

6 Actualité

«On acceptera moins d'être serrés dans les transports»

MOBILITÉ Le directeur des Transports publics de la région lausannoise, Michel Joye, a quitté lundi l'entreprise qu'il a dirigée pendant plus de vingt ans. Il évoque la genèse du M2, «premier projet digital», et esquisse sa vision des transports du futur

PROPOS RECUEILLIS
PAR BERNARD WUTHRICH
@BdWuthrich

Après les avoir dirigés pendant vingt et un ans, Michel Joye a effectué lundi son dernier jour de travail à la tête des Transports publics de la région lausannoise (TL). Il part en préretraite. Ingénieur de formation, il a aussi présidé l'Union suisse des transports publics (UTP) de 2014 à 2017. Pour *Le Temps*, il revient sur les moments forts de sa carrière et sur les défis qui se posent à la branche.

Quel a été le changement le plus marquant de ces vingt dernières années? Lorsque j'ai commencé ma carrière dans les transports publics, on ne parlait que de rationalisation et de baisse des coûts. Puis le vent a tourné. Le programme Rail 2000 a dopé les transports publics. L'enjeu a été de s'adapter afin de pouvoir absorber toute une clientèle enthousiaste. Ce fut un renversement total. Cet engouement a ensuite été renforcé par la volonté d'apporter des réponses à la cause climatique. La pandémie a certes ralenti la cadence du développement de la fréquentation des transports publics, mais elle n'est que passagère. Nous sommes aujourd'hui, durant cette deuxième vague, à 55% de la demande par rapport à l'an dernier, mais elle va repartir à la hausse. Certes, le télétravail réduit le trafic des pendulaires, mais la moitié de la clientèle des transports publics est liée aux loisirs et aux achats.

La construction du M2 est-elle le point le plus marquant de votre carrière? Sans aucun doute. La mise en service a été un moment émotionnellement très fort, comme la grande première d'une immense production que les TL jouent maintenant 365 jours par an depuis douze ans. Nous avons été des pionniers. La technologie automatique et la haute fréquence du service ont rendu ce projet possible dans la plus petite agglomération du monde dotée d'un métro.

Mais la demande a été bien supérieure aux scénarios prudents de l'époque... Oui, la capacité du métro, telle qu'elle a été planifiée, a parfois été jugée insuffisante. Depuis sa mise en service en 2008, nous l'avons augmentée. Nous avons adapté la cadence à deux minutes au lieu de trois minutes quinze. Nous avons modifié les automatismes, acquis du matériel roulant supplémentaire. Avec le recul, on peut dire que l'argent public nécessaire a été investi au mieux, ni trop vite, ni trop tard. Le M2, c'était aussi le premier grand projet digital des TL. Les véhicules sont des objets interconnectés, qui interagissent entre eux et circulent sans conducteur. Nous nous trouvons face à plusieurs interrogations: les gens allaient-ils par exemple accepter l'absence de conducteur, se sentir en sécurité en toutes circonstances? Nous avons dû nous poser tout une série de questions. Cela a

finalément été un gros défi d'inventer un nouveau service, une nouvelle expérience client. Nous avons en partie pu nous inspirer de la première ligne du métro de Rennes, qui s'est à son tour inspiré du M2 pour sa deuxième ligne.

L'un de vos derniers dossiers aura été la préparation du métro M3. Dans quelle mesure ce projet comble-t-il les lacunes du M2? Le M3 est en fait une branche du M2. Il en augmentera les capacités, éliminera les goulets d'étranglement entre la gare et le Flon et desservira le nouveau quartier des Plaines-du-Loup. Sur le M2, la cadence passera de deux minutes à 90 secondes. Ce nouveau système M2/M3 permettra aussi de répondre à une nouvelle attente de la clientèle: on acceptera moins facilement à l'avenir d'être serrés dans les véhicules.

