Pour une politique avec des objectifs sportifs en matière d'infrastructures

Les projets d'infrastructures sont des projets de longue haleine. Les horizons temporels sont lointains. Il faut par conséquent une vision à long terme, notamment dans la politique en matière d'infrastructures. Mais il ne suffit pas d'être visionnaire, il faut aussi des solutions réalistes. Des solutions à même de réunir une majorité, réalisables et financièrement supportables.

Urs Hany
Président d'Infra Suisse

Des années, voire des décennies peuvent s'écouler entre l'idée d'un projet et l'inauguration d'une autoroute, d'une route de contournement ou d'un tunnel ferroviaire. La conception, la planification et les procédures démocratiques et juridiques sont longues. La phase de réalisation proprement dite est, en revanche, bien souvent la plus courte. Après tout, Rome ne s'est pas non plus faite en un jour. Pour les projets d'infrastructures, des objectifs un peu plus sportifs seraient pourtant souhaitables et parfaitement possibles.

Développement global des transports

Bien souvent, c'est au niveau de la politique que le bât blesse, celle-ci ne parvenant pas à proposer une stratégie unifiée. Les guerres de tranchées entre les défenseurs de la route et du rail restent une réalité politique. Un développement cohérent et global de ces deux moyens de transport fait défaut. La gauche et les Verts ne veulent toujours pas reconnaître que la demande croissante de mobilité ne peut pas être maîtrisée uniquement par le rail ou le tram. Le rail jouit d'une grande popularité auprès de la population suisse. Aussi, celle-ci est-elle prête à développer les infrastructures ferroviaires pour répondre à l'accroissement du trafic. Mais le rail ne saurait absorber à lui seul l'augmentation du trafic de voyageurs et de marchandises. Nous avons besoin de la route autant que du rail. Le résultat positif de la votation sur la construction d'un deuxième tube au Gothard – pour beaucoup un projet émotionnel avec un caractère symbolique – permet malgré tout d'être confiant. Le nombre de personnes qui prennent conscience de l'importance d'infrastructures routières fiables et performantes semble à nouveau en augmentation.

BAUKADER SCHWEIZ
CADRES DE LA CONSTRUCTION SUISSE
QUADRI DELL' EDILIZIA SVIZZERA
CADERS DA CONSTRUCZIUN SVIZRA

Atelier 2017
«Signalisation correcte des chantiers»
Norme VSS/SN 640 886

Ce workshop étant très apprécié de toutes parts et suivi par de nombreux participants, nous avons décidé de l'organiser dans 5 cantons: VS, VD, NE, GE, FR.

Nos participants sont non seulement des conducteurs de travaux, chefs de chantier et contremaîtres, mais également des jardiniers, policiers, responsables des routes ou des centres d'entretien communaux et cantonaux. Tous ces domaines d'activités sont concernés par ce cours et peuvent en tirer de nombreux profits.

CAR
- le personnel du chantier est bien protégé et les conditions de travail sont optimisées
- les accidents sont évités
- un chantier correctement signalisé est une carte de visite de l'entreprise de construction!

COÛTS
Fr. 410.– membre
Fr. 560.– non membre

INSCRIVEZ-VOUS!
Inscriptions et détails sur
www.baukader.ch
ou auprès de
annabritt.luescher@baukader.ch
tél. 062 205 55 00

DATES

23.01.2017	Martigny, VS
09.02.2017	Tolochenaz, VD
13.02.2017	Colombier, NE
13.03.2017	Genève, GE
24.03.2017	Posieux, FR

Nous proposons également ce workshop comme cours d'entreprise d'une journée ou d'une demi-journée!

Oui au FORTA

Le 12 février prochain, cette impression sera confirmée ou infirmée. Le peuple votera alors sur l'avenir de la route et son futur financement, le FORTA : le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Les constructeurs d'infrastructures soutiennent le FORTA. Car ils savent l'importance d'infrastructures routières performantes pour le développement économique de notre pays. Pour Infra Suisse, les trois points suivants parlent en faveur d'un oui au FORTA :

1. Le FORTA assure un financement sûr. Comme pour le rail, la route aura aussi un fonds spécifique. Avec davantage de recettes provenant de la taxe sur l'essence et des véhicules électriques, la route disposera des moyens supplémentaires dont elle a absolument besoin.

2. Le FORTA assure souplesse et sécurité de planification. Des programmes orientés sur le long terme et la perméabilité entre les différents comptes du FORTA évitent les arrêts des travaux à brève échéance.

3. Le projet FORTA comprend des programmes d'aménagement clairs. De plus, 400 km de routes cantonales seront intégrés dans le réseau des routes nationales.

