

Le modèle finlandais

Interview de la ministre Anne Berner

●●● PAGE 2

Réflexions vaudoises

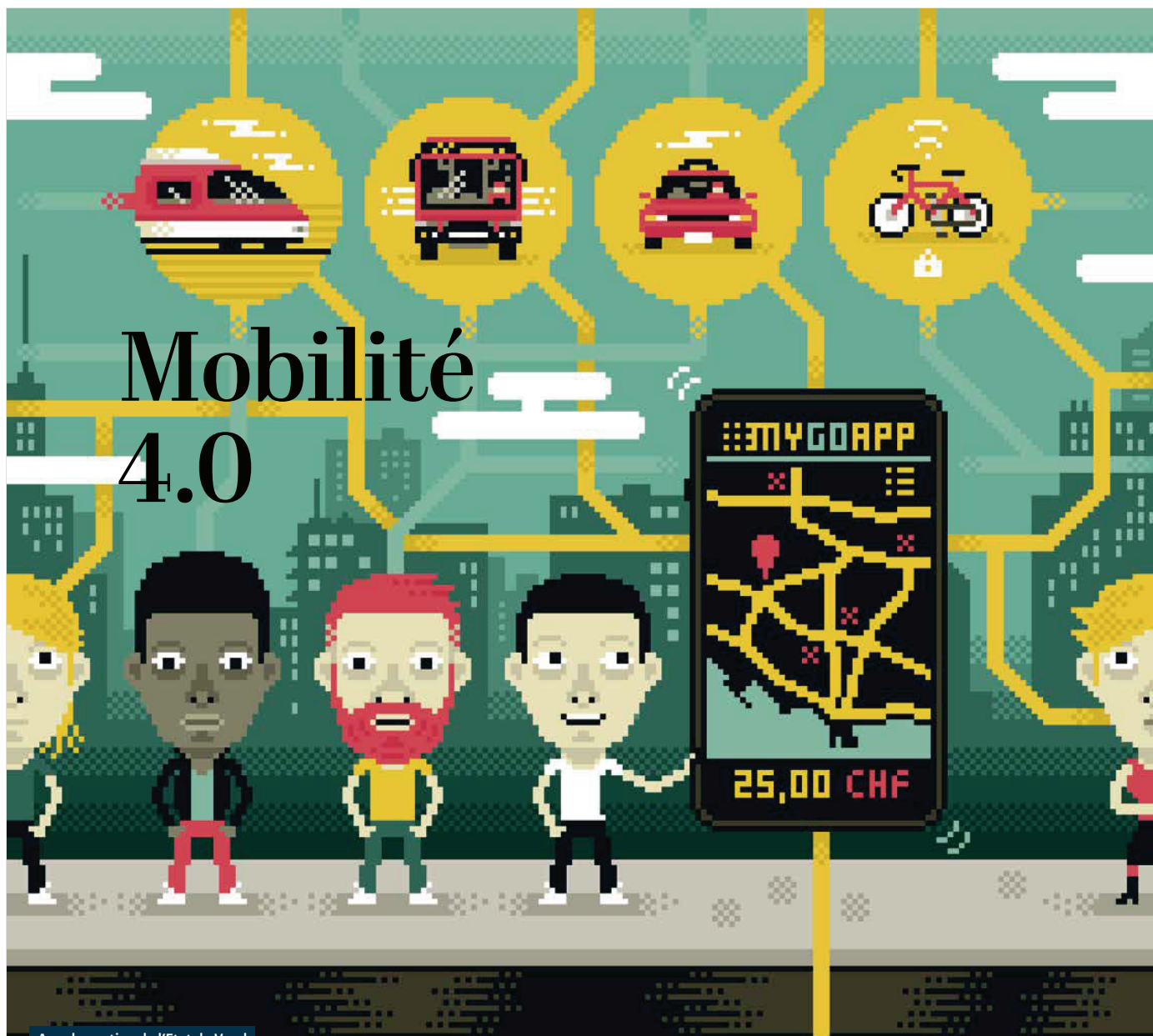
Comment se déplacera-t-on demain?

●●● PAGE 3

Billetterie

Faut-il ouvrir le marché à la concurrence?

●●● PAGE 4



Avec le soutien de l'Etat de Vaud

(LAURENT BAZART POUR LE TEMPS)

Elles se nomment Lezzgo, Fairtiq, ZenGo, Abilio, Green Class CFF: ce sont de nouvelles offres de mobilité, certaines se concentrent sur la gestion numérique et conviviale de la billetterie, d'autres incluent une dimension multimodale et multifonctionnelle. Elles proposent une solution clé en main et portée à porte, du domicile au lieu de travail ou de villégiature. Encore mal coordonnées entre elles, menées parfois en partenariat mais pas toujours, ces offres esquissent la mobilité de demain, où les chefs de gare de naguère prendront la forme d'applications et de prestations digitales.

