



Augmenter l'attractivité des transports en commun passe par des mesures touchant notamment la flexibilisation des horaires, l'aménagement du territoire et le développement de l'offre © Kajetan Sumila via Unsplash

Le lobby des transports publics veut accroître sa part modale à 40%

En Suisse, la part modale des transports publics sur l'ensemble du trafic s'élève à 28% des distances parcourues. Une étude du bureau d'ingénieur·e·s genevois Citec, mandatée par l'Union des Transports Publics (UTP), propose 38 mesures pour augmenter ce chiffre de 12%.

MOBILITÉ

01-11-2021 Date de publication

Julia Jeanloz
Rédactrice rubrique Profession de la revue Tracés

À l'occasion d'un colloque organisé par l'Union des Transports Publics (UTP) ce lundi, les résultats d'une *étude* permettant d'améliorer et de développer la part modale des transports publics ont été dévoilés. L'étude de *Citec* relève que la part d'émissions de CO₂ des transports publics se rapporte à 32,4% en Suisse – sans tenir compte du secteur de l'aviation. Ainsi, si l'on souhaite tenir les engagements pris lors de l'Accord de Paris, il s'agit de diminuer ce taux de manière drastique. Malgré les investissements réalisés ces dernières années dans le renouvellement des offres et l'infrastructure, la part modale des transports publics stagne à 13% (nombre de trajets parcourus) et à 28% (distances effectuées), les transports individuels motorisés totalisant près de 50% des déplacements et 65% des distances en 2015.

Désaturer les TP aux heures de pointe

Dans des territoires urbanisés et aussi dynamiques économiquement parlant que la Suisse, la capacité des transports publics atteint sa limite aux heures de pointe en semaine. Désengorger les transports publics aux heures de forte fréquentation permettrait d'accroître leur attractivité. Et Citec de rappeler les résultats d'une analyse (2016) de la Conférence métropolitaine de Zurich, qui estimait à 20% le potentiel de désaturation des transports publics et individuels motorisés aux heures de pointe moyennant localisation adaptée des entreprises et des écoles, modèles d'horaires de travail flexibles et politique tarifaire différenciée selon les heures de la journée. Une mesure que Vincent Ducrot, président-directeur général des CFF, soutient: «Nous voulons flexibiliser la conception de l'horaire. Une combinaison de mesures est également nécessaire à travers les modes de transport, l'aménagement du territoire et les offres». À titre d'exemple, les horaires de la Haute école spécialisée de la Suisse italienne (SUPSI) sont accordés depuis septembre à ceux des trains régionaux, ce qui permet une meilleure répartition de la fréquentation et a des effets positifs sur la part modale.

Aménagement du territoire et développement de l'offre comme leviers d'action

Dans leur conclusion, les auteurs de l'étude relèvent: «Les actions à prendre s'inscrivent dans des stratégies d'aménagement du territoire, d'élaboration de produits de transports adaptés à une demande en évolution, d'universalité des services de mobilité et de prise de conscience des enjeux climatiques à toutes les échelles». À noter qu'il est attendu que certaines de ces actions délivrent des effets immédiats, tandis que d'autres à plus moyen ou long terme seulement.