



1^{ère} rencontre ARE du réseau «Mobilité et territoire CH», 16 novembre 2018, Berne

Synthèse des quatre ateliers thématiques

- 1. Planifier le territoire avant les transports!**
- 2. Penser le système des transports de manière globale: une évidence !**
- 3. Pas de solution toute faite en cas d'objectifs contradictoires mais des processus de soutien!**
- 4. L'avenir est collectif!**

Les notes suivantes rendent compte des discussions menées dans les différents groupes. Toutefois, les éléments qu'elles mentionnent ne constituent pas nécessairement (sauf avis contraire) l'avis partagé par tous ou l'avis de l'ARE.

1. «Planifier le territoire avant les transports!»

Les discussions ont consisté à savoir si ce principe était le bon ou s'il ne serait pas plus efficace, s'agissant du développement d'infrastructures, d'entreprendre la planification du territoire en même temps, voire d'y procéder en aval des dites infrastructures.

Les avis sont partagés sur la question. Certains estiment que c'est la planification du territoire qui doit indiquer où et quelles zones doivent être aménagées et selon quelle mesure. Si le développement territorial demeure diffus, il va être difficile d'évaluer les flux de transports à venir. Selon eux, le développement territorial doit donc constituer une base permettant une exploitation efficace des infrastructures de transport.

D'autres pensent a contrario qu'aucun territoire ne doit être développé indépendamment des possibilités de transport permettant de le desservir. Pour eux, le développement territorial doit également être pensé à l'aune des capacités encore existantes.

Les participants à la discussion se sont dit qu'il en soit accordé à dire que, pour être cohérente, la planification du territoire et des transports doit se faire selon des variantes. Ce n'est que par ce biais qu'il est possible de comparer et d'évaluer les différents aspects territoriaux des infrastructures de transport (et inversement).

Tous ont également estimé qu'il était crucial de prendre en compte les conflits d'intérêts, que ce soit entre les différents niveaux de l'Etat ou respectivement entre les différents acteurs impliqués. Il convient donc d'aborder le plus en amont possible ces conflits d'intérêts et d'en tenir compte dans les travaux ultérieurs.

2. «Penser le système des transports de manière globale : une évidence !»

La discussion a tout d'abord porté sur les **obstacles** rendant plus compliquée l'appréhension du système de transport sous un angle global. Ont ainsi été mentionnés:

- De manière générale:
 - Le manque de clarté des positions ou ambitions sociétales/politiques (extensions des réseaux plutôt que focalisation/concentration/augmentation de l'efficacité)
 - Les conflits d'intérêts et la dépendance à des décisions politiques
- Pour ce qui est de l'organisation horizontale:
 - La séparation organisationnelle entre le développement du territoire et les transports, ainsi que la séparation entre le TIM, les TP et la MD (parfois même dans les différents départements).
 - La multiplicité des porteurs de projets en matière d'infrastructures de transport
 - Y compris dans les cantons disposant d'échelons rassemblés: l'apparition de nouvelles interfaces (de phase) du fait de la séparation entre stratégie et construction/exploitation
- Pour ce qui est de l'organisation verticale:
 - Le fait que les différents échelons de l'Etat rendent difficile l'adoption d'une vue d'ensemble
 - L'acuité des conflits villes/campagne en matière de transports
- Pour ce qui est des finances / de la politique:
 - Le fait que les responsables politiques n'appréhendent que rarement les transports de manière globale et qu'ils évitent les décisions difficiles ou sensibles
 - L'organisation du financement de manière sectorielle et le blocage de toute planification transversale par l'existence «fonds» spécifiques (par exemple FORTA, FIF)
 - Le fait que les places de parc constituent un «chiffon rouge»
 - Le fait que le TIM, les TP, le vélo et la marche à pied aient leurs propres lobbys mais qu'il n'existe pas de lobby d'ordre supérieur
- Personnes:
 - Le fait que les personnes présentes dans l'administration n'aient souvent qu'une expérience réduite à un seul secteur
 - Les conflits existant entre intérêts publics et privés
 - La dichotomie entre constructeurs locaux et communes
 - Projet unique <-> Processus uniques

Dans un deuxième temps, des **solutions** ont été recherchées afin de surmonter ces obstacles:

