

## Transports publics du futur

# On paiera ses trajets au kilomètre

**L'Alliance SwissPass lancera en mars 2024 le projet pilote myRIDE. Exit les billets, remplacés par une app et un tarif kilométrique harmonisé.**

**Olaf König**

Vous êtes perdus dans la jungle des zones tarifaires au moment de prendre un billet de bus ou de train? Vous n'êtes pas sûrs de rentabiliser votre abonnement de transport public?

Pour résoudre ces défis, myRIDE propose une nouvelle approche plus flexible qui s'affranchit des billets et simplifie les systèmes tarifaires existants. La solution? Un tarif harmonisé basé sur les kilomètres parcourus, et une application mobile qui enregistre les trajets. Celle-ci permet de voyager librement, sans achat préalable, sur l'ensemble du réseau couvert par l'abonnement général (AG).

Alors que FAIRTIQ et EasyRide calculent le prix du trajet en fin de parcours, myRIDE enregistre les kilomètres parcourus et en fait le décompte après une période définie (à la journée ou au mois) en appliquant un e-tarif kilométrique dégressif. En somme, «on ne paie plus de billets, on paie sa mobilité», résume Andreas Fuhrer, responsable du programme myRIDE.

### Deux tarifs

Une application dédiée sera introduite avec une version standard et une option «smart». La version standard fait le décompte en fin de journée et applique le tarif kilométrique standard. En payant 15 francs par mois, montant renouvelable mensuellement, on peut activer l'option «smart», qui applique un tarif au kilomètre réduit de moitié. À cela s'ajoutent des bonus qui augmentent en fonction des dépenses et qui viennent alléger la facture.

Ce modèle assure un niveau de prix équivalent à l'actuel, tant pour les usagers occasionnels que pour ceux qui utilisent un abonnement communautaire, assure Andreas Fuhrer. Les chiffres exacts qui seront appliqués lors du test ne sont toutefois pas encore communiqués.

«On ne paie plus de billets, on paie sa mobilité.»



**Andreas Fuhrer,**  
responsable  
du programme  
myRIDE

Le but est d'offrir une flexibilité accrue aux usagers. Ils ne doivent plus choisir à l'avance des zones tarifaires. Et ils peuvent avoir des usages irréguliers ou saisonniers. Ils peuvent par exemple utiliser myRIDE pendant la saison froide et prendre le vélo en été, tout en bénéficiant de prix attractifs.

Le projet pilote vise un large éventail d'utilisateurs, entre 1000 et 10'000 personnes y participeront. Des usagers habitués des transports publics et rompus aux applications mobiles actuelles. Mais aussi des voyageurs occasionnels ou même des personnes qui n'utilisent jamais les transports publics. Car un des objectifs est de rendre leur usage tellement simple qu'il doit inciter au report modal, et que des usagers de la

voiture fassent le pas vers les transports collectifs.

Par contre, le projet pilote ne s'adresse pas aux usagers très intensifs des abonnements existants, pour qui ces choix sont davantage économiques. Par ailleurs, myRIDE n'offre durant sa phase pilote ni de billet dégriffé ni de prix plafond. «On veut voir comment les gens se comportent lorsque chaque kilomètre coûte quelque chose, même si c'est très peu», précise Andreas Fuhrer.

### Déjà critiqué

Le concept suscite déjà des réserves du côté de l'Association transports et environnement (ATE) et de l'association suisse alémanique des consommateurs SKS. Elles s'inquiètent notamment de tarifs opaques et variables, et de l'effet pervers des rabais, «qui poussent à la consommation, et peuvent générer du trafic supplémentaire non nécessaire», rapporte Anders Gautschi, directeur de l'ATE. On parle dans le jargon technique de trafic induit.

L'Alliance SwissPass se veut rassurante, les tarifs pour un même trajet sont toujours identiques et peuvent être connus à l'avance. Quant à la probléma-

tique du «trafic induit», Andreas Fuhrer admet un conflit d'objectifs: «Si nous devons rendre les transports publics attractifs, nous devons les rendre bon marché, ce qui va en augmenter l'utilisation.» Mais selon lui, le modèle des rabais adopté par myRIDE serait la solution qui induit le moins de trafic.

L'ATE et la SKS s'inquiètent aussi de l'exclusion potentielle des usagers sans smartphones, et des risques liés à la collecte de nombreuses données personnelles. Andreas Fuhrer rassure sur la conformité de l'application à la législation de la protection des données, et insiste sur le fait que myRIDE n'a pas pour vocation de remplacer toute l'offre actuelle.

### Mise sur le marché en 2027

La phase de test, prévue sur toute l'année 2024, permettra d'évaluer l'acceptation de l'e-tarif par les usagers. En cas de succès, une phase de maturation de plusieurs années précédera un lancement commercial qui devrait se situer au plus tôt en 2027. L'introduction de l'e-tarif s'ajoutera aux modes tarifaires existants, et les offres actuelles continueront d'être développées.