite en outre

de l'espace public du lieu-mouvement. Aller acheter son pain en voiture, c'est une perte de temps à la fois pour l'usager et pour la société tout entière. Ainsi comprise, la mobilité doit être posée comme un droit (une des marques du totalitarisme est de restreindre ce droit), mais aussi comme un bien public pour les sociétés, composante importante de l'être-ensemble. La question est d'organiser cette composante de telle sorte qu'elle soit compatible avec les autres valeurs de la société, notamment l'égalité et le respect des environnements naturel et sociaux.

G. de T. : Cette question est très importante, car le développement d'infrastructures doit être défini en lien étroit avec une politique d'aménagement du territoire. La mobilité est le résultat de nombre de facteurs socio-économiques en lien avec la structure d'aménagement du territoire. Nombre d'investissements actuels sont planifiés pour gérer une mobilité existante qui induit trop de nuisances, pour partie liées à un fort éparpillement de l'habitat. Il y a toujours le risque que le développement des infrastructures implique l'augmentation de mobilité. Par exemple, le succès en termes d'utilisation du m2 à Lausanne ne peut de loin pas s'expliquer uniquement par un report modal. Mais aller plus loin c'est se fixer l'objectif de repenser l'aménagement du territoire en lien avec les infrastructures de transport et leur exploitation, démarche qui commence petit à petit à faire son chemin. Réussir ce pari ne se fera qu'avec une planification et une politique globale.

P. B. : Bien sûr, l'augmentation de la mobilité n'est pas une fatalité, surtout celle de la mobilité individuelle motorisée ! Le travail sur l'aménagement du territoire et les transports (l'œuf et la poule...) et le travail de sensibilisation sur les comportements des usagers sont nécessaires pour influencer la mobilité. Ils ne sont cependant pas suffisants, les approches volontaristes (objectifs, actions) en matière d'offre de transports constituent quand même la base de satisfaction totale ou partielle de cette mobilité.

A.-G. D. : Il y a aussi d'autres propositions à imaginer, comme celle de la ville de Zurich, qui développe la ville en unités de petite taille comportant l'essentiel (éducation, santé, service, commerces, etc.) pour réduire naturellement les besoins de mobilité.

C. J. : Nous allons mener en novembre une enquête dans le m2 pour connaître les (nouveaux) comportements de mobilité générés par cette infrastructure. Intuitivement, nous pouvons déjà postuler qu'une partie des déplacements effectués aujourd'hui ne l'étaient pas auparavant. Est-ce un mal ? La ville n'est-elle pas faite d'interactions, de rencontres inopinées, de mouvement, de relations fortes avec des lieux

Fig. 2 : Les principales infrastructures de transport suisses. Fond : cartogramme réalisé sur la base de la population résidente (Document D. Andrieu / Chôros, EPFL)

emblématiques comme le lac, le centre historique, le pôle commercial ? A l'échelle régionale, les résultats du micro-censément transports 2005 montrent, pour la première fois depuis 1974, une stabilisation des kilomètres parcourus. Est-ce le signe avant-coureur d'un changement, ou une simple pause ? Les résultats 2010 seront particulièrement intéressants à analyser...

V. K. : La question de la croissance de la mobilité est cruciale. Les grandes enquêtes récentes en Europe montrent que la mobilité diminue, c'est le cas en particulier de l'Enquête Nationale Transport française de 2008, dont les résultats ont été publiés en juillet dernier. Le nombre de déplacements moyen par personne et par jour diminue et les kilomètres parcourus par personne et par jour sont stabilisés. En Suisse, on assiste par ailleurs à un report modal assez sensible vers le rail pour les déplacements entre agglomérations urbaines depuis trois ou quatre ans... Il est important de prendre la mesure de ces retournements.

T. : Le Conseil fédéral vient de prendre acte des résultats de la mise en consultation d'une nouvelle loi sur le développement territorial, très controversée (voir aussi article p. 14). Quelles peuvent en être les conséquences pour la politique des transports ?

