

PENSER À DEMAIN

LES INFRASTRUCTURES SONT LE SUPPORT VITAL DE TOUTE SOCIÉTÉ DÉVELOPPÉE. AUX POLITICIENS LA LOURDE TÂCHE D'EN APPRÉHENDER LES ENJEUX ET D'ANTICIPER LES BESOINS DE DEMAIN. LÀ EST EN EFFET LE PLUS GRAND DÉFI, CAR LA PLANIFICATION ET LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES LES PLUS IMPORTANTES S'ÉTENDENT SOUVENT SUR DES ANNÉES, VOIRE DES DÉCENNIES. LES IMPLICATIONS SONT D'ORDRE PRATIQUE, IDÉOLOGIQUE, POLITIQUE ET BIEN SÛR ÉCONOMIQUE. À L'HEURE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DU POLITIQUEMENT CORRECT, UNE ANALYSE OBJECTIVE EST PLUS QUE JAMAIS INDISPENSABLE.

PAR MASSIMO SIMONE

JOURNÉE D'ÉTUDE INFRA 2008

AVENIR DES INFRASTRUCTURES EN SUISSE OCCIDENTALE

ROUTE, RAIL: MÊME COMBAT!

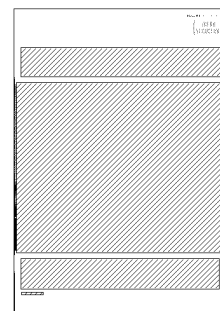
La Fédération Infra, Fédération Suisse des Entreprises de Travaux Publics, a tenu le 26 mars dernier à l'EPFL sa traditionnelle journée d'étude. Plus importante manifestation du secteur en Suisse, la journée était placée sous le thème «Avenir des infrastructures en Suisse occidentale». Des conférences-débats de haut niveau et des ateliers-conférences sur des arguments ciblés desquels ressort la forte volonté de la Fédération Infra et de ses membres de défendre les infrastructures, toutes les infrastructures, qu'elles soient nouvelles ou existantes, qu'il s'agisse tant de la route que du rail.

TEXTE ET PHOTOS MASSIMO SIMONE

L'appel à la mobilisation pour la réalisation d'une troisième voie ferroviaire entre Genève et Lausanne, lancé récemment par certaines personnalités politiques, n'est que le dernier épisode d'un débat sur la mobilité qui n'en finit pas. Si le projet est considéré comme prioritaire et absolument vital pour toute la région, la nécessité d'une vision globale qui ne néglige ni les infrastructures nouvelles à réaliser ni l'entretien de celles existantes est tout aussi fondamentale. La question de la mobilité se doit d'être traitée avec pragmatisme, loin des dogmatismes, en privilégiant les systèmes complémentaires et intermodaux que sont la route et le rail. Ce sont là les

deux points forts qui ressortent de la journée d'étude Infra 2008, qui a eu lieu le 26 mars dernier à l'EPFL.

La Fédération Infra, Fédération Suisse des Entreprises de Travaux Publics, par la voix de son président, Michel Buro, a mis en garde contre la tendance, par trop fréquente, à considérer la route et le rail comme antagonistes; ce sont des moyens de communication complémentaires et apparentés l'un à l'autre. Dans ce sens, il est indispensable d'avoir une vision aussi large que possible afin de définir clairement les projets prioritaires et d'anticiper les besoins tout en gardant un regard attentif sur le développement durable et le financement. La Fédération Infra s'engage à représenter ses entreprises membres afin qu'elles participent activement au développement des infrastructures de notre pays.



Argus Ref 31471332

Nouvelle formule

L'édition 2008, tenue pour la première fois dans l'auditoire SG du Bâtiment d'architecture de l'EPFL, inaugurerait, outre le nouveau site, une nouvelle formule, participative et dynamique, particulièrement appréciée. En effet, après les quelques mots initiaux du président Michel Buro, Massimo Lorenzi, journaliste à la TSR et modérateur pour l'occasion, introduisit deux blocs de conférences, respectivement placés sous les thèmes «Politique route-rail, quel avenir?» et «Quel avenir pour les infrastructures?», qui allaient donner lieu à de vifs et intéressants échanges. Les deux premiers conférenciers étaient Edgard Schorderet, ancien président central du TCS et actuel consultant associé du bureau Logos à Berne, et François Marthaler, conseiller d'Etat, chef du Département des infrastructures du canton de Vaud. Le deuxième sujet était, quant à lui, développé par Raymond Mudry, fraîchement nommé au poste de premier vice-président du Conseil Général de Haute-Savoie, chargé des Transports et Déplacements, en remplacement de Christian Monteil appelé à d'autres fonctions, et par Nicolas Mayor, chef du Service des transports au sein du DTTE valaisan.

