HAL
open science

Transports collectifs en Suisse : les 3 continuités

David Asseo

To cite this version:

David Asseo. Transports collectifs en Suisse : les 3 continuités. Gwiazdzinski L. La ville 24h/24. regards croisés sur la société en continu, Editions de l'Aube, pp.159-164, 2003. halshs-01711295

HAL Id: halshs-01711295

https://shs.hal.science/halshs-01711295

Submitted on 17 Feb 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Transports collectifs en Suisse : les 3 continuités

In Gwiazdzinski L., 2003, *La ville 24h/24*,
La Tour d'Aigues, L'Aube, pp.159-164

David Asseo (*)

Je hais le mouvement qui déplace les lignes
Charles Baudelaire

Une utilisation accrue des transports publics est une condition pour un développement urbain de qualité. Mais pour cela, ils doivent être concurrentiels. Pas tellement sur les prix, c'est en fait le cas depuis longtemps, mais surtout en termes de services offerts et de perception par la population. Les besoins ne se limitent plus aux seules heures de pointe de la périphérie au centre pour se rendre à son travail. Les mouvements sont devenus multiformes. Les transports publics doivent non seulement tenir compte de cette vie et cette ville en continu, mais - et c'est là une de leurs missions -réintroduire une structuration tant spatiale que temporelle, afin que, de multiforme, la ville ne tombe pas dans l'informe auquel le « tout à la voiture » nous conduit inexorablement.

Quoi de plus discontinu a *priori* que les transports publics ? Discontinuité des horaires: le bus passe à la minute 50 et non pas à 45. Discontinuité par l'existence de points d'arrêts et de zones ou lignes desservies. Discontinuité par l'arrêt des services souvent la nuit, voire certains jours de la semaine. Et pourtant ...

Basé sur une expérience de « militant » des transports publics tant au niveau national qu'au service d'une collectivité territoriale plus n1odeste comme la République et canton du Jura, mon propos s'attache à aborder les trois continuités - spatiale, temporelle et politique - indispensables pour l'avenir des transports publics.

Continuité spatiale

Pour être utiles et utilisés, les transports publics doivent être disponibles de bout en bout du déplacement. C'est ce qu'on appelle la chaîne des transports. Comme n'importe quelle chaîne, elle est aussi forte que le plus faible de ses maillons.

Il suffit que quelques kilomètres manquent pour que l'usager fasse le choix de la voiture pour l'ensemble de son déplacement. Et si ce choix est fait un jour, il y a un risque - l'habitude et le découragement venu -qu'il perdure. De ce point de vue, la notion de rentabilité de certaines lignes régionales doit être relativisée et réellement appréciée à l'aune de leur contribution à l'ensemble du réseau. Chaque ligne doit être interconnectée avec d'autres et chaque noeud du réseau traité avec soin pour fournir les meilleures correspondances.

Il ne s'agit pas seulement d'accorder notre attention aux lignes à grandes distances ou à haute vitesse, mais de considérer avec grand soin le réseau régional. Sur les lignes des Chemins de fer fédéraux (CFF), principale entreprise ferroviaire avec près de 3 000 kilomètres sur 5 000 kilomètres, 50 % des clients n'utilisent que les trains régionaux, 30 % les trains régionaux et grandes lignes et seulement 20 % uniquement les trains grandes lignes.

La notion de réseau doit être mise au centre des préoccupations. Et ce n'est pas une simple superposition de lignes : cela nécessite une forte coordination des entreprises, plusieurs centaines, dont 50 rien que pour le ferroviaire. Le pari est gagné sur ce très dense réseau de 22 000 kilomètres de lignes nationales et régionales qui dessert plus de 90 % de la population du pays en déployant sa présence jusque dans les coins les plus reculés du pays: 1,7 milliard de passagers l'utilisent - pour une population de 7,2 millions d'habitants.

