

Urgence infrastructures: construire maintenant!

En cette période de crise et de récession annoncée, la journée d'étude traditionnelle de la Fédération Infra, la plus importante manifestation du secteur en Suisse romande qui s'est tenue le 3 février dernier à l'EPFL, était judicieusement placée sous le thème «Construction des infrastructures: qui paie?» Au final, l'urgence d'investir dans les infrastructures – de manière innovante, volontariste et visionnaire – est démontrée avec force.

Fédération
infra
infra-suisse.ch

La Fédération Infra, Fédération Suisse des Entreprises de Travaux Publics, fait entendre sa voix dans le cadre de sa journée d'étude. Elle pèse de tout son poids pour que les blocages incriminés, les luttes de clocher et les obstructions dogmatiques laissent enfin place à une véritable vision globale, multimodale et pragmatique de la mobilité. Et s'il est vrai que la crise financière et la récession annoncée plongent déjà le pays dans une sorte de morosité fataliste, il est plus que jamais urgent que les autorités donnent un signal fort de confiance et agissent de manière anti-cyclique en faveur de l'économie locale.

Qui paie?

Plus de 220 professionnels du secteur ainsi que de nombreux représentants politiques – parmi lesquels le Conseiller national, Olivier Français, le Conseiller aux Etats, Claude Hêche, le Directeur de l'Office Fédéral des Routes, Rudolf Dieterle ou encore le Président de l'Association Suisse des Professionnels de la Route et des Transports, Jean Beauverd – ont participé le 3 février dernier à l'EPFL à la journée d'étude Infra 2009.

Dans son introduction, le Président de la Fédération Infra, Michel Buro, a énuméré les nombreux projets d'infrastructures qui bouillonnent dans tout le pays. Au devant de la scène, la 3^{ème} voie ferroviaire Lausanne-Genève en faveur de laquelle deux cantons se donnent enfin



Le Président Infra, Michel Buro transmet la bienvenue et introduit la journée d'étude Infra 2009.

la main. La mobilité a augmenté de 60% depuis les années septante. La première ligne ferroviaire a été inaugurée en 1858, puis entièrement doublée en 1879 déjà. Aujourd'hui, à près de 130 ans de distance, la création de la troisième voie se heurte étonnamment à d'innombrables polémiques, complications et oppositions.

En attendant la traversée de la rade, qui agite toujours les esprits au bout du lac, Genève améliore sensiblement son réseau de transports publics, avec entre autres, la création de nouvelles lignes de trams. Le projet le plus important – le CEVA – reste pourtant inexorablement bloqué par des recours incohérents et dictés par des intérêts égoïstes de quelques privés qui s'opposent farouchement à la volonté d'une très large majorité de la population, tous milieux confondus.

D'autres projets intéressants sont ceux du Conseil du Léman, qui au sud du lac, envisage de relier Annemasse à Monthey en réhabilitant l'ancienne ligne ferroviaire. Et Michel Buro de citer encore le second tunnel du St-Gothard, le Pont de la Poya à Fribourg, le renforcement de la ligne TGV Berne-Paris, pour saluer finalement l'exploit technique et la magistrale gestion que représente la mise en service du métro m2.

Cette pléthore de projets – rêvés, à l'étude, en réalisation ou déjà en service – ne fait que rappeler une fois de plus les immenses enjeux cristallisés par les infrastructures. Face à l'importance et à la complexité du sujet, il n'est évidemment pas facile de mener une politique de transport cohérente. Deux obstacles majeurs semblent ajouter à la difficulté de la tâche: le fédéralisme exacerbé et le citoyen roi, pour reprendre les termes de Monsieur Buro.

Les problèmes de mobilité doivent donc être affrontés en mettant de côté les positions idéologiques ou partisans et en adoptant une attitude volontaire, créative et pragmatique. Le dynamisme et la compétitivité d'un pays dépendent en grande partie de la qualité de ses infrastructures; une vision à long terme s'impose.