Chacun réfléchit à la manière d'anticiper les changements et mène ses propres expériences. En Suisse, l'Union des transports publics (UTP) a posé les premières bases en créant d'une part la société CH-direct et, d'autre part, une

plateforme nommée NOVA. Celle-ci a pour ambition de regrouper tous les éléments permettant de vendre des prestations de transports publics: les horaires de toutes les entreprises de transport, l'ensemble de leur offre, la base de données de la clientèle, les principes de décompte qui permettent de répartir les recettes et les coûts entre les compagnies partenaires, le SwissPass, etc.

La direction est donnée, mais le chemin est long. La perspective porte un nom: Mobility as a Service (MaaS). Cet anglicisme embrasse les réflexions en cours visant à remplacer la mobilité individuelle, généralement ancrée sur la possession d'une voiture, par la mobilité digitale interconnectée, combinant les offres de tous les opérateurs de transport (bus, tram, train, métro, taxi) et de

Le long chemin du nomadisme de demain

BERNARD WUTHRICH
@BdWuthrich

nouveaux prestataires qui n'offrent que du service, via une plateforme.

Le concept est né en Finlande. Le patron de la start-up MaaS Global, Sampo Hietanen, souvent présenté comme le père du concept de Mobility as a Service, a mis au point en 2017 un paquet de prestations pour la zone métropolitaine d'Helsinki (HMA) et a proposé une application nommée Whim. Le modèle a été étudié par un

doctorant de l'EPFL, Maxime Audouin, sous l'égide du professeur Matthias Finger. Dans son travail de recherche, il le résume ainsi: «L'application Whim permet aux consommateurs d'accéder aux informations nécessaires sur les solutions de mobilité disponibles pour le déplacement qu'ils préparent. Ils peuvent réserver le trajet de leur choix et le payer via la même application.» Le développement de la MaaS a été encouragé par le gouvernement finlandais. Sous la houlette de la ministre des Transports et de la Communication, Anne Berner, d'origine suisse, un nouveau Code des transports a été adopté, qui favorise la concurrence et le développement de telles offres.

Dans son analyse, Maxime Audouin relève que la conception de la MaaS dans la région d'Helsinki a été «plutôt laborieuse». Elle a été ralentie par le refus d'un

opérateur d'intégrer ses abonnements saisonniers dans le dispositif d'échange de données, en dépit des règles contraignantes de la nouvelle loi. Les résistances ont été réelles, chacun défendant son pré carré. Mais les choses finissent par bouger. Pour Maxime Audouin, «la MaaS peut être considérée comme un système innovant ayant le potentiel de réaliser la transition du régime de l'automobile à un régime «post-automobile». Il juge cependant nécessaire de mener des recherches complémentaires pour déterminer si la MaaS permettra de diminuer le nombre de voitures individuelles.

En Suisse, le modèle finlandais est jugé ambitieux et peu adapté au pays par les principaux acteurs de la branche. Mais le potentiel est là. Comme en Finlande, le chemin de la MaaS relève cependant de la course d'obstacles. ■

2 Spécial Mobilité

«Voyager ne doit pas être un cauchemar»

INTERVIEW En Finlande, le cadre légal a été modifié afin d'ouvrir le marché des transports à de nouveaux prestataires et d'instaurer le concept de mobilité servicielle. La ministre des Transports, Anne Berner, explique au «Temps» le nouveau modèle qui a été mis en œuvre

PROPOS RECUEILLIS
PAR BERNARD WUTHRICH, HELSINKI
@BdWuthrich

C'est en Finlande que le concept de Mobility as a Service (MaaS) est né. Les premières offres ont été mises sur le marché par la start-up MaaS Global en 2017, par le biais d'une application nommée Whim. Plusieurs variantes sont disponibles. Le gouvernement finlandais, dont la démission a été annoncée voici quelques jours, encourage la transition numérique de la mobilité. L'échange de données et la concurrence. D'origine suisse, la ministre des Transports Anne Berner, qui ne sollicitera pas un nouveau mandat ce printemps mais sera présente à la conférence «Mobilité de demain: prochaine station, le numérique» le 21 mars à Lausanne, s'est beaucoup investie. *Le Temps* l'a rencontrée à Helsinki.

Comment êtes-vous devenue ministre des Transports de Finlande? Lorsque l'actuel premier ministre, Juha Sipilä, un entrepreneur comme je l'étais moi-même, m'a demandé de le rejoindre au gouvernement pour changer certaines structures, je lui ai répondu que je n'étais pas citoyenne finlandaise. Il m'a dit: il faut que vous le deveniez! C'est ainsi que j'ai acquis la nationalité finlandaise, quelques mois avant les élections, tout en conservant la nationalité suisse. Je me suis présentée aux élections, j'ai été élue au parlement et je suis devenue ministre.

Pourquoi les transports? Votre société, Vallila Interior, était active dans un tout autre domaine, le design et la décoration d'intérieur. Je ne connaissais rien aux transports. Mais j'étais passionnée par la digitalisation. Lorsque le premier ministre m'a proposé ce portefeuille, je lui ai demandé en quoi je pourrais lui être utile. Il m'a dit qu'il voulait créer un environnement plus concurrentiel pour les transports, en développant le secteur privé. Il a ajouté: c'est à prendre ou à laisser. J'ai pris. Je suis entrée en fonction au début de l'été 2015. Comme je parle aussi des suédois, j'ai la responsabilité de deux autres dossiers rattachés à deux autres ministères: la Coopération nordique et le statut autonome des îles Åland.

