ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

chantiers & RÉNOVATION

1020 Renens VD
Auflage 9x jährlich 8'000

1080057 / 641.9 / 249'990 mm2 / Farben: 3 Seite 15 01.05.2009

JOURNÉE D'ÉTUDE INFRA

CONSTRUIRE MAINTENANT!

En cette période de crise et de récession annoncée, la traditionnelle Journée d'étude 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 publiques: qui paie?». Provenant du monde politique, financier et économique, les conférenciers ont exposé leurs visions et leurs réflexions sur l'indispensable financement des infrastructures. Des professionnels de la construction ont ensuite animé des ateliers-conférences ciblant quelques actualités du secteur ainsi que les dernières innovations techniques. Au final, l'urgence d'investir dans les infrastructures – de manière innovante, volontariste et visionnaire – est démontrée avec force.

TEXTE ET PHOTOS MASSIMO SIMONE

Alors que le Tribunal administratif fédéral vient de refuser la levée de l'effet suspensif des recours, le démarrage des travaux de construction du CEVA est de nouveau reporté. Reste à espérer que la réalisation du projet ne sera pas totalement compromise. Les infrastructures sont plus que jamais au centre du débat. La troisième voie ferroviaire et la troisième piste autoroutière entre Lausanne et Genève, les contournements de Morges et de Bienne ou les projets d'agglomération franco-valdo-genevois et Lausanne–Morges ne sont que les dossiers les plus en vue dans une guerre d'idées et d'argent qui n'épargne pratiquement aucune région du pays.

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

chantiers & RÉNOVATION

1020 Renens VD
Auflage 9x jährlich 8'000

1080057 / 641.9 / 249'990 mm2 / Farben: 3 Seite 15 01.05.2009

Si la population a, bon an mal an, et depuis fort longtemps, adopté une mobilité qui, aujourd'hui, fait le dynamisme de toute une région, force est de constater que les infrastructures mises à disposition accusent un retard décennal.

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 indiscriminés, 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 anticyclique en faveur de l'économie locale, donnant enfin leur feu vert au démarrage des chantiers que la population attend depuis trop longtemps.

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. Sur le devant de la scène, la troisième voie ferroviaire Lausanne–Genève, en faveur de laquelle deux cantons se donnent enfin 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 cent trente 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, notamment, la création de nouvelles lignes de tram. 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.

Autres projets intéressants: celui du Conseil du Léman qui, au sud du lac, envisage de relier Annemasse à Monthey en réhabilitant l'ancienne ligne ferroviaire, celui de Mathias Tromp, directeur du BLS, qui propose de puiser un demi-milliard dans la réserve de Rail 2000 pour achever le tunnel du Lötschberg, ou encore celui de la société du Grand-Saint-Bernard qui, grâce à une gestion et à un autofinancement remarquables, pourrait avancer la moitié de la somme nécessaire pour la construction d'une nouvelle galerie de sécurité. Et Michel Buro de citer encore le second tunnel du Saint-Gothard, le pont de la Poya à Fribourg, le renforcement de la ligne TGV Berne–Paris, le TransRUN, navette urbaine entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, et l'achèvement de l'autoroute du Rhône entre Sierre et Brigue, pour saluer finalement l'exploit technique et la magistrale gestion que représente la mise en service du métro m2.

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

chantiers & RÉNOVATION

1020 Renens VD
Auflage 9x jährlich 8'000

1080057 / 641.9 / 249'990 mm2 / Farben: 3 Seite 15 01.05.2009

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 M. Buro.

«DEUX OBSTACLES MAJEURS: LE FÉDÉRALISME EXACERBÉ ET LE CITOYEN ROI»

La question du financement, qui donne le ton à la journée, représente naturellement le chapitre crucial de chaque dossier. Les investissements – reportés au PIB – sont cependant en diminution (–16% par rapport à 1993), alors que la population a augmenté de 11%. Les plus récentes études le montrent pourtant: les transports sont neutres financièrement parlant et apportent d'importants avantages à l'économie nationale.

Les problèmes de mobilité doivent donc être affrontés en mettant de côté les positions idéologiques ou partisanes 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 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 M. Broulis et à une conjoncture favorable, les finances du canton sont, après des années de chiffres rouges, enfin saines. Le défi réside aujourd'hui dans le maintien à long terme et dans une mise à profit aussi optimale que possible de cette situation. Le programme de législature constitue le principal outil de planification. Il définit les objectifs du Conseil d'Etat et s'accompagne d'un calendrier et d'une planification financière. Le programme intègre également les grands projets d'investissements et permet de les prioriser. Loin d'être figé, il est constamment remis à jour, annuellement redéfini et s'étend sur les prochaines années, assurant ainsi l'indispensable continuité que requièrent les grands investissements et en particulier ceux lié aux infrastructures.

