

Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2018)

Heft: 2189

Artikel: L'abonnement de transport "tout-en-un" : de la communauté tarifaire à la mobilité comme service intégré

Autor: Rey, Michel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1023194>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

prometteuse et complexe vers

ce que le CEO Andreas Meyer appelle [«un avenir pas](#)

[seulement numérique](#)».

L'abonnement de transport «tout-en-un»

De la communauté tarifaire à la mobilité comme service intégré

Michel Rey - 20 décembre 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32549>

Un abonnement qui permet de profiter de tous les modes de déplacement, au-delà de la seule communauté de transports publics, est-ce la solution adéquate pour résoudre les problèmes de mobilité en ville? Des expériences pilotes dans des villes nordiques comme Göteborg en Suède et Oslo en Norvège devraient apporter des réponses.

L'objectif recherché est d'inciter des familles à laisser la voiture privée au garage et de la remplacer par des offres de transport – cartes, forfaits et applications diverses. En clair, la diversité des billets et titres de transport fait la place à un seul abonnement mensuel [«tout-en-un»](#). Pour environ 130 euros par mois, le titulaire de l'abonnement peut utiliser les vélos, le covoiturage, le bus, le tram, le taxi et même la location de voiture pour un week-end à la campagne par exemple.

Le «buffet à volonté» du transport

Les promoteurs de l'abonnement parlent d'une

sorte de «buffet à volonté» du transport. Ils cherchent à convertir les propriétaires de voiture en consommateurs de services. Une fois qu'ils ont acheté leur voiture, ils ont tendance à l'utiliser au maximum pour rentabiliser leur investissement. Il s'agit d'un grand défi: offrir aux utilisateurs une vie quotidienne aussi facile qu'avec une voiture privée. Et à un coût concurrentiel avec celui de cette voiture.

En 2013 et 2014 à Göteborg, 70 foyers ont participé à une première expérience six mois durant, en s'engageant à laisser leur voiture personnelle au garage. A l'issue de cet essai, 50% des usagers ont indiqué vouloir changer leur comportement. En 2018, l'expérience sera renouvelée à Göteborg et étendue à Stockholm.

Des actions similaires sont en cours à [Oslo](#) et à [Helsinki](#). Leurs promoteurs parlent de «la mobilité comme service». Un service qui devrait faciliter la mobilité dans la vie quotidienne, prendre en charge les problèmes logistiques au sein d'une certaine zone et

fournir toutes les informations pertinentes aux usagers. Un peu à l'image de la consommation d'électricité: on compte dessus sans y penser. On paie à la fin du mois et on fait confiance au système.

Une offre multimodale intégrée

Ce système ne manque pas d'attraits en proposant une offre multimodale intégrée, personnalisée et compétitive, de nature à répondre aux besoins de chacun en toutes circonstances. Mais les défis sont de taille. Il s'agit de proposer, via une plateforme unique, un service de mobilité complet d'un point A à un point B en combinant différents modes de transport, que l'on peut réserver et payer en une fois pour l'ensemble du trajet. Un peu à l'image des transports publics suisses qui permettent d'acheter un billet de transport valable sur le train, le bus et le bateau.

La plateforme doit fédérer des prestataires de services publics et privés qui s'adressent à des clientèles différentes, en appliquant des tarifs

spécifiques. Pratiquement, l'opérateur de mobilité à la carte propose des abonnements pour des combinaisons de modes de transport. Une fois l'abonnement choisi pour aller de A à B, différentes combinaisons des modes de transport public, privé ou partagé sont possibles, selon des critères choisis par le voyageur (plus rapide, moins cher, plus confortable). Le voyageur fait son choix, réserve, paie et se fait livrer un billet unique pour l'ensemble des trajets.

On imagine les difficultés liées

à l'intégration des différents services offerts sur la plateforme. Il s'agit de partager les données de chacun des transporteurs, d'unifier des tarifs, de trouver une clé de répartition des recettes. Les offres de transport doivent être financièrement attractives pour attirer une masse critique de voyageurs. Des expériences à suivre donc et qui pourraient résoudre en partie du moins le casse-tête de la mobilité urbaine.

On notera avec intérêt la décision récente du Conseil

fédéral concernant l'[ouverture](#) des systèmes de données et de distribution dans les transports.

Cette ouverture permettra l'accès aux informations utiles sur les réseaux ferroviaires et routiers, les arrêts et les stationnements, aux données d'exploitation (horaires, temps de parcours) et à celles concernant les prix (billet, stationnement, coût par trajet et par moyen de transport). Elle facilitera le développement de services de mobilité multimodale. Les propositions sont attendues pour fin 2018.

Franz Gertsch ou le renouveau de la gravure sur bois

«Franz Gertsch visages paysages», Vevey, Musée Jenisch, jusqu'au 4 février 2018

Pierre Jeanneret - 29 décembre 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32570>

Le Musée Jenisch présente [22 estampes](#) (souvent de très grand format) d'un créateur suisse d'envergure internationale. Né en 1930, le Bernois Franz Gertsch est l'inventeur d'une nouvelle technique qui a renouvelé la xylogravure.

Un court film permet de comprendre celle-ci, que nous allons sommairement décrire. Sur des planches rigoureusement assemblées et formant de grands panneaux, l'artiste projette une image photographique sous forme de diapositive. Il s'est exprimé à ce propos: «*La réalité ne peut plus être saisie qu'avec un*

appareil photographique, car l'homme s'est habitué à considérer la réalité photographique comme le rendu maximal du réel.» Puis il marque les contours et l'intérieur des formes projetées – par exemple des branches d'arbres – d'un nombre infini de petits trous obtenus avec une gouge – couteau à lame en biseau. L'œuvre, encrée au rouleau, est ensuite imprimée sur du papier japon, ou du papier obtenu à la main à l'aide de fibres de mûrier et de lin préparé... au Japon, dans l'atelier du maître Heizeburo Iwano.

Par cette technique très

originale – dont on peut cependant craindre qu'elle ne devienne un peu répétitive et ne finisse par se muer en procédé – l'artiste obtient des œuvres étranges, dans la mouvance à la fois du pointillisme et de la peinture photographique. Elles tiennent certes de l'hyperréalisme, mais ont en même temps une véritable charge poétique.

Que représente Gertsch sur ses estampes monochromes? Des paysages de sous-bois, des plantes et des feuilles, qui ne sont pas sans rappeler ici et là la peinture chinoise *hua-hui* (fleurs et oiseaux). Celle-ci, de manière métonymique, évoque