



**Forum de printemps 2021  
de la Conférence des villes pour la mobilité (CVM)**

Berne, le 20 avril 2021

## **À l'avenir, les transports publics seront plus qu'un simple réseau de lignes**

**Avec la gestion des espaces publics, les transports en commun sont un des deux leviers par lesquels les villes peuvent influencer la mobilité. Ces dernières années, de nouvelles offres de mobilité se sont ajoutées aux bus, aux trams et aux trains. Lors de son Forum de printemps 2021, la CVM s'est intéressée aux chances et aux risques que représentent ces développements pour les villes et les agglomérations, ainsi que pour les entreprises de transports urbains. Des représentantes et représentants de la recherche, des clients et des prestataires de service l'ont constaté: les transports publics seront à l'avenir plus qu'un simple réseau de lignes, mais plutôt une offre de porte à porte. De nouvelles offres doivent être testées, mais il y a toujours un problème de financement. Ce qui sera décisif dans la manière dont les gens se déplaceront à l'avenir d'un point A à un point B, ce sont les plateformes numériques qui relient les services de mobilité et offrent aux usagers des chaînes de transports complètes.**

Pendant longtemps - si l'on fait abstraction du simple déplacement à pied, par lequel au minimum tout voyage commence et finit - le trafic des personnes s'est composé de deux mondes: celui de la possession d'une voiture privée et celui du recours aux services des transports publics de ligne. Désormais, la numérisation fait que les services de mobilité se composent de toute une gamme d'offres, qui vont des transports publics sur commande individuelle au partage de voitures ou de trajets en voiture. C'est ce qu'a expliqué Jörg Jermann, directeur de la nouvelle mobilité chez Rapp Trans et co-auteur de l'étude commandée par la Confédération «Transports du futur 2060: nouvelles formes d'offre – organisation et diffusion» devant les quelques 80 participantes et participants du Forum de printemps de la CVM, tenu en ligne.

### **Plus pour les «distributeurs», moins pour les «producteurs»**

À cela s'ajoutent des plateformes qui relient entre elles différentes offres de mobilité et proposent, sur la base de commissions, des chaînes entières de transport. Il est à prévoir que les exploitants de telles plateformes contrôlent pour ainsi dire le marché de la mobilité en tant que «distributeurs» qui encaissent les commissions, tandis que les «producteurs», soit les entreprises classiques de transports publics de ligne, se voient confrontés à une baisse de leurs revenus par tête. Jörg Jermann voit trois rôles possibles à l'avenir pour les entreprises de transports publics urbains qui veulent lutter contre cette baisse de leurs revenus:

- Fournir des services de mobilité qui vont également au-delà des transports publics de ligne – par exemple en louant des vélos
- Intégrer des services de mobilité d'autres «producteurs», en laissant leurs produits utiliser leurs arrêts et en les développant comme pôles de mobilité multimodaux
- Exploiter des plateformes numériques de mobilité, sur lesquelles elles proposent les offres d'autres prestataires de services de mobilité en plus de leurs services de transports publics.



Selon Jörg Jermann, il est essentiel que ces changements soient soutenus non seulement par les entreprises, mais aussi par leurs propriétaires. En outre, dans la comptabilité, l'activité de TP qui donne droit à une subvention doit être clairement séparée des autres domaines d'activité auxquels appartiennent ces services supplémentaires. Et les investissements pour de telles activités ne doivent pas être à la charge des entreprises de transports, mais à celle de leurs propriétaires.

L'État est sollicité non seulement en tant que propriétaire d'entreprises de transports, mais surtout en tant que client et que régulateur des services de mobilité. «Il faut redéfinir les transports publics du point de vue de la réglementation», dit Jörg Jermann. Au lieu des mandats de transport actuels, basés sur des lignes et des arrêts, on pourrait définir des mandats de porte à porte. Les entreprises de transports seraient alors encouragées à offrir des services couvrant tout le territoire. Là où le bâti est dense et où il y a de nombreuses personnes à transporter, ceci ne signifierait nullement l'abandon du trafic de ligne classique. Mais là où il est difficile de grouper les flux de passagers, cela ouvrirait la voie à de nouvelles offres, en fonction des besoins.

### **Moyens financiers, essais pratiques et images d'avenir fondées**

Sur la base du concept de mobilité des dix communes de la Birsstadt, au sud de Bâle, Roman Cueni, chef de l'administration de la commune d'Aesch (Bâle-Campagne) et ancien directeur des solutions de mobilité de CarPostal Suisse, esquisse les défis qui se posent à une agglomération suisse prototypique dans le domaine de la mobilité. Dans de tels espaces, on s'attend à une augmentation de la population et des places de travail d'environ un pour cent par années dans les deux prochaines décennies. Roman Cueni souhaite davantage de marges de manœuvre pour de nouvelles formes d'offres, par exemple dans les zones en cours de développement. «Jusqu'ici, nous avons trop peu de projets de ce type sur la table, et cela tient au financement», dit-il. Il appelle tous les niveaux de l'État et les prestataires de services de mobilité à se rassembler afin de répondre à l'évolution des besoins de mobilité sur la durée et de mettre en œuvre des solutions évolutives. Une forme concrète de la nouvelle mobilité combinée dans la Birsstadt, ce sont les vélos électriques que les BLT (transports publics de Bâle-Campagne) louent sous la marque «Pick e-Bike». Ils complètent le réseau de trams et de bus, là où il ne suffit pas, ou en dehors de ses heures d'exploitation.

