

Livre blanc

**Transition de la mobilité:
mise en réseau aussi pour son financement**

Transition de la mobilité: mise en réseau aussi pour son financement

Les mots-clés *développement durable*, *objectif de zéro net*, *transition des transports* et *de la mobilité* sont sur toutes les bouches. La politique et la société se sont donné pour objectif de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre et les autres atteintes causées par les transports (notamment les poussières fines, le bruit, l'imperméabilisation des sols). En même temps, notre besoin de mobilité illimitée est intact: jusqu'à présent, le besoin croissant de mobilité annule les bénéfices réalisés par l'amélioration constante de l'efficacité énergétique. Il en résulte que le besoin en ressources du secteur des transports reste élevé et que l'imperméabilisation des sols continue même sa progression. En comparaison, d'autres secteurs sont parvenus à des réductions significatives des émissions au cours des dernières années. Environ un tiers de l'ensemble des besoins énergétiques et presque 40% des émissions de CO₂ de la Suisse proviennent des transports – un revirement n'est d'ailleurs pas en vue, mettant ainsi en danger l'atteinte de l'objectif de zéro net.

Comment cette tendance est-elle possible bien que nos possibilités inhérentes à la mobilité interconnectée ou *intelligente* se soient multipliées ces dernières années? Il y a eu pléthore d'incitations à réfléchir, d'idées, de concepts et de solutions: de la planification routière intelligente et collective aux jeux les plus divers de la (micro)mobilité partagée et aux solutions de transport en fonction des besoins, en passant par des programmes de régulation des pics et des systèmes d'optimisation automatisée du flux de trafic. La *mobilité intelligente* est censée créer un système de transport nettement plus efficace grâce à la mise en réseau intégrale des offres de transport classiques (transports publics et trafic individuel) et des offres de mobilité complémentaires dans les domaines de la *mobilité partagée* et *sur demande*, le tout grâce à une infrastructure numérique ingénieuse. Pourquoi alors, en Suisse, n'observe-t-on à chaque fois qu'une exploitation limitée dans le temps et dans l'espace des offres de mobilité intelligente? Pourquoi discute-t-on surtout d'une *infrastructure numérique* permettant une gestion intelligente du trafic, sans qu'elle soit déjà mise en œuvre avec ambition aujourd'hui?

Les modèles de financement classiques se concentrent sur l'infrastructure des routes et des transports publics «en silo»

Nos modèles de financement classiques font une claire distinction entre le domaine du transport individuel et celui des

transports publics, contribuant à créer des «silos»¹. Nous ne concevons pas la mobilité comme un système global interconnecté, mais voyons le transport individuel motorisé et les transports publics comme deux systèmes distincts qui, dans une large mesure, doivent être considérés et optimisés indépendamment l'un de l'autre. Le modèle de financement actuel incite peu à utiliser les infrastructures physiques existantes de manière efficace, mais favorise leur extension excessive.

Dans le cadre actuel, il n'est pas possible de financer les solutions de mobilité intelligente interconnectée, ou alors, uniquement à des conditions très spécifiques. Bien que les modèles de financement initial permettent une exploitation à l'essai temporaire et dans un espace restreint, il n'est souvent pas possible de financer des solutions de mobilité intelligente durablement et à grande échelle. Les opportunités qui naissent avec la numérisation (notamment des infrastructures de données numériques, de nouvelles offres de mobilité) ne sont, le cas échéant, que ponctuellement prises en considération, comparé aux instruments établis de développement des infrastructures et des offres. Dans ce contexte, il n'est donc pas étonnant que, par exemple, la construction de routes de contournement soit planifiée de manière intensive et qu'elle fasse souvent l'objet d'une large approbation, alors qu'une offre de mobilité alternative qui rendrait l'infrastructure supplémentaire obsolète n'est pas du tout envisagée. Et ce, bien que le prix de cette offre ne représente qu'une infime partie des coûts d'une telle infrastructure².

Un financement séparé des offres de mobilité intelligente n'est pas une solution viable

Une approche concevable mais pas forcément viable serait la création d'un quatrième «silo» pour le financement de la mobilité intelligente. Il ne fait aucun doute qu'une telle opportunité de financement permettrait de créer de nombreuses offres de mobilité intelligente. Dans le cas d'un financement séparé, on peut toutefois s'attendre à ce que la mobilité ne soit toujours pas traitée comme un système glo-

¹ Financement des routes: le FORTA et le FSCR financent les routes nationales. Les routes cantonales et communales viennent s'y ajouter. Le rail et les offres de transports publics sont financés par le FIF, le TRV et les transports locaux.

