

2 février 2013

La mobilité réglée comme une montre suisse

La construction des infrastructures de demain pour la population et les entreprises

Les infrastructures représentent le fondement d'une économie florissante et d'une société qui fonctionne. Afin que la Suisse puisse continuer de profiter d'excellentes conditions-cadres pour les entreprises et la société, nos infrastructures doivent être adaptées aux exigences toujours plus élevées d'une population croissante. Peu de pays disposent de si bonnes ressources que celles de la Suisse pour modéliser le futur. Il faut en tirer profit. Nous construisons l'avenir de notre pays avec un objectif de perfection à l'image d'une montre suisse - par amour de la Suisse.

La Suisse est reconnue dans le monde entier pour ses infrastructures exceptionnelles. Chaque maison dispose d'une liaison de transports et les touristes règlent leurs montres sur la ponctualité de nos trains. Nos infrastructures sont à l'origine de notre qualité de vie et représentent un avantage économique concurrentiel central.

Par la croissance, la surface habitable et la mobilité de la population ont constamment augmenté au cours de ces dernières années. Nous avons également joué le rôle d'aimant en attirant de nombreux travailleurs européens hautement qualifiés et spécialistes de tous les pays. Ils contribuent à la prospérité de la Suisse. Cependant, la croissance se pose également comme un défi. Afin de relever ce dernier, nous devons développer les infrastructures et mettre un terme à la congestion de ces dernières, tout en assurant le maintien de la qualité et le financement à long terme.

En 2011, le PLR a défini une politique de migration dure mais juste afin de stabiliser l'immigration à un niveau acceptable: Oui à la libre circulation des personnes, mais avec une mise en application conséquente des accords de libre circulation. Les travailleurs hautement qualifiés issus des Etats tiers disposent d'autorisations, par contre, il y a une limitation des regroupements familiaux. Le PLR dit Non à un chaos de l'asile. Ces mesures ne suffisent apparemment pas, l'adaptation des infrastructures est donc essentielle. La mobilité et la communication font parties intégrantes, comme notre célèbre paysage, de la qualité de vie et des loisirs. Le PLR défend de telles valeurs.

Les investissements nécessaires pour les infrastructures sont coûteux, mais ce sont des investissements à considérer sur le long terme. Nous avons besoin de solutions regroupant tous les types de transports et tenant compte de l'aménagement du territoire. En ce qui concerne les infrastructures de transports, il est important d'augmenter la capacité tout en améliorant la vitesse. L'accent est mis tant sur l'axe Est-Ouest que sur l'axe Nord-Sud: il s'agit de développer le rail pour ces deux axes afin de pouvoir atteindre la vitesse maximale d'environ 200 km/h sur les nouvelles voies et une vitesse commerciale de 160 km/h sur un maximum de tronçons, tout en introduisant une cadence de 15 minutes. Cet axe forme avec les NLFA „la croix fédérale de la mobilité“ et permet une croissance coordonnée de notre pays dans le cadre du RER Suisse. Ensuite, nous avons besoin d'infrastructures de télécommunications de haut niveau qui permettent de se déplacer rapidement pour le travail et les loisirs, indépendamment du lieu. Nous exigeons une plus grande participation aux coûts de la part des utilisateurs afin d'améliorer les infrastructures. Cependant, les avantages doivent être aussi clairement visibles pour ces derniers. Cela se traduit par une mise en œuvre rapide des projets de développement des routes et du rail. Les premiers effets



devraient être une diminution des embouteillages et des trains surchargés. Ainsi, il sera possible de trouver des partisans pour une hausse des prix.

1. Infrastructures de transports

La mobilité est la liberté. La mobilité unit. Elle représente un avantage compétitif, tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger, pour le tourisme, pour les entreprises suisses et pour les entreprises étrangères implantées en Suisse. La mobilité crée des emplois. Elle permet à des couples actifs de travailler dans des endroits différents. Des trains ponctuels, des horaires cadencés, des routes bien construites jusque dans les régions périphériques, ont permis à notre pays de s'unir durant les dernières décennies. L'offre de formation et les sites de production se portent bien grâce à un raccordement de qualité, non seulement dans les campagnes, mais aussi dans les régions urbaines.