Après la pause, les quelque 200 participants se sont dirigés dans des salles de cours annexes, dans lesquelles chacun eut l'opportunité d'assister à deux des trois ateliers-conférences à choix qui y étaient présentés. Dans le premier, Pierre Schneider, chef de la filiale d'Estavayer-le-Lac de l'OFROU, exposait «Les changements et les attentes découlant de l'entrée en vigueur de la RTP et de la création de filiales de l'OFROU». Dans le deuxième, Patrice Schneider, journaliste à la revue française *Réseaux VRD*, parlait de la «Pose de canalisations par forages dirigés», alors que, dans le troisième, Jean-Pierre Zürcher, ingénieur en chef de la Section construction des routes nationales du canton de Berne, présentait les défis et les enjeux des contournements urbains par l'exemple du «Cas de la ville de Bienne».

De retour dans l'auditoire et avant les paroles de conclusion du directeur de la Fédération Infra, Benedikt Koch, et du président Michel Buro, Serge Oesch, membre de la direction de la SSE, et Blaise Clerc, secrétaire romand de la Fédération Infra, devaient, par quelques brèves informations, remettre l'accent sur les points sensibles qui agitent l'actualité du secteur, tels que la «recourite», les péages urbains ou les modifications de la nouvelle Ordonnance sur la protection de l'air.

Politique route-rail, quel avenir?

Par la présentation de divers graphiques, statistiques

et projection d'avenir, Edgard Schorderet entrait dans le vif du sujet. Il a d'abord démontré – chiffres à l'appui – la place prépondérante et en perpétuelle augmentation du trafic individuel motorisé par rapport au rail ou aux transports publics sur route. Si, au début des années septante, le rapport du nombre d'usagers était de un sur cinq, il est aujourd'hui de un sur neuf en faveur de la voiture. Les perspectives de développement mises en lien avec l'accroissement démographique par région à l'horizon 2030 laissent prévoir une augmentation du trafic routier sur toutes les routes et autoroutes du pays, alors que le trafic ferroviaire ne devrait croître que sur certains tronçons. L'analyse comparative du nombre de trains par heure circulant sur le réseau suisse est également significative. En la matière, la Suisse n'a pas à rougir, le réseau est largement mieux exploité que dans les pays voisins et, partant, n'offre qu'un faible potentiel d'accroissement. La notion de transfert route-

«LE RÉSEAU FERROVIAIRE N'OFFRE QU'UN FAIBLE POTENTIEL D'ACCROISSEMENT»

rail, certes louable dans les intentions, doit donc être relativisée dans son application pratique: si seulement 10% du trafic routier était reporté sur le rail, le réseau actuel dépasserait le seuil de saturation. La politique doit donc tenir compte de cette réalité afin de répondre aux besoins immédiats et futurs d'une population toujours plus mobile, sans pour autant négliger la dimension environnementale. Et, selon Edgard Schorderet, «la Suisse romande dort, alors qu'elle devrait se battre!». L'exemple zurichois est révélateur. Alors que la cité alémanique dispose déjà des meilleures infrastructures du pays, elle continue d'investir et prépare déjà les chantiers de demain.

François Marthaler devait naturellement exposer un point de vue plus nuancé. Introduit par Massimo Lorenzi qui lui demandait, presque naïvement: «Vu l'augmentation de la demande, pourquoi ne pas construire?», le conseiller d'Etat présentait quelques points qui figurent également dans le Programme de législature et Agenda 21 du Conseil d'Etat du canton de Vaud. Celui-ci se propose notamment de réduire progressivement la part des transports individuels motorisés dans le total des distances parcourues, la faisant passer de 75% en 2004 à 70% en 2012, puis à 65% en 2020 et finalement à 50% en 2050. Son analyse tend à démontrer que les embouteilla-

ges, notamment sur l'autoroute Genève–Lausanne, ne sont que ponctuels, aussi bien dans les tronçons concernés que dans les heures touchées. Il défend donc l'idée d'une utilisation réactive de la bande d'arrêt d'urgence pour faire face aux ralentissements trop importants. Dans la même optique d'optimisation, les plans de mobilité élaborés avec les grandes entreprises et les institutions ont déjà fait leurs preuves et méritent d'être encouragés.

