

Le tram pour alimenter les commerces

MOBILITÉ Pour résoudre leurs problèmes de mobilité, en particulier dans les rues engorgées par des camionnettes de livraison, les villes pourraient faire appel au tram. Un projet expérimental est en cours dans le sud de l'Allemagne. Plusieurs villes suisses le suivent de près

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

Ne vous est-il jamais arrivé de vous énerver contre une camionnette de livraison parkée sur le trottoir ou bloquant la voie de circulation sur laquelle vous vous êtes engagé? Une telle situation risque fortement de se reproduire ces prochaines années. Les prévisions de croissance de la mobilité présentées par l'Office fédéral du développement territorial (ARE, selon son acronyme allemand) laissent en effet entrevoir une forte augmentation du trafic de livraison à l'horizon 2050.

Selon l'ARE, cette évolution est la conséquence directe de la «montée en flèche du commerce en ligne». Mais ce n'est pas la seule raison. «Les utilitaires légers vont devenir encore plus présents sur les routes dans les trente prochaines années. Ces véhicules sont très prisés par les artisans et d'autres PME», complète le rapport de l'ARE. Cette réflexion s'applique aussi au commerce de détail, qui recourt à ce genre de véhicules pour approvisionner ses points de vente.

Conflits entre usagers

Or, selon un autre rapport de l'ARE, la situation est de plus en plus chaotique dans certains quartiers et dans les centres-villes. Les «espaces urbanisés» sont mis sous pression par «les trams, les camionnettes de livraison, les piétons et les taxis, par exemple, qui font tous usage simultanément d'un espace routier limité», constate cette étude. L'activité économique pose toute une série de questions. Les transports qui lui sont liés sont souvent perçus par la population comme «gênants» pour les déplacements individuels, par exemple à pied ou à bicyclette, et les transports publics.

«Les véhicules utilitaires et moyens de transport émergents, comme les vélos cargos, génèrent des conflits avec les autres usagers lorsqu'ils sont à l'arrêt sur la chaussée, les trottoirs ou les

bandes cyclables», relève l'ARE. Cela ne concerne pas uniquement les camionnettes de livraison, qui approvisionnent les commerces installés dans les centres-villes, mais aussi celles des techniciens qui viennent réparer une installation ou les maraîchers qui viennent monter leur stand au marché. L'espace n'étant pas illimité, le rapport invite les autorités et l'économie à se concerter pour trouver des solutions.

Le «modèle de Karlsruhe»

A ce propos, une piste originale est actuellement examinée dans la ville allemande de Karlsruhe: celle de la livraison des marchandises par une combinaison train-tram. Directeur adjoint à l'Institut technologique de la ville badoise, Michael Frey a présenté ce projet, soutenu à hauteur de 2,75 millions d'euros par le Ministère allemand de l'économie et de l'énergie (BMW), lors d'un récent colloque organisé pour la presse ferroviaire suisse à Bâle. «L'idée de base de notre programme LogKTram consiste à utiliser le réseau et les véhicules existants, sous-utilisés la nuit et aux heures creuses, pour acheminer des marchandises des centrales de distribution vers le centre-ville. Cela permettrait d'éviter d'étouffer sous la centaine de camionnettes de livraison diesel qui encombrant les rues chaque jour», explique-t-il.

Des simulations testent la validité de ce qui porte déjà le nom de «modèle de Karlsruhe». Un essai grandeur nature est prévu l'an prochain. «Nous voulons documenter ses effets sur le système de transport: quelle réduction des déplacements routiers permettra-t-il, et quel accroissement de la part des transports publics?» détaille Michael Frey. Le modèle prévoit par exemple de fractionner les voitures de tête ou de queue en deux parties et d'y créer un espace réservé aux colis. Cela pose évidemment une question centrale: comment combiner le respect des horaires requis



Karlsruhe étudie la possibilité d'acheminer des marchandises au centre-ville via son réseau de trains et de trams. (ROLAND FRANK/KEYSTONE)

pour déplacer des passagers avec les contingences de la livraison de biens de consommation?