J. L. : La montagne accouche d'une souris. Il faut reprendre l'escalade...

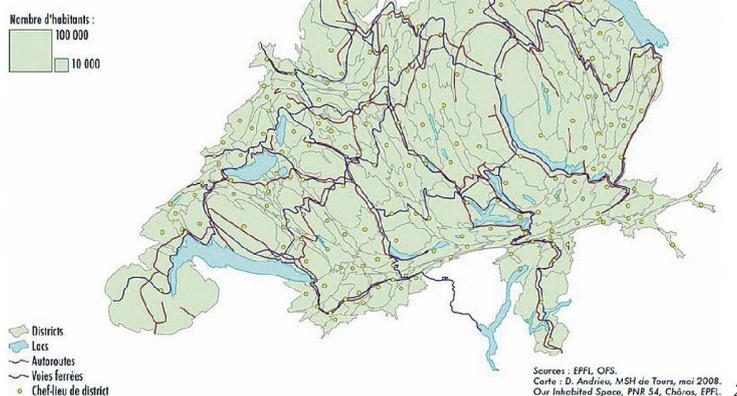
V. K. : Un message n'est pas encore passé : celui de l'importance de développer un espace urbain cohérent par rapport à la politique des transports que l'on entend mener. En termes opérationnels, cela signifie non seulement l'organisation d'une conférence romande sur les déplacements, mais aussi une coordination ambitieuse en matière d'urbanisme. En plus, en Suisse, le sol est une ressource rare et l'impact paysager du mitage commence à se faire massif. Au point peut-être de commencer à limiter l'attrait touristique de certaines régions...

C. J. : A défaut de politique commune au niveau fédéral, on voit des effets aux niveaux cantonal (nouveau Plan directeur du canton de Vaud) et régional (Schémas directeurs), et il me semble que cela va dans le bon sens. L'échelle a changé, de nouvelles collaborations se font jour, et enfin on peut mettre en pratique la coordination entre nouveaux logements/nouvelles places de travail et TP.

T. : En matière de politique des transports, est-il juste d'évoquer un « rôle pionnier » de la Suisse ?

J. L. : Oui, c'est juste, mais c'était, malheureusement, il y a un certain temps. Ce qui continue à faire de la Suisse un pays bien placé en Europe, c'est la très bonne accessibilité de

SUISSE 2007
Métrique : population en 2005



la quasi totalité de l'espace habité par les TP et, par ailleurs, une politique heureuse, bien que ruineuse (NLFA), de rabattement du transport de marchandises sur le rail.

A.-G. D. : Deux points sont remarquables à mes yeux. Le maintien culturel des infrastructures ferroviaires dans les décennies de grandes réalisations autoroutières et qui aujourd'hui est montré comme un exemple et un grand avantage. On peut aussi mentionner la mise en service d'un réseau autoroutier respectueux de l'environnement et du paysage en comparaison internationale.

G. de T. : La Suisse est un exemple dans la qualité de services de ses TP : les réseaux de tram de Genève ou le métro de Lausanne sont des réalisations importantes pour des villes de cette taille. La Suisse s'illustre aussi par des projets comme les NLFA, ou l'implémentation de l'ERTMS (premier projet commercial de l'European Rail Traffic Management System, qui vise à harmoniser la signalisation ferroviaire en Europe). Il faut aussi souligner des concepts comme le cadencement des trains, l'importance de la multimodalité ou le concept de car-sharing de Mobility en lien avec les CFF, initiés en Suisse et souvent cités comme référence à l'étranger.

P. B. : Parmi les points forts, je mentionnerai nos approches multimodales, au niveau de la planification, notamment, ainsi que nos réseaux denses, rodés, fiables (CFF, TP, autoroutes, routes). Au niveau des points faibles, les difficultés de financement, les procédures très longues et des formations polytechniques en transports hyperspécialisées, bien éloignées de la réalité des approches multimodales, multi-acteurs, multi-objectifs et multi-spatiales.

C. J. : Le rôle de pionnier en matière d'intégration des modes de transport (y compris tarifaire) reste réel en Suisse. Mais pour les nouvelles réalisations, en matière de tramway

par exemple, nous n'hésitons pas à prendre en compte ce qui se passe en France ou en Espagne.

T. : Comment la politique suisse des transports s'insère-t-elle dans l'espace européen ?

J. L. : En l'état des prévisions, la Suisse va devenir un trou noir dans le transport de passagers à grande vitesse. Est-ce bien cela que nous voulons ?

