



Le trafic réel dans le monde numérique

La numérisation rend-elle le développement des infrastructures de transport après 2035 inutile ? C'était la question essentielle lors de la manifestation de dialogue d'AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT le 25 octobre 2018 à Berne, qui fut suivie par un public d'experts intéressé. La numérisation va fortement changer le secteur des transports ; tel était le message des participants. Comment et quand ces changements décisifs auront lieu est cependant quelque chose que l'on ignore et qui reste peu exploré.

Dans son discours d'ouverture, Matthias Finger, professeur à l'EPFL, en est vite venu au fait : il est nécessaire de mieux comprendre l'impact de la numérisation sur le secteur des transports. Selon lui, ce n'est qu'à ce moment-là qu'il sera possible d'estimer quel sera le nouveau besoin de régulation. La libéralisation a selon lui accéléré la numérisation dans beaucoup de domaines, et pas seulement dans le secteur des transports. Le client serait de moins en moins lié à un fournisseur d'infrastructures, mais à une plateforme qui présenterait les structures physiques de façon numérique. « Le client devient ainsi le client d'une plateforme, c'est là le principal changement », a souligné Matthias Finger.

Les infrastructures et les services qui se fonderont sur elles seraient séparés. Un modèle d'affaires comme *Mobility-as-a-Service* serait possible. Matthias Finger a mentionné, à titre d'exemple, la ville finlandaise d'Helsinki, où les clients ont la possibilité d'acheter des services de mobilité comme le taxi, les transports publics, la voiture de location et le train ainsi que différentes offres via une seule plateforme. La valeur ajoutée n'incombe plus essentiellement aux gestionnaires d'infrastructures, mais à la plateforme supérieure. De cette façon, les réserves d'efficacité qui existent au niveau des interfaces peuvent être utilisées. Éviter les interfaces inefficaces peut entraîner des bénéfices considérables pour les plateformes.

Des plateformes globales s'imposent comme de nouveaux acteurs sur le marché

Les plateformes pourraient gagner de l'argent sans investir elles-mêmes dans les infrastructures. « La question est de savoir comment les gestionnaires d'infrastructures perçoivent l'argent dont ils ont besoin pour leurs investissements », dit Matthias Finger. Des acteurs globaux s'imposent en tant qu'opérateurs de plateforme et peuvent atteindre un grand nombre de clients. Une concentration du pouvoir de marché pourrait être créée, bien que la Suisse soit trop petite pour servir de base.

Selon Hans Werder, le président d'AVENIR MOBILITÉ, le fait que les clients seront à l'avenir pris en charge par une plateforme et plus par le fournisseur d'infrastructures aura des conséquences sur la valeur ajoutée. Cela signifie également que les précieuses données des clients seront gérées par les plateformes, de sorte que les fournisseurs existants perdent d'une part le contact avec les clients, d'autre part la base de financement.

Des solutions de mobilité régionales toujours demandées

Pour André Müller, partenaire chez Ecoplan à Berne et auteur d'une étude sur le sujet, la situation est moins dramatique. Selon lui, le développement est encore trop incertain pour qu'on puisse avoir



de sérieuses inquiétudes. André Müller perçoit l'impact de la numérisation sur un autre niveau : tôt ou tard, il y aura des voitures autonomes et la tendance du partage (économie du partage) se renforcera. « La combinaison de ces deux tendances est le moteur du développement », a déclaré André Müller. Pourtant, pour Matthias Finger, les voitures autonomes sont une conséquence de la numérisation, et non l'inverse. Selon lui, les voitures autonomes ne sont pas la solution au problème, car cela entraînerait encore plus de trafic sur la voie publique trop étroite.

Matthias Finger a souligné que les plateformes nécessiteront des fournisseurs d'infrastructures. Adamo Bonorva, membre de la direction de Mobility Carsharing, estime en revanche que les plateformes globales, mais aussi les solutions régionales auront un rôle à jouer. Il n'y a pas de risque, selon lui, que la mobilité disparaisse, à condition que les besoins des clients soient satisfaits. André Müller s'est également montré serein quant au risque des plateformes globales. « Ce n'est pas comparable à Google, la mobilité a lieu en grande partie à l'échelle nationale », dit-il. Des plateformes actives dans le monde entier ne seraient donc pas forcément nécessaires.