Assurer dans la réalité la continuité des transports publics est une chose, permettre aux utilisateurs de la percevoir en est une autre. En Suisse, l'ensemble des horaires nationaux et régionaux suisses, bus et train, est disponible sur internet [http://www.cff.ch]
160
ainsi que sur cédérom. Il permet d'obtenir des propositions d'horaires utilisant indifféremment bus, train et même le téléphérique ou le bateau si nécessaire, alors que, dans la plupart des pays, ce type d'informations ne regroupe que les trains. L'étape suivante, en cours de développement, est d'intégrer l'ensemble des horaires des transports urbains et de pouvoir recevoir des propositions au départ et à l'arrivée de tous les points du territoire national en indiquant par exemple simplement le nom et le numéro de la rue. Cela fonctionne déjà pour une partie des villes suisses, par exemple à Genève [http://www.tpg.ch].

Complément idéal à l'horaire intégré, iJ est possible d'acheter un billet ou un abonnement valable pour des parcours combinés trains et bus. En Suisse, près de trente régions ont mis en place des communautés tarifaires permettant une utilisation indifférenciée des moyens de transports publics quels que soient les entreprises, bus ou train, les fournissant. Originalité, un abonnement général permet, à un prix attractif, d'accéder à l'ensemble des transports publics, y compris les bateaux et les téléphériques, sur tout le territoire national. Aux compagnies de s'entendre sur les problèmes techniques, aux clients de profiter de cette simplicité offerte! Et cela marche puisqu'au total, tous âges confondus, un Suisse sur trois a un abonnement de transports publics en poche.

Cependant, les transports publics ne peuvent être présents partout et à tout moment. C'est pourquoi l'auto-partage offre un complément idéal et assure une continuité spatiale quasi parfaite. L'utilisateur réserve la voiture, automatiquement par téléphone ou internet, pour la période désirée. Le minimum est d'une heure et on en dispose durant la période choisie, à sa convenance. Un ordinateur enregistre les kilomètres effectués et le paiement est effectué sur la base d'une facture envoyée à son domicile. Lancé à la fin des années quatre-vingt sur une base artisanale, ce système s'est professionnalisé avec la création de la firme Mobility en 1997 [http://www.mobility.ch]. Presque 2000 véhicules sont à disposition dans 900 emplacements, dont une bonne partie à proximité des gares. 45 000 utilisateurs privés ainsi que plusieurs dizaines d'entreprises ou collectivités ont adhéré au système. Cerise d'intermodalité sur le gâteau, il est possible d'acheter des abonnements de transports publics combinés avec la carte d'accès au système Mobility. La marge de progression de ce système est importante puisqu'en théorie, près d'un habitant sur dix aurait intérêt financièrement à se débarrasser de sa voiture pour passer à l'auto-partage.

Continuité temporelle

L'utilisation des transports publics reste indissociable d'un horaire ou plutôt des horaires, car la majorité des déplacements nécessite l'utilisation de plusieurs lignes. Le temps

de correspondance prend ici tout son sens. Selon la caille du noeud -de la gare dans les faits -, la durée est plus ou moins ressentie comme une perte de temps. En Suisse, les normes minimums pour les petites gares vont de 3 à 4 minutes, pour les grandes jusqu'à 7 minutes. Le maximum acceptable s'établit autour de 10 à 15 minutes. Au-delà, on ne peut plus parler de correspondance.

La fréquence joue un rôle important en donnant plus de liberté dans le moment du déplacement et en diminuant les temps d'attente. Une réunion qui se termine par exemple à 16 heures 00, c'est trois quarts d'heure d'attente si le train passe chaque heure à la minute 45, c'est seulement un quart d'heure d'attente si la fréquence est semi-horaire avecun départ à la minute 15 et 45 de chaque heure.

En Suisse, la quasi-totalité des lignes ferroviaires et la grande majorité des lignes de bus offrent un minimum d'une relation par heure et par sens. Chaque passage se répète aux mêmes minutes, ce qui facilite la mémorisation des horaires par la clientèle. Ce système, introduit en 1982, est en passe de basculer vers la fréquence à la demi-heure et mên1e au quart d'heure sur les parties des réseaux les plus denses.