Le mode vaudois

Dans une intervention fort intéressante, Pascal Broulis, Président du Conseil d'Etat vaudois

Fédération Infra

Secrétariat romand
c/o SSE – SRL
Av. Jomini 8, CP 21
1000 Lausanne 22
+41 (0)21 641 43 20
+41 (0)21 646 42 14
www.infra-suisse.ch ■



Pascal Broulis, Président du gouvernement vaudois.

et chef du département des finances et des relations extérieures, a développé le thème «Financement des infrastructures publiques: de nouvelles pistes?». Par un bref rappel, il a d'abord souligné l'accroissement incessant en matière de performances, de densité et de sécurité qui caractérise les infrastructures. Des exigences, légitimes et incontournables certes, mais qui ont un coût lui aussi toujours croissant.

Grâce à l'impulsion décisive de Monsieur Broulis et à une conjoncture favorable, les finances du canton sont, après des années de chiffres rouges, enfin saines. Cette force retrouvée permet au canton d'agir avec une relative sérénité et d'interagir intelligemment avec différents partenaires, qu'il s'agisse de communes, de la Confédération ou d'autres cantons. La construction de l'Hôpital Riviera à Rennaz est dans ce sens un exemple révélateur. L'investissement est d'environ 300 millions de francs. L'impact d'un hôpital d'une telle envergure oblige les autorités à penser aux transports, à la mobilité et à d'autres mesures d'accompagnement. Ainsi, un investissement entraîne un autre.

Muriel Siki mène le débat entre les conférenciers et le public.



Pour ce qui est d'une politique anticyclique, la coordination avec les cantons voisins s'avère également judicieuse. Des actions vaudoises isolées tendraient en effet à attirer les entreprises fribourgeoises ou valaisannes et se révéleraient finalement contreproductives. Quoi qu'il en soit, le Conseiller d'Etat favorise la vision et la planification à long terme; les temps nécessaires à la conception et la prise de décision pour le démarrage d'un projet d'infrastructure ne peuvent s'apparenter à une mesure de relance rapide. Les démarches dictées par la seule volonté de soutien à la reprise économique finissent souvent par coïncider avec la fin d'une période de crise et une relance conjoncturelle déjà en marche portant même parfois – involontairement et paradoxalement – à une inflation des prix.

Avancer de cinq ans

La Conseillère aux Etats, Géraldine Savary, a ensuite lancé un vibrant appel pour que le monde politique donne enfin les premiers coups de pioche. Face à la demande grandissante et à la grogne latente des usagers, il est, selon elle, indispensable que le Canton prenne les devants.

Sans cesser de se faire entendre mais sans attendre de miracle bernois, il devrait, à l'instar de ce qu'a déjà fait Zurich, agir pour que la chaîne de réalisation d'un projet ferroviaire ne se casse pas, préfinançant au besoin sa réalisation.

Une application immédiate pourrait être celle de la 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens, déjà votée par le parlement fédéral. Le Canton pourrait préfinancer sa réalisation d'entente avec les CFF et l'OFT et avancer ainsi

de cinq ans sa mise en service. Cette anticipation aurait sans doute un impact positif sur la nouvelle gare de Prilly-Malley et favoriserait la réalisation de la 3^{ème} voie Lausanne-Genève qui pourrait, dans le même esprit, être préfinancée par les deux cantons concernés.

Reste la nécessité d'alimenter le fonds des transports publics par de nouvelles recettes. Selon la Conseillère aux Etats, les pistes ne manquent pas: augmentation de l'impôt sur les huiles minérales, affectation de la redevance incitative CO₂ sur les combustibles, augmentation de la TVA, réaffectation de la part cantonale de la RPLP, redevance ferroviaire pour les passagers, partenariat public-privé. Toutes ne sont pas praticables, beaucoup sont incertaines mais diverses offrent de réelles possibilités. Ne manque que la volonté politique et la recherche volontariste d'un consensus.

Le point de vue économique

Représentant le seco, Nicolas Wallart, chef de la section Analyse de la réglementation au sein de la direction de la politique économique, a rappelé que la phase d'investissement découle d'un long processus.