Lors du débat mettant face à face les deux orateurs et appelant les interventions de l'assistance, on s'étonna de l'élaboration d'un Agenda 21 qui ne fut que vaudois en matière d'environnement et d'infrastructures – notions qui, par définition, ont des implications nationales et internationales –, on suggéra de réfléchir également sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports publics et l'on sanctionna les débats stériles d'opposition route–rail qui, pour certains, restent la seule raison d'être politique.

Bientôt le tour du Léman

Le deuxième cycle de conférences intitulé «Voies de communication, bientôt le tour du Léman» était introduit par Raymond Mudry. Elargissant la réflexion, il entreprit une description des différents chantiers qui visent à la réalisation du contournement de Thonon-Bains ou, pour mieux dire, au désenclavement du Chablais. Les huit kilomètres du contournement revêtent une importance fondamentale pour toute la mobilité de la région. Quelque 37 000 habitants sont directement concernés, 137 millions d'euros investis dans les travaux, plus de 100 hectares de surface acquis et 14 ouvrages d'art (dont deux hors catégorie) à réaliser. Un programme d'envergure mis en œuvre avec une étonnante célérité si l'on considère la date de l'approbation ministérielle du schéma de désenclavement du Chablais, avalisée en 1999, et celle de la mise en service, prévue pour la fin de l'année 2008.

Dans la même lignée, Nicolas Mayor exposait les enjeux des connexions routières et ferroviaires du Chablais. Après un bref rappel historique, démographique et géographique du Chablais, le chef du Service des transports du Valais a ironisé sur des projets qui sont à l'étude depuis cinquante ans. «La ligne droite n'est pas toujours le chemin le plus court!», a-t-il dit en parlant des oppositions à la liaison routière H144 Villeneuve–Bouveret. Il a ensuite rappelé que le Chablais fait partie intégrante de la Région du Léman, une région qu'il serait bien vu de considérer dans sa totalité. Constituée de trois cantons suisses et de deux départements français regroupés au sein du Conseil du Léman, elle représente une superficie de 8000 km² et près de deux millions d'habitants.

Une entité qui possède le poids économique d'une véritable région européenne, qui se trouve entourée d'un réseau autoroutier d'importance internationale (A40 Bourg-en-Bresse–Chamonix–Mont-Blanc, A1 Genève–Bâle–Zürich–Romanshorn et A9 Vallorbe–Lausanne–Martigny–Simplon), mais qui n'en bénéficie pas vraiment. Du côté du rail, les constats ne sont pas plus réjouissants. En relation avec le développement du Chablais et de la rive sud lémanique, la réalisation du CEVA – dont les premières conventions datent de 1911! – est la décision la plus importante, permettant notamment la connexion des réseaux suisse et français sur Annemasse. Le chef du Service des transports valaisans a rappelé en conclusion que si les axes autoroutiers et ferroviaires de la rive nord du Léman sont objectivement surchargés, le réseau sud lémanique actuel ne peut en aucun cas servir de voie de délestage. Il a en outre invité à l'approbation d'une charte de cohérence lémanique des transports comme instrument d'équilibre et de développement harmonieux.

«ALLER PLUS LOIN QUE LE CEVA»

Différents intervenants du public stigmatisèrent la signature de chartes comme un acte formel qui, bien souvent, ne représente qu'un papier en plus et reste lettre morte. On invita aussi à aller plus loin que le CEVA dans la création d'un réseau régional performant et l'on s'étonna du manque de réflexion en matière de navigation.