Une numérisation rapide, une politique lente

La numérisation des transports préoccupe également la politique. Cependant, Thomas Scheitlin, maire de la ville de Saint-Gall et membre du comité de l'Union des villes suisses, estime que les préparations aux futurs développements sont encore insuffisantes. De nouvelles infrastructures seraient donc nécessaires, par exemple pour la communication et pour le traitement des données dont le financement incombe aux contribuables. « Les voitures autonomes vont changer la planification du trafic », a dit Thomas Scheitlin, ajoutant que celles-ci seront utilisées de manière différente que les voitures aujourd'hui, qu'il y aura des trajets à vide et qu'il faudra des aires d'attente, etc. Selon lui, nombre de détails restent à clarifier, ce qui sera uniquement possible avec des projets pilotes et des essais. Les nouveaux systèmes de transport auraient en outre des répercussions sur la législation. Cependant, le gros problème, c'est que le processus législatif est très lent.

Mobilité et aménagement du territoire : le courage d'expérimenter

Les plus gros impacts de la numérisation des transports sont attendus dans le domaine de l'aménagement du territoire. « Les voitures autonomes réduiront le prix de la mobilité ; cela entraînera des conséquences importantes pour l'aménagement du territoire », a dit André Müller. Thomas Schettlin a constaté que la ville ne pouvait pas faire grand-chose à elle seule et que les impacts des nouveaux systèmes de transport sur l'aménagement du territoire devaient être examinés pour des agglomérations entières. Ce faisant, Matthias Finger estime que même les frontières nationales ne devraient pas constituer un obstacle, par exemple à Genève ou à Bâle. Selon André Müller, il est actuellement impossible de prévoir si la numérisation des transports nécessitera de nouvelles réglementations. Toutefois, comme l'aménagement du territoire crée des situations irréversibles, il est temps de jeter un regard critique sur les nouvelles constructions d'infrastructures routières. Sinon, on risque de construire quelque chose dont on n'aura absolument pas besoin à l'avenir. Tout comme Thomas Scheitlin, André Müller a encouragé à procéder à des essais pratiques dans certains domaines limités afin de s'adapter à ces évolutions rapides.

Selon Daniel Müller-Jentsch d'Avenir Suisse, la numérisation et les nouvelles plateformes ont également un impact sur le comportement du public. Les flux de trafic liés aux achats diminueront à



l'avenir au profit du commerce en ligne. A cet effet, il faudrait renforcer le réseau pour les livraisons à domicile. Ces services de livraison fonctionnent selon une toute autre logique que les déplacements liés aux achats privés, ce qui entraînera des changements importants pour le système de transport. La discussion a aussi porté sur des nouvelles formes de travail et des possibilités de travail à assistance numérique comme le travail à domicile ou le coworking. Le panel était unanime sur le fait que des zones de co-travail décentralisées permettront de tester de nouvelles formes de travail, tout en ayant des effets positifs concernant la charge de trafic.

La numérisation ne remplace pas le renforcement des infrastructures

Quant à la question de savoir si la numérisation peut réduire le besoin de développer le réseau routier et ferroviaire, Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT) considère que d'autres étapes d'extension seront indispensables. Le trafic ferroviaire devrait croître de 50 pour cent d'ici 2040 et même doubler sur les principaux axes. « Même si les trains se suivront à des intervalles plus courts grâce à la technologie numérique, cela ne nous aidera pas dans les gares puisque les voyageurs ont besoin de deux minutes pour monter et descendre », a expliqué le directeur de l'OFT.

Un changement de comportement des voyageurs serait une alternative à l'extension. Mais Peter Füglistaler y voit peu d'espoir. Selon des études réalisées par FehrAdvice, 60 pour cent des pendulaires pourraient prendre un autre train moins bondé, mais ne le font pas. D'après Peter Füglistaler, une gestion efficace et donc claire par le biais de prix différenciés pour des connexions demandées et moins demandées n'est aujourd'hui pas possible du point de vue politique. La tarification de la mobilité, telle qu'elle est proposée par de nombreux experts, a peu de chances en Suisse sur le plan politique ; par contre, les subventions accordées aux transports publics sont incontestées. Un ajustement des prix pour l'abonnement général bon marché à l'heure actuelle serait également difficile à réaliser. Et attirer les retraités avec des billets de train moins chers en dehors des heures de pointe ne fonctionnerait pas non plus. Pour des raisons démographiques, le nombre des personnes âgées qui aiment voyager continuera d'augmenter dans les années à venir.