Toutefois, depuis quelques années nous nous entassons dans les embouteillages et dans les trains bondés. 35 millions d'heures de travail sont perdues chaque année à cause des routes surchargées. L'augmentation du nombre d'habitants, des besoins croissants et des procédures de planification sans fin requièrent des réactions ciblées. La mobilité est une composante indispensable de notre Suisse moderne.

Les investissements doivent être faits là où la population en a le plus besoin: les problèmes les plus urgents liés aux transports sont concentrés sur le plateau autour de nos villes. Tout en mettant de côté les visions idéologiques, il faut résoudre ces problèmes en garantissant le libre choix entre les différents moyens de transports. Les routes, le rail et le transport aérien ainsi que la navigation doivent se compléter mutuellement. La route et le rail doivent être traités ensemble lors de la planification et du financement. Ces derniers doivent s'orienter selon les trois axes suivants : la suppression des actuelles et futures congestions du trafic, l'entretien et la modernisation, le financement et l'engagement optimal des moyens financiers.

Il faudra investir dans une infrastructure de transports conséquente et de qualité avec les priorités suivantes :

- Rail: sur l'axe Ouest-Est, nous avons besoin de plus de capacités et de vitesse pour le transport de personnes et de marchandises. Sur l'axe Nord-Sud, il nous faut garantir les capacités pour le transport de marchandises et de personnes.
- Route: nous avons besoin de plus de capacités sur l'axe Nord-Sud tant pour les marchandises que pour le transport de personnes.

Le développement des infrastructures de transports doit être réalisé en étroite coordination avec l'aménagement du territoire. En attendant, le mitage continue de progresser, tout comme la demande pour de nouvelles liaisons des transports et par conséquent, cela augmente la nécessité d'expansion des infrastructures ferroviaires et routières. Il faut donc se concentrer dans un premier temps sur les endroits qui disposent déjà d'infrastructures de transports et/ou qui peuvent être améliorées. Il est donc important d'établir une définition claire des objectifs d'aménagement du territoire en lien avec la nouvelle planification ou la transformation des voies de communication. Des zones destinées à l'industrie et à l'habitation doivent être planifiées dans un délai de 10 à 30 ans, tout en tenant compte des projets de transports. Le projet de territoire Suisse réalisé par la Confédération, les cantons, les villes et les communes offre les grandes orientations à ce sujet. Il montre les possibilités existantes afin de mieux coordonner les infrastructures de transports et l'aménagement du territoire.

Exigences du PLR

- Engagement pour la mobilité: la Suisse doit maintenir son ambition, en évitant de se reposer sur ses lauriers. C'est pourquoi nous avons besoin d'infrastructures de transports pleinement fonctionnelles, sûres, intelligemment planifiées et financées.
- La croissance des logements et des emplois est calquée sur les infrastructures de transports actuelles et futures. Ce qui permettra non seulement une concentration sur un nombre faible de

grands centres, mais aussi empêchera un mitage non-coordonné. Grâce à cela, les principaux centres bénéficieront d'un renforcement des connexions.

- La planification des infrastructures de transports est une tâche fédérale. Les priorités dans le transport routier et dans le rail doivent être abordées de manières parallèles et coordonnées. C'est pourquoi une vue d'ensemble de la Confédération, des cantons et des communes est nécessaire.
- Les infrastructures de transport doivent être finançables. Le principe du pollueur-payeur et la réalité des coûts doivent être mieux pris en considération.
- Les subventions croisées entre les différents moyens de transport doivent être éliminées à long terme.
- Bien construire et à un prix avantageux: le perfectionnisme des normes de construction doit être remis en question et comparé internationalement. Ces normes devront être limitées à des mesures raisonnables.
- Les Public Private Partnerships (PPP) sont à examiner pour le financement, la construction, l'entretien et le service.
- Les emprunts par obligations sont à évaluer par les CFF.