G. de T. : Sur ce sujet, les principaux points sont les raccordements aux LGV (lignes à grande vitesse) et le trafic fret transalpin. La Suisse est en l'occurrence très active et a beaucoup investi, même si l'option prise dans Rail 2000 n'a pas été la vitesse mais plutôt le cadencement. Pour les LGV, il faut noter que les négociations sont difficiles entre les cantons et les villes concernant les dessertes, et les pays voisins sont peu enclins à financer ces lignes pour leurs tronçons périphériques. Le grand pas a été celui des bilatérales et de son volet transport avec les NLFA et la RPLP. Depuis, les CFF travaillent avec les opérateurs européens pour définir les futures règles d'exploitation relatives au nouveau système européen. L'Office fédéral des transports collabore avec ses homologues européens sur la thématique de la certification, afin d'harmoniser les procédures. Sur ces points, même si la Suisse n'est pas membre de l'UE, elle montre l'exemple.

V. K. : La Suisse doit faire un effort dans le domaine de la vitesse... Cela n'a pas été un enjeu ces 30 dernières années, c'en est un aujourd'hui. Est-il normal qu'il faille presque trois heures pour relier Zurich à Genève ? La question touche aussi à la cohésion nationale.

T. : Quelles sont vos visions pour le futur ?

A.-G.D. : Sans décourager la multiplicité de projets de TP, il faut assurer sur le très long terme le développement d'un réseau routier sûr et performant. Nous entrons dans le monde des nouvelles sources d'énergie et l'arrivée imminente de véhicules électriques non polluants et silencieux va encore bouleverser la situation : il faudra revoir les priorités.

J. L. : Pour ma part, une vision essentiellement intra-urbaine, dans sa variante agglomération et métropole, est cruciale : cela signifie qu'il faut penser « métro » (ou RER) plus que « train régional » pour imaginer les relations internes aux agglomérations et entre agglomérations. Cela implique de revoir en profondeur à la fois les vitesses et les fréquences, avec les conséquences significatives sur les besoins en infrastructures. Par ailleurs, l'Arc lémanique doit être bien relié au monde extérieur, Suisse comprise, par un réseau de trains rapides qui l'insèrent sans restriction dans l'espace européen. Pour aller dans le sens de ces choix ambitieux, il faudrait des

lieux de débat et de décision à la bonne échelle, autrement dit un espace politique à la hauteur de l'espace de mobilité à construire. Nous en sommes encore loin.

G. de T. : Pour les Hautes Ecoles et l'industrie, on parle de l'Arc lémanique. Pour la politique des transports, cela reste une réalité à construire. Cette décennie est celle des projets d'agglomération, ce qui est déjà un grand progrès. La vision à avoir est celle d'un réseau efficace dans son ensemble, où les investissements – pour la route ou les TP – permettent une meilleure gestion de la mobilité. Cependant, ce qui est de plus en plus marquant, c'est la nécessité de coordonner plus fortement encore la politique des transports avec celle de l'aménagement du territoire. Pour l'Arc lémanique, cela veut dire coordonner la politique d'agglomération entre les cantons et travailler de concert avec la France voisine, puisque les problèmes de mobilité dépassent les frontières.

C. J. : Cette coordination est en marche, c'est le signe d'une modification des habitudes de planification et de l'amorce d'un changement dans les habitudes de déplacement.

P. B. : Nos réflexions sur le futur sont nombreuses, voilà des thèmes qui nous apparaissent importants : le développement de chaînes de transports de plus en plus complexes et leurs interfaces, la fonction d'une automobile propre dans l'agglomération de demain, l'augmentation de son taux d'occupation, etc.

V. K. : Nous avons besoin d'un saut qualitatif considérable au niveau des services ferroviaires de niveau métropolitain. Le CEVA est une pièce maîtresse pour assurer ce saut, tant il est vrai que l'Arc lémanique est transfrontalier et que les enjeux sont considérables à ce niveau.

Philippe Blanc, conseiller à la direction de Transitec, chargé de cours au Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification, EPFL
philippe.blanc@epfl.ch

André-Gilles Dumont, directeur du Laboratoire des voies de circulation, EPFL
andre-gilles.dumont@epfl.ch

Christophe Jemelin, chef de projet, développement et planification de l'offre Transports publics de la région lausannoise (TL)
jemelin.c@t-l.ch

Vincent Kaufmann, directeur du Laboratoire de sociologie urbaine, EPFL
vincent.kaufmann@epfl.ch

Jacques Lévy, directeur du Laboratoire Chôros, EPFL et animateur du Swiss Spatial Sciences Framework (S3F)
jacques.levy@epfl.ch

Guillaume de Tilière, responsable du nouveau Pôle Transport chez BG Ingénieurs Conseils SA
guillaume.de-tiliere@bg-21.com

Propos recueillis par Anna Hohler et Cédric van der Poel