

LE TEMPS

transports Samedi 25 janvier 2014

Individualiste comme un pendulaire

Par Yelmarc Roulet

En dix ans le nombre de voyageurs a explosé, mettant à rude épreuve les infrastructures. Malgré leur masse, les navetteurs n'ont pas (encore?) de lobby. Questions sur un mode de vie

Sur le quai encore sombre et brumeux, les pendulaires se sont positionnés. Tous à leur place, comme hier et comme demain. L'un, visiblement, veut rester seul, l'autre rejoint son petit groupe, tous savent à quel endroit précis va s'arrêter «leur» porte. Celle qui permet d'occuper rapidement la place convoitée, mais aussi, à l'arrivée, d'échapper par la meilleure sortie au flux paralysant des voyageurs dans une gare qui déborde. A chacun sa petite stratégie pour maîtriser le long parcours qui commence.

La Suisse romande compte aujourd'hui 608 000 pendulaires. Autrement dit, selon les chiffres compulsés par Microgis, 66% des actifs sortent de leur commune de domicile pour aller travailler. Un phénomène qui a augmenté dans la période récente beaucoup plus fortement que la population elle-même.

«Ce changement spectaculaire s'est produit sous mes yeux en dix ans», témoigne Georges, chef de train aux CFF. Il la connaît bien, cette clientèle fidèle, aisément identifiable à son comportement routinier, sensible à tout ce qui peut sortir de l'ordinaire. «On prend des égards lors du contrôle, assure-t-il. Néanmoins, il arrive qu'un voyageur s'énervé quand on tapote sur son épaule pour lui demander son titre de transport. «Mais vous me connaissez», grogne-t-il. Peut-être, mais l'on ne peut faire trop de passe-droits vis-à-vis des autres passagers. Certains portent leur AG bien visible autour du cou», recommande le chef de train.

Car dans le convoi du matin, beaucoup se rendorment ou font comme si. La meilleure façon, peut-être, de s'approprier ce lieu public comme une prolongation du foyer. D'autres auront commencé avec zèle leur journée de travail, étalant sur toute la place disponible ordinateur et documents, lançant leurs premiers appels.

Beaucoup de pendulaires tiennent à leur lieu d'origine. «La Chaux-de-Fonds, c'est mon bercail, mon nid d'aigle», explique Julien, un journaliste qui, quand il n'est pas en reportage, fait tous les jours l'aller-retour de Genève. Autant dire 4 heures de rail. Dans son entreprise, d'autres viennent de Fribourg, de Sion. Il se souvient de ses débuts de pendulaire au long cours: «L'abonnement général à 300 francs par mois rendait cette pendularité très attrayante, et je participais dans mon esprit au transfert de la route sur le rail.» Bien sûr, il y avait aussi l'appartement vaste et plein de cachet «pour le prix d'un studio à Genève», qu'il décrit comme «une façon de résister à la paupérisation de la classe moyenne».

Les revenus plus confortables pendulent aussi. «Quand nous sommes arrivés à Genève il y a deux ans, venant de Zurich, nous avons été stupéfaits par les prix du logement, explique Helmut, économiste

dans une banque genevoise, qui nous reçoit dans l'un des salons feutrés réservés à la clientèle de l'établissement. Fuyant comme hors de prix tant le quatre pièces aux Eaux-Vives que la villa jumelée sur La Côte, il n'a pas hésité, avec sa femme, à aller jusqu'à Caux-sur-Montreux, où ils ont trouvé pour un million de francs une maison ancienne et atypique avec une vue plongeante sur le lac. «Nous avons des palmiers dans le jardin et Montreux est une ville à taille humaine», se félicite-t-il. Son long périple commence dans le Golden Pass pour finir dans le bus TPG. «J'ai même gagné dix minutes avec le nouvel horaire», se réjouit l'économiste, un Allemand à carrière internationale qui se décrit comme un pendulaire très heureux et un client enthousiaste des trains suisses, qu'il trouve excellents. Sur son petit train, il n'a subi, en tout et pour tout, que deux retards de cinq minutes. De plus, il travaille si bien dans son compartiment! Beaucoup, comme lui, disent vivre le train comme un sas de décompression, soulagés d'avoir ce temps à disposition pour finir un travail en cours avant d'arriver à la maison.

Michel, lui, fait partie des Genevois de longue date qui s'éloignent de leur ville. Il a déménagé d'abord à Morges, avant de s'installer dans une maison neuve à Yverdon-les-Bains. Un pas facilité par les origines nord-vaudoises de son épouse, qui vient de lui donner des jumeaux. «Ma nouvelle qualité de vie est magnifique», rétorque-t-il à ses amis de Genève, qui le taquent sur cet exil volontaire dans un arrière-pays perçu comme très lointain. Il admet toutefois avoir sous-estimé la durée du trajet. Cette demi-heure de bus en plus entre Cornavin et le Plateau de Champel, où se situe le «family office» dont il est le responsable financier, c'est ça qui rend le tout très long.

