



Infrastructures

Pour une vraie remise en forme: un programme de développement durable des infrastructures

13.10.2025

D'un coup d'oeil

- Le développement des infrastructures de transport, jadis fierté helvétique, s'est mué en souci majeur. Les attentes dépassent les moyens à disposition
- Il faut fixer des priorités, mais aussi améliorer l'efficacité, innover et utiliser de nouvelles technologies, pour que le rail et la route restent un atout de notre place économique
- La population et les entreprises ne doivent pas être frappées de nouvelles taxes ou redevances. La devise à suivre est «mieux, pas plus onéreux»

L'étude «Transports '45», menée par l'École polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ) sur mandat du DETEC, montre clairement que l'exploitation, l'entretien et le développement des infrastructures de transport suisses font face à des défis financiers de taille. Les moyens alloués aux projets routiers, ferroviaires et d'agglomération sont insuffisants et les hausses de coûts attendues dépassent largement ce qui était prévu.

economiesuisse salue les mesures engagées par le DETEC. Il est particulièrement important de viser une planification globale, car les différents modes de transport sont interconnectés. Pour l'économie, l'essentiel est à présent que la voie à suivre soit tracée selon une stratégie claire et avec un sens de la mesure. Par ailleurs, il faut respecter le frein à l'endettement. De nouvelles taxes ou charges fiscales pour les entreprises, déjà sous pression à cause des droits de douane américains, de la faible conjoncture et d'autres facteurs externes, ne sont pas une option. En même temps, le développement du rail et de la route reste primordial pour la Suisse: Sans infrastructures saines, notre place économique perd de son attractivité.

L'explosion des coûts n'est pas une fatalité – il faut changer le développement des infrastructures

Dans le développement des infrastructures, il n'y a pas que les projets qui comptent, mais aussi la manière dont ils sont réalisés. Le débat actuel est l'occasion d'instaurer une approche mieux ciblée, plus efficace et donc plus durable dans l'utilisation des futurs investissements. L'économie voit cinq angles concrets à pour cela.

Mieux planifier – Les processus de planification influencent notablement le coût des projets. Il faut démonter les obstacles réglementaires dans ces processus pour accélérer l'octroi des autorisations et faciliter la mise en œuvre. La collaboration entre les autorités et le secteur de la construction doit devenir plus simple et plus agile. Pour éviter des corrections coûteuses, il faut une planification menée très tôt sous forme de dialogue, intégrant ainsi l'expertise technique nécessaire dès les premières phases du projet. Une définition de l'offre de transport bien pensée est tout aussi déterminante: les investissements de développement ne doivent pas être une fin en soi, mais doivent correspondre à un besoin avéré et se fonder sur un concept d'offre qui

prenne en compte les critères de gestion d'entreprise. Cela est indispensable pour éviter les mauvais investissements et réaliser les projets de manière efficace.

50%

des projets d'aménagement ferroviaire en cours présentent des retards ou des dépassements de coûts. L'exception tend ainsi à devenir la règle.

20%

d'augmentation de la valeur des projets d'infrastructure, en évitant des retards coûteux grâce une optimisation systématique de la phase de préparation.

Mieux construire – Comme dans la planification, il faut chercher le dialogue avec le marché avant même de publier l'appel d'offres, afin de garantir la qualité, la faisabilité et d'éviter de lourds surcoûts dans la phase des travaux. Les adjudicateurs publics doivent formuler des attentes précises et, sur cette base, rapidement sonder le marché. Cela peut éviter des retards, des réajustements coûteux, l'interruption des travaux et la segmentation de la mise en œuvre du projet. Par ailleurs, il convient d'utiliser bien plus le levier des nouvelles technologies pour rendre la construction d'infrastructures aussi efficace que possible.

110%

de gains d'efficacité sont possibles en utilisant systématiquement des technologies comme le BIM (Building Information Modeling). Utilisé seulement de manière ponctuelle en Suisse, le BIM a pourtant un énorme potentiel selon les expériences internationales.

Mieux entretenir – L'entretien des infrastructures doit être organisé de manière plus efficace. Cela implique une gestion optimisée de la maintenance pour le rail comme pour la route, avec un accent particulier sur l'entretien en cours d'exploitation afin de garantir la stabilité du trafic. Il faut, par exemple, éviter les travaux d'entretien simultanés sur des itinéraires de contournement, ou que les chantiers ne compromettent la constance du transport de marchandises, en le reléguant exclusivement à la nuit notamment.

7%

du montant annuel des investissements dans les ouvrages d'infrastructure doivent être prévus comme coûts subséquents pour l'exploitation et l'entretien. D'importants coûts additionnels s'accumulent donc avec le temps.

Mieux utiliser – Faire l'un sans laisser tomber l'autre: l'aménagement nécessaire du réseau doit s'accompagner d'une meilleure utilisation des infrastructures en place. Une étude menée par des experts ferroviaires montre que des mesures d'exploitation bien définies comme le tri des trains selon leur vitesse ou l'optimisation des entrées et sorties dans les gares permettraient d'augmenter la capacité jusqu'à 25 %. Ces mesures connues et réalisables devraient être appliquées en priorité avant d'entamer la réalisation de grands projets. Il convient aussi de promouvoir sans délai l'introduction de nouveaux postes d'aiguillage électroniques dans les corridors ferroviaires. De plus, les données disponibles doivent être mieux exploitées pour la route comme pour le rail, afin de détecter rapidement les congestions dans les flux de trafic ou de permettre de nouveaux modèles commerciaux efficaces avec la mobilité combinée. La gestion de la mobilité en entreprises permet aux administrations et entreprises d'agir localement sur les déplacements pendulaires. Un degré élevé de financement par les usagers aiderait en outre à créer les bonnes incitations pour une utilisation efficace des infrastructures.

25%

de trains en plus, c'est déjà possible avec des mesures concrètes comme le tri des trains selon leur vitesse ou l'optimisation des entrées et sorties dans les gares, entre autres.

30 à 50 %

de trains en plus par heure et direction seraient, selon les estimations, envisageables sur certains tronçons avec des signaux et postes d'aiguillage à la pointe de la technologie.

Se concentrer sur l'efficacité et sur l'innovation

Pour les entreprises suisses, il est clair que le maintien du statu quo n'est pas durable dans le domaine des infrastructures. Il faut se concentrer sur l'efficacité et sur l'innovation ainsi que sur une priorisation stratégique. Les investissements peuvent être compensés par des gains d'efficacité dans le système lui-même. Contracter des dettes ou imposer de nouvelles taxes et redevances ne sont pas des solutions durables.



Lukas Federer

Responsable du département Énergie, environnement, infrastructures et numérisation, membre de la direction élargie



David Stauffacher

Responsable de project infrastructures et numérisation



Dominique Rochat

Responsable de projets Senior Énergie, environnement, infrastructures et numérisation