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'établissement comptera 1200 employés et son attrait ainsi que son utilité dépasseront les frontières cantonales et nationales. Une partie substantielle du personnel soignant arrivera forcément de France voisine; les patients proviendront de toute la région. Les bénéfices dérivant d'un dialogue et d'une collaboration préalables

avec toutes les parties concernées semblent évidents. 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 en entraîne un autre.

Pour ce qui est d'une politique anticyclique, la coordination avec les cantons voisins se révèle également judicieuse. Des actions vaudoises isolées tendraient en effet à attirer les entreprises fribourgeoises ou valaisannes et seraient finalement contre-productives. 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 à 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 menant 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 quatrième 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 troisième voie Lausanne–Genève qui pourrait, dans le même esprit, être préfinancée par les deux cantons concernés. Une note positive vient du fait, récent mais réjouissant, que les cantons ont appris à se parler et à collaborer. Dans ce sens, la région lémanique dans son ensemble doit poursuivre son effort coordonné pour que ses besoins soient pris en considération par l'Administration centrale.

«NE PAS ATTENDRE DE MIRACLE BERNOIS»

Aujourd'hui, la population est très mobile et sa conscience écologique croissante. Cette apparente dichotomie induit une pression grandissante sur la demande en transports publics. Les infrastructures sont le support indispensable à ces développements qui demandent des réponses multiples et rapides.

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

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

chantiers & RÉNOVATION

1020 Renens VD
Auflage 9x jährlich 8'000

1080057 / 641.9 / 249'990 mm2 / Farben: 3 Seite 15 01.05.2009

de l'impôt sur les huiles minérales, affectation de la redevance incitative CO_2 sur les combustibles, augmentation de la TVA, réaffectation de la part cantonale de la RPLP, augmentation du prix du sillon pour les longues distances, redevance ferroviaire pour les passagers, partenariat public-privé ou encore répartition du produit de l'imposition des huiles minérales moitié-moitié entre route et transports publics. Toutes ne sont pas praticables, beaucoup sont incertaines, mais il y en a qui offrent de réelles possibilités. Ne manquent 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 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 –, d'autre part.

Pour définir quelle nouvelle infrastructure construire, il est indispensable de bien cerner les problèmes, par exemple les questions de capacité ou les scénarios de croissance du trafic. Il est également important de prendre un certain recul afin d'examiner un nombre aussi grand que possible de variantes. Le choix des projets est soumis ensuite à une analyse coûts/bénéfices et se doit d'être simple, clair et transparent, tant au niveau de la sélection du projet lui-même que de son mode de financement.

Aux sources de financement existantes (le fonds FTP, le fonds d'infrastructures, la convention sur les prestations Confédération/CFF et le financement spécial pour la circulation routière) s'ajoutent les sources additionnelles que sont les utilisateurs, les éventuels financements privés, de nouveaux impôts, voire un endettement supplémentaire.

Jean Christophe, directeur de Depfa Bank, institut spécialisé dans le financement d'infrastructures, s'est ensuite exprimé 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 socioéconomique dudit projet. En second lieu, l'analyse 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.

Plate-forme 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 invité 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. Face à cette remarque, Pascal Broulis a placidement invoqué le pragmatisme: «Dans certaines régions, il vaut mieux favoriser la route de manière plus intelligente que de lancer de grands projets», a-t-il déclaré avec la sagacité qu'on lui connaît.

Après la pause, trois ateliers-conférences ramenaient les échanges sur le terrain, présentant 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 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 concrétisera pas trop tard. Il a ensuite parlé de la révision de la loi sur les marchés publics, invitant à une uniformisation des procédures entre cantons. Face à la dégradation communément ressentie, il a souligné l'importance d'une amélioration globale de l'acte de construire.

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 souligné la nécessité de faire avancer les infrastructures sans surestimer les mesures anticycliques, en ayant toujours un regard pragmatique face au préfinancement ou au PPP. 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.

Plus que jamais au centre du débat, la Journée d'étude Infra, la plus importante manifestation du secteur en Suisse romande, aura servi de plate-forme d'échange, canalisant des forces diverses vers l'urgence d'investir dans les infrastructures. La prochaine Journée d'étude Infra est d'ores et déjà programmée pour le mardi 2 février 2010. ■

Informations:
www.infra-suisse.ch