



Interview

avec Jürg Röthlisberger, directeur de l'OFROU

Maurice Lindgren, suisse.ing: Jürg Röthlisberger, vous êtes directeur de l'Office fédéral des routes. Qu'est-ce qui, à l'heure actuelle, vous occupe particulièrement?

Jürg Röthlisberger: Rien qui ne date d'hier, fort heureusement! L'aujourd'hui m'occupe bien davantage, et parce qu'il importe d'anticiper en toutes circonstances, plus encore ce qui sera pertinent demain. Un exemple à ce propos: au cours des cinquante dernières années, nous avons développé et continué de développer l'entretien systématique de nos infrastructures. Actuellement, nous le faisons collectivement assez bien et assez efficacement: nous disposons des méthodes et technologies requises pour faire ce qu'il faut de manière proportionnée, à temps, au bon endroit, aux fins de garantir la sécurité et la disponibilité des ouvrages. Et à vrai dire, nous le faisons plutôt correctement. Or nous nous rapprochons désormais d'une nouvelle réalité qui outrepassa l'entretien classique: tous les ouvrages d'infrastructure ont deux durées d'utilisation clairement définies. L'une est comptable, c'est-à-dire que nous amortissons nos ouvrages sur des durées allant de dix ans (systèmes IT, systèmes OT, EED)¹ à quarante ans (tunnels, ponts). L'autre est effective et se situe, selon les référentiels normatifs, entre nonante et cent ans. La question est maintenant de savoir comment faire pour, un jour, pouvoir exploiter en toute sécurité nos ouvrages d'art et nos tunnels au-delà de leur durée effective d'utilisation. De nombreux travaux de recherche, au niveau pratique également, seront encore nécessaires à cet égard mais indispensables, sachant que l'autre solution – le remplacement de dizaines de milliers d'ouvrages d'art, par exemple –, coûteuse et extrêmement fastidieuse en termes de procédures, n'a pas vraiment de quoi séduire.

Le Programme de développement stratégique des routes nationales sera probablement soumis au peuple à l'automne 2024 en raison du lancement d'un référendum à son encontre. Comment convaincrez-vous les indécis vis-à-vis du PRODES, lequel prévoit six projets routiers déjà prêts à être réalisés?

Le réseau des routes nationales relie les différentes parties de notre pays et a prioritairement une fonction de drainage visant à décharger les communes et les agglomérations du trafic de transit. Sans le bon fonctionnement de cet effet de décharge, l'on est très rapidement confronté à une congestion routière à grande échelle. Or même une meilleure utilisation des surfaces de circulation existantes, avec les mesures traditionnelles de gestion du trafic par exemple, ne suffira pas, à elle seule, à freiner le déficit de cette fonction de drainage. Aussi faut-il en parallèle aménager ponctuellement les routes nationales, ce qui profite directement et indirectement à tous les usagers de la route – de l'automobiliste sur la route nationale à l'enfant sur le chemin de l'école, en passant par le conducteur de bus dans l'agglomération et le cycliste sur la route communale: fluidifier le trafic sur les routes nationales signifie non seulement désengorger les routes cantonales et communales, mais aussi, par ricochet, renforcer la sécurité routière et ménager de l'espace pour le développement des transports en commun, à vélo ou à pied. Les projets envisagés consolident en outre la robustesse du réseau des routes nationales, facilitant par là l'entretien de celui-ci. Les aménagements permettront notamment de remettre en état les infrastructures des tunnels de Schaffhouse et de Saint-Gall sans paralyser périodiquement le trafic et, partant, l'économie et la société.

¹ IT: information technology; OT: operational technology; EES: équipements d'exploitation et de sécurité (NdT).

Qui sème des routes récolte du trafic, avancent les opposants au projet. N'y a-t-il pas là quelque vérité? Quelles seraient les conséquences d'un rejet dans les urnes?

