

Assemblée générale routesuisse du 21 juin 2017 – exposé de Rudolf Zumbühl, président

Le monde de la mobilité change

Mesdames et Messieurs,

La votation sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération a placé les modes de transport route et rail sur un pied d'égalité au niveau constitutionnel. Cette volonté populaire clairement exprimée lors du scrutin du 12 février dernier doit désormais se répercuter sur les objectifs de la politique des transports.

Cela signifie concrètement qu'il s'agira d'adopter enfin dans notre pays une vision globale des transports et de la mobilité. La conception unilatérale qui ne voit que les bons côtés d'un mode de transport alors que l'autre mode est considéré comme globalement mauvais doit définitivement appartenir au passé, tout comme cette appréciation idéologiquement marquée selon laquelle les transports publics servent l'intérêt public alors que les transports privés sont uniquement utiles aux intérêts privés.

Partant de cette réflexion, les résultats de la dernière votation populaire sont d'une importance exceptionnelle. Il a fallu attendre 22 ans pour que cesse l'interdiction de simplement réfléchir à un deuxième tunnel au St-Gothard. Les travaux préparant le terrain à une vision globale des transports avec deux fonds séparés pour le financement des infrastructures remontent à encore bien plus loin.

La politique admet et exécute enfin ce que l'économie a compris depuis longtemps, à savoir que les modes et moyens de transport doivent être exploités en fonction de leurs qualités respectives et non pas sur la base de préférences idéologiques.

Cela dit, nous devons encore nous armer de beaucoup de patience. Même si le verdict du peuple devrait mettre fin aux combats de tranchées entre les modes de transport, cela ne signifie pas que nous pouvons espérer déjà pour demain les solutions depuis longtemps espérées. L'époque est en effet révolue depuis longtemps où des sections entières de route nationale pouvaient être non seulement planifiées mais aussi construites en l'espace de 10 ans seulement, comme ce fut le cas pour l'autoroute entre St-Gall et Winterthour (1960-1970).

Avant l'arrivée des machines de chantier, il faudra se contenter de mesures de gestion de la circulation pour éviter que le trafic ne s'effondre pas trop souvent.

Après le projet du St-Gothard, nous avons réussi à faire accepter en votation populaire un autre important projet de politique des transports, c'est-à-dire le FORTA.

C'était le dernier moment, est-on tenté de dire, car de nouveaux défis importants approchent à grands pas.

La mobilité est prise dans un important tournant. Contrairement aux changements précédents, cette évolution n'est pas induite par des nouvelles techniques ou par le souci d'un plus grand confort comme ce fut le cas lors du passage de la diligence au chemin de fer et à l'automobile ou du bateau à l'avion.

Ce sont principalement trois grands défis qui provoquent ces changements de la mobilité. Le premier est la tendance mondiale vers les mégacités. En considérant ces images, on est toutefois porté à se demander si effectivement quelque chose est encore mobile ou peut encore être mobile dans un tel environnement.

Les pertes de productivité provoquées par ces bouchons sont gigantesques et il paraît évidemment insensé de pousser encore beaucoup plus de véhicules sur le marché. Il n'est donc guère étonnant que l'industrie automobile concentre ses efforts en premier lieu à trouver de nouveaux concepts de mobilité. La logistique des grandes villes doit elle aussi s'engager dans de nouvelles voies.

Le deuxième grand défi provient de la raréfaction des ressources. Il exige un accroissement constant et important du rendement des ressources exploitées – dans tous les domaines et bien sûr aussi dans celui de la mobilité. Le changement climatique, troisième défi à relever, accroît lui aussi la demande d'énergies renouvelables.

Ces trois défis accompagnent les grands changements dans le domaine de la mobilité. Comme les grandes villes de Suisse, les mégacités répondent à une tendance qui se manifeste au niveau mondial. Il serait naïf de croire que les nouveaux concepts de mobilité développés pour les mégacités n'atteignent pas un jour, sous une forme ou une autre, l'Europe et bien sûr aussi la Suisse.

Quels sont en réalité ces grands bouleversements qui changeront de fond en comble la mobilité?

Il y a en premier lieu l'électrification.

L'électrification augmentera d'abord massivement l'efficacité du trafic motorisé de personnes.

De plus, l'électrification offre la possibilité de se déplacer de manière durable avec sa propre voiture puisqu'on pourra recharger ses batteries avec son propre panneau solaire.

