



economiesuisse
Hegibachstrasse 47
Postfach
8032 Zürich

Lausanne, le 20 janvier 2010

U:\1p\politique_economique\consultations\2009\POL0991.doc

Rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse - DETEC

Mesdames, Messieurs,

Nous avons bien reçu votre courriel du 3 décembre 2009, concernant le dossier mentionné sous rubrique, et vous remercions de nous consulter à ce propos.

En préambule, il est nécessaire de relever que le maintien et le développement de réseaux d'infrastructures efficaces est un élément clef de notre compétitivité internationale. Avoir les meilleurs réseaux d'infrastructures au meilleur prix est donc un objectif fondamental pour notre pays. La Suisse est un point de passage obligé, au cœur de l'Europe ; elle doit réaliser les investissements nécessaires pour le rester. La CVCI apprécie le fait que les réseaux d'infrastructures fassent désormais l'objet d'une stratégie nationale précisant où l'effort doit se porter.

Le rapport du Département fédéral des Transports, de l'Énergie et de la Communication (DETEC) se veut une approche intégrale des infrastructures suisses ; il fournit un état des lieux de six réseaux d'infrastructures majeurs : la route, le rail le secteur aérien, l'électricité, le gaz et les télécommunications. Il identifie les problèmes et propose des solutions pour y remédier. Les lignes directrices futures de la politique nationale en matière d'infrastructure y sont esquissées.

Remarques générales

- Avant toute chose, la CVCI rejoint le DETEC sur son diagnostic. En matière d'infrastructures, il est temps d'agir. Les infrastructures d'aujourd'hui construiront la prospérité de demain. Le coût de l'inaction est plus grand que celui de l'investissement.
- La CVCI tient à souligner que deux principes majeurs doivent être inclus dans cette stratégie nationale. D'une part, l'interopérabilité des réseaux d'infrastructures avec ceux de nos voisins européens doit absolument être promue. D'autre part, la mixité des réseaux doit être prise en compte. L'approvisionnement énergétique doit comprendre l'ensemble des sources nécessaires, tout comme une stratégie en matière de transports doit inclure tout l'éventail des réseaux possibles. Descendre d'un village alpin en voiture, parquer son véhicule dans un P+R, emprunter les transports urbains pour gagner la gare, prendre un Interregio puis le tram pour gagner son travail ne doit pas être un fantasme, cela doit être la règle. C'est une question de cohésion nationale et d'écologie. La qualité de l'air en ville n'en sera que meilleure et les émissions de CO₂ plus basses.

- Certains réseaux importants sont oubliés : les eaux potables et usées ou les postes, par exemple. De plus, il serait peut-être intéressant d'inclure les grandes écoles dans une stratégie nationale pour les infrastructures. En effet, la proximité avec les grandes écoles est un facteur décisif pour déterminer un lieu d'implantation d'entreprises, qui créera, bien sûr, une demande accrue pour les réseaux d'infrastructure.
- Le rapport du DETEC se veut une stratégie nationale. Or, présenter une stratégie sans une vraie mise en œuvre est inutile. Les lignes directrices sont larges et, la plupart du temps, très consensuelles. Le diable se cache dans les détails ; or, nous n'avons que peu de détails à examiner. Une chose, cependant, est sûre : ce rapport ne doit pas devenir une sorte de « plan directeur national des infrastructures » de droit supérieur qui serait susceptible de bloquer la réalisation de projets mis en œuvre sous l'égide des plans cantonaux et régionaux ; il doit constituer un outil de coordination pour la réalisation des réseaux d'infrastructures d'importance nationale

Remarques spécifiques

- La CVCI relève avec satisfaction que les étranglements autoroutiers et ferroviaires entre Lausanne et Genève soient identifiés comme des « goulets d'étranglement critiques » à supprimer au plus vite. Le règlement rapide de ces problèmes est stratégique pour l'économie lémanique.
- Le DETEC apporte son soutien à l'extension rapide et accélérée du réseau de fibres optiques jusqu'au raccordement. C'est réjouissant. Il est indispensable que l'économie suisse bénéficie des mêmes vitesses de connexion que ses concurrentes de Singapour ou du Japon.
- Le DETEC envisage favorablement la construction de centrales à gaz pour compenser la baisse de l'approvisionnement énergétique. En revanche, la Suisse ne possède pas de gaz naturel en propre ; elle doit, par conséquent, s'approvisionner à l'étranger, parfois auprès de pays politiquement instables susceptibles d'interrompre leurs livraisons. La CVCI estime que l'économie a besoin d'un approvisionnement constant et sûr. Les quatre piliers de la politique fédérale devraient, par ailleurs, apparaître comme un des objectifs principaux d'une stratégie sur les infrastructures nationales. Si le transport représente le système sanguin de notre société, l'électricité est son influx nerveux.

Remarques sur le financement

A terme, il faudra revoir le système de financement des infrastructures. La concurrence, identifiée par le DETEC, entre les prestations sociales et le financement d'infrastructures stratégiques est malheureusement probable. Ceci dit, la CVCI refuse d'entrer en matière sur un projet de « mobility pricing » tel que présenté en conférence de presse par Monsieur le Conseiller fédéral Leuenberger « en annexes » à ce rapport. Taxer les automobilistes et les usagers des transports publics qui empruntent les tronçons les plus fréquentés aux heures de pointe revient tout simplement à taxer les actifs. Ils n'ont vraiment pas le choix d'emprunter les voies de communication aux heures de pointe. Les taxer ne les fera pas changer de comportement.

La CVCI estime, en revanche, qu'il est envisageable de rétablir un certain équilibre quant à la participation au financement des infrastructures entre les usagers de la route et ceux des transports publics.

Par contre, il est inadmissible d'augmenter perpétuellement les taxes sur le carburant à mesure que les recettes baissent en raison du caractère moins polluant des moteurs ; cette évolution supprime l'effet incitatif de cette taxe qui a justement un rôle écologique à jouer pour limiter les émissions de CO₂.

Le développement des infrastructures pourrait, en partie, être financé par l'ouverture du capital de certaines entreprises en mains publiques telles que la Poste ou les CFF. En outre, la mise en œuvre de partenariats publics privés (PPP) à grande échelle pour le développement et l'exploitation d'infrastructures permettra d'augmenter l'efficacité de celles-ci et d'accélérer leurs déploiements en y associant du capital privé. Il s'agit, d'ailleurs, de la méthode qui avait permis à la Suisse de se doter d'infrastructures performantes à la fin du 19^{ème} siècle.

* *
*

En conclusion, si la CVCI soutient, sur le principe, cette indispensable réflexion sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux, lancée par le DETEC, les propositions doivent être amendées dans le sens des remarques effectuées ci-dessus. La mise en œuvre de ces propositions doit, en outre, faire l'objet d'un rapport complémentaire, réalisé en collaboration avec les cantons.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à ces lignes et vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint

Clovis Chollet
Assistant politique