Les routes nationales constituent le pilier de la mobilité suisse. Bien qu'elles ne représentent que 3% des routes, elles gèrent plus de 40% du trafic total et plus de 70% du trafic routier de marchandises. Trois aspects me paraissent essentiels en l'occurrence. Premièrement, la Suisse ne construit pas d'infrastructures de transport (route et rail) à titre de réserve, elle ne fait que réagir à la croissance de la demande moyennant des aménagements ponctuels. Deuxièmement, si le trafic est à nouveau plus important sur les routes nationales que sur les routes cantonales et communales, ce sera le signe que l'un des principaux objectifs – à savoir la réduction du «trafic d'évitement», autrement dit le déplacement du trafic de la route nationale vers le réseau routier secondaire – aura été atteint. Rappelons que 100% de la mobilité douce et un tiers des transports publics circulent eux aussi sur la route. Enfin troisièmement, nous ne devons pas oublier que les transports seront pour la plupart décarbonés d'ici à 2050; dès lors, penser et raisonner en termes de bons et de mauvais transports est un débat obsolète. L'autre choix serait de renoncer à la mobilité. Cependant, l'immobilisme en matière de développement des infrastructures et des routes serait assurément une très mauvaise réponse à la dynamique économique et sociétale. Pour toutes ces raisons, nous sommes confiants dans notre capacité à convaincre l'électorat sur les avantages d'un réseau de routes nationales fonctionnel à long terme.

Le comité de suisse.ing a décidé d'approuver le projet, tout en soulignant que la seule élimination des goulets d'étranglement ne saurait suffire. Pour atteindre les objectifs de durabilité dans le domaine du trafic routier, la Suisse a besoin d'un concept de mobilité global. Que fait l'OFROU dans cette perspective?

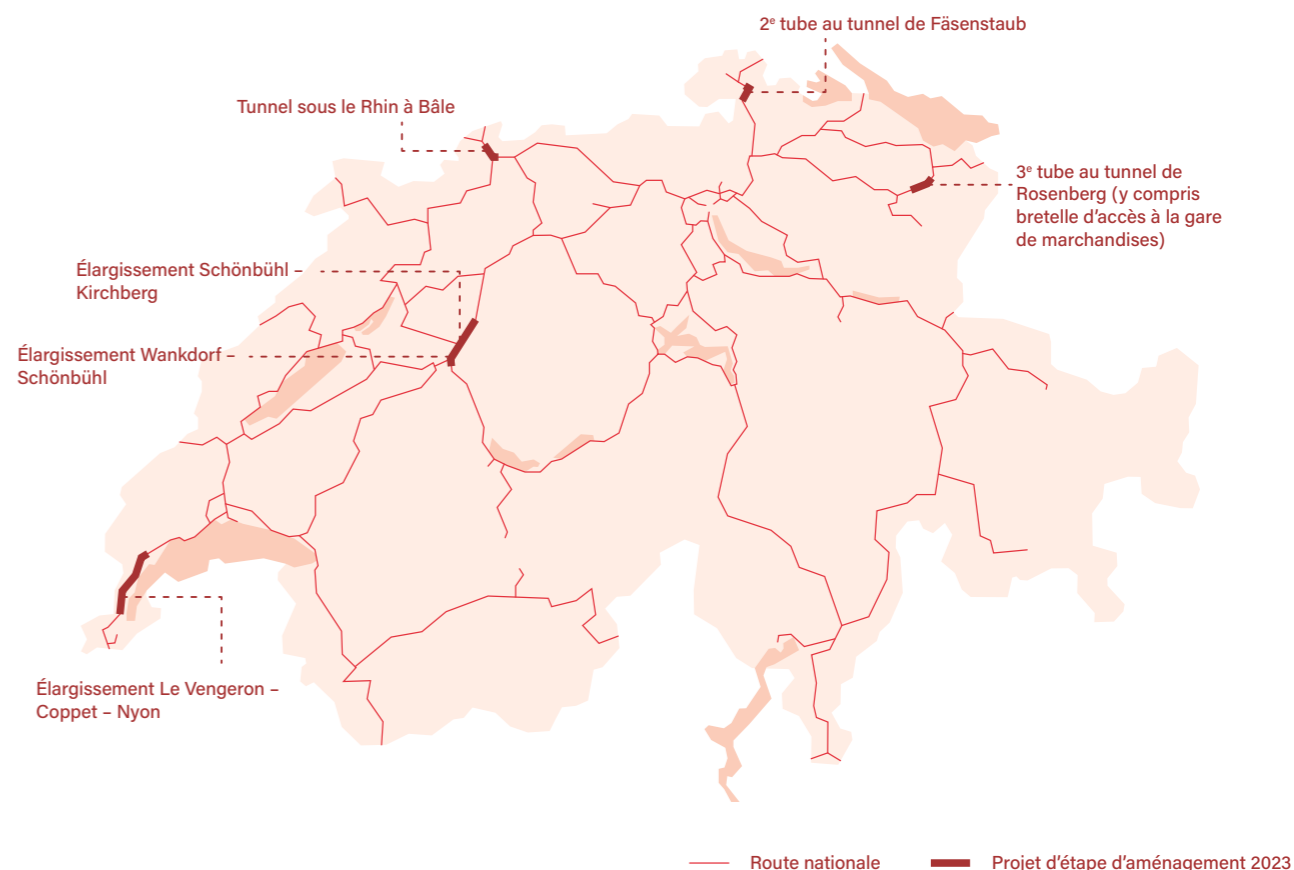
Effectivement, l'avenir de la mobilité repose sur une réflexion et une action intégrales. Il est vain d'opposer les différents modes de transport ou formes de mobilité les uns aux autres, comme tendent malheureusement à le faire certains cercles d'influence. Une chose est certaine: la mobilité de demain sera à la fois plus compatible avec l'environnement et plus sûre, sachant que le nombre des véhicules électriques hautement assistés, voire partiellement automatisés, va fortement augmenter. Autre point, la durabilité est un aspect central dans la planification à long terme et la conception des projets: seuls sont réalisés ceux qui ont un impact positif sur l'environnement et présentent un bon rapport coûts-avantages. La construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales se font par ailleurs dans le plus grand respect de l'environnement. En sont la preuve notre engagement en faveur de la biodiversité et nos initiatives d'installations photovoltaïques.