1.1. Rail

Situation initiale

Aujourd'hui, il y a une multitude de sociétés de transports régionales (RER) entre Genève et le Lac de Constance. Ces dernières fonctionnent de manière efficace sur leur réseau mais sans assurer une réelle coordination au sein du territoire national. Sur tout l'axe Est-Ouest, seul le parcours de 45 km entre Mattstetten-Rothrist est optimal, en effet il est rapide et dispose d'une capacité suffisante. Il est néanmoins nécessaire de développer l'axe Est-Ouest de manière coordonnée et rapide, ainsi couplé avec les NLFA, «la croix fédérale de la mobilité » pourra se dessiner.

L'horaire cadencé a révolutionné nos trains. Il guide aujourd'hui un nombre toujours plus élevé d'utilisateurs et pousse le réseau, les gares et les passagers à leurs limites. En effet, une à deux fois par heure, les masses de voyageurs saturent les nœuds ferroviaires. Ces derniers devront être aménagés à hauteur de plusieurs milliards. Toutes les gares devront être adaptées pour des trains toujours plus longs. Les coûteux investissements faits pour les trains pendulaires ne permettent de gagner que quelques minutes. Au même moment, des trains avec une capacité de vitesse atteignant 200 km/h seront achetés, alors que le réseau actuel ne permet pas aux trains de circuler à plus de 100 km/h, en raison des courbes ou parce qu'ils risquent de gêner les trains régionaux, les trains marchandises, les RER et les Intercity. En résumé: le système actuel est basé sur une planification datant d'une soixantaine d'années et il est sur le point d'exploser aujourd'hui. Son perfectionnement engloutit toujours plus de sommes excessives.

Exigences du PLR

A la place d'une politique qui vise à boucher les trous, le PLR recommande un bond en avant fondamental. Ce qui sous-entend un développement organisé et construit du rail pour les prochaines vingt années.

Les éléments centraux :

- L'introduction progressive d'un horaire au quart d'heure pour les connexions Intercity sur l'axe Est-Ouest, accompagné d'une suppression des nœuds ferroviaires qui retardent l'horaire cadencé. Ainsi, l'ensemble du système sera plus fluide puisqu'avec un accroissement massif des connexions, les trains ne devront plus se gêner dans les nœuds ferroviaires. La durée d'attente dans les gares sera réduite pour la montée et la descente dans les trains. A titre d'exemple, la ligne Lausanne - St. Gall gagnera 7 minutes. Des trains plus courts pourront être mis en place, les changements seront plus rapides et plus agréables. Les voyageurs et les trains utiliseront les gares dans l'ensemble de la journée au lieu de se masser aux heures de pointe, ainsi d'importantes transformations coûteuses dans les gares pourront être évitées. Ce qui permettra d'investir cet argent dans le réseau.
- La disparition de la congestion à travers la construction de nouveaux itinéraires: il faut de nouvelles infrastructures là où il y a un manque des capacités actuelles ou futures et aux endroits où les trains régionaux, les RER et les Intercity s'encombrent entre-eux. En ce qui concerne les

nouvelles voies, la vitesse maximale de 200 km/h doit pouvoir être atteinte. Cela concerne avant tout la ligne Genève – Lausanne, Lausanne – Vauderens, Roggwil – Zurich avec un contournement d'Olten et un raccordement à Bâle comme part de l'axe Nord-Sud ainsi que le raccordement de la Suisse orientale avec l'agglomération zurichoise. Les tracés indispensables sont à prendre en compte rapidement afin de pouvoir travailler sur un projet solide pour 2016. Cependant, la superficie de la Suisse est trop limitée pour une utilisation généralisée des trains à grande vitesse qui vont à plus de 200 km/h.

- L'accélération des itinéraires actuels: en augmentant la modernisation sur les tracés actuels et/ou en recherchant des nouveaux tracés ciblés. Cela concerne les parcours Vauderens – Fribourg et Winterthur – St-Gall. Sur les axes Est-Ouest et Nord-Sud le réseau doit augmenter sa vitesse commerciale à 160 km/h.
- L'application de moyens secondaires pour briser les heures de pointes: les actifs, écoliers et retraités ne doivent pas, dans la mesure du possible, utiliser les transports publics au même moment. Il faut mettre en place un système de prix bonus ainsi que de nouveaux modèles de travail et d'éducation. Concrètement, un changement d'horaire au sein des écoles secondaires, avec un début des classes fixé à 8h30, permet de réduire la vague de pendulaires tôt le matin. De plus, des études scientifiques prouvent que l'introduction d'un tel horaire est plus adapté au rythme des adolescents, ce qui augmente leur efficacité.
- Par un aménagement massif de l'offre, il faudra évaluer les différentes formes d'exploitations possibles des lignes non rentables.

