



Feuille d'information

17.09.2010

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

*Objectif 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 les longs délais de planification et de réalisation des grands projets d'infrastructure, les décisions en la matière devront intervenir suffisamment tôt.

1 Maintenir la qualité de l'infrastructure

Le maintien à long terme de la fonctionnalité et de la qualité des réseaux d'infrastructure existants est prioritaire.

2 Exploiter au mieux les capacités

L'exploitation optimale des capacités existantes est prioritaire par rapport à la construction de nouvelles infrastructures. Il s'agit de tirer profit des réserves non utilisées, ceci aussi bien par le biais d'une gestion plus efficace que d'une modulation de la demande en fonction du marché. 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

Le développement et la diffusion de nouvelles technologies, qui parviennent à améliorer la performance, la sécurité et l'efficacité des réseaux d'infrastructure doivent être encouragés par le biais d'incitations à l'innovation et le soutien de la recherche fondamentale. Il convient d'être attentif aux risques pour le système liés à l'introduction de nouvelles technologies.

4 Eliminer les goulets d'étranglement critiques

Lorsque les gains de productivité (gestion des capacités, nouvelles technologies) ne suffisent pas à garantir le fonctionnement et la performance des réseaux d'infrastructure nationaux à moyen et à long terme, il convient de procéder dans les délais et de manière ciblée aux mesures de construction destinées à supprimer les goulets d'étranglement critiques.



Objectif II: Protéger l'homme, l'environnement et les infrastructures

Les infrastructures représentent un risque considérable 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 à des dangers. Les risques et sollicitations potentiels doivent être proportionnels à l'utilité économique des réseaux d'infrastructure et doivent être ramenés 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 la qualité de vie, la santé et la sécurité ainsi que sur les bases naturelles de la vie de la population. Il convient d'atténuer les risques potentiels pour l'homme et l'environnement mais pas à n'importe quel prix.

6 Prévenir les dangers

Il s'agit de prendre des mesures de protection appropriées afin d'atténuer la menace que représentent un large spectre de dangers (dangers naturels, pannes techniques, attaques terroristes) 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. Il doit soutenir le développement territorial tel qu'il a été planifié en Suisse et éviter le mitage du territoire. Lorsque cela est possible et indiqué, il convient de prévoir le regroupement des réseaux d'infrastructure avec incidences spatiales dans des corridors réservés à cet effet. Pour ce faire, il convient également de prendre en compte la dimension verticale.

Objectif III: Optimiser 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.

8 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.

9 Accélérer les procédures d'autorisation

Il s'agit d'introduire puis de mettre en œuvre les moyens de raccourcir les procédures d'autorisation sans porter atteinte aux principes de l'Etat de droit, ni restreindre les droits démocratiques.

10 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, moderniser et développer les réseaux. En ce qui concerne la réglementation de l'accès aux réseaux, il convient d'accorder l'attention nécessaire à la protection des investissements.



11 *Endosser un rôle actif dans l'eupéanisation*

Il faut tirer activement profit de la situation de la Suisse en tant que plaque tournante des infrastructures au cœur de l'Europe. Dans le cadre des accords bilatéraux avec l'UE, il convient d'assurer un accès non discriminatoire aux marchés des transports, de l'énergie et des télécommunications. Les entreprises suisses d'infrastructure doivent se positionner sans tarder et de façon prometteuse dans ces marchés de plus en plus intégrés.

*Objectif IV: Améliorer la **rentabilité** des réseaux d'infrastructure publics*

Alors que les réseaux d'infrastructure financés par le biais du marché sont d'emblée soumis aux exigences de rentabilité économique, il convient d'optimiser en permanence l'utilisation des fonds publics pour les réseaux d'infrastructure (rail et route) financés par l'Etat.

12 *Classer les projets par ordre de priorité*

Il s'agit d'analyser systématiquement le rapport coûts-avantages de tous les gros projets d'infrastructure des réseaux ferroviaire et routier et de les classer par ordre de priorité sur la base de critères équivalents et transparents. Il convient à ce titre de toujours prendre en considération les coûts d'opportunité d'un non-investissement.

13 *Encourager une exploitation efficace*

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

14 *Exploiter les synergies*

Compte tenu des interactions, la coordination des procédures de planification, de construction, 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.

15 *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 par des interfaces fonctionnelles et intelligentes de manière à créer des chaînes de transport intermodales les moins lacunaires possible.



*Objectif V: Assurer le **financement** à long terme des réseaux d'infrastructure*

La construction et l'entretien des réseaux d'infrastructure financés par l'Etat (rail et route) mobilisent d'importants moyens financiers sur de longues périodes. Pour assurer à long terme un développement optimal de ces réseaux, il convient d'assurer leur financement durable.

16 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 ainsi qu'entre les investissements d'extension et d'entretien. Il convient de tenir compte de manière adéquate des coûts subséquents que devront supporter les pouvoirs publics et les fournisseurs de prestations (coûts du cycle de vie).

17 Créer les conditions d'une participation du secteur privé

Des investissements privés dans les secteurs étatiques d'infrastructure peuvent être indiqués lorsque les pouvoirs publics y voient des avantages et à condition que les infrastructures concernées soient confiées à des sociétés autonomes à même d'acquérir des capitaux sur le marché libre et de les rémunérer au taux du marché au moyen de leurs recettes.

18 Examiner à long terme un changement de système au profit du «mobility pricing»

A long terme, il convient d'examiner un nouveau modèle de financement qui ne génère pas seulement les recettes nécessaires à long terme mais qui influence la mobilité dans le sens d'une utilisation économiquement efficiente et écologiquement durable des capacités du réseau. Cet objectif peut être atteint dans un système d'économie de marché uniquement par le biais de prix liés aux prestations, à la qualité et à la demande pour le libre accès aux infrastructures de transport.