Jürg Röthlisberger assure la direction de l'OFROU depuis début 2015. Titulaire d'un diplôme d'ingénieur civil EPF, il a découvert le monde de la construction en effectuant un apprentissage avant d'entamer ses études. À l'issue de sa formation d'ingénieur, Jürg Röthlisberger a travaillé dans les secteurs du bâtiment et du génie civil industriels, avant de devenir membre de la direction d'un bureau d'ingénieurs spécialisé dans la gestion de la maintenance. Dans le cadre de cette activité, il a notamment marqué de son empreinte la systématisation de la gestion de l'entretien des infrastructures publiques.

À propos de durabilité justement, la propulsion électrique à batterie semble être pour l'heure la seule technologie – hors laboratoire – à pouvoir sérieusement se substituer aux moteurs à combustion. Vous-même roulez-vous déjà à l'électricité lors de vos déplacements privés?

Bien sûr. Comme la majeure partie de la population suisse, je combine différentes formes de mobilité: j'aime me déplacer tant à pied, à vélo, en train qu'en bus ou en voiture. Et en Suisse typique, j'attends que mes commandes soient livrées avec ponctualité et, en cas de travaux chez moi, que les artisans arrivent à l'heure convenue!



Pourtant, selon l'Office fédéral de la statistique, la part de véhicules électriques dans la flotte totale des voitures de tourisme s'élevait à 3,3% à peine en 2023 et les nouvelles immatriculations affichaient récemment à nouveau une légère tendance à la baisse. Les objectifs ne sont donc pas réalisables. Que faites-vous à cet égard en tant qu'office fédéral?

Le passage de la voiture à combustion à la voiture électrique est en marche, une tendance irréversible que les constructeurs automobiles et les garagistes ont soutenue par un travail titanesque au cours des dix dernières années. Dans le cadre de la feuille de route pour la mobilité électrique, l'OFROU s'engage à ce que cette transition se fasse le plus rapidement possible, mais avec cohérence aussi. D'une part, les constructeurs automobiles et les garagistes se doivent de gagner le cœur de leur clientèle, et ils n'y parviendront qu'en se montrant persuasifs et en proposant des offres attrayantes. D'autre part, il est indispensable de mettre en place un réseau dense de recharge rapide. La centaine d'aires de repos et la cinquantaine de stations-services existantes se dotent progressivement de bornes de recharge rapide, construites en partenariat avec des fournisseurs privés: ainsi, quelque quarante aires de repos et la majorité des stations-services offrent déjà aux usagers la possibilité de recharger en peu de temps la batterie de leur véhicule électrique. Nous mettons de surcroît à la disposition d'entreprises privées des surfaces supplémentaires à proximité immédiate de l'autoroute afin qu'elles puissent y installer des hubs de recharge rapide et sommes en passe d'équiper dix centres de contrôle des poids lourds avec de tels hubs. À terme, tous les usagers de la route se verront offrir l'accès à une infrastructure de recharge performante.