Comment avez-vous approuvé le secteur des transports? Il m'a d'abord fallu comprendre comment il fonctionnait. J'ai découvert un secteur coincé dans un énorme carcan réglementaire qui ne tenait pas vraiment compte des besoins des clients. Les tarifs des taxis étaient réglementés, l'accès au marché était restreint, le transport ferroviaire bénéficiait d'un monopole, les données n'étaient pas utilisées pour définir des modèles économiques, il n'y avait aucune interconnexion entre les modes de transport, aucune réflexion sur une meilleure utilisation des capacités. Or, voyager ne doit pas être un cauchemar.

Que peut faire la digitalisation pour améliorer la situation? Beaucoup de choses. Lorsque j'ai pris ma fonction, les premières applications numériques apparaissaient, Uber arrivait sur le marché. Nous avons fixé des objectifs stratégiques de déréglementation et de digitalisation afin que les clients puissent exploiter au maximum les possibilités offertes par leur téléphone portable. Ils peuvent faire des paiements, gérer leurs déplacements, acheter des billets,



(HENRI VOGT POUR LE TEMPS)

obtenir beaucoup d'informations. Pour marier tout cela, il fallait créer une plateforme pour gérer les données disponibles. Le concept de Mobility as a service (MaaS) s'est très vite retrouvé sur mon bureau, puisqu'il a été imaginé en Finlande.

Pourquoi est-ce né là? Y avait-il un environnement particulièrement favorable dans la région métropolitaine d'Helsinki? Je ne sais pas s'il est spécifique, mais l'environnement finlandais se caractérise par une double évolution. D'une part, il y a une concentration grandissante dans les centres urbains. Ceux qui ont une voiture ne l'utilisent que quelques heures par jour. La majeure partie du temps, elle reste stationnée quelque part. Ce n'est pas rationnel. C'est différent à la campagne, où les gens ont

besoin d'une voiture pour se déplacer. S'ajoute à cela la nécessité de réduire l'empreinte écologique de la mobilité. Cette préoccupation climatique a beaucoup progressé depuis 2015. On veut un système de transport décarbonisé d'ici à 2045.

Par quoi avez-vous commencé? Par la réorganisation du ministère. Il était conçu de manière très hiérarchique. Nous avons désormais quatre départements: politique des données, politique des services, aspects internationaux. Cette réorganisation a été le préambule de l'inévitable réforme législative qu'il fallait entreprendre. Nous avons créé le nouveau Code des transports, qui est entré en vigueur le 1er juillet 2018. J'ai d'ailleurs eu l'occasion d'en parler avec ma collègue suisse Doris Leuthard.

Qu'est-ce que le Code des transports? Il se divise en trois parties. Il fallait d'une part créer l'égalité de traitement entre tous les acteurs du transport routier. C'est le domaine qui accusait le plus grand retard. Nous avons déréglementé le marché des taxis ainsi que les tarifs. Et nous avons fixé le cadre réglementaire pour l'échange de données. C'est sans doute la première fois en Europe qu'un gouvernement a fixé l'échange obligatoire de données comme règle de fonctionnement d'un marché.

Toutes les données doivent-elles être fournies en service ouvert? Non. Nous avons exclu les données des clients ainsi que celles qui touchent la recherche et le développement. Pour le reste, les compagnies de taxi, de bus et de train doivent partager les informations concernant les capacités non utilisées, les localisations, les prix, les itinéraires afin qu'un tiers puisse aussi vendre les capacités disponibles. Il a fallu préciser dans la loi la nature des données récoltées ainsi que leur utilisation. C'est exactement ce qui a été fait avec l'hôtellerie et l'aviation il y a quelques années.

Est-ce que les opérateurs jouent le jeu? Comme je l'ai dit, la loi les y oblige. Nous n'avons pas voulu leur demander s'ils étaient d'accord. Mais il y a bien sûr quelques difficultés, par exemple avec les abonnements de saison.

Il y a forcément eu des résistances, notamment de la part du secteur public. Bien sûr, et nous nous y attendions. Tous ont dit qu'ils ne seraient prêts à jouer le jeu que si nous adoptions les bases légales nécessaires. Plusieurs fournisseurs de services publics ont eu de la peine à suivre, comme la compagnie ferroviaire nationale ou les municipalités qui commandent des transports d'écoliers, de personnes âgées ou de personnes handicapées. Elles

restent nostalgiques de l'époque de la réglementation. Le monopole de la compagnie ferroviaire m'a causé quelques maux de tête.

Pourquoi? Parce qu'un monopole espère rester un monopole. Mais nous nous battons pour que le service soit meilleur et que les autres fournisseurs puissent aussi vendre des billets et des trajets. Le plus important pour moi a été de réussir à obtenir une majorité au parlement pour cette nouvelle législation.