Il a également été mentionné que les plateformes numériques pouvaient rapidement rendre la vie difficile aux fournisseurs conventionnels, comme l'exemple de la France le montre : le service de covoiturage Blablacar a déjà pris 6 pour cent de la part des transports (et encore plus du chiffre d'affaires) de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

Décharger la route n'est pas si facile qu'il n'y paraît

Pour Jürg Röthlisberger, directeur de l'Office fédéral des routes, les possibilités offertes par la numérisation se limitent à des petits pas et ne résolvent pas les problèmes principaux. Les autoroutes sont par exemple de plus en plus saturées. « Le créneau horaire pendant la nuit dont nous avons urgemment besoin pour l'entretien des routes se réduit chaque année, car les pendulaires en voiture partent encore plus tôt et rentrent plus tard », a dit Jürg Röthlisberger. Mais le trafic augmente aussi sur d'autres routes, entre autres en raison des vélos électriques qui peuvent également être loués. « Les vélos électriques constituent aujourd'hui une source d'accidents importante, c'est un problème majeur que nous devons encore résoudre », dit Röthlisberger. Selon



Peter Füglistaler, pour le transport public, ces vélos constituent un allègement bienvenu, car ils permettent la réduction théoriquement nécessaire de la densité des points d'arrêt. Mais en cas de pluie ou de neige, le vélo électrique n'est pas un moyen de transport approprié.

Pour décharger les autoroutes, Daniel Müller-Jentsch d'Avenir Suisse a proposé de concentrer le trafic des poids lourds entièrement la nuit, comme c'est le cas à Dubaï. Cependant, Jürg Röthlisberger estime que cela présupposerait une réorganisation complète des chaînes logistiques. Lui et Peter Füglistaler ont souligné que les études à ce sujet ne manquaient pas. Mais la mise en place et l'acceptation de nouvelles solutions sont difficiles à réaliser. Quand une bande d'arrêt d'urgence devait être transformée en voie de circulation à Lausanne, plus de 600 oppositions ont été déposées. Les essais pilotes ne sont eux non plus pas toujours les bienvenus. Quand l'OFROU a proposé à l'industrie automobile de réaliser des essais avec des véhicules autonomes sur une partie de l'autoroute peu utilisée, personne ne s'était proposé. La conclusion pour Jürg Röthlisberger : l'industrie promet plus qu'elle ne peut aujourd'hui vraiment offrir et réaliser en matière de numérisation.

La Suisse a besoin de visions de mobilité

Pour Jürg Grossen, conseiller national et président du parti des Vert'libéraux, il manque des visions pour un futur système de transport, en tenant compte de la numérisation. Maintenant que le grand projet ferroviaire Neat est terminé, il faudrait réfléchir sur une « Suisse intelligente » de demain. « Nous avons de toute urgence besoin d'une vision de la manière dont doit ressembler le système de transport de la Suisse de demain. Avec la *Stratégie énergétique 2050*, la Suisse a créé le concept le plus moderne dans le domaine de l'énergie au niveau mondial ; il nous faut un concept similaire pour les transports », a déclaré Jürg Grossen devant un public attentif.

Jürg Röthlisberger et Peter Füglistaler ont opposé que les offices fédéraux avaient également la mission d'assurer aujourd'hui le système de transport. Cela ne concerne pas seulement la technique numérique, comme l'a souligné Gerd Scheller, PDG de Siemens Mobility S.A. : « Les infrastructures de transport sont d'une longévité extrême, ce qui signifie pour le secteur ferroviaire que de nombreux systèmes anciens doivent également être entretenus. » Les autres participants au panel ont également souligné que les perspectives d'avenir ne devaient en aucun cas faire oublier l'entretien et le fonctionnement des systèmes actuels.

Un système de transport souterrain est régulièrement présenté comme un coup de maître pour l'avenir. Matthias Schifferli, ingénieur en construction et président de l'association SwissMetro, a expliqué qu'il n'y avait pas de possibilités pour un nouveau réseau de transport à la surface, mais sous la surface. SwissMetro serait une innovation réalisable grâce à laquelle de nombreux problèmes pourraient être résolus, un peu comme avec la navette de fret souterraine Cargo Sous Terrain. Le verdict des participants à la discussion : Un SwissMetro ne serait pas assez performant et beaucoup trop cher. Si un financement serait trouvé, il s'agirait au mieux d'un produit de niche pour des voyageurs prêts à payer plus pour un moyen de transport de luxe. Peter Füglistaler perçoit l'avenir de façon plus réaliste : « En 2035, il y aura encore des trains électriques sur rails. » Pourtant, il faudrait réfléchir si on n'aurait pas besoin de nouveaux nœuds et plaques tournantes en dehors des centres-villes denses et chers qui rendraient le système actuel plus efficace et plus rapide. Après ce menu riche et intense en termes de contenus, le public intéressé a profité d'une pause bien méritée.