Il convient en un premier lieu d'évaluer les possibilités d'optimisation des capacités existantes. Cette potentialisation passe par des solutions techniques d'une part – la télématique, la planification des travaux d'entretien ou l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence en ce qui concerne la route, le système ETCS, les trains inclinables ou le remplacement de certains trains régionaux par des bus pour ce qui est du rail – et des solutions de tarification – road pricing,

impôts, suppléments pour heures de pointe – de l'autre.

Jean Christophe, Directeur de Depfa Bank, institut spécialisé dans le financement d'infrastructures s'est ensuite introduit par une brève analyse de l'évolution et des répercussions de la crise actuelle. Pour ce qui est des infrastructures, il a parlé des diverses typologies de contrats et de l'enjeu représenté par les transferts de risques. Il a ensuite synthétisé en trois points la «culture de l'évaluation», notion qui lui tient particulièrement à cœur et qu'il applique à chaque projet. Le premier point tient à la «volonté de faire», à savoir l'évaluation socio-économique dudit projet. En second lieu, l'analyse se porte sur le «comment faire», qui consiste en une évaluation préalable des divers modes de financement possibles. Une fois le modèle défini, par exemple commande publique ou PPP, il est indispensable d'évaluer le «comment mieux faire» pour optimiser toutes les phases du processus.

Plateforme d'échange importante

Une grande place a ensuite été laissée à l'assistance au cours d'un débat animé et modéré par Muriel Siki, journaliste à la TSR. Divers intervenants ont appelé à réaliser ce qui est déjà prévu dans le fonds d'infrastructures et se sont insurgés contre la lenteur de l'ouverture des chantiers. D'autres ont souhaité exprimer leur soutien aux régions périphériques qui, souvent, ne sont même pas mentionnées dans les débats.

Après la pause, trois ateliers-conférences ramenaient les échanges sur le terrain présen-

tant respectivement la construction du Pont de la Poya à Fribourg, les plus récents développements en matière de revêtements de routes peu bruyants et la gestion de travaux spéciaux dans le cadre du CEVA.

Au moment d'entamer la dernière partie de la manifestation, Muriel Siki, modératrice du jour, a fait la synthèse des différentes interventions et donné son avis sous l'angle de l'utilisatrice lambda des infrastructures. Si elle admet un comportement «politiquement incorrect» par l'utilisation indéfectible de son automobile en milieu urbain, elle promet d'être dorénavant moins virulente. Lorsqu'elle sera bloquée dans des bouchons, en se souvenant des interventions de cette journée.

Au cours des considérations finales, Blaise Clerc, secrétaire romand de la Fédération Infra, a salué la volonté politique de réagir à la crise par un plan de relance tout en augurant que celui-ci ne se concrétise pas trop tard. Il a ensuite parlé de la révision de la loi sur les marchés publics, appelant à une uniformisation des procédures entre cantons. Face à la dégradation de la qualité communé-

ment ressentie, il a souligné l'importance d'une amélioration globale de l'acte de construire par la mise sur pied de dialogues opérationnels entre tous les protagonistes.

Benedikt Koch, directeur d'Infra, a énuméré les activités de la fédération pour 2009 alors que Michel Buro s'est plié à l'exercice du résumé de la journée. Il a souscrit à la vision à long terme exposée par divers intervenants, tout comme à la volonté d'anticipation et d'optimisation pour finalement s'interroger sur la question des recours et de leur effet suspensif.

La journée d'étude Infra, la plus importante manifestation du secteur en Suisse romande, aura servi de plateforme d'échange, canalisant des forces diverses vers l'urgence d'investir dans les infrastructures. La prochaine journée d'étude Infra est programmée pour le mardi 2 février 2010. ■

Massimo Simone



Géraldine Savary, Conseillère aux Etats, membre de la commission Transports et Télécommunication.

Photo de groupe des conférenciers et organisateurs. Photos: Massimo Simone