Avec l'horaire cadencé au quart d'heure sur les connexions Est-Ouest, la nouvelle définition de la cadence horaire et avec l'aménagement et l'accélération de l'axe Est-Ouest sur les rails existants, la Suisse pourra à nouveau s'unir. Ces mesures offriront un véritable RER à l'échelle du pays. Une Association des Transports Suisse (AdTS) sera en mesure de planifier, coordonner et garantir le pilotage du RER Suisse, tout en laissant les compagnies régionales et les CFF régler la gestion de services. Un tel programme doit être planifié sur un échancier de 10 à 30 ans pour être mis en œuvre à l'horizon 2040. Plusieurs avancées concrètes devrait déjà être engagée dans ce sens, c'est pourquoi il faut renforcer les investissements à long terme, au dépend des politiques à court terme visant à boucher les trous.

Recommandations financière pour le rail

Le rail devient toujours plus cher. Afin de le financer le PLR recommande une intervention en trois étapes :

- Premièrement, l'efficacité des trains coûteux actuels est à renforcer. Pour cela il est nécessaire d'effectuer des comparaisons internationales en matière de construction, d'entretien, de services et de considérer l'attrait de système comme Bonus/Malus pour la ponctualité et la propreté. Ce qui implique une transparence vis-à-vis des citoyens et des contribuables, d'ici mi-2015, pour leur permettre de savoir combien leurs coûtent les passagers des trains.
- Deuxièmement, le PLR réclame que les dépenses fédérales fassent l'objet d'une accentuation prioritaire en faveur des investissements à long terme, au dépend de la consommation à court terme.
- Troisièmement, l'aménagement ferroviaire aura besoin de moyens supplémentaires. Ce qui implique un problème fondamental : à cause des prix réduits, l'offre devient toujours plus attractive et la demande augmente sans cesse. Il faut donc que les utilisateurs participent plus fortement au financement.

Le PLR se réjouit de la création d'un nouveau fond d'infrastructures ferroviaires (FInFer). Cependant il souhaite que ce dernier soit limité dans le temps, afin de pouvoir évaluer ses effets. Le FInFer doit être alimenté, comme le FTP fonds, avec une part de la RPLP, la taxe sur les huiles minérales et la taxe sur la valeur ajoutée ainsi que grâce aux moyens fédéraux qui sont déjà à disposition pour les infrastructures ferroviaires des CFF et pour les chemins de fer privés. De plus, les utilisateurs devront être plus fortement impliqués à travers les prix du sillon tout en diminuant les déductions destinées aux pendulaires.

Par ailleurs, il faudra choisir entre les différentes possibilités de financement : augmentation des prix des abonnements; introduction d'un abonnement limité à certaines heures de la journée à la place des abon-

nements spéciaux pour les séniors ou les jeunes; augmentation globale des prix des réseaux en dépit de l'heure et de la demande, ce qui n'introduira aucun déplacement de la demande des heures de pointe ; augmentation des prix des trajets en fonction des heures de la journée, ce qui permettrait de réussir à stimuler la demande des transports publics en dehors des heures de pointes, mais en supposant des heures de travail flexibles; introduction d'un billet électronique pour facturer de façon effective les trajets effectués dans le cadre d'un Mobility Pricing.

1.2. Routes

Situation initiale

Les transports routiers dominent la mobilité en Suisse aussi bien en ce qui concerne les transports individuels que pour les transports de marchandises. Pour la distribution des marchandises et des raccordements aux régions agricoles, le transport routier apporte de grands avantages. Un réseau routier efficace est par conséquent essentiel.

