



Journée nationale des infrastructures

Le porte-monnaie des usagers risque à l'avenir d'être davantage sollicité !

Les réseaux de transport, d'énergie et de télécommunication sont déterminants pour notre prospérité. Sur ce point, les décideurs des milieux économiques et politiques étaient unanimes. La question de la responsabilité du financement de l'entretien et du développement futurs des réseaux d'infrastructures est en revanche controversée.

De quoi avons-nous besoin? Que pouvons-nous nous permettre? C'est sous ces questions que s'est tenue la Journée nationale des infrastructures 2010. Selon Hans Werder, secrétaire général du DETEC, la Suisse se trouve face à des défis considérables dans le domaine de la politique des infrastructures. Dans son rapport stratégique sur l'avenir des réseaux nationaux d'infrastructures, le Conseil fédéral avait montré comment maîtriser ces défis.

Un besoin d'investissement énorme

Pour Hans Werder, les coûts d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux se montent à environ 230 milliards de francs d'ici à 2030. Cela correspond à 10 milliards par an, en moyenne. A eux seuls, les besoins pour les réseaux ferroviaires et routiers représentent environ 140 milliards de francs dans les vingt prochaines années. Pour les villes et les communes, c'est surtout l'assainissement des réseaux d'eau potable et d'eaux usées qui représente la tâche principale, à côté des investissements dans les infrastructures de transport. Michel Buro, président de la Fédération Infra, chiffre ces coûts à plus de 200 milliards de francs.

Augmentation des taxes et taxe sur la mobilité

Hans Werder relève que le Conseil fédéral envisage, à moyen terme, une augmentation progressive de l'impôt sur les carburants et de la vignette autoroutière, ainsi qu'un financement accru par les utilisateurs des transports publics.

A long terme – c'est-à-dire à l'horizon 2030 –, toutes les taxes sur les transports doivent être remplacées par une taxe sur la mobilité pour la route et le rail. Le président central du TCS Niklaus Lundsgaard-Hansen c'est vigoureusement opposé à de nouvelles taxes sur le trafic routier. Aujourd'hui déjà, la route finance très largement ses propres coûts, car «les automobilistes et les camions versent à la Confédération environ 3,4 milliards de francs par an sous forme de taxes routières directes, dont ils ne peuvent pas profiter directement». Concernant les transports publics, il estime que des prix plus élevés pour le transport de personnes et de marchandises ne doit pas être tabou, y compris par le rail.

Le train deviendra plus cher

Andreas Meyer, PDG des CFF, imagine plusieurs mesures pour l'amélioration des finances du réseau ferroviaire: tandis que les pouvoirs publics augmenteraient leurs contributions pour la couverture des coûts de maintenance des infrastructures, il faudrait également une participation accrue des usagers du rail. En d'autres termes: les prix des billets devraient être augmentés. Les CFF veulent apporter leur contribution en augmentant leur productivité, selon Andreas Meyer. Ce dernier s'attend à une augmentation du trafic ferroviaire pouvant aller jusqu'à 50% d'ici à 2030. C'est pourquoi, selon Andreas Meyer, il faut non seulement augmenter les investissements dans la maintenance, mais aussi développer les capacités.



Docu Media Schweiz GmbH
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.batimag.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 2'001
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 4
Fläche: 47'376 mm²

Les entreprises électriques misent sur l'énergie nucléaire

L'âge moyen des centrales nucléaires suisses est aujourd'hui de 42 ans. Durant ces seules 26 dernières années, la consommation de courant a toutefois augmenté d'environ 60 %. Pour Manfred Thumann, PDG d'Axpo AG, il ne fait aucun doute: si l'on veut assurer l'approvisionnement énergétique dans l'ensemble de la Suisse, il faut construire au plus vite de nouvelles centrales et des réseaux de lignes à haute tension performants.

L'aéroport de Zurich doit être agrandi

Dans son exposé, Paul Kurrus, président d'Aerosuisse, a souligné l'importance du trafic aérien pour l'économie publique. Selon lui, la Confédération devrait créer les conditions cadre permettant aux aéroports suisses de rester concurrentiels à l'échelle internationale. Cela impliquerait également un développement des infrastructures en fonction de la demande. Selon Paul Kurrus, la plus grande inquiétude est liée à l'aéroport de Zurich. «Sans un système de pistes parallèles, sans l'allongement des pistes 28 et 32, sans une application plus souple de l'interdiction des mouvements de nuit, la capacité de l'aéroport de Zurich ne pourrait plus augmenter», constate Paul Kurrus sans ambiguïtés.

Les cantons veulent avoir leur mot à dire

Les réseaux nationaux d'infrastructures ne sont pas seulement l'affaire de la Confédération. C'est ce qu'a souligné François Marthaler, Conseiller d'état du canton de Vaud et président de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), tout comme Marcel Guignard, président de l'Union des villes suisses. «Les cantons veulent pouvoir s'appuyer davantage sur la Confédé-

ration, notamment pour le financement des infrastructures», constate François Marthaler. Selon Marcel Guignard, les villes saluent le fait que la Confédération ait reconnu l'importance nationale d'un trafic d'agglomération performant. Il demande par conséquent la poursuite de la solution des fonds, qui a fait ses preuves.

Les réseaux suisses de télécommunications sont parmi les meilleurs au monde. Kathrin Amacker, directrice de la communication d'entreprise et des relations publiques chez Swisscom, a relevé non sans fierté que la Suisse dispose de l'un des réseaux de télécommunications les plus modernes au monde. Plusieurs acteurs – exploitants de réseaux de télécommunications et de câbles, et entreprises électriques – investissent avec beaucoup de dynamisme dans de nouveaux réseaux. Pour ce qui concerne le développement des réseaux, le secteur des télécommunications s'est mis d'accord de manière autonome sur une procédure commune – sans intervention régulatrice de l'Etat.

La politique doit planifier à long terme

Lors de cette journée, personne n'a nié le fait que des réseaux d'infrastructures performants représentent un avantage concurrentiel pour la Suisse. Dans son exposé, Thomas Bieger, professeur d'économie d'entreprise à l'Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus de l'Université de St-Gall, a souligné le fait que la politique ne doit pas se contenter d'adapter les infrastructures aux besoins actuels de l'économie. Elle doit bien plus les développer activement, y compris dans le sens d'une politique commerciale stratégique. Du point de vue de l'économie, il serait plus judicieux et nécessaire de financer les infrastructures par leurs utilisateurs que par l'Etat. (BA/com/ek)