



MOBILITÉ : LA DIGITALISATION NE REMPLACERA PAS LE BÉTON

AGEFI - 04.07.2019

UNE RÉCENTE ÉTUDE DE L'EPFZ PARVIENT À LA CONCLUSION QUE LES VOITURES AUTONOMES PRIVÉES GÉNÉRERONT DAVANTAGE DE TRAFIC.

La transition énergétique n'est pas le seul défi que nous devons relever ces prochaines années. Il est probable que la transition digitale sera tout aussi importante. On peut définir la transition digitale ou numérique comme le processus qui consiste à intégrer pleinement les technologies de l'information et de la communication dans l'ensemble des activités, ce qui se traduit par une forme de révolution culturelle.

La mobilité des personnes et des marchandises est directement impactée par la transition digitale et ce de plusieurs façons, à commencer par la mise à disposition en ligne d'informations cartographiques, avec la possibilité de se situer avec une précision autrefois inimaginable, y compris dans sa voiture. Ou encore la possibilité de commander en ligne des billets de transports publics ou d'avions.

Ces facilités appartiendront bientôt à la préhistoire numérique, compte tenu des changements que nous connaissons d'ici vingt-cinq ans. Nous devrions ainsi très prochainement disposer d'applications sur nos iPhone permettant d'utiliser de multiples moyens de transport, selon le concept anglo-saxon « Mobility as a service ». Il est par ailleurs probable que beaucoup d'entre nous circuleront régulièrement dans des voitures autonomes, sans conducteur donc, sur certains tronçons routiers, ce qui est d'ailleurs déjà possible en Suisse sur un petit parcours strictement défini. Enfin, il est plus que probable que nos enfants seront tous des utilisateurs de plateformes numériques leur permettant notamment de louer une voiture dans toute l'Europe.

Tous ces développements tendent à faire croire que la digitalisation remplacera le béton. Le directeur de l'Office fédéral des transports est un de ceux qui réfutent cette affirmation, en posant une question pratique : Comment faire descendre et monter des voyageurs toujours plus nombreux dans des trains, sans disposer de quais de gares suffisamment longs et en nombre suffisant ?

Comment croire par ailleurs que la nécessité de développer les infrastructures ne vaudrait que pour le rail, alors que la Confédération planifie une nouvelle augmentation du trafic routier voyageurs et marchandises d'ici 2040 ?

Qui peut croire enfin que les transports publics répondront à l'ensemble des besoins de mobilité d'une population suisse vieillissante, plus mobile que nos parents, et qui n'aura à terme même plus besoin d'un permis de conduire pour utiliser une voiture ?

En ce sens, une récente étude de l'EPFZ parvient à la conclusion que les voitures autonomes privées généreront davantage de trafic, y compris dans les villes, voire que des utilisateurs de transports publics pourraient être tentés par le trafic routier individuel automatisé.

Soyons donc clairs : la digitalisation multipliera les possibilités de mobilité, mais ne remplacera pas le béton, surtout dans un pays comme le nôtre qui comptera 10 millions d'habitants dans vingt ans, selon toute vraisemblance. Il est donc plus que jamais nécessaire de réaliser les travaux enfin planifiés et financés au moyen du fonds routier FORTA, à commencer par les ouvrages autoroutiers de l'Ouest lausannois, véritable carrefour de la Suisse romande.