



Selon l'institut bâlois spécialisé BAK, «l'incertitude actuelle concernant le choix du meilleur système de motorisation devrait tempérer l'envie d'acheter ou en retarder la décision». Salvatore Di Nolfi / Keystone

neuves saturent

avant une «réalité impitoyable»: l'envolée de la population, qui conduit les autorités à prévoir «non seulement une poursuite de cette croissance du trafic au moins jusqu'en 2040, mais aussi la possibilité d'un chaos dans les transports à Zurich comme autour du Léman». Ce constat est intégré par les services de la Confédération qui se base pour les vingt ans à venir sur une hausse de 50% du trafic dans les transports publics... mais également de 18% pour les véhicules individuels.

«Si les mesures extrêmement volontaristes mises en place depuis les années 80 - par exemple pour amener les gens à aller au travail en train - ont conduit à une hausse sans précédent de la fré-

quentation sur le rail, elles n'ont fait que freiner la hausse spectaculaire d'un trafic routier qui sature désormais notre réseau», décrit ce dernier.

Pourquoi? «Parce que la population se déplace aujourd'hui beaucoup pour des motifs de loisirs en voiture, dont le recours n'a globalement pas été cannibalisé par le rail», poursuit Patrick Epeyron, qui souligne le fossé séparant nos discours de nos attitudes vis-à-vis de la voiture. Même dans les centres urbains, où un nombre croissant d'habitants renoncent à la «baignole», le taux de possession d'un véhicule reste encore proche de celui affiché dans les années 70 à l'échelle de tout le pays.

«Le transport fait face à trois révolutions»



PIERRE DESSEMONTET
Chargé de cours à l'EPFL, spécialiste de la répartition spatiale des activités économiques

S'il ne voit pas encore le «peak auto» arriver, le spécialiste de la mobilité surveille de près trois bouleversements majeurs.

Ces prévisions annoncent-elles un changement profond de l'usage de la voiture en Suisse?
Nous vivons depuis trois ans un moment charnière, qui nous laisse dans le brouillard. Trois révolutions sont à même de bouleverser nos systèmes de transport: l'électrification des véhicules, leur autonomisation ainsi que la mutualisation de leur usage. Les

deux premières en sont à leur balbutiement et le partage se développe très lentement.

Laquelle peut changer la donne?

Le basculement sur un véhicule électrique ne bouleverse pas le système territorial: une voiture individuelle reste une voiture, électrique ou pas. L'enjeu est en réalité dans la logistique, avec l'arrivée de camionnettes ou de poids lourds autonomes, qui vont rejoindre seuls des centres de recharge et pourraient imposer la livraison à domicile dans le commerce.

Pas de quoi parler d'une saturation du recours à la voiture?

On n'en voit pas encore de prémices pour remettre en cause les modèles d'infrastructures établis depuis soixante ans, afin de répondre à des immatriculations toujours croissantes. Regardez les projets de transports publics qui visent à répondre à

une fréquentation prévue pour exploser de 60%, voire de 80%. Ces derniers ne répondent pas à un abandon de la voiture. Ils tentent simplement de suivre l'accroissement de la population - on parle de 20% d'habitants en plus dans une Suisse de 10 millions de personnes en 2040 - ainsi que des déplacements de plus en plus fréquents de chacun. En l'état actuel, même si vous doublez la capacité du réseau de transports publics vous aurez en parallèle un trafic automobile qui augmentera peut-être de 20%, au lieu des 40% prévus jusque-là... mais en rien un reflux venant vider les routes. Et puis n'oubliez pas une réalité reflétée par toutes les études: le changement de mode de transport - par exemple de la voiture au train - s'explique aux deux tiers par un changement de génération. Seul un tiers est lié à des changements de comportement.

Une coalition veut prohiber l'importation de fourrures en Suisse

ANIMAUX Des élus de tous les partis veulent durcir la loi, afin que les peaux des bêtes qui ont subi des mauvais traitements ne puissent plus être vendues dans les magasins du pays.

FLORENT QUIQUEREZ
florent.quiquerez@lematindimanche.ch

Le parlement le plus écologiste de l'histoire bannira-t-il la fourrure des magasins? C'est en substance ce qu'exige une coalition formée d'élus de tous les partis. À l'origine de cette motion, qui veut interdire l'importation de fourrures dont le mode de production est cruel pour les animaux, on trouve Matthias Aebischer (PS/BE). «Les méthodes de chasse utilisées à l'étranger et les conditions dans lesquelles les bêtes d'élevage sont détenues constituent une cruauté envers les animaux.» Pour le conseiller national, la production actuelle de fourrures va donc à l'encontre des valeurs fondamentales de la population.

Ce n'est pas la première fois que Berne est confronté à ce débat. Afin de permettre aux clients de faire leurs achats en toute connaissance de cause, une ordonnance sur la déclaration des fourrures est entrée en vigueur en 2013. «Mais de graves lacunes accompagnent sa mise en œuvre», regrette Matthias Aebischer. Il cite des étiquettes manquantes, d'autres fausses et d'autres encore qui parlent d'origine inconnue. De plus, l'Office vétérinaire fédéral, chargé des contrôles, semble sous-doté, puisqu'il ne dispose en tout et pour tout que d'un poste à 80%. Et si l'amende la plus élevée peut atteindre 2000 francs, dans les faits, elle ne dépasse pas 200 francs d'émoluments. Un montant que le socialiste qualifie de «ridicule».