Mais la mobilité électrique n'est pas simplement un autre mode de propulsion. Elle a de larges conséquences et il n'est pas toujours évident de savoir si ce sont les changements des habitudes de mobilité qui font avancer la mobilité électrique ou si c'est la mobilité élec-

trique qui modifie les habitudes de mobilité. Des effets se produisent sans doute dans les deux sens.

La mobilité électrique modifie les sollicitations auxquelles doit répondre le réseau électrique et le fisc doit réfléchir à un nouveau mode d'imposition. L'électrification ouvre aussi la voie à de nouvelles initiatives comme, par exemple, le vélo-cargo qui, faute d'une assistance électrique, ne parviendrait sans doute pas à s'imposer. Enfin, le thème de la sécurité doit lui aussi être repensé comme en témoigne l'augmentation constante du nombre d'accidents de vélos électriques.

La mobilité électrique s'accompagne d'un deuxième bouleversement: la numérisation.

La numérisation est une autre méga-tendance du futur développement de la mobilité. Elle autorise des modèles commerciaux totalement nouveaux dans le secteur de la mobilité. Les offres actuelles basées sur des véhicules connectés n'en sont qu'à leur début, mais il ne faut en aucun cas sous-estimer le potentiel que recèle cette technique: de l'activation du véhicule dans le cadre d'un réseau de partage au contrôle du style de conduite, en passant par de nouvelles solutions d'assurance, mais aussi par une simplification de la chaîne de la mobilité moyennant par exemple des systèmes de billetterie. Plusieurs de ces innovations sont déjà appliquées, mais on peut en imaginer un bien plus grand nombre d'autres.

La numérisation est indispensable aux solutions modernes de partage qui, faute de fonctions de réservation et de paiement intégrées, n'auraient pu se faire une place sur le marché. L'économie de partage est donc un élément central d'une chaîne de mobilité organisée sur une base numérique. La propriété d'une voiture individuelle perd de l'importance.

Un aperçu des modèles de partage sur les marchés clés fait comprendre que nous n'avons plus affaire à une éphémère tendance de la mode. Lorsque ces nouveaux modèles de mobilité se seront imposés sur une large échelle – et c'est bien ce qu'il faut prévoir – nous ne pourrons plus simplement considérer ce phénomène comme passager et insignifiant. Nos habitudes de mobilité en seront au contraire révolutionnées. Les différents modes de transport s'interpénétreront et, une fois de plus, les interfaces de la chaîne de mobilité joueront un rôle déterminant.

A partir de ce moment-là, la société sera sans doute assez mûre pour franchir d'autres étapes de la mobilité automatisée ou de la conduite automatisée. Dans ce domaine également, il est difficile d'estimer les gains d'efficacité. Bien entendu, cette réflexion ne concerne pas seulement le trafic de personnes. Nous pouvons certes partir de l'hypothèse que les transformations ne seront pas aussi rapides que l'annonce mon transparent, mais c'est un fait que de nombreux chercheurs travaillent dans ce domaine et ces efforts auront sans doute des résultats – peut-être plus rapidement que nous l'imaginons aujourd'hui.

Mesdames et Messieurs, mon objectif d'aujourd'hui n'est pas de présenter toutes les facettes de ces thèmes importants. Ce qui compte, c'est de bien comprendre qu'ils auront des conséquences pour tous nos membres, qu'ils influenceront nos chaînes de création de plus-

values, voire qu'ils généreront de nouvelles chaînes de création de plus-values. Il est certain que ces thèmes ont des effets sur les modèles commerciaux existants. Les systèmes de transport publics ou collectifs et les systèmes de transports privés ou individuels convergeront beaucoup plus que dans le passé. Des questions totalement nouvelles joueront un rôle central, par exemple quand il s'agira de se demander qui devra jouer le rôle d'intégrateur systémique dans ce nouveau monde de la mobilité. Seront-ce les géants californiens de l'internet et de la technologie ou plutôt des plateformes nationales de fournisseurs locaux de services de mobilité?

Le monde de la mobilité change et avec lui la politique de la mobilité et des transports. Il est donc évident que l'organisation faïtière du trafic routier privé doit elle aussi évoluer. Nous avons commencé par développer une nouvelle stratégie. C'est sur cette base que nous nous donnons une nouvelle structure dans laquelle les responsables stratégiques des organisations institutionnelles devront définir une orientation commune.

Je suis heureux de constater qu'un nouveau compromis a été trouvé et je déclare ouverte l'assemblée générale 2017.