² Un exemple concret: la route de contournement d'Aarwangen de 3,6 km coûtera plus de 150 millions de francs suisses. Or, ce montant permettrait de financer pleinement une offre de navettes sur demande comprenant 20 minibus pour une région avec une population d'environ 100'000 personnes pendant une vingtaine d'années.

bal et que les possibilités existantes ne soient pas exploitées de manière optimale – tant du côté des offres que des infrastructures. Les solutions provenant des différentes sources de financement seraient probablement encore et toujours des offres séparées et isolées sans interconnexion intégrale. Pire encore: on risquerait de créer une offre surabondante qui engendrerait à son tour un taux d'utilisation inefficace des différents moyens de transport et une surcharge des infrastructures. Le problème ne réside donc pas dans un manque de financement, mais dans le manque d'interconnexion de l'ensemble du système, donnant lieu à une occupation contreproductive tant des véhicules que de la surface de circulation disponible et rendant l'ensemble du système nettement moins efficace que ce qui pourrait être le cas sur la base de la situation initiale en Suisse.

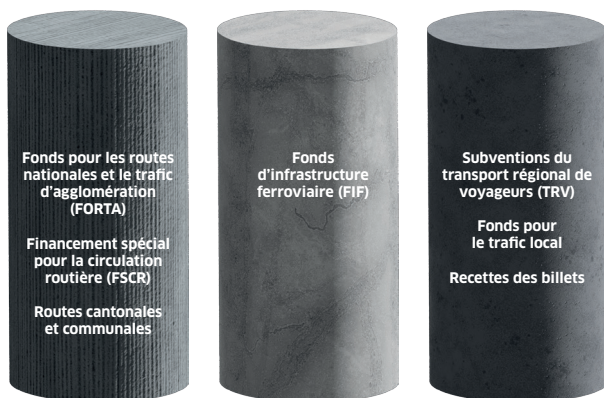


Illustration 1: modèles de financement favorisant la pensée «en silo» dans la réalisation de futurs systèmes de mobilité

La mobilité intelligente doit être pensée dans le contexte des offres et des infrastructures déjà existantes

C'est par là que nous devrions commencer: les véritables solutions de mobilité intelligente montrent justement leurs atouts dans le fait de compléter le système de transport existant par des mesures, ciblées et adaptées, d'offres de transport alternatives, de mettre en réseau les offres existantes et nouvelles et de rendre l'offre globale aisément accessible. Les approches permettant de faciliter, pour le plus grand nombre, la transition des moyens de transport énergivores classiques – en particulier le véhicule privé, souvent utilisé par une seule personne – vers des solutions modernes ménageant les ressources ont l'effet le plus important. Bien souvent, il ne faut pas grand-chose pour permettre la transition: par exemple, une connexion améliorée entre régions situées à l'écart des grands axes de circulation, une gestion de la mobilité au sein des entreprises ou une possibilité de transport facile à utiliser pour les courses de la semaine. En outre, les solutions de mobilité intelligente ont le potentiel d'influer sur les flux de trafic et de passagers habituels en brisant les pics et en améliorant le taux d'occupation moyen des transports publics.

Globalement, la mobilité intelligente a le potentiel, par une considération globale des différents modes de transport et l'utilisation d'outils numériques, de mettre à disposition, de manière plus efficace, une meilleure offre de mobilité, davantage orientée vers la clientèle, dans l'infrastructure de transport existante – tant du point de vue monétaire que des coûts externes et du besoin de surfaces.

Un financement global favorise une considération de l'ensemble des thèmes de la mobilité

La mise à disposition de fonds de financement dédiés pour les routes nationales et les lignes ferroviaires permettra d'obtenir à son tour le financement des autoroutes et du rail. Les investissements dans le maintien et l'extension de l'infrastructure de transport sont sans aucun doute nécessaires, toutefois, les dernières décennies ont prouvé que cette stratégie et la structure de financement fragmentée mise en œuvre ne nous permettront pas d'atteindre les objectifs climatiques et d'efficacité énergétique dans le secteur des transports, compte tenu du renforcement de la situation actuelle, de l'empêchement de la considération globale du système et de l'entrave à la mise en œuvre d'approches innovantes.