A propos d'innovation, les TL se sont dotés d'une unité qui s'appelle La Ruche. Quelle est sa mission? Pour donner envie à la clientèle d'emprunter les transports publics, il faut aussi la surprendre et lui offrir de nouveaux services. La transition numérique est un for-

midable levier pour cela. Nous avons entamé la transformation digitale de l'entreprise, à tous les niveaux. La création d'une plateforme d'innovation telle que La Ruche s'inscrit dans cette évolution. Le but n'est pas de faire du «push» technologique, mais plu-

«Entre l'abonnement général et le billet à l'unité, il y a un vaste monde à explorer. Il faudra utiliser tout le potentiel offert par les applications numériques»

tôt de permettre à toutes les unités des TL d'améliorer leurs services, de faire des essais. L'un des fruits de ces réflexions est le Flexibus, que nous avons testé pendant six semaines à Renens en collaboration avec la start-up Bestmile. Nous avons appris beaucoup de choses sans faire de grandes dépenses.

Quoi par exemple? L'expérience a plutôt bien fonctionné, mais il y a des ajustements à faire. Nous voulions savoir comment disposer des arrêts à proximité du domicile des gens dans des quartiers peu desservis, comment évaluer le nombre de véhicules nécessaires pour une telle offre, quelles difficultés les clients rencontrent pour profiter de ce service.

La ville de Lausanne se caractérise par sa topographie particulière. Est-ce plus difficile d'y développer les transports publics qu'ailleurs? C'est vrai que le réseau lausannois est conditionné par la déclivité et donc plus compliqué à exploiter. A cause de ses vallons et de ses pentes, la voirie lausannoise est



Le directeur des Transports publics de la région lausannoise au Flon, nœud de correspondance majeur. Lausanne a toujours été ouverte aux innovations: en 1932, première en Europe, elle a commencé à exploiter un trolleybus. (YVES LERESCHE POUR LE TEMPS)

extrêmement tortueuse. Il faut davantage de lignes pour desservir l'ensemble des quartiers et on a aussi des problèmes d'usure de matériel qui n'existent pas ailleurs. La ville a été la première en Europe à exploiter un trolleybus. C'était en 1932. La traction électrique sur pneu permettait de maîtriser les pentes. Aujourd'hui, nous avons la chance de pouvoir nous appuyer sur un réseau de trolleybus structurant et bien établi. L'effort d'électrification va cependant s'accélérer grandement. Nous voulons renoncer aux bus diesel ces prochaines années. La pente a sans doute aussi facilité la naissance de la «Ficelle» Lausanne-Ouchy, l'aïeul du M2. Notre projet de tram, lui, est en construction sur un axe quasiment

horizontal. Cela fait beaucoup de technologies à exploiter.

Comment voyez-vous l'avenir de la tarification des transports? Entre l'abonnement général et le billet à l'unité, il y a un vaste monde à explorer. Pour cela, il faudra utiliser tout le potentiel offert par les applications numériques. Il faudra créer un système tarifaire qui utilisera mieux ces nouveaux horizons. L'AG est un produit très apprécié, qui donne un sentiment d'accès illimité, partout et en tout temps. Malheureusement, il donne l'impression que la capacité des transports publics est infinie. Or, nous vivons dans un monde dont les ressources sont limitées, la crise climatique montre qu'il doit

changer. Cet accès libre ne sera pas indéfiniment garanti partout.

Trois opérateurs, CarPostal, BLS et les Transports publics lucernois, font l'objet de plaintes à cause de subventions perçues en trop. Vous avez présidé l'UTP pendant quatre ans. Qu'est-ce que ces affaires vous inspirent? Elles mettent en lumière la complexité des flux financiers dans les transports publics. Il faut attendre le résultat des procédures pour mieux comprendre ce qui s'est passé. Elles sont très regrettables, car les défis du développement du transport public sont immenses et nécessitent une collaboration parfaite entre les entreprises de transport et les autorités qui les financent. ■