- D'une manière générale:
 - Développer l'écoute et la compréhension, comprendre les interactions
 - Collaborer le plus souvent et le plus en amont possible
 - Système global de transport: adapter le split modal de pair avec la densité urbaine
- Organisation horizontale:
 - Coordonner la planification des transports et des territoires dès le début
 - Mettre en place avec les autres offices un «jour fixe» portant sur la mobilité
 - Rassembler la planification stratégique et la séparer sectoriellement de la construction et de l'exploitation
- Pour ce qui est de l'organisation verticale:
 - Institutionnaliser la collaboration (celle-ci est forcée dans le cadre des projets d'agglomération)
- En matière de finances/politique:
 - Rassembler les thèmes liés à la mobilité au sein d'une véritable «loi sur les transports»
 - Mieux coordonner les financements entre eux (mettre sur pied des objectifs communs)
- S'agissant de la promotion de l'innovation:
 - Etre prêt à accueillir de nouveaux acteurs dans le secteur de la mobilité
 - Définir des responsabilités claires pour simplifier le déroulement (interlocuteurs, processus, promotion)
 - Analyser les lois (notamment nouvelles) sous l'angle des éventuels obstacles à l'innovation qu'elles peuvent constituer
 - Introduire de la flexibilité (processus, bases légales)

3. «Pas de solution toute faite en cas d'objectifs contradictoires mais des processus de soutien!»

Les discussions et les analyses ont porté sur les enseignements positifs et négatifs tirés des conflits d'intérêts entre la planification du territoire (PT) et la planification des transports (PTr) sur et entre les trois niveaux politiques de l'Etat. Pour résumer, les éléments suivants en sont ressortis:

Enseignements importants

- La thèse de l'atelier a été approuvée par tous les participants.
- Il est crucial d'avoir une vue d'ensemble permettant de donner un cap aux activités.
- Il convient d'aborder les interfaces de manière générale et dans le cadre de processus informels puis de les fixer dans des processus formels contraignants.
- Il importe d'impliquer tous les échelons concernés.

Autres aspects, expériences et remarques d'importance

- Les cantons souhaitent des prescriptions affinées (vue d'ensemble de la PTr et de la PT pour l'ensemble de la Suisse, donc sous l'angle de la Confédération) et donnant la direction et les objectifs pour tous les autres échelons.
- Dans le cas du PRODES Route et Rail, il manque, pour certains représentants des cantons, une coordination étroite avec le développement territorial.
- Modèle possible: s'agissant de la planification agricole, la collaboration se déroule bien entre les trois niveaux de l'Etat (Confédération/cantons/communes).
- Souvent, les processus «bottom up» fonctionnent bien, comme dans le cas du Masterplan de la ville de Saint-Gall, qui a désormais valeur d'exemple pour l'ensemble du canton.
- Afin de formuler des souhaits à l'égard des offices fédéraux, des processus informels aident bien, mais les résultats doivent alors être retranscrits dans des instruments formels.
- Nouveautés sur la question Confédération-communes: la Confédération s'intéresse de plus en plus aux objectifs locaux de la politique des transports dans la mesure où toujours davantage de conflits d'intérêts se font jour à ce niveau. Les villes veulent toujours moins de TIM sur leur territoire, ce qui le reporte sur le réseau routier d'ordre supérieur, c'est-à-dire les autoroutes et semi-autoroutes, domaine dont la Confédération a la charge. La suppression des goulets d'étranglement n'a rapidement plus d'effet.
- Existence de différents systèmes d'évaluation utilisés par la Confédération (PRODES, PA, NISTRA etc.) ne se correspondant pas. Utilisation délicate pour les cantons et les communes.
- D'une manière générale, la planification des transports est faite par les commanditaires et la planification du territoire par les communes et les cantons.
- Les cantons assument des tâches toujours plus importantes et variées en tant que commanditaires, planificateurs et réalisateurs et pourraient, grâce à une «planification des territoires» informelle, mieux collaborer avec la Confédération, comme l'exemple de Glatttal le montre (travail de bas en haut via la mise en place d'un objectif).
- Les planifications régionales se multiplient, mais sont dévoreuses de temps et de ressources.
- Navigation aérienne, aéroports: coordination difficile.
- Projets d'agglomération Urbanisation et Transports : détection d'une nécessité de collaboration entre la PT et la PTr lors des trois premières générations. Instrument jusqu'ici très efficace pour les communes, mais de nouveaux cantons ne cessent de se rajouter, ce qui complique le processus de coordination entre la PT et la PTr.
- La prise en compte des risques fonctionne bien à tous les niveaux politiques de l'Etat (bons exemples: cantons de BE, SG, ZH).
- Questions de fond: sommes-nous, sur le plan organisationnel, bien positionnés à tous les échelons pour pouvoir à l'avenir traiter comme il se doit les interfaces qui sont susceptibles d'apparaître? Question restée sans réponse.

