

## Principes généraux de la stratégie d'infrastructure nationale à l'horizon 2030

Déposé par: **Secrétariat général SG-DETEC**, Service de presse et d'information

Date de dépôt: 3.11.2009

### *Principe I: Garantir la **capacité** des réseaux d'infrastructure nationaux*

D'ici 2030, tous les secteurs d'infrastructure devront répondre à des exigences accrues en matière de performance des réseaux, tant sur le plan quantitatif (capacité) que sur le plan qualitatif (vitesse, sécurité, stabilité, etc.). La capacité des réseaux nationaux d'infrastructure doit évoluer au rythme des besoins de l'économie et de la société. Etant donné que les grands projets d'infrastructure requièrent des temps de planification et de réalisation relativement longs, les décisions en la matière doivent intervenir suffisamment tôt.

#### *1 Maintenir la qualité de l'infrastructure*

Les investissements nécessaires pour maintenir à long terme la substance et assurer la qualité des réseaux existants sont prioritaires.

#### *2 Exploiter au mieux les capacités*

L'exploitation optimale des infrastructures existantes est prioritaire par rapport à la construction de nouvelles infrastructures. Il s'agit de tirer profit des réserves de capacité non utilisées, ceci aussi bien par le biais d'une gestion plus efficace que d'une modulation de la demande en fonction du marché. Toutefois, cette utilisation plus intensive ne doit pas se faire au détriment de la sécurité, de la fiabilité et de l'impact environnemental.

#### *3 Utiliser de nouvelles technologies*

Il convient d'utiliser le potentiel des nouvelles technologies, qu'il s'agisse d'améliorer l'exploitation ou d'optimiser la demande. Ce faisant, il faut être attentif aux risques pour le système qui y sont liés.

#### *4 Eliminer les goulets d'étranglement critiques*

Lorsque les gains de productivité (gestion des capacités, nouvelles technologies) ne suffisent pas à garantir la performance des réseaux d'infrastructure nationaux à moyen et à long terme, il convient d'entreprendre dans les délais les travaux d'aménagement destinés à supprimer les goulets d'étranglement critiques grevant la fonctionnalité de l'ensemble du réseau.

### *Principe II: **Protéger** l'homme, l'environnement et les infrastructures*

Les infrastructures représentent en général un risque pour l'environnement ainsi que pour la sécurité, la santé et la qualité de vie de la population. A l'inverse, elles sont aussi exposées aux dangers naturels. Les risques et les sollicitations potentiels doivent être proportionnels à l'utilité économique des infrastructures et doivent être ramenés, au fur et à mesure du développement des réseaux nationaux d'infrastructure, à un niveau acceptable compte tenu des impératifs techniques et économiques.

#### *5 Améliorer la sécurité et l'impact environnemental*

Il s'agit de faire supporter par ceux qui les occasionnent les conséquences négatives des infrastructures sur l'environnement, la qualité de vie, la santé et la sécurité et de limiter ces conséquences mais pas à n'importe quel prix.

#### *6 Prévenir les dangers naturels*

Il s'agit de prendre des mesures de protection appropriées afin d'atténuer la menace que représentent les dangers naturels pour les infrastructures et leurs usagers.

#### *7 Coordonner l'aménagement du territoire et l'évolution des infrastructures*

Le développement des réseaux d'infrastructure doit respecter les objectifs de l'aménagement du territoire. Les infrastructures doivent desservir toutes les régions du pays de manière fiable et assurer l'accessibilité nationale et internationale du «réseau des villes de Suisse» polycentrique, tout en rendant possible une densification de l'urbanisation le long des axes existants. Lorsque cela est possible et indiqué, il convient de favoriser le regroupement des réseaux d'infrastructure avec incidences spatiales dans des corridors réservés à cet effet.

#### *Principe III: Améliorer la **rentabilité** du système d'infrastructure*

Afin d'améliorer l'efficacité et la compétitivité des secteurs d'infrastructure, il faut optimiser en permanence l'utilisation des moyens et ressources selon des principes économiques.

#### *8 Classer les projets par ordre de priorité et les optimiser*

Il s'agit d'analyser systématiquement et de manière conséquente le rapport coûts-utilité de tous les grands projets d'infrastructure et de les classer par ordre de priorité sur la base de critères équivalents et transparents. Les exigences seront limitées au strict nécessaire.