Concrètement, cela veut dire qu'il suffit de connaître son heure de départ, et ensuite, pour une bonne partie du parcours, les correspondances, même jusqu'à dix, s'enchaînent les unes aux autres pour nous conduire à l'autre bout du pays. Cette continuité tant spatiale que temporelle est très attractive. Le gain de temps obtenu en Suisse, par ce système, serait à comparer aux gains de temps obtenus ailleurs par la mise en place de trains à grande vitesse. Si, à certains moments de la journée, des crains peuvent paraître peu remplis, c'est le prix à payer pour faire du transport public un instrument de liberté, concurrentiel face à l'automobile.

Les déplacements dits de loisirs ont dépassé en nombre les seuls déplacements domicile-travail ou domicile-écoles. C'est pourquoi les transports publics doivent aussi jouer un rôle le soir, et même la nuit, en réponse à une vie urbaine de plus en plus continue. En Suisse, comme ailleurs, bus ou même train dit « pyjama » se développent à l'échelle régionale et nationale, et prennent, au-delà de minuit, le relais des horaires normaux. Offrir de telles possibilités, c'est permettre à la population de se passer de la voiture et s'assurer également une bonne fréquentation pour le trafic de pointe en journée.

Continuité politique

Innovation, extension des horaires, création de nouvelles lignes caractérisent les transports publics suisses depuis une quinzaine d'années. Mais, cette reconquête fait suite à plusieurs dizaines d'années de disette.

En Suisse, les faveurs des décideurs politiques vis-à-vis des transports publics ont toujours été maintenues à un bon niveau. Cela n'a pas empêché la fermeture de lignes ou la construction de nombreuses autoroutes, mais les dégâts sont restés limités. La longueur actuelle du réseau ferroviaire est presque identique à celle de 1955, alors que presque partout ailleurs, il a diminué de manière radicale. L'utilisation des transports publics dépasse la seule clientèle dite captive, avec une part de marché de l'ordre de 20 % et en légère augmentation depuis vingt ans. Corollaire de ce souci, les pressions pour limiter la construction de parkings et de routes urbaines sont plus efficaces dans certaines villes, comme Bâle, Zurich ou Berne.

Dans cette dernière, la part des transports publics dans le centre s'approche des 70 % et résulte d'une volonté politique. Depuis environ trente ans, il a été décidé de geler les parkings au centre-ville et d'y développer les transports publics. Complété par la création de zones d'activités et d'habitat autour des gares du RER à l'échelle cantonale, le choix à payer.

Une telle continuité politique a des effets sur le long terme à la fois sur la clientèle, la structuration de l'espace et l'aménagement du territoire. Le défi reste ici, comme ailleurs, de cout mettre en oeuvre pour maintenir et développer les activités -emplois, centres d'achats ou de loisirs -aut0ur des gares plutôt qu'à côté des échangeurs aut0routiers.

L'industrie des techniques de transports - à commencer par les usines de matériel roulant - et sa capacité à innover sont également sensibles à cette continuité politique. Les compétences ne s'improvisent pas d'une année sur l'autre. Sans cette continuité, ce sont non seulement des entreprises qui disparaissent mais également des potentiels d'innovation qui ne pourront se développer, mettant en danger la capacité même des transports publics à répondre aux défis.

En Europe, avec le développement des tramways, des nouveaux automoteurs régionaux ou des trains à grande vitesse, on corrige parfois de manière spectaculaire les erreurs des décennies passées. L'effet de nouveauté passé, il s'agira de poursuivre ce développement quelle que soit la conjoncture économique et électorale. Sinon, cous les clients gagnés à grand-peine disparaîtront aussi rapidement qu'ils l'avaient fait à l'époque « tout à la route».

(*) Délégué aux transports de République et canton du Jura