La mobilité autonome fait-elle partie de ces réflexions? Bien sûr. La loi garantit la neutralité technologique. Les mêmes règles s'appliquent à tous les types de transport, véhicules automatiques inclus. La loi dit que chaque véhicule doit avoir un conducteur, que chaque bateau doit avoir un capitaine, mais il ne doit pas obligatoirement être à bord. Les développements technologiques sont énormes. La conduite autonome se rapproche sans cesse de nous. Les drones, Hyperloop, la navigation maritime sans pilote ne sont plus très loin. Or, la réglementation qui était en vigueur en 2015 empêchait ces technologies nouvelles d'accéder au marché.

La Finlande teste-t-elle des véhicules autonomes? La Finlande est une intéressante base d'expérimentation. En Laponie, à la frontière avec la Norvège, dans une région où les hivers sont rudes, nous avons ouvert une route aux véhicules autonomes. Plus de 80 partenaires ont participé à ces tests: des entreprises de télécommunications, d'informatique, des constructeurs de voitures, des fabricants de moteurs électriques, etc. Nous avons aussi ouvert le premier couloir de navigation maritime autonome. Notre autorité de surveillance de la sécurité supervise ces tests.

Le Code des transports a-t-il permis à de nouveaux opérateurs d'arriver sur le marché? C'était précisément le but. La MaaS a été développée par la start-up MaaS Global, dont l'application Whim permet aux voyageurs de savoir quelles capacités sont disponibles pour se rendre là où ils veulent aller, avec quel moyen de transport et à quel prix. Ce marché commence à fonctionner. Les taxis sont désormais mieux intégrés dans le système de transport. La MaaS favorise la concurrence, ce qui peut avoir un effet important sur les tarifs, et offre davantage de transparence. Les bases légales permettent de développer de nouveaux modèles économiques pour de nouvelles prestations privées, par exemple des drones ou des Uber aériens.

Que va-t-il se passer maintenant? En quatre ans, nous avons réussi à mettre ce système en place. Il appartient désormais aux entreprises de faire usage de nouveaux instruments législatifs et des concessions qu'ils autorisent. Dans les régions rurales, plusieurs services peuvent par exemple être réunis dans un même véhicule: transport de personnes, d'écoliers, de courrier et de colis. Cela ouvre la porte à de nouveaux opérateurs et entrepreneurs.

Vous ne sollicitez pas de nouveau mandat. Ce système libéral va-t-il vous survivre? Je n'en sais rien. J'ai effectivement une approche libérale. J'ai beaucoup travaillé pour réformer et ouvrir un système qui était trop fermé. Aujourd'hui, le Code des transports est là et la Finlande n'a pas pour tradition de révoquer ses lois. ■

BIO EXPRESS

Des racines chaudes-de-fonnières

Anne Berner est née le 16 janvier 1964 à Helsinki, dans une famille d'origine glaronaise qui parle le dialecte allemand à la maison. Elle est l'aînée de quatre enfants. Son grand-père Otto était arrivé en Finlande en 1935, où il avait créé la société de textiles Silk Products Ltd. Son père Rudolf lui a succédé au début des années 60. L'arrivée d'Anne dans l'entreprise en 1986 s'est accompagnée de la diversification des activités de la société, qui a pris le nom de Vallila Interior en 1987. Anne Berner en a pris la présidence en 1989. L'entreprise est devenue une marque de référence dans la décoration d'intérieur et le design.

Anne Berner parle le finnois, le suédois, l'anglais, l'allemand, le suisse-allemand et le français. Née Marending, sa mère est originaire de La Chaux-de-Fonds. Elle a fait une partie de ses études en Suisse. Elle est mariée et mère de trois fils. L'un de ses frères, Christian, a été naguère le bras droit de David de Pury et est aujourd'hui le directeur commercial de l'Opéra de Zurich. En 2015, elle fut élue au parlement sur la liste du Parti du centre et a ensuite été nommée ministre des Transports et de la Communication. ■ B. W.

Comment Vaud imagine sa future mobilité

TRAFIC Le Département cantonal des infrastructures a préparé un document de discussion sur la numérisation de la mobilité qui échafaude différents scénarios et modèles de marché. «Le Temps» l'a soumis à l'expertise du professeur Vincent Kaufmann, de l'EPFL

BERNARD WUTHRICH
@BdWuthrich

A quoi ressemblera la mobilité 4.0 dans le canton de Vaud? Le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) esquisse les tendances, scrute les nouvelles technologies et esquisse différents modèles que *Le Temps* a soumis à l'expertise du professeur Vincent Kaufmann, directeur du Laboratoire de sociologie urbaine (Lasur) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

Des voitures en moins grand nombre mais mieux occupées

Dans la version provisoire d'un document de réflexion sur les «méga-tendances, nouvelles technologies et scénarios» encore en cours d'élaboration, le DIRH souligne la nécessité de prendre en compte toutes les évolutions technologiques et sociales connues: véhicules autonomes, internet des objets, 5G, intelligence artificielle, géodonnées, données d'exploitation des opérateurs (offres, horaires, tarifs, capacités non utilisées, état d'entretien des infrastructures, charges de trafic), algorithmes utilisables pour le contrôle du trafic, etc. Il faut toutefois tenir compte des usagers qui ne sont pas connectés, principalement les piétons, mais aussi les cyclistes.

