

# Assurer la mobilité romande dans le développement durable

**Michel Buro**, président de la Fédération Infra\* et vice-président de la Société suisse des entrepreneurs, rend attentif aux forts besoins de routes et de voies ferrées dans les années prochaines



Le dynamisme et la compétitivité d'un pays dépendent de la qualité de ses infrastructures, qui conditionnent l'attrait d'un territoire et déterminent le développement d'activités économiques. Cet axiome fait aujourd'hui l'objet d'un débat fructueux dans la région lémanique.

Le trafic voyageurs, dont le 80% est maîtrisé par la route, a progressé de 35% en Suisse entre 1980 et 2005. A en croire un rapport d'experts de l'Office fédéral du développement territorial (ODT), cette croissance se poursuivra jusqu'en 2030. Le trafic individuel motorisé règne toujours en maître sur la scène helvétique, mais subira un léger ralentissement par rapport aux transports publics.

Le volume du trafic marchandises par route a plus que doublé ces 25 dernières années, alors qu'il a progressé deux fois moins rapidement par rail durant la même période. En effet, si 60% des marchandises étaient véhiculées par le train en 1980, seuls 40% utilisaient encore cette possibilité en 2005. Globalement, l'augmentation du trafic marchandises devrait se situer entre 25 et 30% pour les 20 prochaines années.

Certes, la route demeure le principal vecteur de mobilité, sachant que le rail ne représente qu'une faible partie des personnes et des marchandises transportées. Ils ne doivent toutefois pas être considérés comme des concurrents – même si l'évolution semble

se confirmer du côté routier – mais bien comme des moyens de communication complémentaires et apparentés l'un à l'autre. C'est particulièrement vrai pour la mobilité entre Lausanne et Genève.

Tout a été dit, ou presque, dans ce contexte. Et pourtant, si l'on ne peut mettre en cause la nécessité absolue d'une 3e voie CFF, on ne peut non plus ignorer que le trafic dans cette région a quintuplé depuis 1960 et que l'on attend 100 000 nouveaux résidents, sans parler des nouveaux emplois chiffrés à des dizaines de milliers.

En d'autres termes, le rail ne répondra jamais à l'augmentation du trafic et, quand bien même l'air du temps ne joue pas en faveur de l'autoroute, l'aménagement d'une troisième piste deviendra inéluctable. D'autant plus qu'il serait envisageable de conserver sur une bonne partie du tronçon le gabarit existant, notamment en éliminant la bande d'arrêt d'urgence. A l'exemple du contournement de Lausanne, remarquable en tous points. Il est donc important d'identifier l'interdépendance des différents projets et de mesurer leur degré de cohérence ainsi que leur impact respectif.

Comme on peut le constater, la planification d'infrastructures est un exercice difficile, puisque multimodal et pluridisciplinaire, exigeant le respect de quelques principes constitutifs.

Une vision globale tout d'abord – qui, en Suisse romande, implique nécessairement une approche transfrontalière –, en intégrant dans l'analyse l'ensemble des critères d'appréciation tels que l'évolution de la mobilité et des différents moyens de transport.

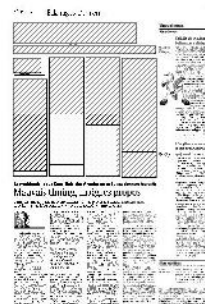
Il faut donc saluer l'action menée à

ce jour par le Conseil du Léman avec sa «charte de cohérence des transports lémaniques» à l'horizon 2020, qui devra être soumise pour validation à ses cinq membres.

Dans cet ordre d'idées, la proposition inconséquente de doter la ville de Genève d'un péage tient plus, à mon sens d'une toquade politique que d'une véritable solution au problème. Plusieurs associations, telles qu'économie suisse, le TCS et Infra, se sont déjà prononcées contre ces nouvelles taxes sur la base des expériences globalement négatives faites à l'étranger.

Les meilleures infrastructures de transport sont celles qui ont su trouver le juste équilibre entre impératifs économiques, environnementaux et sociaux.

*Le trafic lémanique a quintuplé depuis 1960 et l'on attend 100 000 nouveaux résidents, sans parler des nouveaux emplois*



S'il est vrai que la mobilité des personnes et des marchandises est un facteur essentiel de croissance, elle n'exclut pas, tant s'en faut, le respect des objectifs de développement durable, qui sont de répondre aux besoins actuels sans menacer la qualité de vie de la population, voire celle des générations futures. Des moyens efficaces existent, tels que baisse de la consommation des véhicules, gestion intelligente du trafic, adaptation du niveau de qualité notamment. L'intégration des schémas et des coûts d'exploitation est, d'autre part, une condition de succès sine qua non.

Avec son Fonds pour Transports publics (FTP) de 31,5 milliards et son fonds d'infrastructures de 21 milliards, la Suisse peut se targuer de disposer d'un système de financement, comparé au PIB, supérieur à ceux des autres pays européens.

Ces montants ne suffisent pourtant pas pour combler les besoins, comme l'ont confirmé récemment des experts de l'OCDE. Preuve en est la réflexion menée actuellement par la Commission des transports du Conseil des Etats qui s'en tiendra probablement au programme initial du Conseil Fédéral: une première tranche du ZEB de 5,2 Mia avec des options futures possibles, renvoyant la 3e voie CFF à 2020!

Alors, chacun y va de sa formule magique pour dégager de nouvelles recettes: péages routiers, impôts sur les carburants, taxe sur le CO<sub>2</sub>, soutiens de fonds de pension, partenariat public-privé (PPP), concessions, privatisation d'infrastructures et j'en passe.

La Commission des finances du Conseil des Etats, doutant que le fonds pour les grands projets ferroviaires permette de financer les options de développement de l'infrastructure, a chargé l'administration fédérale de préparer les documents qui s'avéreront nécessaires pour alimenter la discussion dans le sens d'un partenariat public-privé.

Un vieux débat qui n'est pas sans rappeler celui induit après 1848 par de grands visionnaires, les conseillers nationaux et fédéraux Alfred Escher et Jakob Stämpfli: constatant la pauvreté de la Suisse en voies ferrées, l'un proposait d'impliquer la finance et l'industrie dans la réalisation de ces

immenses chantiers, l'autre ne pouvant imaginer le salut des chemins de fer helvétiques que sous la houlette de l'Etat.

Finalement, les deux eurent raison!

*\*La Fédération Infra est la plus importante organisation des entreprises suisses de construction d'infrastructures et de travaux publics*