Les ateliers

L'assistance se divisa de manière équitable dans les différents ateliers, avec peut-être un intérêt particulier pour la présentation des changements au sein de l'OFROU. Après un bref rappel des changements constitutionnels entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2008, Pierre Schneider a explicité la nouvelle répartition des tâches et l'organisation générale. Les routes nationales représentent un investissement de 59 milliards de francs. L'achèvement du réseau reste de la compétence du canton, alors que l'extension et l'entretien des routes nationales (UPLANS et autres mesures isolées) sont désormais la responsabilité de l'OFROU et de ses cinq filiales nouvellement créées. L'entretien courant et les travaux mineurs sont gérés par onze unités territoriales et la gestion du trafic est assurée par l'OFROU et sa centrale suisse d'Emmen, ainsi que par les différentes polices. Dans le nouvel environnement opérationnel, l'OFROU occupe donc la place centrale de maître d'ouvrage. En amont se trouvent les «clients», à savoir les indi-

vidus (citoyens, usagers), les entités politiques et administratives, ainsi que les milieux naturels. En aval, mandataires et entrepreneurs deviennent des partenaires contractuels en lien direct avec l'Office fédéral, ce qui représente le principal changement. Viennent ensuite les fournisseurs et les sous-traitants. Ce nouveau maître d'ouvrage souhaite entrer dans un partenariat de confiance avec les entrepreneurs afin qu'ils puissent ensemble atteindre les objectifs fixés et donner au réseau national une cohérence globale. Dans les qualités attendues des entreprises, le chef de la filiale d'Estavayer-le-Lac a souligné l'organisation et la propreté des chantiers, le respect des règles de l'art, ainsi que le contrôle de la bonne forme des factures, source d'une grande perte de temps.

Dans le deuxième atelier, Patrice Schneider présentait avec force détails la technique relativement récente de la pose de canalisations par forages dirigés, alors que le troisième groupe s'intéressait au projet de contournement de la ville de Bienne.

Alerte «recourite»!

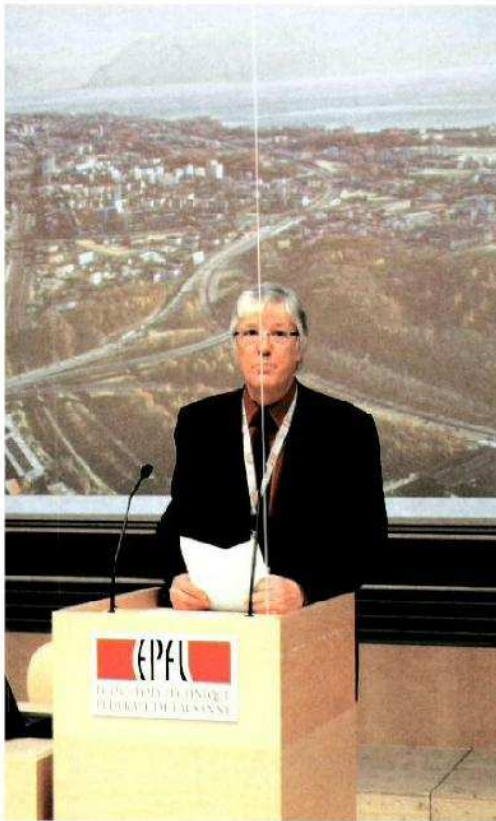
Avant que Benedikt Koch ne rappelle les nombreuses activités de la Fédération – telles que la conférence du 11 novembre prochain à Zurich sur le thème «Prescriptions de garanties pour grands projets d'infrastructures», le cours de droit de la construction des 27 et

28 novembre à Fribourg, ainsi que le voyage d'études en Grèce prévu pour mai 2009 – et que Michel Buro ne clôture la journée en faisant un bref résumé des différents points forts, Serge Oesch et Blaise Clerc ravivaient encore les esprits avec quelques brèves informations et réflexions.

Tout d'abord, l'alerte à la «recourite» qui bloque encore et toujours trop de projets d'importance majeure pour les intérêts très particuliers d'une petite minorité. L'exemple du CEVA est, dans ce sens, singulièrement révélateur. Blaise Clerc a finalement fustigé la «fausse bonne idée» d'instaurer des péages urbains à l'entrée de nos grandes villes et souligné le besoin de clarification et de coordination avec l'Union européenne en relation avec la nouvelle Ordonnance sur la protection de l'air (OPair).

Une fois encore, la journée d'étude Infra, la plus importante manifestation du secteur en Suisse, aura tenu toutes ses promesses. Organisateurs et assistants se réjouissent déjà de la prochaine édition, qui aura lieu le 4 février 2009. ■

Informations:
www.infra-suisse.ch



Argus Ref 31471332