Ces instruments offrent des perspectives larges. La gestion des algorithmes et l'intelligence artificielle peuvent permettre de «transformer les services de bus traditionnels en services de ramassage dynamisés» et offrir «des gains de capacité bien plus importants que la seule automatisation de la conduite».

Comme les réflexions menées ailleurs, le canton de Vaud voit

dans le principe de la Mobility as a Service (MaaS) une nouvelle approche économique, qui s'éloigne de la possession d'un moyen de transport individuel. Elle favorise «l'économie dite de plateforme et de partage», combinant tous les moyens de déplacement disponibles, un planificateur de voyage, les modalités de paiement et l'accès à un assortiment de prestations varié. L'objectif final est de ralentir l'augmentation du parc de véhicules, ce qui permettra de mieux gérer l'espace réservé au stationnement, et d'améliorer le taux d'occupation des voitures.

Le rapport du DIRH met en lumière les opportunités de la numérisation. Il n'occulte pas pourtant les risques. Avec l'automatisation, les systèmes digitaux et connectés s'exposent aux risques d'intrusion cybernétique. Les transactions, les communications et l'interconnexion des véhicules doivent être le plus sécurisées possible. La protection des données doit être examinée de manière très sérieuse et approfondie.

Comment financer les infrastructures?

Le cadre juridique et réglementaire (responsabilité civile, droit du travail, protection sociale) doit être adapté. Sans oublier la gestion de l'espace public. Si l'on part du principe que les véhicules n'auront plus systématiquement des lieux de stationnement propres, on peut s'attendre à un accroissement de leurs déplacements, ce qui peut générer des problèmes de circulation alors que ce n'est évidemment pas le but.

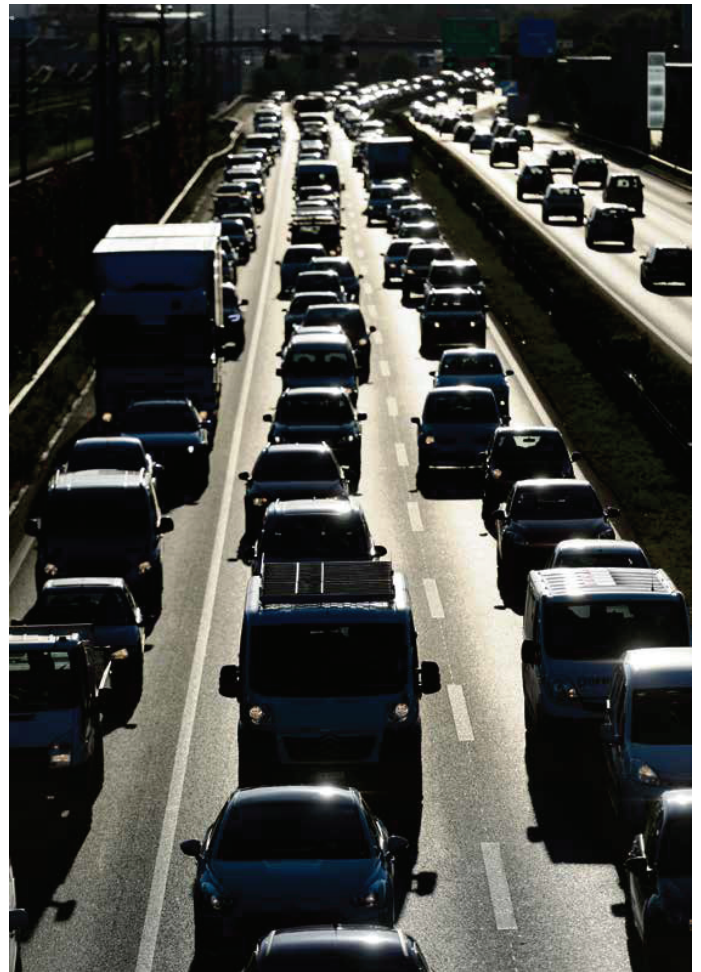
Le rapport aborde encore la question du financement des infrastructures. Une part des ren-

trées fiscales (impôts sur les carburants, sur les véhicules et vignette) utilisées pour les financer pourrait servir à rémunérer les nouveaux acteurs. «Les cartes de la fiscalité seraient rebattues», avertit le rapport du DIRH. Les bénéfices ne serviraient plus à alléger la charge des collectivités publiques, qui subventionnent les transports publics. L'Etat se retrouvera confronté à des «défis majeurs», notamment en matière d'investissements et de gestion des infrastructures.

