

Communiqué de presse

Mobilité zéro émission nette: comment y parvenir?

DACH-Conférence sur la mobilité – Colloque asut / Journée technique OFROU, its-ch et TCS

Berne, le 16 novembre 2022 – Comment concevoir le trafic de demain pour qu'il soit à la fois sûr et efficace, respectueux de l'environnement et climatiquement neutre? Voici la réponse de la DACH-Conférence sur la mobilité: L'essence de la mobilité zéro émission nette est numérique, son carburant (respectueux de l'environnement) ce sont les données. Elles permettent en effet une nouvelle forme de mobilité: une mobilité intelligente, conviviale et adaptée aux besoins. Les statuts, possessions et infrastructures supplémentaires y sont remplacés par de nouveaux atouts: une gestion efficace du trafic, des solutions locales à la demande et attractives et une utilisation partagée.

Le système de transport suisse est fiable et sûr. Mais il arrive lentement à ses limites. La population s'accroît, la mobilité augmente et il manque l'espace nécessaire pour continuer à développer les infrastructures de transport. À cela s'ajoutent l'urgence du problème climatique, la crise énergétique, les contraintes de financement et les conflits d'intérêts particuliers entre les régions, villes et campagnes. La mobilité de demain est donc confrontée à des défis gigantesques. Pour gagner en marge de manœuvre, à tous les niveaux, nous devons réussir à utiliser plus intelligemment les capacités existantes et à les gérer plus efficacement. Il nous faut rien de moins qu'un changement de mobilité.

Miser sur la numérisation et l'automatisation

Comment réussir, ou mieux: «Mobilité zéro émission nette: comment y parvenir?» La DACH-Conférence sur la mobilité organisée sous ce titre conjointement par l'asut, its-ch, l'OFROU et le TCS ainsi que les associations partenaires ITS austria, ITS mobility et ITS germany, qui a eu lieu le 16 novembre 2022 au Kursaal Berne, a présenté diverses approches pour y répondre. Les technologies numériques ainsi que les systèmes intelligents et de plus en plus automatisés y jouent le rôle principal.

Pour Erwin Wieland, directeur suppléant de l'Office fédéral des routes (OFROU), la décarbonisation rapide de la flotte de véhicules et la poursuite de l'expansion des transports publics doivent être complétées par des mesures visant à promouvoir la mobilité adaptée aux besoins. Ce n'est qu'ainsi que davantage de personnes seront attirées par le passage de la voiture aux transports publics ou, du moins, par une utilisation plus efficace de la voiture et son intégration intelligente dans des systèmes de transport multimodaux, aussi et surtout dans et entre les ceintures urbaines encore mal desservies et à la campagne. C'est précisément pour cela que mybuxi veut apporter un «mode de vie sans détours» avec des offres de mobilité partagée en réseau numérique qui n'étaient jusqu'à présent possibles que dans les zones urbaines. Et créer ainsi des alternatives à la voiture privée, qui reste encore aujourd'hui le mode de transport dominant, comme l'explique Katrin Raess, Directrice générale adjointe de mybuxi. Aussi pour Peter Kummer, membre de la Direction du groupe et responsable infrastructure CFF, se concentre également sur des offres de mobilité à la demande attrayantes et bien connectées, à savoir des transports publics qui offrent des options de voyage réservables constamment de porte à porte. La condition préalable serait à ses yeux l'existence d'interfaces performantes pour l'échange de données.

Les données comme carburant d'une mobilité durable

La DACH-Conférence sur la mobilité a mis en évidence que les données en réseau sont le carburant sans lequel la mobilité zéro émission nette ne pourra pas décoller: Les compétences de transformation pour la mobilité de demain reposent sur les données et le numérique devient synonyme de durable et vert. Robert Dohrendorf, par exemple, l'a exposé avec précision. Pour lui, une gestion efficace du trafic permettant de réduire les flux et d'obtenir un trafic plus performant avec moins de véhicules sur les routes doit être pilotée par une intelligence artificielle: «Le Selfish Routing est l'un des plus grand gaspillage et l'une des plus grandes stupidités de notre époque.» Martin Russ, directeur général d'AustriaTech, a également été clair: «La mobilité individuelle va droit dans le mur en termes d'empreinte climatique et de besoins énergétiques.»

Grâce à des données reliées efficacement, l'Autriche veut également atteindre une mobilité neutre pour le climat, comme l'a expliqué Gerhard Menzel, Responsable de l'état-major du Ministère autrichien du Climat, de l'Environnement, de l'Énergie, des Mobilités, de l'Innovation et de la Technologie (BMK). Outre le renforcement des transports publics et l'électrification du trafic routier, le Masterplan de la mobilité autrichien s'appuie sur les technologies numériques pour rendre le fonctionnement de l'infrastructure de mobilité plus efficace et rendre utilisables des solutions à la demande conviviales. Une approche similaire a également été adoptée au niveau européen, où un espace commun de données sur la mobilité est destiné à permettre un système de transport intelligent transfrontalier comprenant des véhicules en réseau. Börje Ekholm, Président et CEO d'Ericsson Group, a appelé dans son discours à un plan Marshall pour que l'Europe puisse pleinement exploiter les avantages de la transformation numérique pour la mobilité.

La DACH-Conférence sur la mobilité a montré qu'il existe des concepts innovants pour une mobilité plus respectueuse du climat ou que d'autres sont en constant développement. Elle a cependant également souligné que le secteur de la mobilité ne peut à lui seul gérer le changement de mobilité. Lors des présentations et débats, les fournisseurs de mobilité ont demandé à plusieurs reprises un engagement politique à long terme (par exemple pour garantir la disponibilité d'énergie propre) ainsi que des réglementations claires afin de pouvoir mettre en œuvre des solutions de manière cohérente. De leur côté, les politiques et autorités ont demandé aux parties prenantes de la mobilité d'autoriser et de soutenir les offres concurrentes, dans l'intérêt de tous, et de divulguer les données, même si elles concernent leur propre modèle commercial.

La question de départ était: «Mobilité zéro émission nette: comment y parvenir?», voici la réponse de la DACH-conférence sur la mobilité: uniquement avec des technologies et données numériques. Et seulement ensemble.

Les exposés peuvent être téléchargés sur le [site de l'asut](#) à partir du 17.11.2022.

A propos de l'asut

L'asut est la principale association du secteur des télécommunications en Suisse. En collaboration avec nos membres, nous façonnons la transformation numérique de la Suisse et défendons les conditions politiques, juridiques et économiques optimales pour l'économie numérique.

L'asut se concentre sur trois facteurs de succès décisifs pour la force d'innovation du pays. La Suisse doit

- se positionner en tant que pays disposant du meilleur réseau de communications au monde et de services de première classe grâce à une concurrence équitable, libre et dynamique
- se différencier grâce à des systèmes résilients et des infrastructures intelligentes
- s'imposer comme un centre d'enseignement et de recherche numériques, adapté à la société et à l'économie

Pour plus d'informations: www.asut.ch