#### *9 Encourager une exploitation efficace*

Il s'agit d'accroître la productivité des réseaux d'infrastructure étatiques par le biais de mesures organisationnelles (par ex. centralisation, outsourcing, partenariats publics-privés) ou en recourant de manière ciblée à des éléments de concurrence (par ex. conventions sur les prestations, benchmarking, appels d'offres).

#### *10 Exploiter les synergies*

Compte tenu des interactions, la coordination des procédures de planification, de construction et d'exploitation, d'entretien et de renouvellement des différents réseaux d'infrastructure permet de réaliser des économies substantielles de temps, de coûts et de ressources.

#### *Principe IV: Assurer le **financement** à long terme des réseaux d'infrastructure*

La construction et l'entretien des réseaux d'infrastructure mobilisent d'importants moyens financiers sur le long terme. Il faut veiller à assurer un flux constant et suffisant de fonds.

Concernant les réseaux d'infrastructure financés par le marché (aviation, électricité, gaz, télécommunications), il convient de :

#### *11 Créer des incitations durables pour les investissements privés*

Il faut instaurer des conditions cadres dans les marchés libéralisés de manière à stimuler durablement les investissements nécessaires pour maintenir la qualité des infrastructures et moderniser et développer les réseaux. Il y a lieu d'accorder une attention particulière à la protection des investissements dans le secteur soumis à régulation.

Concernant les réseaux d'infrastructure financés par l'Etat (route et rail), il convient de:

*12 Optimiser à moyen terme le modèle de financement existant*

Il s'agit d'optimiser à moyen terme le modèle de financement existant de manière à conserver l'équilibre entre les recettes et les dépenses prévues. Dans ce contexte, il convient également de tenir compte des coûts supplémentaires que devront supporter les pouvoirs publics et les fournisseurs de prestations.

*13 Viser à long terme un changement de système au profit du mobility pricing*

A long terme, il convient de viser l'instauration d'un mobility pricing intégral, qui couvre tous les modes de transport et suit, outre l'objectif de financement, un objectif d'incitation (faire lever sur la demande au moyen de signaux de prix).

*14 Créer les conditions d'une participation du secteur privé*

Des investissements privés dans les secteurs étatiques d'infrastructure peuvent être indiqués lorsqu'il en ressort des avantages pour les pouvoirs publics et à condition que les sociétés autonomes puissent rémunérer le capital investi conformément au taux du marché.

*Principe V: Créer des **conditions cadres** favorables pour les secteurs d'infrastructure*

En définissant les conditions cadres favorables à l'essor des infrastructures privées et publiques, il y a lieu de tenir dûment compte des spécificités techniques et économiques des différents secteurs, mais aussi de l'évolution structurelle et technologique.

*15 Réglementer les marchés d'infrastructure de manière appropriée*

S'il existe un risque de défaillance du marché dans les secteurs d'infrastructure libéralisés, il faut veiller à atteindre le meilleur résultat possible pour l'économie, via une réglementation efficace, limitée au strict nécessaire.

*16 Accélérer les procédures d'autorisation*

Il s'agit d'étudier et de mettre en oeuvre les moyens afin de raccourcir les procédures d'autorisation sans porter atteinte aux principes de l'Etat de droit, ni restreindre les droits démocratiques.

*17 Endosser un rôle actif dans l'eupéanisation*

Il faut tirer profit de la situation de la Suisse en tant que plaque tournante des infrastructures au coeur de l'Europe. Il y a lieu d'améliorer, en étroite collaboration transfrontalière avec les autorités et l'industrie, l'interopérabilité des réseaux européens et d'assurer un accès non discriminatoire au marché. Les entreprises suisses d'infrastructure doivent examiner sans tarder toutes les options stratégiques afin de se positionner dans le marché intérieur européen.

*18 Organiser le trafic dans son ensemble*

Les différents modes de transport sont à utiliser en fonction de leurs avantages économiques et écologiques comparatifs et doivent être reliés de manière à créer des chaînes de transport intermodales les moins lacunaires possibles.