«La mobilité peut aussi diminuer»

Que pense Vincent Kaufmann de la démarche? «Je suis agréablement surpris. Jusqu'à une époque récente, lorsque les pouvoirs publics se saisissaient de la prospective de la mobilité, c'était généralement pour prolonger les tendances existantes, en se fondant sur les hypothèses de croissance, d'évolution du PIB et de la démographie. On faisait varier la demande potentielle en fonction de cela et l'on en déduisait les besoins en infrastructures. Il y a ici une rupture par rapport à cette approche classique. On essaie d'imaginer des futurs différents. Il est cependant difficile d'estimer ce que sera la mobilité dans vingt ans. Elle peut aussi diminuer. Comme chercheur qui s'intéresse à ces questions, je m'en rends compte. Je le vois aussi par les contacts que j'ai avec les industriels du secteur. Prenez les CFF: leur vision du futur s'ouvre. Ils commencent à se demander si l'offre qu'ils prévoient à l'horizon 2040 sera pertinente. Je trouve donc très bien qu'une autorité cantonale se pose ces questions.»

Ces perspectives modifieront en profondeur l'architecture de la mobilité de demain. Celle-ci se



Un bouchon sur l'autoroute A1 dans la région lausannoise. Comment réduire le nombre de voitures individuelles? s'interroge le canton de Vaud dans son rapport. (LAURENT GILLIERON/KEYSTONE)

décomposera en sept «couches», pronostique le rapport vaudois: les infrastructures physiques, l'infrastructure digitale, les réseaux de mobilité, les véhicules, les services, les plateformes de gestion et les interfaces usagers (applications, sites internet). L'interaction de ces couches débouche sur quatre modèles de développement possibles. Ceux-ci doivent encore être modulés selon l'évolution de la demande et l'influence de la technologie. Trois

scénarios sont évoqués, qui prévoient une interaction modérée de l'innovation sur l'organisation existante de la mobilité, une pénétration moyenne à forte qui débouche sur de nouvelles structures d'organisation et enfin une influence forte qui réduit les déplacements.

Sur ce dernier point, Vincent Kaufmann se montre nuancé: «On a beaucoup trop fondé d'espoirs sur l'arrivée de nouvelles technologies, comme les trains à grande

vitesses ou les véhicules autonomes. Il faut à mon sens aller beaucoup plus loin. Il faut se demander si ces innovations permettent de résoudre les problèmes de mobilité et se mettre au service d'une politique publique de mobilité. Ce qui est public est souvent considéré comme ringard alors que ce qui vient d'un start-up est forcément innovant et porteur d'avenir. La réalité n'est pas aussi noire et blanche.»

1 Modèle intégré avec accès universel

Ce modèle offre un maximum d'intégration. Les usagers disposent d'une plateforme unique de mobilité intégrant l'ensemble des services disponibles. Un acteur, public ou privé, gère l'organisation et détermine ses propres règles et conditions. Il a la maîtrise de l'agenda technologique et de la pénétration des innovations. Il dispose d'une forte capacité financière et négocie directement avec les pouvoirs publics. La fluctuation des prix est faible. Voici ce qu'en pense Vincent Kaufmann:

«Ce modèle ressemble beaucoup à la situation que nous connaissons actuellement avec les CFF. Il postule l'existence d'un acteur dominant en position de quasi-monopole. Il faut relever que les CFF sont eux aussi en train d'évoluer vers le multimodal, en particulier avec leur offre Green Class, qui inclut une voiture électrique, le Parc+ Rail, le car-sharing, le vélo, le taxi. Les tarifs des CFF sont élevés. Ce modèle parle d'une faible fluctuation des prix. Je crains qu'il ne soit synonyme d'immobilité, puisqu'il rend plus difficile l'arrivée d'un concurrent susceptible de proposer des tarifs plus bas, de la technologie, par exemple le wifi, certains services appréciés tels qu'un minibar, ou de la présence humaine dans les trains, qui n'est pas le point fort des CFF. Ce scénario permet de maintenir ou même de développer une part modale des transports publics élevée.»

2 Modèle intégré avec intermédiaires

L'intégration est un peu moins poussée dans cette variante. Elle se distingue par l'ouverture à la concurrence. Des intermédiaires vendent des services de mobilité dont les règles d'organisation et les conditions de développement sont déterminées par une plateforme unique. Celle-ci est en principe publique. Les usagers ont accès à l'ensemble de l'offre. La tarification est ciblée sur la demande. La dynamique des prix est décrite comme étant «plus volatile».

«Par rapport au premier modèle, on injecte une petite dose de concurrence. Mais ce scénario me semble flottant. Quel est l'objectif visé: veut-on davantage de voyageurs dans les transports publics et moins dans les voitures? Ou privilégie-t-on une baisse des prix? A priori, j'ai l'impression que ce sont surtout les tarifs qui sont visés. Mais j'imagine mal que les fluctuations puissent être fortes si la plateforme unique est en mains publiques. Il y aura sans doute des différences, mais je doute qu'elles soient énormes. Or, les prix ne sont pas forcément la variable clé du choix du moyen de transport. Il ne suffit pas simplement de les baisser pour rendre les transports publics fondamentalement plus attractifs. La composante confort est sans doute plus importante. Je ne vois pas en quoi ce modèle permettrait de manger des parts de marché à la voiture.»