De son côté, la compagnie des transports publics de Stuttgart a passé commande au constructeur suisse Stadler Rail pour des remorques qui s'accrocheront à l'arrière des tramways afin d'acheminer des marchandises. Pour l'expert en mobilité Peider Trippi, de tels systèmes seraient tout à fait importables en Suisse. Il prend l'exemple de la gare de Zurich, dont les quais 3 et 4 côtoient directement une voie de tram utilisée pour l'entrepôtage des véhicules. «Ce n'est évidemment pas la seule solution qui permettra de délester le transport routier des marchandises, mais elle pourrait y contribuer à hauteur de 10 à 15%», esquisse le spécialiste.

10-15%
C'est la baisse espérée dans le transport routier des marchandises avec cette solution.

D'autres villes, comme Bâle, pourraient s'intéresser à ce modèle innovant. Cette dernière développe un concept global d'acheminement faisant le plus possible appel au rail. Elle s'appuie sur les surfaces disponibles dans les anciennes gares de marchandises de l'agglomération frontalière. L'objectif visé est, là aussi, la diminution du nombre de trajets effectués par des véhicules à moteur, souligne Luca Olivieri, chef de projet à l'Office de la mobilité du demi-canton. Là où c'est nécessaire, des rails pourraient compléter l'infrastructure existante afin de relier les différents dépôts de distribution entre eux. Pour l'instant, le tram ne fait pas partie des moyens de transport envisagés pour l'approvisionnement des commerces. Mais, selon les résultats des expériences menées à Karlsruhe, cela pourrait changer. ■

EN BREF

Ignazio Cassis en visite en Libye

Le processus de paix libyen et l'aide humanitaire ont été au cœur des discussions lors de la visite officielle du ministre des Affaires étrangères en Libye dimanche. Cette visite clôt un voyage de quatre jours du ministre des Affaires étrangères, qui l'a conduit aussi en Slovaquie et en Arabie saoudite. La question de la réouverture de l'ambassade de Suisse à Tripoli a également été abordée, a précisé une porte-parole du DFAE. Ignazio Cassis était le premier conseiller fédéral à se rendre en Libye depuis 2010. AT5

Recours contre le ticket de la droite rejeté à Fribourg

Le Tribunal cantonal fribourgeois a écarté un recours déposé contre le regroupement des listes du Centre, du PLR et de l'UDC pour le second tour de l'élection au Conseil d'Etat. Un citoyen en contestait la légalité. Pour le tribunal, il ne s'agit pas là d'appareillages, interdits lors d'élections communales ou cantonales. En effet, «les suffrages des électeurs sont attribués uniquement aux candidats et non pas aux listes sur lesquelles ils apparaissent». AT5

Les Vert·e·s vaudois lancent un seul candidat dans la course

POLITIQUE Vassilis Venizelos partira en campagne sur un ticket commun avec les trois ministres socialistes sortants. Son parti a décidé de concentrer ses forces sur le renversement de la majorité au parlement plutôt que sur une stratégie offensive pour le Conseil d'Etat



VASSILIS VENIZELOS
CANDIDAT DES VERT·E·S
AU GOUVERNEMENT
VAUDOIS

AÏNA SKJELLAUG
@AinaSkjellaug

Le congrès des Vert·e·s vaudois·e·s a renoncé samedi après-midi à présenter deux candidatures pour le gouvernement. Maurice Mischler, le municipal d'Epalinges, est laissé en plan, tandis que le député d'Yverdon Vassilis Venizelos est porté par son parti, à 151 voix contre 22. Il complètera le ticket commun de gauche pour le gouvernement, aux côtés de Nuria Gorrite, Cesla Amarre et Rebecca Ruiz, les trois ministres socialistes sortants.

Le scénario à un était prévisible, c'est celui qui était suggéré par le bureau, et qui a été largement plébiscité par les membres (157 contre 12 et 3 abstentions). Mais le débat de plus d'une heure fut intéressant. Les intervenants étaient priés d'alterner une prise de parole masculine avec une prise de parole féminine. Et bien souvent, le président de parti Alberto Mocchi a dû appeler les femmes de l'assemblée à s'exprimer.

