

DOMAINE PUBLIC

Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse
Indépendant, différent, réformiste depuis 1963

Penser la mobilité et les infrastructures d'une manière globale

Dépasser les habitudes technocratiques, éviter le fédéralisme clientéliste

 YVETTE JAGGI |  17 MAI 2019 |  DP 2245

Gérer la mobilité: tel est l'un des cinq objectifs du Projet de territoire Suisse (<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/developpement-et-amenagement-du-territoire/strategie-et-planification/projet-de-territoire-suisse.html>) (PTS), ce programme qui veut organiser le développement d'une Suisse à dix millions d'habitants, prévue pour les 25 à 30 ans à venir.

Dans ce délai, il faut mettre en place ou du moins consolider un système de transports de personnes et de marchandises qui soit à la fois durable, fiable, d'un coût d'exploitation, d'entretien et de renouvellement supportable. Plus largement, ledit système doit éviter l'étalement urbain, réduire la consommation d'énergie et diminuer l'impact négatif de la mobilité sur la qualité de vie et sur le paysage.

La mise en œuvre du PTS prévoit la collaboration des collectivités qui l'ont élaboré, soit la Confédération, les cantons, les villes et les communes. Au niveau fédéral, la gestion de la mobilité terrestre devrait incomber à trois des sept offices composant le département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec): Développement territorial (Are), Transports (OFT) et Routes (Ofrou). Soit au total environ 850 postes équivalent plein temps, 6,4 milliards d'investissements nets et 245 millions de dépenses de fonctionnement (chiffres selon compte d'Etat pour 2018).

D'aucuns redoutent l'effet de cette répartition des tâches et préconisent une collaboration plus formalisée – en clair une restructuration au sein du Detec. En juin 2013, l'ancien conseiller national Josias F. Gasser (Vert Libéral/GR) interpellait le Conseil fédéral à propos d'une éventuelle fusion (<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20133633>) de l'OFT et de l'Ofrou en vue de combattre les vaines oppositions entre le rail et la route et de favoriser la mise en œuvre d'une politique des

Conférence de coordination dirigée par le secrétaire général du Detec et réunissant des représentants des deux offices précités ainsi que de ceux de l'aviation civile, de l'environnement et de l'énergie.

En revanche, le Conseil fédéral annonce son intention d'accepter un postulat déposé également en juin 2013 par le conseiller national Fabio Regazzi (PDC/TI), cosigné par 38 élus de différents partis qui souhaitaient instituer un Secrétariat d'Etat (<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20133608>) pour la politique suisse des transports. Le postulat, auquel s'opposait curieusement le groupe socialiste, n'a finalement pas pu être discuté en séance plénière dans le délai prescrit. Et l'idée, qui se justifierait notamment pour d'éventuelles négociations internationales, semble avoir fait long feu.

Les réflexions du professeur Matthias Finger

La faveur va désormais plutôt à la création d'un Office de la mobilité. Selon Matthias Finger (<https://www.nzz.ch/es-braucht-eine-bahnreform-ii-ld.1475615>), professeur en gestion des industries de réseau à l'EPFL, ce nouvel office aurait l'importante mission d'établir la stratégie globale qui fait toujours défaut dans la planification des transports en Suisse.

Certes, nous disposons d'une infrastructure ferroviaire d'une qualité mondialement reconnue et au bénéfice d'un financement durablement consenti. L'effort semble même trop généreux, difficilement maîtrisable, à l'exemple des programmes d'investissements Prodes 2035 (DP 2234 (<https://www.domainepublic.ch/articles/34430>)) pour le rail et Route 2030 pour le trafic motorisé. Pour ne rien dire de l'effet d'empilement de ces projets multimilliardaires élaborés dans un esprit de «*chacun pour soi*» (DP 2238 (<https://www.domainepublic.ch/articles/34696>)), auxquels les parlementaires ne manquent pas d'ajouter à chaque fois quelques millions (<https://www.parlament.ch/press-releases/Pages/mm-kvf-n-2019-05-14.aspx>) destinés à des régions considérées comme insuffisamment servies.

