

opinions Jeudi 17 janvier 2013

Télétravail ou télé-conjoint? Variations sur la mobilité en Suisse

Par André Ourednik | <http://ourednik.info>

Le défi démographique qui attend la Suisse dans les vingt prochaines années est immense. Il impliquera des changements fondamentaux dans nos modes de vie. Il convient d'y réfléchir dès maintenant

A moins que ne se réalisent les dystopies brunes-vertes d'une Suisse isolée et soumise à un strict contrôle des naissances, le pays comptera 10 millions de résidents en 2030. A titre de comparaison, l'Île-de-France en prévoit 13 millions à la même date, tout comme la Greater London Area. Ce développement constitue une opportunité, qui comporte, néanmoins, un nombre de défis à relever dès maintenant.

L'un d'eux est de savoir comment gérer la mobilité d'une telle population, sachant que les réseaux de transport saturent déjà, aussi bien du côté public (trains) que semi-public (voitures privées roulant sur des routes publiques). Il est généralement admis que cette gestion doit s'articuler à celle du logement et des autres aspects de l'usage du sol. Leur coordination sera toutefois un défi non seulement parce que nous devenons plus nombreux, mais aussi parce que nous sommes toujours plus mobiles. Les pendulaires tendent à parcourir des distances record, encouragés à résider loin du travail par une offre en transports plus performante. En réponse, on propose aujourd'hui de les dissuader, en supprimant les déductions d'impôts liés aux coûts de la pendularité, en élevant ces coûts, ou encore en mettant carrément fin à des prestations comme celle de l'abonnement général. La stratégie est cohérente mais elle devrait, à mon sens, garder en vue les contraintes qui pèsent sur les pendulaires et différencier les motifs qui les poussent à prolonger leurs trajets.

Le pendulaire, d'abord, peut seulement se rapprocher de son emploi s'il existe des logements disponibles, et ce à des prix adaptés au salaire de l'emploi en question (les deux degrés de liberté étant la baisse des loyers ou l'augmentation des salaires). La distance qui l'en sépare est en outre régie par les stratégies d'implantation des entreprises elles-mêmes.

En termes de motifs, surtout, il faut distinguer deux catégories. D'un côté, il y a le rêve de la villa suburbaine, symptôme d'une volonté de s'isoler de la ville, sous prétexte de se rapprocher de la «nature», tout en continuant à jouir de ses prestations. La collectivité a longtemps porté les coûts infrastructurels de ce rêve-là; il est compréhensible qu'elle se braque à l'heure actuelle.

La seconde catégorie de motifs s'inscrit cependant dans une logique opposée. Elle relève du fait qu'un habitant n'est pas un atome isolé. La plupart des Suisses ont des amis, des enfants, des conjoints, des parents... Ils ont également l'habitude de vivre dans leur proximité, pour certains dans le même appartement. Souvent, ces proches travaillent; rarement, par contre, au même endroit. De ce point de vue, l'existence d'un lieu où plusieurs personnes partagent une vie privée implique forcément une distance du lieu du travail.

Le premier type de motivation – suburbain – implique par définition une dispersion résidentielle à distance moyenne. Le second peut être satisfait dans un modèle de concentration résidentielle dans

des nœuds urbains majeurs, couplée à une pendularité à longue distance. Il n'implique donc pas forcément un rapprochement du lieu de travail, mais une évolution dans la manière de concevoir le déplacement. En réponse à l'inconfort des automobilistes pris dans des embouteillages, par exemple, il faut relever que le taux d'occupation actuel des voitures n'est que d'une personne et des poussières statistiques... le covoiturage, lui aussi, est une manière d'augmenter la capacité des autoroutes. Similairement, les pendulaires éprouvés par le fait de rester debout entre Genève et Lausanne pourraient plus songer à la situation des habitants de Tokyo ou de Londres, où un trajet en métro dure autant. La métropole lémanique ou la grande région zurichoise seraient d'ailleurs d'excellents candidats à un aménagement intra-urbain des wagons, avec une majorité de places debout et des sièges latéraux.

Alternativement, on peut choisir de remplacer les trajets domicile-travail par le télétravail. A ce dernier, on reproche de ne laisser que peu de place aux moments imprévus, aux discussions de couloir, aux échanges de regards, de gestes, à l'émulation sociale nécessaire à une économie de la création, qui n'a lieu que lorsque des corps humains se retrouvent face à face. Peu d'inspiration informelle passe en effet par un e-mail, car le texte sert à la réflexion en temps différé, et non pas à l'interaction directe. De telles limites ne sont toutefois pas fixes; il y a plutôt de bonnes raisons de s'attendre à une amélioration massive des techniques de communication à distance. Pour peu que notre imagination dans ce domaine dépasse les deux décimètres cubes d'un ordinateur portable, le télétravail devient une solution plausible à la distance entre l'entreprise et le domicile.

Aux deux solutions précédentes, on peut enfin opposer une dernière: celle où des individus isolés se rapprochent de leur emploi. On parle dès lors de télé-loisir, télé-amis, télé-amour, télé-enfants. La possibilité de toucher, de sentir la même odeur, de marcher côte à côte deviendrait l'apanage exclusif d'un lieu de travail; la coprésence serait un type d'interaction rare, réservé à la production de capital. L'individu sans attaches privées louerait une chambre meublée à côté de son entreprise: il dédierait sa vie à sa croissance. L'adoption de ce modèle mettrait fin à tout problème de mobilité, et infléchirait peut-être même l'essor démographique. La question est de savoir si nous souhaitons vivre ainsi. C'est une question existentielle ou, plus prosaïquement, une question de modèle de vie. Et c'est, en fin de compte, à cette question-là que doit répondre une politique du territoire, quelle qu'elle soit.

LE TEMPS © 2013 Le Temps SA