

## *Choisir entre le cerveau et le béton*

Accepté par le peuple suisse en 2014, le fonds d'investissement ferroviaire est la base légale sur laquelle la Confédération s'appuie pour fixer les montants engagés dans le développement du réseau ferré. La première tranche représente 6,4 milliards et porte jusqu'en 2025. La deuxième, approuvée mercredi par le Conseil fédéral, représente 11,9 milliards et son horizon est fixé à 2035. Ces sommes s'ajoutent aux nombreux milliards déjà libérés dans le cadre des précédents programmes.

Déjà, les lobbies des régions se mobilisent pour agrandir l'enveloppe. A elle seule, la Suisse occidentale, bien servie par ce second lot, réclame

**Tenir compte  
des innovations  
technologiques**

450 millions de plus. Et, comme ce fut le cas avec la première étape, d'autres revendications

ne manqueront pas d'allonger la liste des desiderata régionaux. Tout cela est-il bien raisonnable? Est-il nécessaire de consacrer autant d'argent à la construction de nouvelles infrastructures? Est-on certain que la demande en mobilité, en forte augmentation depuis le tournant du siècle, continuera de croître aussi fortement jusqu'en 2035 et au-delà?

C'est notamment parce qu'il existe un doute à ce sujet que les régions vont se mobiliser pour obtenir un petit peu plus que ce qui leur est donné: personne ne peut dire aujourd'hui en quoi consistera le crédit-cadre suivant, car personne n'est en mesure de dire si les besoins en déplacements progresseront continûment au-delà de 2035. Personne n'est en mesure d'anticiper les effets de la numérisation et de l'automatisation, un double phénomène qui n'épargnera pas le secteur des transports. Les plus hardis, comme l'expert d'Avenir Suisse Daniel Müller-Jentsch, se risquent à affirmer que le cerveau (le software) prendra le dessus sur les infrastructures (le hardware), ce qui transformera sensiblement les comportements des gens ainsi que leurs vœux de mobilité.

Voici quelques jours, la plateforme Avenir Mobilité a consacré son dernier forum à cette thématique. Dans ce cadre, le directeur de l'Office fédéral des transports, Peter Füglistaler, a martelé que le nombre de personnes à transporter continuerait d'augmenter et que cela nécessitait forcément «un certain bétonnage». Il serait toutefois inopportun d'écarter les évolutions technologiques du débat. Certes, les applications pour smartphone et la numérisation de la billetterie n'auront qu'un effet marginal sur l'utilisation des capacités du réseau. Mais d'autres innovations promettent d'avoir une influence plus directe, comme l'automatisation de l'exploitation ferroviaire (notamment pour les marchandises), de nouvelles techniques d'entretien et de maintenance ou encore le télétravail. Il serait tout de même très décevant que la recherche ne soit pas en mesure de proposer de nouveaux instruments de ce genre d'ici à 2035.

**BERNARD WUTHRICH**

 @BdWuthrich