4. «Le futur est collectif! »

Les discussions ont porté sur le fait de savoir si les évolutions prévisibles à l'horizon 2025 parlent en faveur ou en défaveur d'une augmentation des formes de mobilité partagée (TP, Car, Bike, et Ride-Sharing) dans le but d'identifier les facteurs ou conditions cadre rendant attractive la chaîne des transports collectifs.

La discussion a pris la forme d'un jeu de rôles sous l'angle de vue de différents acteurs présents sur le marché de la mobilité du futur (consommateurs privés, prestataires privés de services de mobilité, pouvoirs publics).

L'avis des consommateurs

Les deux profils suivants ont été considérés :

- un pendulaire à faible revenu en provenance d'une commune rurale et travaillant dans le centre d'une grande agglomération voisine;
- une riche famille en provenance d'un centre urbain et se rendant dans une commune rurale pour les vacances.

Enseignements tirés de la discussion

Pour le pendulaire, le facteur décisif est avant tout l'existence ou non de places de parc sur son lieu de travail ou sur un Park and Ride. A l'avenir, l'employeur pourrait endosser un rôle plus actif et donner des incitations permettant de rendre la mobilité collective plus attractive. Aucun changement fondamental du comportement de mobilité n'est attendu d'ici 2025 en matière de mobilité partagée, mais il est possible que les choses évoluent ensuite (travail de moins en moins dépendant du lieu etc.).

Pour ce qui est des voyages en famille, la solution des transports collectifs ne peut être attractive que si elle est individualisée, exclusive et confortable. Proposer des offres de transports collectifs mais individualisables va donc être une des tâches que les prestataires vont devoir relever à l'avenir.

Prestataires privés de services de mobilité

Les deux profils suivants ont été considérés :

- une entreprise traditionnelle de transports;
- un nouvel intervenant dans le domaine de la mobilité.

Enseignements tirés de la discussion

Pour le nouvel intervenant, les mots clés sont «garantie du meilleur prix», «universalité» et «simplicité», ce qui ne l'empêche pas de s'orienter en fonction des offres et préférences actuelles. Ce modèle d'activité présuppose une disponibilité gratuite et exhaustive des données de circulation en temps réel.

L'entreprise traditionnelle de transports se focalise sur les liaisons porteuses d'une forte demande. Mais, là également, la flexibilité des offres sera un élément central. Les liaisons sur lesquelles la demande n'est plus suffisante seront laissées au transport individuel. Par conséquent, les points d'échange jouent un rôle crucial, tant en zone périurbaine que dans les territoires ruraux.

En l'absence d'adaptation de réglementation, cela se traduit par:

- une forte concurrence entre les prestataires nouveaux et existants dans les villes;
- un retrait des formes de transports collectifs des zones rurales.

Pouvoirs publics

Les deux profils suivants ont été considérés :

- commune touristique située dans les montagnes;
- cheffe du DETEC.

Enseignements tirés de la discussion

La commune touristique va à l'avenir acquérir des paquets de services de mobilité auprès des prestataires en la matière ou, en coopération avec ceux-ci, proposer des paquets de prestations touristiques et de transport.

Du point de vue de la Confédération, il convient en premier lieu que dans ces villes et agglomérations ce soient les TP classiques ainsi que les transports à pied et à vélo qui assurent la mobilité. Dans les autres territoires, les hubs implantés dans les centres régionaux vont encore gagner en importance en tant que point de transbordement entre les formes d'offres flexibles et conformes aux besoins et les axes principaux de TP. De nouvelles formes intermédiaires situées entre le TIM et les TP sont développées dans les territoires ruraux afin de couvrir la demande de manière plus efficace. Points cruciaux : acceptation (ou pas) des effets négatifs des transports et du Mobility Pricing et contradiction entre, d'une part, l'individualisation et un pouvoir d'achat élevé, et, d'autre part, la tendance au partage et ses avantages.