Cette ordonnance sur la déclaration des fourrures est actuellement révisée, et c'est dans ce cadre-là que ce projet d'interdiction s'inscrit. «C'est une bonne chose de

maintenir la pression», réagit Sophie Michaud Gigon, secrétaire générale de la Fédération romande des consommateurs. Celle qui est aussi conseillère nationale fait partie des signataires de la motion. «Déclarer la provenance de la peau ainsi que le mode de production de la fourrure est obligatoire, et c'est la moindre des choses, détaille la Verte vaudoise. Encore faut-il que ce soit respecté... Par ailleurs, lorsque j'achète de la fourrure synthétique, je veux pouvoir être certaine qu'elle ne soit pas animale. D'autant plus si vous êtes sensible à la cause animale, la fiabilité de ces informations est impérative. En bref, c'est un domaine où la tromperie peut avoir un goût particulièrement amer.»

Plus de 90% des articles concernés

Si Matthias Aebischer ne veut interdire que les fourrures dont le mode de production est cruel pour les animaux; dans les faits, son texte signerait pratiquement la fin de la vente de fourrures en Suisse. «Environ 90% des articles proviennent de l'élevage. Or un élevage respectueux des animaux n'existe pas dans ce domaine, sinon il ne serait plus rentable, précise Nadja Brodmann, de la protection suisse des animaux (PSA). Les animaux à fourrure sont des animaux sauvages, qui auraient besoin de grands enclos. À côté de cela, il y a encore des captures avec des pièges, notamment en Amérique du Nord, qui sont interdits en Suisse.» La seule fourrure «acceptable» est celles issue de tir de régulation. «Or elle est beaucoup plus chère.» Selon elle, il faut donc passer à la vitesse supérieure et interdire l'importation de fourrures. «L'étiquetage, ce n'est pas suffisant. Peu de clients regardent vraiment ce qu'ils achètent.»

En mars dernier, le parlement avait rejeté par 129 voix contre 66 une pétition de la PSA allant dans le même sens. La majorité évoquait le risque d'enlèvement au commerce et la difficulté de contrôler les méthodes de production. Compte tenu des nouveaux rapports de force, l'issue du scrutin est bien plus ouverte cette fois.

L'abonnement général des CFF et la vignette autoroutière pourraient disparaître bientôt

TRANSPORT Une nouvelle tarification de la mobilité, routière et ferroviaire, devrait chambouler le financement des transports. Les pendulaires à bas salaire seront les dindons de la farce.

Les pendulaires devront-ils renoncer à leur abonnement général? Les automobilistes payer plus s'ils circulent sur des routes très fréquentées aux heures de pointe? On discute en vain depuis longtemps de *mobility pricing*, le système de tarification des transports en fonction du moment et de l'encombrement des voies empruntées. Ce vendredi, le Conseil fédéral a décidé de relancer le projet, basé sur un projet pilote zougais. Il s'agit de purs modèles mathématiques. Entre 7 h et 9 h le matin et 17 h et 19 h le soir, le trafic routier diminuerait de 9 à 12%. La fréquentation des transports publics (TP) baisserait de 5 à 9%.

La simulation part de deux idées fortes: 1) les voitures sont taxées à la distance parcourue, tandis que l'impôt sur les carburants, la vignette et l'impôt sur les véhicules à moteur disparaissent.

2) Les voyageurs des transports publics paient un prix de base au kilomètre à chaque déplacement, fini les abonnements forfaitaires. S'y greffe une taxe variable en fonction de l'heure. Tout trajet est ainsi plus cher aux heures de pointe.

Le gouvernement ne souffle mot des tarifs, il affirme que la facture globale ne sera pas modifiée. Pour le Conseil fédéral, la tari-

fication modulable de la mobilité peut «contribuer dans une large mesure à la réduction des pics d'affluence dans les agglomérations très encombrées». En liant la solution aux bouchons routiers et train bondés au financement à long terme des infrastructures routières et ferroviaires, les sept Sages veulent concrétiser ce qui avait été exclu en 2017.

La percée des voitures électriques a bousculé l'agenda: ces autos ne participent pas à la construction et l'entretien des routes et des voies par le biais de la taxe sur les carburants. Un des piliers du financement des infrastructures de transport menace ainsi de disparaître à court ou long terme, et la stratégie énergétique vise le même objectif. Certains usagers de transports publics feront aussi les frais du changement de système: le Département des transports (DETEC) va «examiner» la question de l'abonnement général. Car «les détenteurs d'abonnements de transports publics qui voyagent ou font la navette durant les heures de pointe paieront plus, tandis que les autres paieront généralement moins».

Berne va élaborer un concept de mise en œuvre. La tâche est fort complexe: rien que la question de l'impôt sur les véhicules va diviser les esprits car c'est une prérogative cantonale. Reste l'aspect social: la tarification modulable de la mobilité risque de créer un système déséquilibré. Le DETEC indique que l'on ne peut «exclure des effets de redistribution indésirables» car les ménages aux revenus modestes «ne peuvent souvent pas être aussi flexibles que d'autres en termes d'horaires de travail». Il faudra adapter le système, mais le DETEC ne précise pas comment. **STÉPHANE HÂNE**