L'augmentation des transports pousse aussi les capacités des routes à leurs limites. Toujours plus de personnes habitent dans les agglomérations et travaillent dans les villes, ce qui augmente les heures de bouchons dans les agglomérations. Les embouteillages des axes routiers dans les villes sont le pain quotidien des pendulaires. La surcharge existe aussi sur certaines routes nationales, particulièrement sur le plateau. Ici se trouve un risque de d'effondrement pour les transports avec des conséquences graves pour la population, l'économie, la distribution des marchandises et avec des coûts élevés pour notre industrie. Ces challenges doivent être planifiés de manière coordonnée avec l'aménagement du territoire et de la politique des transports dans une vision globale. Il fait sens de planifier des projets à long terme et d'éliminer les goulets d'étranglements. Aujourd'hui la politique des transports résout souvent à court terme les problèmes pour certaines régions; L'embouteillage se déplace facilement de quelques kilomètres vers le prochain goulet d'étranglement.

Suggestions de financement pour les routes

Les routes suisses sont l'incarnation du perfectionnisme luxueux. Les prescriptions de sécurité et de construction faites par les ingénieurs et l'Etat sont toujours plus strictes, ce qui impliquent toujours plus de coûts. Le rapport coûts/bénéfice est toujours plus faible. Dans ce cas précis, une comparaison avec l'étranger est nécessaire. La même chose est en vigueur dans la position de monopole d'ASTRA dans le secteur de la construction, service et entretien. Ici il faut faire une comparaison entre les cantons ainsi qu'avec les autres Etats et les prestataires privés, afin d'instituer une meilleure utilisation des impôts. En parallèle l'engagement du modèle PPP est à essayer. La construction, le service et l'entretien des routes ne doit pas être une prérogative purement étatique: la réalisation de ces prestations doit être toujours plus soumise à la concurrence.

Comme le FInFer, le PLR recommande aussi la création d'un fond d'infrastructures pour les routes (FIR) qui doit être introduit au niveau constitutionnel. Ce dernier doit être financé à travers la participation de la RPLP, des impôts sur les huiles minérales et la TVA. Avec ces moyens, la moitié au minimum doit profiter aux routes, et sur le long terme, la part attribuée aux routes doit augmenter. Un transfert supplémentaire du financement des routes en faveur des transports publics sera clairement rejeté. Aujourd'hui les conducteurs sont, avec les taxes d'importations sur les véhicules à moteur, les impôts sur les véhicules à moteur, la vignette autoroutière, mis à contribution indépendamment des kilomètres parcourus. Seules les taxes sur les huiles minérales et la RPLP sont taxées en fonction des kilomètres parcourus. Les conducteurs doivent être mieux intégrés et de manière différente dans le financement et cela en fonction de leur utilisation effective.

A long terme, l'introduction d'un Mobility Pricing doit être évaluée. Les moyens ainsi générés ne peuvent être utilisés qu'à des fins spécifiques. Un tel modèle peut dépendre de différentes variables comme la distance parcourue, les coûts de constructions des routes ou les charges actuelles des itinéraires et ainsi mettre en place différents moyens d'attraction. Avec un tel outil, les usagers pourront être également plus sollicités dans leur participation financière, en fonction de l'utilisation ou non des routes à fortes fréquentations aux heures de pointes ou celles en travaux.

Exigences du PLR

- Augmenter la concentration des habitations et par conséquent mieux orienter les flux de transports.
- Compléter rapidement le réseau des routes nationales avec le renforcement de l'axe Est-Ouest (A1)
- Construction d'un deuxième tube, sans augmentation de capacité, pour la rénovation du tunnel du Gotthard
- L'aménagement des bretelles d'accès aux agglomérations. Ceci est la plus grande urgence.
- Planifier un aménagement à long terme des routes dans l'orientation d'une croissance des habitants.
- Renforcement du financement des utilisateurs, par exemple introduction à long terme de Mobility Pricing.

1.3. Aviation

Situation initiale

Les aéroports sont importants pour l'économie et représentent un atout économique pour nos entreprises internationales. En Suisse, l'aéronautique est le créateur de 180'000 places de travail et pour plus de 30 milliard de francs de valeur ajoutée. Le PLR défend des aéroports nationaux compétitifs qui offrent des liaisons directes au niveau européen et intercontinental.