Ce témoignage confirme que la limite psychologique au transport se situe, pour beaucoup, autour d'une heure, une heure et quart pour un aller simple. Selon Giuseppe Pini, directeur de l'Observatoire de la mobilité de l'Université de Genève, cette limite tend même à se réduire avec l'âge, poussant certains à renoncer à une promotion.

Depuis qu'il pendule, Michel est devenu plus sensible aux questions des transports. «Avant, cette votation me serait passée par-dessus, dit-il. Maintenant, je voterai probablement oui. La déduction fiscale pour frais de transports rabotée? Ce n'est vraiment pas ça qui pourrait modifier un vote de principe pour des investissements dans les transports publics.»

Les trains ne sont pas seuls à être comblés. Une petite majorité des pendulaires (53%) se déplace encore en voiture. Comme Jean-Philippe, un patron de PME septuagénaire, qui roule depuis des années plusieurs fois par semaine entre les hauts de Lausanne et la zone aéroportuaire de Cointrin. Il s'est acheté une voiture hybride pour ne plus dépenser d'essence dans les embouteillages, mais le sentiment de gâcher son temps devient insupportable. Les bouchons peuvent faire passer du simple au double un trajet qui prend 45 minutes en cas de fluidité. La votation du 9 février? «Un marché de dupes! Je ne vais pas voter pour le chemin de fer et risquer qu'on me dise ensuite qu'on a déjà assez donné pour la route. Mais si l'on se prononçait en même temps pour l'un et pour l'autre, je voterais les yeux fermés, car les deux modes sont nécessaires.»

On associe souvent ces allers-retours quotidiens à la recherche désespérée d'un logement abordable. Pourtant, estime le géographe Jacques Lévy, «les pendulaires se meuvent dans un univers de liberté davantage que de contrainte». Le coût de l'immobilier dans les centres ne peut expliquer l'étalement urbain, dont la cause essentielle est plutôt l'envie d'une nature «privatisée», dont la possession est assimilée au statut de la classe moyenne. «Le problème particulier que connaît la Suisse est que ses transports publics, par leur qualité et leur densité, contribuent au mitage que l'on prétend désormais combattre, relève le géographe. C'est là qu'une réflexion s'impose à la société.»

Partagée par tant d'êtres humains, la qualité de pendulaire crée-t-elle un sentiment d'appartenance,

de solidarité? Sur la ligne du pied du Jura, un voyageur se souvient avoir été invité à un «souper de Noël du wagon-restaurant», organisé par un congénère dans un bistrot genevois. Il y aurait des clubs en Suisse alémanique, dit l'un. Un couple s'est formé lors de la grande panne de 2009, croit savoir l'autre. On s'avoue plutôt individualiste.

Si une culture pendulaire se constitue, la presse gratuite quotidienne y contribue certainement, elle qui vise prioritairement «le jeune urbain actif qui se déplace». 20 minutes, seul titre de ce type à régner à bord depuis 2009, colle à son public en suivant de près la politique des transports, du moins quant aux prix et aux implications concrètes. «C'est métro, boulot, conso, résume le rédacteur en chef Philippe Favre, avec une histoire en une pour déclencher les conversations. Cette recette nous permet de ratisser beaucoup plus large que notre public cible des 15-35 ans, et les enquêtes de pénétration nous classent comme le plus lu parmi les leaders [revenu annuel brut supérieur à 100 000 francs].»

Les pendulaires, en tout cas, ne sont pas unis au point de pouvoir constituer un lobby. Sur la route, ils ne sont pas défendus de manière spécifique, parmi tous ses adhérents, par le TCS. Sur le rail, ils n'ont aucune voix organisée face aux diverses propositions de les faire payer davantage. «Toute notre vie politique est organisée sur une base territoriale, ce qui ne joue plus ici, note Jacques Lévy. Il s'agit de gens nombreux, avec de vrais problèmes politiques, mais il manque la courroie de rassemblement.»

De tous les pendulaires du bassin lémanique, les lacustres sont les mieux organisés. Un groupe de défense des 2000 usagers quotidiens de la Compagnie générale de navigation (CGN) a vu le jour il y a trois ans, dans le cadre du Groupement transfrontalier européen. «Nous défendons particulièrement les conditions de transport, qui se sont dégradées avec la forte augmentation du taux de fréquentation», explique Quentin Déal, son fondateur, un habitant de Thonon informaticien à la BCV. «Nous sommes reconnus par l'entreprise, qui compte même sur nous pour faire bouger les autorités françaises sur le financement», ajoute-t-il.

La capacité d'organisation des pendulaires pourrait s'avérer nécessaire sur le rail. Jusqu'ici, les revenus ont crû plus vite que le coût des transports, mais les courbes s'inversent, avertit Giuseppe Pini, de l'Observatoire de la mobilité: «Après avoir augmenté et permis des distances toujours plus grandes dans le même laps de temps, la vitesse va stagner alors que les taxes vont venir. Certains seront piégés.»

LE TEMPS © 2014 Le Temps SA