

# Comment transporter les personnes de A à B le plus efficacement possible?

L'intermodalité n'est actuellement qu'un rêve. Elle permettrait à un utilisateur de combiner différents modes de transport pour se rendre d'un point A à un point B sans perdre de temps, grâce à un horaire harmonisé et à un billet intégré. Ce concept est très éloigné de la réalité quotidienne, dans laquelle les propriétaires des différents modes de transport poursuivent des stratégies parfois incompatibles. Est-il réalisable?



Dans les villes suisses, la situation actuelle du trafic évoque plus la coexistence de différents modes de transport qu'un système intermodal intégré. Photo: Keystone

L'intermodalité – on parle aussi de multi-modalité – est une notion empruntée au transport des marchandises et signifie qu'une cargaison est convoyée par plusieurs modes de transport. Elle est née dans les années soixante avec l'arrivée des conteneurs standardisés, qui étaient transbordés du bateau sur le train, avant d'être finalement livrés par camion.

Les voyageurs ne sont évidemment pas des conteneurs standardisés, mais ils recourent quand même de plus en plus à l'intermodalité pour se déplacer, surtout en ville. Comme les conteneurs, les citoyens veulent eux aussi parvenir sans heurts de A à B en empruntant plusieurs modes de transport. Ils peuvent par exemple se rendre en voiture jusqu'à l'arrêt du bus le plus proche, aller à la gare en bus, prendre le train, puis utiliser le tram, un vélo de location ou un taxi pour arriver à leur destination finale. Tout cela de façon aussi efficace, coordonnée (horaires) et intégrée (billets) que possible.

## Importance croissante de la mobilité

Le transport intermodal des personnes ne fait que refléter la demande croissante de

mobilité. Celle-ci résulte de l'expansion des agglomérations et de la distance grandissante qui sépare le domicile du lieu de travail. Ce dernier point provient, à son tour, de l'augmentation de la mobilité professionnelle et de la diminution de la sécurité de l'emploi. Il n'est donc pas étonnant qu'en Suisse, la mobilité par la route et le rail croisse deux fois plus vite que le produit national brut ou la démographie. Cela signifie également que les gens passent de plus en plus de temps dans les déplacements et que leurs frais de transport sont aussi disproportionnés<sup>1</sup>. Enfin, les villes et les agglomérations deviennent toujours plus grandes et tendent à fusionner. Bien que la notion d'intermodalité soit neutre par rapport aux modes de transport, elle a tout de même quelque chose à voir – du moins indirectement – avec ce qu'on appelle le transfert modal. Si l'on pouvait en effet se rendre sans difficulté en voiture de chez soi au bureau et vice versa, et trouver encore une place de parc (à un prix abordable), on n'aurait pas besoin de transport intermodal.

Le transport intermodal est conçu, non pas par la politique ou les entreprises de



**Pr Matthias Finger**  
Titulaire de la chaire La Poste en management des industries de réseau, directeur de l'Institut de technologie et politiques publiques, École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL)

transport, mais dans l'optique de l'utilisateur ou du client: comment me rendre de A à B le plus rapidement, le plus simplement et le plus efficacement possible? À première vue, l'intermodalité n'a donc rien à voir avec la tarification de la mobilité, le pilotage des flux ou un transfert modal volontariste. Le terme est purement descriptif, et non normatif. Les grandes différences que l'on observe empiriquement remontent néanmoins, en dernière analyse, à des décisions politiques. Ainsi, 58% des déplacements effectués dans l'agglomération d'Amsterdam sont le fait de la mobilité dite douce (piétons, cyclistes), alors que la part des transports publics n'y est que de 8%, le reste allant au trafic motorisé. À Bruxelles, en revanche, la mobilité douce ne couvre que 13,6% des déplacements, contre 26,5% pour les transports publics<sup>2</sup>.