David Raedler, vice-président du parti, et la députée Rebecca Joly ont

commencé par expliquer les raisons du comité directeur. «L'énorme problème auquel le parti, et la gauche en général sont confrontés est la majorité de droite au Grand Conseil. Nous venons de perdre cette semaine à deux voix près un vote important pour le plan climat sur la formation et la sensibilisation des jeunes», évoquent-ils. «L'allongement du congé paternité au sein de l'administration est passé de deux à quatre semaines, et non six comme nous le proposons. Nous sommes fortement minoritaires: à une voix près, le PLR et l'UDC ont la majorité absolue. C'est pourquoi notre stratégie doit être de mettre le plus de force possible dans la conquête de la majorité au Grand Conseil, et laisser le statu quo au Conseil d'Etat.»

La possibilité existe de perdre le siège écologiste au gouvernement, rappellent-ils, et par la même occasion la majorité au sein du collège. Les trois sortants socialistes ont «une chance non négligeable de passer au premier tour», en face le PLR présente une sor-

tante [Christelle Luisier, ndr] «avec un bilan et deux conseillers nationaux qui drainent» – Isabelle Moret et Frédéric Borloz. C'est pourquoi la direction ne veut pas prendre le risque de partir sans alliance, même si ce n'est pas de «complète gaieté de cœur» qu'ils demandent de ne lancer qu'un candidat.

Un peu d'audace

L'ancien municipal lausannois Jean-Yves Puidoux rappelle le fiasco auquel il a assisté lorsque les Vert·e·s lausannois ont lancé, seuls, trois candidats à la municipalité, pour finalement placer deux élus. «Attention de ne pas faire passer un succès pour une défaite. Il en résulte un impact au niveau de l'image du parti.»

Maurice Mischler plaide pour tenter de placer deux ministres verts. Il faut, selon lui, que l'un puisse s'occuper de l'Environnement et l'autre des Finances, car «Broulis verrouille tout», et l'argent mis dans la politique climatique est minime, voire inexistant. Municipale à Prangins, Alice Durgnat-Levi appelle les membres à regarder autour d'eux dans la salle de cet hôtel lausannois. «La pièce est pleine, on a dû rajouter des sièges: notre parti grandit. Il faut oser se lancer au gouvernement, au-delà du statu quo», appelle-t-elle. L'ancien sénateur Luc Recordon souligne au contraire qu'avec une configuration 5-2, le climat serait plus tendu, plus difficile pour construire ensemble une politique en matière de climat.

Ce sera Vassilis Venizelos, donc, 44 ans, «flexitarien», pas encore végétarien mais fortement influencé par sa fille qui, elle, l'est. Oui, parce que les candidats ont dû, entre autres, répondre de leur consommation de viande, de leur lien avec le monde agricole ou avec la communauté LGBTQI+. «Notre mouvement est sans conteste à l'avant-garde sur tous les fronts, tous les combats», a-t-il entamé. Dans son programme, l'indispensable lutte contre le réchauffement climatique et le déclin de la biodiversité va de pair avec un système public fort. «Pour que notre projet de société fonctionne, nous devons atteindre une égalité de fait, mener une politique proactive et lutter contre toutes formes de discriminations. Les défis à relever sont gigantesques, mais la défaite n'est pas une option, nous avons une obligation de résultat.» Des hourras accompagnent la fin de son discours.

La ministre Béatrice Métraux est remerciée, acclamée par son parti, elle sera aux affaires encore jusqu'au 30 juin 2022. De son point de vue, la stratégie de campagne adoptée par son parti est la meilleure. Avant de partir, elle annonce vouloir mener à terme la loi sur la protection du patrimoine naturel et paysager ainsi que la nouvelle stratégie forestière, tirer le bilan sécuritaire de la pandémie et améliorer le concept de police coordonnée. Ensuite de quoi, elle laissera Vassilis Venizelos prendre le relais. ■