

Interventions et débat
Nuria Gorrite, Luc Barthassat, Peter Goetschi, Jean-Daniel-Faucherre,



JOURNÉE INFRA 2016 À ECUBLENS

Infrastructures romandes, avec quel financement?
Le laboratoire de la mobilité d'Infra Suisse a fait le point,
canton par canton.

De gauche à droite,
M. Jean-Daniel Faucherre (Vice-président de l'ASTAG),
M. Peter Goetschi (Président du TCS),
M. le C. E. genevois
Luc Barthassat et
Mme la C. E. vaudoise
Nuria Gorrite ont
débatu sur la ques-
tion relative du finan-
cement des infra-
structures romandes,
sous la conduite
d'Ivan Frésard.

Résultat? D'énormes divergences dans la manière de planifier la construction et l'entretien des routes cantonales, des projections disparates, sans vision commune et globalement, un manque de dialogue et de coordination entre les cantons. De plus, les fonds disponibles sont loin de couvrir tous les chantiers prévus. Lors de la journée Infra qui a eu lieu le 2 février dernier à l'EPFL, divers conseillers d'Etat et des spécialistes du secteur ont débattu la question.

La construction, la transformation et l'entretien des grandes infrastructures de transport sont régulièrement au centre de l'attention et du débat public. A l'occasion de la Journée Infra, tenue le 2 février dernier, la prochaine votation sur la construction d'un deuxième tube routier au tunnel du Gothard était naturellement sur toutes les bouches.

Chaque jour par 17 000 véhicules

Dans ses paroles d'introduction, Tobias Meschenmoser, membre du comité central d'Infra Suisse, a rappelé les enjeux liés à la votation. Troisième plus long tunnel routier du monde et plus importante liaison nord-sud du pays, le Gothard est traversé chaque jour par 17 000 véhicules. En service depuis 35 ans, il aura très bientôt besoin d'une réfection complète. Le Conseil fédéral et le Parlement proposent de construire un second tube avant d'entreprendre la réfection du premier. Au final, le rapport avantages/coûts est indéniable, la sécurité est augmentée et l'importance économique du tunnel renforcée. Les usagers ne subissent pas de nuisances et une valeur ajoutée pour le long terme est créée. Le maintien d'un seul tube et sa fermeture totale durant la période de travaux n'est ni écono-

mique, ni raisonnée. Naturellement, Infra Suisse, la SSE et tous les milieux économiques encouragent leurs membres et la population à voter en faveur de la construction du deuxième tube.

En sa qualité de Vice-directeur de la SSE et de secrétaire romand d'Infra Suisse, Blaise Clerc a introduit le thème du financement des infrastructures au niveau cantonal, sujet clé de la journée. Il a éclairé l'assistance sur les divergences révélées par l'étude menée par l'observatoire de la mobilité d'Infra Suisse. Interrogé sur ses projets, chaque canton a présenté son programme. Certains ont des plans détaillés et étayés pour les prochains dix ans, d'autres travaillent sur une vision quinquennale, d'autres encore semblent avoir une planification et une énumération plus globale et linéaire. Aucun ne connaît les plans de ses voisins; le dialogue intercantonal semble être une

grande étiquette appliquée sur une caisse vide, au point que certains se demandent de quoi discutent les membres de la CIC (Conférence des Ingénieurs Cantonaux) lors de ses séances. L'exercice va encore plus loin. Mettant bout à bout tous les projets énumérés par les cantons romands, on se surprend à totaliser près d'un milliard d'investissement pour les prochains cinq ans! Evidemment, cette somme n'est pas disponible. Le manque de coordination et de communication est flagrant et nuisible.

Dépasser les luttes de clochers

Sous l'impulsion d'Ivan Frésard, journaliste et modérateur du jour, Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat, Cheffe du département des infrastructures et des ressources humaines du Canton de Vaud, Luc Barthassat, Conseiller d'Etat genevois chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, Pierre Goetschi, Président central du TCS, et Jean-Daniel Faucherre, Vice-Président de l'ASTAG, ont débattu sur la question. La Vaudoise a invoqué les forces divines. «On parle d'un miracle!, s'est-elle exclamée, celui de quitter notre vision hyper-personnelle, égocentrée sur nos petits avantages micro-régionaux, pour favoriser une vision globale. Ce qui a été fait pour le rail est loin d'être fait pour la route.»

Son homologue genevois s'est montré plus nuancé. Il reconnaît le manque de coordination mais n'oublie pas les succès obtenus lorsque les frontières ont été dépassées: «Pour le FAIF, quinze cantons alémaniques ne voulaient voir aucun investissement en Suisse romande. Nous nous sommes alliés aux Zurichois et sommes allés ensemble – Vaudois, Genevois et Zurichois, parler avec Doris Leuthard. Cela était surprenant, mais cela a porté ses fruits. Nous l'avons fait pour le rail, il est temps de le faire pour la route!»

Avec la verve qu'on lui connaît, Jean-Daniel Faucherre a parlé d'un véritable «détournement de fonds» subi par la route à la faveur du rail. Selon lui, «un fonds commun pourrait améliorer les choses et garantir plus de transparence». Le président du TCS, quant à lui, ne croit pas en la création d'une nouvelle instance décisionnelle supracantonale, «cela risque plutôt de compliquer encore plus les choses».

Si la construction des infrastructures coûte cher, ne pas investir coûte au final encore plus cher! L'aboutissement des grands projets s'étend souvent sur plusieurs décennies. Leur entretien est une nécessité continue. Quoiqu'il en soit, l'importance fondamentale pour la prospérité du pays de bénéficier d'un réseau multimodal efficient n'est plus à démontrer.

Tous se sont accordés pour dire qu'un dialogue resserré et un modus operandi commun ne pourraient amener que des avantages en terme de synergies, de meilleure organisation et d'économie de moyens. En ce qui concerne les projets d'envergure et malgré leur utilité

«S'unir pour défendre les projets romands.»

démontrée, leur réalisation reste par trop souvent tributaire d'enjeux politico-politiciens temporaires. Là encore, une planification et un financement supracantonaux raisonnés sont indispensables. Les infrastructures ne peuvent plus être tributaires d'une politique et d'une administration régionaliste et myope.

Dans la deuxième partie de la journée, le philosophe et ancien ministre Luc Ferry, a porté la réflexion sur l'innovation et sur ce qu'il nomme «l'ubérisation de l'économie». Le changement sociétal qui est celui exemplifié par des plateformes telles que Uber ou Airbnb doit conduire les entrepreneurs à s'interroger sur le développement de leur activité et à anticiper son évolution. «Si vous n'innoviez pas, quelqu'un d'autre prendra votre place.»

La journée a été également l'occasion pour annoncer officiellement le changement de nom de l'association: la Fédération Infra s'appelle désormais Infra Suisse. Le nouveau logo et la refonte du site internet qui accompagnent ce changement sont un témoignage de confiance en l'avenir des entreprises de construction d'infrastructures en Suisse.

Par ailleurs, la prochaine journée Infra est d'ores et déjà fixée au mardi 7 février 2017.

Massimo Simone