3 Marché concurrentiel sur réseau mutualisé

Ce modèle est ouvert à la concurrence et l'intégration est qualifiée de «moyenne». Les acteurs sont avant tout des intermédiaires. Ils assurent une activité de gestion, définissent eux-mêmes les assortiments et les combinaisons de prestations qu'ils proposent à la clientèle. Ce mécanisme est propice aux innovations mais exige un important effort de réglementation. Les usagers ont théoriquement accès à l'ensemble de l'offre. La fluctuation des prix est faible.

«Avec ce modèle, assez libéral, on fait un pas en arrière en matière d'attractivité du système de transports publics par rapport à la situation actuelle. L'intégration est moins forte que dans les deux précédentes variantes. Il me semble qu'on a beaucoup à perdre par rapport au système actuel, qui permet d'aller partout à peu près n'importe quand, avec des horaires cadencés, et qui est très simple. On perd cette disponibilité complète qui permet de concurrencer réellement la voiture. Avec le système proposé ici, il y a une forme de contrainte: si l'on achète un aller-retour sur un trajet exploité par plusieurs opérateurs, ne sera-t-on pas obligé de faire le retour avec le même opérateur? Si ce modèle signifie qu'on doit acheter un nouveau billet et consulter un nouvel horaire à chaque fois que l'on change de prestataire de transport, on arrivera à une situation peu attrayante comme on la connaît dans certains pays. Je n'en vois pas trop l'intérêt.»

4 Marché concurrentiel sur réseaux concurrents

Ce modèle repose sur une ouverture complète du marché à la concurrence. Les acteurs sont des opérateurs qui gèrent et exploitent leurs propres services de mobilité et, le cas échéant, leurs propres infrastructures. Les plateformes de gestion sont en mains privées. Les usagers ont accès à un portefeuille limité. La tarification se fait par abonnement. La fluctuation des prix est faible. Les données personnelles sont en mains privées.

«Ce modèle de concurrence peut faire du bien dans certains contextes, par exemple en France, où la mise en concurrence de la SNCF serait salutaire pour améliorer la qualité des offres de transports ferroviaires. Mais ce n'est pas la meilleure méthode pour la Suisse, qui a déjà une offre excellente et intégrée. Selon ce scénario, on court le risque que les différents acteurs se livrent une guerre généralisée en postulant à tous les appels d'offres, puisque c'est la direction désormais prise par l'Office fédéral des transports, en tout cas pour le trafic grandes lignes. La concurrence risque de mettre à mal la volonté de collaboration entre les différentes compagnies. L'intégration est faible dans ce modèle. Chaque acteur joue le rôle d'opérateur de son propre réseau, gère son propre portefeuille de clients et fonctionne selon un principe d'abonnement. Ce système exige par ailleurs un important mécanisme de réglementation du marché.»

4 Spécial Mobilité

Berne aimerait libéraliser les tickets

MOBILITÉ La Confédération aimerait ouvrir la vente de billets de transport à des intermédiaires qui ne possèdent aucune infrastructure, ni aucun bus ou taxi. Les réactions, dans la branche, sont plutôt sceptiques

BERNARD WUTHRICH
@8dWuthrich

Contrairement à ce qu'a fait la Finlande, la Suisse n'envisage pas de promulguer une loi spécifique sur les prestations de mobilité multimodale. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec) estime qu'une simple adaptation de la loi sur le transport des voyageurs fera l'affaire. Il a mis un projet en consultation en décembre.

Celle-ci court jusqu'au 21 mars, mais les premières prises de position en provenance de la branche ne sont guère encourageantes pour la Confédération.

L'avenir, c'est la combinaison

Le constat de départ est le même que partout ailleurs. L'avenir de la mobilité, c'est la combinaison de tous les types de transport – taxi, bus, tram, train, voiture individuelle ou partagée, vélo – de chez soi jusqu'à son lieu de travail ou de loisirs. La numérisation ouvre la porte à des solutions combinées et à de nouveaux prestataires de mobilité.

Aujourd'hui, ce sont les entreprises de transport qui vendent les billets et les abonnements. Elles le font prioritairement pour leurs propres lignes, mais également en coopération avec d'autres opérateurs. A cet égard, l'abonnement général et le demi-tarif, très populaires, ont marqué une première étape, puisque leurs recettes sont réparties entre tous les partenaires.

Libres de fixer les prix

Le projet mis en consultation sous le nom de «Prestations de mobilité multimodale» a pour but d'intensifier les collaborations tout en favorisant l'arrivée sur le marché d'«intermédiaires de mobilité» qui ne feraient que vendre du voyage, sans gérer la moindre infrastructure de transport. Des conditions leur sont imposées. Le projet de loi exige qu'ils soient établis en Suisse et dûment enregistrés. Ils auraient accès aux canaux de distribution des transports publics et aux données qui leur sont liées. L'instance d'arbitrage serait une commission spécifique nommée RailCom, qui prendrait le relais de la Commis-



Le SwissPass a posé les premiers jalons de la numérisation de la billetterie, qui devrait ouvrir la voie à de nouvelles offres combinées. (CHRISTIAN BEUTLER/KEYSTONE)

sion d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CAFE).