Permettez-moi d'aborder un tout autre sujet: le projet d'internalisation des prestations de bureau d'appui au maître d'ouvrage, ou BAMO, lesquelles sont souvent proposées par des entreprises d'ingénierie, a été redimensionné à la baisse à la suite notamment de pressions politiques. Où en est-il présentement?

Les projets de l'OFROU sont extrêmement complexes. Aux fins de pouvoir assumer les tâches opérationnelles de la gestion de projet, nous faisons dans une très large mesure appel à des BAMO externes, une collaboration avec l'économie que nous jugeons très productive. Ce faisant toutefois, nous externalisons une part non négligeable de données relatives aux projets de construction, ce qui met clairement les BAMO en posture de conflits d'intérêts dans la mesure où, parallèlement, ils interviennent souvent dans nos projets à travers différents rôles. C'est la raison pour laquelle le Conseil fédéral a décidé en novembre 2023 de tester, dans un premier temps à petite échelle, l'internalisation des prestations de BAMO. Les préparatifs de mise au concours des postes correspondants sont à présent en cours et le Conseil fédéral dressera en 2027 un bilan pour décider de la marche à poursuivre.

En ces temps de forte pénurie de personnel qualifié, où pensez-vous pouvoir recruter les éléments ad hoc? Au près des bureaux d'ingénieurs?

Ma certitude est que les jérémiades n'attireront pas la jeune génération dans notre branche! D'une part, pour recruter, il faut faire valoir un véritable attrait sur le marché du travail, par des salaires décents déjà, mais pas uniquement et loin de là. La société évolue et revendique des conditions de travail modernes, comme des possibilités de travail à temps partiel ou à domicile. D'autre part, les ingénieurs sont en droit de parler avec plus d'assurance de leur travail incroyablement passionnant. Ils ont l'opportunité de créer des valeurs durables, ils jouissent d'une vaste marge de manœuvre, ils assument une extrême responsabilité en même temps qu'ils profitent d'une grande liberté. Où trouver tout cela ailleurs? Quelle autre profession permet de concevoir et de construire un tunnel au Gothard, une couverture anti-bruit à Schwamendingen ou encore un ASTRA Bridge²? Nous pouvons et devons le rappeler à toute oreille attentive.

La Confédération veut économiser – même au niveau du financement des hautes écoles et, par conséquent, de notre relève. Seules sont épargnées l'armée et l'agriculture. En quoi l'OFROU ou certains de ses projets futurs pourraient-ils être impactés?

La construction et l'exploitation des routes nationales sont financées par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Ce dernier est entièrement alimenté par les usagers de la route et non par des ressources fiscales générales. Il est néanmoins du devoir et de la liberté des responsables politiques de fixer des objectifs budgétaires et, le cas échéant, d'intervenir dans des postes d'infrastructure ciblés. J'ai cependant bon espoir que nos responsables politiques ne répéteront pas l'erreur commise par d'autres pays en laissant nos infrastructures se détériorer. La facture à moyen et à long terme serait par trop élevée. Nous œuvrons donc pour une prise de conscience en ce sens.

Comment appréciez-vous la collaboration avec les bureaux d'ingénieurs? Y voyez-vous un potentiel de développement, par exemple dans le cadre de nouveaux modèles de partenariat?

De mon point de vue, la collaboration entre secteurs public et privé est globalement une réussite. Nous sommes d'ailleurs très reconnaissants envers les bureaux d'ingénieurs

pour leur force d'innovation et leurs prestations en faveur de nos clients de même que pour le bien de l'économie et de la société.

Dans quelle mesure l'OFROU serait-il ouvert à l'expérimentation de nouvelles procédures, que ce soit en matière de collaboration ou de critères d'attribution axés sur la qualité et la durabilité? L'on entend parfois dire que l'OFROU ne voit guère de raison de modifier ses pratiques, et ce malgré l'entrée en vigueur du nouveau droit des marchés publics...

La manière dont l'OFROU peut attribuer des marchés étant clairement réglementée à l'échelon de la loi et de l'ordonnance, nous sommes strictement tenus à ces dispositions. Aujourd'hui déjà, la qualité et la durabilité sont des critères d'attribution importants: je souligne que près de la moitié de nos mandats ne sont pas attribués au soumissionnaire le moins cher. La loi fédérale sur les marchés publics a été spécialement adaptée à cet effet. Nous sommes très ouverts à d'autres améliorations, du moment que les biens les plus précieux à nos yeux – telles la transparence et la traçabilité des décisions – ne sont pas mis en péril. Nous voulons à tout prix éviter un retour à «l'avant GATT/OMC»³, c'est-à-dire à la «légitimation de l'arbitraire administratif». Présentement, nous cherchons avec l'industrie à mettre en place de nouvelles améliorations, sans pour autant renoncer aux biens susmentionnés.