Outre établir la coordination qui fait cruellement défaut, le nouvel Office de la mobilité devrait permettre de tirer pleinement parti de la numérisation qui transforme non seulement les conditions d'exploitation du rail et de la route, mais aussi le comportement des usagers des transports publics comme des véhicules privés. Pour prendre en compte de tels changements et en bénéficier, il faut construire une vision d'ensemble et comprendre leur signification.

La philosophie plutôt que la gestion

Plus philosophe que technocrate, l'Office de la mobilité ne devrait pas planifier lui-même mais, selon Matthias Finger (<https://dievolkswirtschaft.ch/fr/2019/02/finger-03-2019fr/>), «*aider les décideurs politiques à définir les grands objectifs de la mobilité, du transfert modal et de l'aménagement du territoire ainsi que le cadre financier*». A l'entreprise elle-même (CFF en tête) de remplir le rôle de maître de l'ouvrage, en pleine

Une «véritable réforme» du genre Rail2000plus passerait par quatre étapes (<https://www.nzz.ch/es-braucht-eine-bahnreform-ii-ld.1475615>): la séparation du politique et du management, une prise de décision par le Conseil fédéral et le Parlement, une autolimitation de l'OFT à son rôle de conseil (<https://www.letemps.ch/suisse/matthias-finger-loffice-federal-transport-outrepasse-role>) qu'il ne devrait plus outrepasser et enfin la réunion de l'OFT, de l'Ofrou et de la partie de l'Are concernée par les transports en un Office de la mobilité.

Bien entendu, une telle réorganisation devrait s'accompagner d'une surveillance adaptée. Les failles de la surveillance étatique observées ces derniers temps dans les cas de Car postal ou du BLS, par exemple, ne devraient plus se reproduire selon le directeur de l'OFT (<https://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/unternehmen-und-konjunktur/Eine-Aufsicht-die-keine-war/story/25461571>). A condition que l'on ne bloque pas les effectifs malgré l'augmentation des tâches. A condition aussi que l'on allonge la liste des autorités de régulation des infrastructures inscrites au compte d'Etat de la Confédération.

Les propositions renouvelées de Matthias Finger, inspirées par le sens des réalités et la vision d'une organisation du travail plus adéquate, mériteraient de finalement l'emporter.

En ce cas, les transformations dureront plusieurs années et bousculeront pas mal d'habitudes. Mais Simonetta Sommaruga, qui vient d'accéder à la tête du puissant Detec, devrait trouver la force de conviction et l'énergie nécessaires pour faire bouger les structures d'un département qui consacre chaque année plus de 5,6 milliards de francs à des investissements et dépense 10,3 milliards pour la circulation routière, le trafic ferroviaire et les transports publics.

 J'aime 5

UNE RÉACTION? UNE CORRECTION? UN COMPLÉMENT D'INFORMATION? ECRIVEZ-NOUS (MAILTO:REDACTION@DOMAINEPUBLIC.CH?SUBJECT=RÉACTION À L'ARTICLE: PENSER LA MOBILITÉ ET LES INFRASTRUCTURES D'UNE MANIÈRE GLOBALE - HTTPS://WWW.DOMAINE-PUBLIC.CH/ARTICLES/34965)!

Et si l'envie vous prend de passer de l'autre côté de l'écran, DP est ouvert aux nouvelles collaborations: [prenez contact \(https://www.domainepublic.ch/ecrire-pour-dp\)](https://www.domainepublic.ch/ecrire-pour-dp)!

 **REPUBLIER**

La reproduction de cet article est autorisée et gratuite, mais selon les modalités du présent [contrat Creative Commons \(http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ch/deed.fr\)](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ch/deed.fr): activer un lien vers la page ou citer l'URL de celle-ci, <https://www.domainepublic.ch/articles/34965> - Merci

DOMAINE PUBLIC

Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse

Indépendant et différent depuis 1963

En continu, avec liens et réactions sur <https://www.domainepublic.ch>

Newsletter gratuite chaque lundi: les articles, le magazine PDF et l'eBook

En continu, avec liens et réactions sur <https://www.domainepublic.ch>

Lien vers l'article: <https://www.domainepublic.ch/articles/34965>