Avec de l'efficacité et de la qualité, les aéroports suisses occupent les premières places. Nos infrastructures aéronautiques peuvent rivaliser à l'international. Cependant, il y a des désavantages qui se retrouvent dans les impôts, les frais et la bureaucratie. Entre autre, cela retient le développement des infrastructures. Si la Suisse veut rester compétitive dans le domaine de l'aviation, il faut clairement un engagement en faveur des aéroports. Un déchirement des cantons et des régions, lié à des conflits d'intérêts, affaiblit la Suisse dans les négociations internationales. Si les cantons et les régions n'arrivent pas à s'entendre, cela pousse à une plus grande prise en charge de la Confédération puisque les infrastructures des aéroports sont d'importances nationales. L'esprit de clocher ne doit pas faire diminuer les connexions de la Suisse sur les marchés internationaux, ni fermer la porte d'entrée aux touristes.

Augmentation de la capacité

L'espace aérien suisse doit être mieux intégré dans l'espace aérien environnant. Le projet Single European Sky (SES) doit augmenter l'efficacité de l'espace aérien suisse. En plus de la coordination en l'air, il faut consolider la capacité au sol. Pour nos aéroports qui sont des infrastructures indispensables, les conditions cadres durables sont centrales pour le développement structurel et opérationnel. Au vu de la congestion qui se dessine, les conditions cadres pour le développement ciblent tout autant les pistes que les bâtiments d'aéroport.

Exigences du PLR

- Reconnaissance de la compétitivité des aéroports internationaux de Suisse, qui peuvent continuer à se développer.
- Les aéroports sont des infrastructures d'importances nationales, il est donc nécessaire de les considérer comme tels dans les discussions concernant l'exploitation
- Démêlage de l'espace aérien suisse fortement fragmenté
- Pas de taxes supplémentaires et de taxes sécuritaires trop élevées pour les aéroports.

2. Infrastructures de télécommunications

Situation initiale

Le PLR soutient une concurrence saine pour les infrastructures dans le secteur des communications. Une infrastructure de communication qui fonctionne représente un élément central pour un pays comme la Suisse. La structure est déjà très développée dans les centres. Dans les zones rurales et les régions

de montagne, la couverture que ce soit pour la téléphonie mobile ou pour la fibre optique reste insuffisante. Soit l'infrastructure manque, soit elle n'a pas les standards techniques actuels permettant le haut débit, ce qui cause une migration vers les centres. Le dépeuplement de ces régions ne fait sens ni du point de vue de la politique des transports, ni de celui de l'aménagement du territoire. Au contraire: les conditions de travail et de vie doivent être améliorées tout particulièrement dans les zones rurales et les régions de montagnes qui ont été négligées jusque-là. C'est pourquoi, il est essentiel que le réseau de fibre optique et le réseau de téléphonie mobile à haut débit (LTE) soient étendus rapidement et à grande échelle.

Propositions de financement

Comme pour le rail et la route, les infrastructures des télécommunications ne doivent être construites qu'une seule fois. Les investissements pour les infrastructures parallèles ne sont ni utiles, ni nécessaires. Les infrastructures doivent être construites avec la coopération de tous les opérateurs et éventuellement l'Etat. Le financement doit également être assuré en première ligne par les opérateurs, qui détiennent le capital issu du marché. La concurrence devrait se jouer entre les infrastructures et les services liés à celles-ci. L'utilisateur est ainsi directement impliqué dans le financement des infrastructures en payant pour les services qu'il utilise. L'accès aux infrastructures doit être garanti équitablement avec les mêmes conditions pour tous les opérateurs

Exigences du PLR

- Conditions cadres financièrement attractive pour le développement du réseau de fibre optique et LTE.
- L'expansion du raccordement à large bande doit être poursuivie dans les maisons et dans les transports publics, afin de pouvoir travailler n'importe où. Le LTE devrait être établi comme standard de téléphonie mobile à grande échelle. Ainsi les zones rurales et les régions de montagnes seront particulièrement impliquées.
- La coopération entre l'opérateur de télécommunication et ses partenaires ne doit pas être entravée par de longues procédures juridiques.
- Adaptation du règlement de la protection des rayons ionisants en tenant compte des risques et diminution de la bureaucratie liées aux autorisations pour les antennes de téléphonie mobile.