Ce projet va dans la direction du concept de «Mobility as a Service» (MaaS) développé en Finlande. Dans son rapport, le Detec fait explicitement référence à l'application Whim utilisée à Helsinki. Les prestataires extérieurs à la branche qui vendront directement des billets et des parcours à leurs clients seront libres de fixer leurs prix, d'accorder des rabais ou d'exiger des suppléments. Ces tiers doivent néanmoins dédommager les entreprises de transport. Cela restreint leur marge de manœuvre, puisque les tarifs

pratiqués doivent tenir compte de cette contrainte. Le Detec espère que cela donnera naissance à de nouvelles offres combinées, qui incluront des trajets, des offres culturelles ou des abonnements de ski, dans l'esprit de la carte SwissPass.

Mesures volontaires privilégiées

Les tiers devraient bénéficier de la même possibilité. Pour cela, ils doivent avoir accès aux informations qui concernent la distribution. Les entreprises de transport exploitent actuellement une plateforme nommée NOVA, qui centra-

lise les données de la mobilité: horaires, réseaux, assortiments tarifaires, abonnements, décomptes des recettes et des coûts, prestations englobées dans le SwissPass, contrôles dans les véhicules. Aujourd'hui, seules les entreprises partenaires et les communautés tarifaires y ont accès. Le Conseil fédéral aimerait l'ouvrir à ces nouveaux prestataires.

Ce projet sera-t-il mené à bien? Sans doute pas sous la forme proposée par le Conseil fédéral. Les prises de position de l'Union des transports publics (UTP) et des CFF traduisent leur scepticisme ainsi que des réflexes protection-

nistes. Tous deux rejettent le projet proposé et regrettent le ton de défiance qui transpire de la démarche de la Confédération. L'UTP et les CFF misent sur les mesures volontaires prises par le secteur des transports, qui est précisément en train d'actualiser et d'améliorer sa plateforme, désormais baptisée NOVA 2.0.

Seulement pour les billets?

Dans leur réponse, les CFF affirment que la branche «est prête à garantir l'accès à la plateforme NOVA à des tiers par le biais d'un contrat-cadre». Les mesures prises volontairement par le sec-

teur des transports seront prêtes l'année prochaine, soit plus rapidement qu'un projet de loi. L'UTP se dit favorable à «une ouverture contrôlée et régulée de la distribution», mais uniquement pour les billets unitaires. L'accès aux données doit se faire sur la base de la réciprocité. Et les tiers ne doivent pas avoir la liberté de fixer les prix comme bon leur semble. C'est la branche qui doit continuer de déterminer les tarifs.

Il appartiendra à la nouvelle ministre des Transports, Simonetta Sommaruga, de démêler l'écheveau et de décider de la suite à donner à ce dossier. ■

PUBLICITÉ

1^{re} conférence cantonale
Exposés – Tables rondes – Réseautage

Mobilité de demain : prochaine station, le numérique

Jeudi 21 mars 2019, 8h15 – 17h15, à l'Université de Lausanne
Inscriptions gratuites et obligatoires jusqu'au 13 mars : www.vd.ch/mobilite-numerique

Programme

Mot de bienvenue

Nuria Gorrite, conseillère d'Etat, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines; Nouria Hernandez, rectrice de l'Université de Lausanne

Exposés

Une politique nationale pionnière et volontariste pour catalyser la «Mobility as a service» – le modèle finlandais

Anne Berner, ministre des Transports et des Communications de Finlande

Que révèlent 15 années de recherche scientifique sur le futur des villes et de la mobilité avec les nouvelles Technologies?

Umberto Fugiglando, Massachusetts Institute of Technology – Boston (MIT)

La transition numérique nécessite, plus que jamais, un pouvoir public démocratique et fort

Jean Haëntjens, Urbatopie

Les interactions humaines au cœur de tout système de mobilité – le cas néerlandais

Stephanie Akkour Hughes, Akko Architects

Mobilité de demain, à quoi s'attendre au-delà de la technologie?

Sara El Kabiri, Direction générale de la mobilité et des routes de l'Etat de Vaud

Tables rondes

Table ronde 1: Quelles infrastructures demain pour la mobilité numérique?

Jürg Rötthlisberger (OFROU); Pierre-André Meyrat (OFT); Bernhard Rytz (Smartrail 4.0); Raphaël Gindrat (Bestmile); Laetitia Dablanc (Ifstar)

Table ronde 2: Une transition sociale et comportementale reste indispensable pour une mobilité numérique durable

Matthias Finger (EPFL); Patrick Rézat (UNIL); Claudia Binder (EPFL); Sara El Kabiri (DGMR)

Table ronde 3: «Mobility as a service» – Quel(s) modèle(s) pour les services de mobilité de demain?

Christophe Jemelín (TL); Fabian Wengeler (CFF); Grégoire Bonnat (Padam); Pierre-Yves Guaz (DGMR)

Partenaire média



LE TEMPS