Les transports publics de la région lausannoise (TL) ont eux aussi déjà lancé des innovations, comme l'explique leur directeur de l'unité développement de l'offre Christophe Jemelin. Les TL, qui proposent depuis 1995 des offres à la demande sur les parties peu peuplées de leur territoire d'activité, réalisent des tests sur le terrain pour évaluer comment des offres «Flexibus», qui sont co-pilotées par le client depuis son smartphone, peuvent compléter de manière optimale le réseau classique des lignes, aujourd'hui et à l'avenir. Le projet s'accompagne d'une enquête auprès des passagers. Elle montre que la flexibilité est vue comme un avantage, mais aussi comme un inconvénient: la possibilité de faire une réservation individuelle est confrontée aux heures de départ, difficiles à calculer avec autant de précision que pour un bus de ligne classique. Les TL expérimentent également des abonnements labellisés «zenGO», qui incluent d'autres offres en plus des transports publics – du transport de vélos à la location de voitures. Ils veulent ainsi se développer dans le sens de leur Vision 2030, pour devenir une entreprise qui propose des solutions de mobilité de porte à porte et des offres sur mesure répondant aux besoins de différentes catégories de clientèle, au-delà des transports publics classiques.



De leur côté, les transports publics zurichoïses (VBZ) disent clairement qu'au vu des changements dans les possibilités et les exigences par rapport au modelage individuel de la mobilité, il faut élaborer un concept solide également pour le développement futur de l'offre existante et des réseaux de lignes. L'entreprise est engagée dans un processus qui s'achèvera à l'été 2021 et dont sortira une image du futur pour les TP de 2050. Sur cette base sera ensuite élaborée la stratégie de développement du réseau 2040, dont les résultats sont attendus pour la mi-2022. Deux caractéristiques marquent l'approche choisie, comme l'explique Thomas Hablützel, directeur du développement des marchés aux VBZ. Sur la base des scénarios de développement de la ville de Zurich et des objectifs d'une offre de TP adaptée à la demande, fiable et économique, ils ont également inclus la population dans le processus et lancé un concours d'idées structuré. Des propositions développées en parallèle par quatre équipes interdisciplinaires de planification avec des axes différents ont ensuite débouché sur une synthèse.

### **L'accessibilité pour tous, une caractéristique des transports publics**

Marta Kwiatkowski, chercheuse senior, directrice adjointe du think tank de l'institut Gottlieb-Duttweiler et présidente du Conseil d'administration de Bernmobil, reflète les idées exprimées sur l'avenir des transports publics urbains en prenant particulièrement en compte la perspective des clientes et des clients. «Les transports publics classiques, avec leur capacité à transporter de nombreuses personnes en utilisant peu de surface restent à l'avenir le moyen de transport le plus efficace, surtout dans la perspective de la protection du climat», affirme-t-elle, ajoutant que «plus que jamais, les transports publics signifient à l'avenir une mobilité accessible à tous». Marta Kwiatkowski postule une nouvelle définition des transports publics, dans laquelle les mandants étatiques doivent avoir à l'esprit la mobilité globale de leur population. En outre, il faut continuer à développer le système du transport direct, de l'actuelle communauté tarifaire nationale de toutes les entreprises de transports. L'idée est de conserver la facilité et la perméabilité des transports publics suisses, même quand de nouvelles offres viendront s'y intégrer – l'interconnexion est à l'ordre du jour. La futurologue postule l'existence d'un «dimensionneur» pour la mobilité urbaine: qui doit jouer ce rôle? La communauté dans son ensemble, une autorité spécifique, ou faut-il continuer à développer les entreprises de transport dans ce sens? Pour elle, la question reste ouverte. «C'est encore à négocier», dit-elle.

En guise de conclusion le président de la CVM et conseiller municipal de Lucerne Adrian Borgula souligne que malgré les nouvelles possibilités techniques et la fascination qu'exercent nombre d'entre elles, il faut garder l'œil sur deux autres facteurs du développement ultérieur de la mobilité en général et des transports publics en particulier. Il y a d'une part le fait que la mobilité n'est pas une matière strictement rationnelle, mais qu'elle a aussi une composante importante d'expérience et de santé. Dans ce contexte, il avertit de ne pas oublier la marche à pied, qui reste le moyen de déplacement élémentaire, le moins encombrant et le plus écologique qui soit. Il faut donc logiquement l'intégrer dans les chaînes de transport. D'autre part, malgré la numérisation et l'automatisation, l'interaction entre les gens garde son importance. Adrian Borgula se réjouit donc particulièrement du constat tiré par les TL à Lausanne: s'agissant des nouvelles offres à la demande, les passagers apprécient avant tout le contact avec les conductrices et les conducteurs.

Plus d'informations: [www.skm-cvm.ch](http://www.skm-cvm.ch)

Questions complémentaires: [info@skm-cvm.ch](mailto:info@skm-cvm.ch)