

14 | Economie

# Le covoiturage est encore à la traîne

**MOBILITÉ** En retard sur ses voisins, la Suisse compte de nombreuses plateformes, mais la cohésion manque encore.

IVAN RADJA  
ivan.radja  
@lematindimanche.ch

Cette semaine, le TCS lançait la plateforme Ride2Go, ouverte à tout le monde, dans le but de promouvoir le covoiturage. Accessible via son site Internet, et ceux de ses clubs partenaires allemand (ADAC) et français (ACA), elle vise en premier lieu le trafic pendulaire transfrontalier, qui affecte les centres urbains comme Genève et Bâle. «Il y a près de 120 000 frontaliers dans la région lémanique, en incluant ceux qui travaillent sur la Côte, Lausanne et la Riviera, et environ 73 000 au nord-ouest de la Suisse», précise Yves Gerber, porte-parole du TCS. Encore une plateforme, objectent les sceptiques. Le pays n'en manque pas, mais, déplore le fondateur de la plateforme e-covoitu-

rage.ch, Jean-François Wahlen, «tout se fait en ordre dispersé, au lieu de favoriser les mises en réseau». Il est vrai que la Suisse a pris du retard en matière de covoiturage par rapport à ses voisins immédiats. Pour deux raisons, analyse Yves Gerber: «D'une part, notre réseau de transports publics est souvent plus développé que dans les régions périphériques des pays qui nous entourent et, d'autre part, l'argument économique porte moins ici que de l'autre côté des frontières.» Mais les mentalités changent.

Et si les conducteurs helvétiques sont moins sensibles côté porte-monnaie, les bouchons aux heures de pointe ainsi que les

arguments écologiques portent davantage. Le succès de réseaux tels que BlaBlaCar en France fait réfléchir. Et la densité du trafic pose problème, tout le monde en convient. Genève absorbe 630 000 déplacements par jour, avec, aux heures de pointe, 28 000 véhicules entrants le matin et 26 000 sortants le soir. Or, le covoiturage «touche globalement moins de 5% des déplacements dans le canton et de récents comptages à la douane de Vallard montrent que le taux de «véhicules à occupation multiple» se situe entre 11 et 14% aux heures de pointe. Il y a donc une marge de progression», constate Chrystelle Charat, directrice des projets stratégiques et transversaux à la Direction générale des transports. Le covoiturage représente toutefois jusqu'à 18%, voire 20%, dans les pôles d'emplois (zones ZI-MEYSA ou ZIPL0).

### Complémentaire

Les autorités franco-suisse envisagent plusieurs pistes, dont celle de valoriser la plateforme existante [covoiturage-lemman.org](http://covoiturage-lemman.org), qui renvoie sur les offres de parcours de plusieurs sites Internet français et suisses. Également à l'étude, des lignes de covoitu-



L'argument économique n'est pas pertinent pour que les Suisses passent au covoiturage, mais les bouchons et le souci environnemental font - lentement - bouger les choses. Photos: iStock - DR

transfrontalières. Un créneau où se profile un autre type de déplacement en commun, voisin de l'auto-stop, comme le propose Taxito (voir encadré). Des réflexions sont aussi en cours concernant la mise en place de voies réservées aux covoitureurs, en veillant à la bonne complémentarité avec les transports publics. Éviter la cannibalisation des bus est l'un des soucis majeurs de Stéphanie Manoni, responsable de la mobilité durable à la Division management des transports du canton de Vaud: «C'est pourquoi nous axons nos efforts sur les pendulaires, qui concurrencent peu les transports publics. Nous soutenons par ailleurs financièrement [covoiturage-lemman.org](http://covoiturage-lemman.org) et [covoiturage-arjurasien.com](http://covoiturage-arjurasien.com), et encourageons les

plans mobilité des entreprises en participant par exemple au financement des études de mise en œuvre.» Le projet de covoiturage de l'arc jurassien est un succès, puisque cette solution séduisait 25% des 27 500 salariés des 90 entreprises adhérentes en 2016, contre 13% en 2011, date de son lancement. Elles sont aujourd'hui 135 à participer. L'Association Transports et Environnement (ATE), pour sa part, dresse la liste des organismes proposant de l'autopartage ou du covoiturage, a développé des contrats type et un formulaire de calcul de frais d'exploitation.

Mais ces réussites ne doivent pas masquer l'énorme progrès qui reste à accomplir, pointe Patrick Eigenmann, porte-parole de Mobility: «En moyenne, en

Suisse, chaque véhicule ne transporte que 1,5 personne, et ce chiffre tombe même à 1,1 pour le trafic pendulaire.» Raison pour laquelle, après 20 ans de succès dans l'autopartage, Mobility a lancé récemment Carpool, pour inciter les conducteurs à recourir au covoiturage. «Nous croyons que Mobility Carpool réussira en Suisse romande, car une étude montre que 65% des sondés y sont en faveur de l'économie du partage, contre 32% en Suisse alémanique.» Il souligne que ce service n'apporte qu'une faible marge à Mobility. Un constat que partage Jean-François Wahlen: «On ne gagne pas d'argent avec ça, et rafraîchir son site coûte cher. Ici, les pouvoirs publics ne s'investissent pas assez, notamment financièrement.»

«Les pouvoirs publics ne s'investissent pas assez, notamment financièrement»

Jean-François Wahlen, fondateur d'e-covoiturage.ch

Publicité



**Actuellement en kiosque**



**CRISE DES PAYSANS**  
**L'AGRICULTURE**

Pourquoi les femmes accèdent moins aux MBA PEO

L'ambassadeur de Chine critique la guerre en Syrie P18

Les robo-conseillers de A à Z: retrouvez notre supplément

## L'«auto-stop» de Taxito, destiné aux régions périphériques, est un succès

Le principe est tout simple: vous envoyez un SMS au numéro de Taxito, indiquez votre destination, et vous vous rendez sous l'un des poteaux relais implantés le long des itinéraires choisis par l'application. Votre destination s'y affiche - elle est éclairée la nuit -, et, dans les 3 minutes en moyenne, un automobiliste vous prend «en stop», moyennant une petite rétribution d'un franc. «lorsque vous montez à bord de la voiture, nous transmettez le numéro d'immatriculation, de sorte que passager et conducteur sont enregistrés, de même que le lieu et l'heure», précise Martin Beutler, fondateur de Taxito. Lancé dans le canton de Lucerne près de Willisau, ce système d'auto-stop sécurisé est très prisé dans les régions éloignées des grands axes. Il a depuis été installé avec succès dans le Jura neuchâtelois pour relier La Chaux-de-Fonds, Le Locle et Morteau (Fra). «Ce ne sont pas les pendulaires qui l'utilisent, mais des gens qui font de plus petits trajets, pas forcément à heures fixes, ou des jeunes qui rentrent tard le soir.» De plus, le concept ne cannibalise pas les lignes de bus régionales. «Il est d'ailleurs en phase de test pour le Grand Genève», se félicite Martin Beutler.