### D'abord planifier, puis mettre en œuvre

En d'autres termes, pour que la demande en mobilité intermodale puisse être satisfaite, il faut commencer par prendre des décisions (politiques). Où construire des routes, des métros, des parkings? Une partie de la route sera-t-elle réservée aux bus? Le couloir des bus sera-t-il séparé physiquement ou seulement signalé? Y aura-t-il une piste cyclable? Si oui, sera-t-elle continue ou les cyclistes devront-ils traverser la route à leurs risques et périls? Comment faciliter le passage du bus au rail? Comme dans tout réseau, les nœuds – donc les gares ou les parcs-relais (P+R) – importent plus que les lignes. Ils doivent, évidemment, tous être construits au «bon» endroit et être conçus de façon à ce que les transbordements soient optimaux. Il faut en particulier prévoir de la place pour parquer les voitures, sans quoi les gens n'utiliseront pas les transports publics. Une fois réalisées, ces infrastructures ne sont guère réversibles (effet dit de verrouillage), même s'il est naturellement toujours possible d'y apporter des améliorations.

Ces infrastructures devront, ensuite, être exploitées au mieux, dans un esprit d'intermodalité conviviale. Celle-ci a deux facettes: l'offre intégrée (généralement un *horaire intégré*) et la billetterie intégrée. L'horaire intégré signifie que l'utilisateur reçoit d'une seule source (site Internet, application pour téléphones portables, etc.) toutes les informations sur la manière de se rendre de A à B en combinant au mieux les divers modes de transport. Il se voit peut-être même proposer différentes solutions. Cela ne signifie pas que tous les modes de transport doivent être gérés par un unique prestataire, mais seulement que l'offre est coordonnée de façon optimale entre eux.

La *billetterie intégrée* est l'autre face de l'intermodalité moderne: dans l'idéal, un seul billet couvre tous les modes de transport, donc également la location d'une bicyclette ou la place de parc. Le mieux serait que l'utilisateur puisse effectuer toutes ces opérations avec une seule carte à puce permettant aussi les encaissements. Sur le plan opérationnel, billetterie, horaire et exploitation des différents modes de transport peuvent être gérés séparément sans difficulté; la seule chose qui importe pour la clientèle est que tout soit disponible à une seule source.

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) jouent un rôle absolument crucial non seulement pour la billetterie, mais aussi pour l'horaire. Elles ouvrent en outre plusieurs possibilités de piloter la mobilité, qui vont bien au-delà de la satisfaction des besoins: ainsi, des informations non seulement sur l'horaire, mais encore sur les goulots d'étranglement, permettent de canaliser le trafic. Le pilotage peut aussi passer par le système des prix, par exemple si ces derniers sont variables et s'adaptent aux goulots d'étranglement et aux modes de transport. Bien que l'intermodalité n'ait pas eu comme objectif initial de piloter, mais de répondre simplement à la demande croissante en mobilité, les TIC augmentent évidemment la tentation du pilotage, dans une perspective non seulement politique, mais aussi entrepreneuriale. Avant que cela ne devienne régulièrement le cas, je suis d'avis de tester d'abord ces mécanismes de pilotage et d'en faire systématiquement l'évaluation.

### Les chances de l'intermodalité en Suisse

La Suisse est le pays de la mobilité par excellence; il n'y en a guère d'autres où l'on fait autant la navette, et la tendance croît. Inversement, la plupart des modes de transport y sont organisés à très petite échelle: cantonale certes, mais surtout locale. La demande de la population en mobilité se trouve donc en contradiction croissante avec la conception organisationnelle et institutionnelle des transports. La Suisse devrait en fait être conçue comme un système unique de transport intermodal (train, bus, voiture, tram, taxi, bicyclette), donc comme une seule grande agglomération. Bien entendu, la planification et l'exploitation intégrées d'un tel système de transport ne sont pas réalistes, politiquement parlant. Il devrait toutefois être possible de les imaginer, du moins virtuellement<sup>3</sup>. Il faudrait d'abord les tester dans un cadre expérimental restreint. Pourquoi pas dans un canton relativement fermé, comme le Valais?

1 Avenir Suisse, *Mobility Pricing: la vérité des coûts dans les transports*, note de discussion, Zurich, 2013, p.7.

2 Baromètre de l'Emta 2009, p. 9 ([www.emta.com](http://www.emta.com)).

3 Ce qui entraînerait à son tour la tentation de piloter politiquement la mobilité en Suisse (par le biais d'interdictions, d'incitations financières, etc.).