L'ASTRA Bridge sur l'autoroute A1 permettant de maintenir le trafic routier pendant l'exécution des travaux au-dessous du pont. Pour garantir le passage des véhicules sans restriction de vitesse, la rupture de pente a été optimisée par le rallongement et la réduction de la déclivité des rampes d'accès et de sortie.

² Pont de chantier mobile de l'OFROU/ASTRA conçu pour exécuter des travaux d'entretien autoroutier sans interruption du trafic (NdT).

³ GATT: General Agreement on Tariffs and Trade (accord général sur les tarifs douaniers et le commerce); OMC: Organisation mondiale du commerce (NdT).



Le pont de Crestawald sur la route nationale N13 dans le Rheinwald près de Sufers lors de sa réfection et de son élargissement (2017-2023)

Depuis quelque temps, des bureaux d'ingénieurs sont chargés d'examiner la possibilité d'installer des panneaux photovoltaïques dans les projets. De votre point de vue, la pose de panneaux solaires le long des routes nationales est-elle en bonne voie?

L'OFROU ambitionne de produire lui-même grâce à des panneaux photovoltaïques quarante-sept gigawattheures par an d'ici à 2035, ce qui correspond à environ un tiers des besoins en électricité des routes nationales. Par conséquent, nous équipons de panneaux solaires non seulement les centres d'entretien et les centrales de tunnels, mais également les couvertures et les parois antibruit. Fin 2023, vingt-six sites étaient déjà pourvus et opérationnels. L'électricité produite nous permet d'éclairer et de ventiler les tunnels, de chauffer les hangars à véhicules des centres d'entretien ou encore d'alimenter en énergie les équipements de signalisation. De plus, nous mettons à la disposition de tiers intéressés des infrastructures et des surfaces existantes pour la pose d'installations photovoltaïques. La démarche rencontre d'ailleurs un certain succès puisque l'année dernière, nous avons pu attribuer quatorze lots sur les quinze proposés, équivalant à un potentiel de cinquante gigawattheures par an. Aussi oui, nous sommes selon moi en très bonne voie pour exploiter rapidement le potentiel existant.

Un projet de l'OFROU tout à fait spécial et innovant est l'ASTRA Bridge actuellement en service sur l'autoroute A1. Comment l'expérience se poursuit-elle après les tâtonnements du début, notamment au niveau des rampes d'accès?

L'immobilisme est la pire réponse possible au dynamisme. Or le monde continue de changer à un rythme effréné, raison pour laquelle il nous incombe de faire preuve

d'innovation dans tous les domaines de la vie. S'ouvrir des opportunités implique de prendre des risques, et inversement. L'ASTRA Bridge est une prouesse ingénieriale qui illustre parfaitement la collaboration fructueuse entre la Confédération et l'économie privée, et je ne peux que me féliciter du bon fonctionnement jusqu'ici du pont optimisé. Le premier bilan tiré après un peu plus d'un mois d'exploitation est plus que positif: les travaux de construction ont pu se dérouler selon la planification et le trafic s'écoule comme prévu, sans bouchons notables dus à la structure. Par rapport à un chantier autoroutier traditionnel, la circulation est même plus fluide et plus régulière. Mais ce qui me réjouit particulièrement, c'est le renforcement considérable de la sécurité pour le personnel de chantier – ouvriers et cadres – et, par la même occasion, l'augmentation de l'attrait pour ces postes de travail.

Jürg Röhliberger, merci de m'avoir consacré de votre précieux temps. Rapidement encore, si vous aviez un souhait à formuler à l'endroit des bureaux d'ingénieurs, quel serait-il?

Que les ingénieurs se rappellent de temps à autre pourquoi ils sont justement devenus ingénieurs. Et qu'ils en parlent là où ils peuvent faire entendre leur voix. Nous, ingénieurs, élaborons des œuvres et des valeurs pérennes; nous sommes les véritables «influenceurs», qui existaient déjà bien avant que l'on use de ce terme à tout va.