Comment pouvons-nous à présent parvenir à un écosystème de mobilité intelligente et interconnectée avec les avantages précédemment mentionnés? En faisant en sorte que la pensée en réseau commence déjà lors du financement des offres et infrastructures.

Conclusion:

- Une **redistribution**, du moins partielle, **des investissements énormes dans l'infrastructure vers le développement de solutions de transport intelligentes et interconnectées** constitue une étape importante qui aiderait, d'une part, à atteindre les objectifs de réduction des émissions dans le secteur des transports et, d'autre part, à utiliser l'infrastructure existante de manière plus efficace.
- Dans ce but, nous devons donner aux décideurs, tant au niveau national, cantonal que communal, davantage d'opportunités **d'employer les fonds disponibles de manière flexible et en fonction des besoins**, au lieu de les laisser simplement choisir entre l'extension des routes, des lignes de bus et des lignes ferroviaires.
- Cependant, l'affectation des possibilités de financement existantes empêche une utilisation optimale des fonds publics. La **renonciation aux sources de financement distinctes existantes en faveur d'un fonds national pour la mobilité** qui fournissent les ressources nécessaires à un écosystème de mobilité hautement efficace, résilient, intelligent et interconnecté, sans faire de distinction

entre les moyens de transport, permettrait d'y remédier – d'une part, pour encourager les offres de mobilité tant éprouvées qu'innovantes, provenant du secteur public ou privé et, d'autre part, pour développer et exploiter de la même manière une infrastructure physique et numérique – en utilisant les fonds publics de manière optimale.

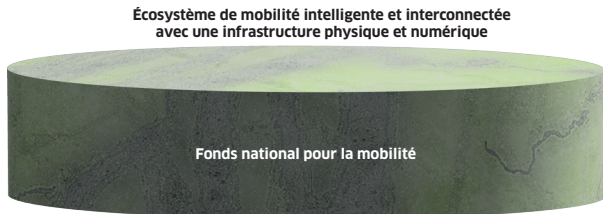


Illustration 2: vision d'avenir du financement d'un écosystème de mobilité intelligente et interconnectée avec une infrastructure physique et numérique.

Cette orientation est en accord avec la partie Programme du Plan sectoriel des transports «Mobilité et territoire 2050» et ajoute les éléments manquants inhérents au financement à cet instrument de coordination stratégique de la Confédération, en vue du développement harmonisé d'un système global de transport en Suisse (routes nationales, rail, aéronautique et voies navigables).

Une réduction durable des nombreuses nuisances causées par le secteur des transports exige des changements structurels fondamentaux des mécanismes de financement: c'est seulement ainsi qu'une planification globale et une gestion efficiente de l'ensemble du système de mobilité seront possibles.

Saint-Gall et Zurich, août 2023

Schweizerische Südostbahn AG

La Schweizerische Südostbahn AG (SOB) est une entreprise ferroviaire autonome, gérée selon des critères d'économie privée, comptant plus de 850 collaboratrices et collaborateurs. La SOB exerce ses activités dans le secteur du transport de personnes et des grandes lignes en Suisse alémanique et méridionale, et exploite sa propre infrastructure ferroviaire en Suisse orientale et centrale. La SOB crée les conditions permettant d'associer les offres de différents prestataires de services à des solutions de mobilité viables. En tant que partenaire d'innovation pour l'industrie et le secteur, elle assume un rôle important dans le développement du paysage de la mobilité en Suisse.

Q_PERIOR AG

Q_PERIOR est un cabinet de conseil international spécialisé dans le conseil en gestion et en informatique employant plus de 1'750 collaboratrices et collaborateurs. Dans l'espace DACH, Q_PERIOR prodigue ses conseils en matière de numérisation, d'introduction de nouvelles technologies et de développement de nouveaux modèles d'affaires aux prestataires de mobilité, aux exploitants d'infrastructures de transport, aux villes et aux communes, aux fournisseurs d'énergie et à d'autres entreprises actives dans le domaine de la mobilité. En tant que conseiller de confiance, Q_PERIOR apporte son aide grâce à son savoir-faire issu des secteurs classiques ainsi qu'à ses connaissances et à son expérience dans le domaine de la mobilité interconnectée, créant ainsi les meilleures conditions pour une transition de la mobilité réussie.