Aménagement et entretien

Dans le cadre de l'aménagement des infrastructures de transport, il ne faut pas oublier leur entretien et leur renouvellement. Le tunnel de base du Gothard, par exemple, qui a été inauguré en décembre dernier, engloutira quelque 100 millions par an pour son exploitation et son entretien. Avec l'augmentation du trafic, les souhaits d'aménagements de la route et du rail ont, eux aussi, augmenté. Ces aménagements et l'augmentation du trafic entraînent également un besoin accru d'entretien et de renouvellement des infrastructures. Un entretien insuffisant ou absent affectera directement la fiabilité et la performance des infrastructures de transport. Longtemps, on n'y a pas accordé l'attention nécessaire. Aujourd'hui, on s'efforce de combler cette lacune et de trouver le financement nécessaire pour les travaux d'entretien. Construire des infrastructures est une chose, mais il faut aussi couvrir les coûts qui en résultent. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrons garantir la sécurité d'exploitation et la conservation de la valeur de nos infrastructures.

Une politique énergétique avisée

Le résultat de la votation de novembre dernier sur l'initiative « Sortir du nucléaire », qui demandait une sortie rapide du nucléaire, est réjouissant. Le peuple a pris une décision pragmatique. Il ne voulait pas un arrêt précipité des centrales nucléaires. Notre approvisionnement électrique aurait été trop dépendant des pays voisins, où l'électricité est produite principalement par des centrales nucléaires ou à charbon.

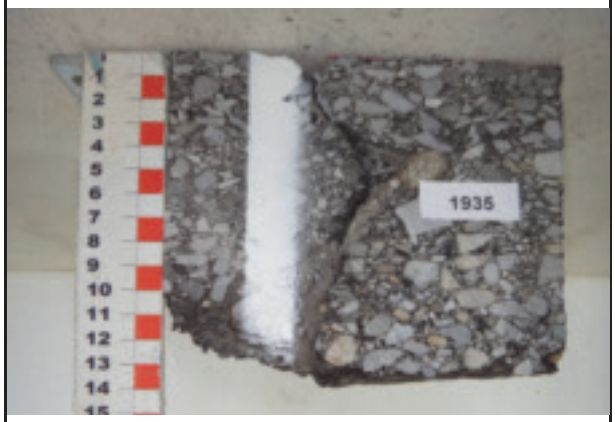
Le résultat de cette votation avec plus de 53 % contre un peu moins de 47 % montre que la sortie du nucléaire est bel et bien souhaitée. Elle ne doit toutefois pas se faire de manière précipitée, mais

infralab

Bureau d'ingénieurs conseils et laboratoire d'analyses de matériaux

Essais en laboratoire

Essais sur chantier



Expertises routières

www.infralab.ch

progressivement, comme le prévoit la Stratégie énergétique 2050 du Conseil fédéral. En Allemagne, où les centrales nucléaires seront arrêtées d'ici à 2022, on construit maintenant des centrales à charbon. Nous ne voulons pas de ça en Suisse. Nous avons choisi une voie qui nous permettra de couvrir la plus grande partie de notre production d'électricité à partir d'énergies renouvelables.

Nouvelles infrastructures énergétiques

Le système énergétique suisse connaît d'importantes mutations, et ces mutations sont la conséquence de l'évolution du marché international et des nouvelles technologies. Le premier paquet de la Stratégie énergétique 2050 comprend des mesures destinées à augmenter l'efficacité énergétique et à développer l'utilisation des énergies renouvelables. En font partie, par exemple, un soutien financier accru et proche du marché de la production d'électricité à partir des énergies solaire, éolienne, hydraulique ou de biomasse ainsi que des contributions pour l'assainissement énergétique des bâtiments. Dans les procédures d'autorisation des grandes installations hydrauliques et éoliennes, les intérêts nationaux doivent être pris en compte de la même manière que le sont, aujourd'hui déjà, les intérêts de la protection de la nature et du patrimoine.

A côté de la production d'électricité à partir d'énergies renouvelables, nous avons également besoin d'un renouvellement et d'une adaptation de notre réseau de distribution électrique. En tant que lien entre la production et la consommation, les réseaux électriques

sont essentiels pour notre approvisionnement électrique. Le réseau actuel ne répond plus aux exigences techniques. Un projet de loi séparé dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050 accélère le développement et l'aménagement des réseaux électriques. Pour l'instant, ces travaux ne progressent pas vraiment à grande vitesse. En cause, ici aussi, de longues procédures juridiques. La Stratégie énergétique 2050 accélérera ces procédures. Ainsi, le recours au Tribunal fédéral doit notamment être restreint. Cela permettra d'obtenir plus rapidement des décisions ayant force de loi.

Le renouvellement du réseau électrique nécessite un programme d'infrastructures de plusieurs milliards, au cours de ces trois prochaines décennies. Trois décennies pour réaliser ces infrastructures sont un objectif sportif, au regard du montant des investissements, mais parfaitement réalisable pour les constructeurs d'infrastructures. C'est pourquoi les constructeurs d'infrastructures soutiennent la Stratégie énergétique 2050.