Agenda 125.0
Contribution du secteur de la construction au modèle de réussite de la Suisse



SBV
SSE
SSIC

Schweizerischer Baumeisterverband
Société Suisse des Entrepreneurs
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Societad Svizra dals Impressaris-Constructurs

Sommaire



4 Plan d’action «Offensive de modernisation du parc immobilier»

La construction d’infrastructures, artère vitale de la Suisse 8





14 La construction, une attache pour la Suisse

Mentions légales
Éditeur: Société Suisse des Entrepreneurs (SSE)
Weinbergstrasse 49 / Case postale / 8032 Zurich
Rédaction: Gian Nauli, Corine Fiechter
Mise en page: virus Ideenlabor AG, Bienne
Impression: Stämpfli AG, Berne

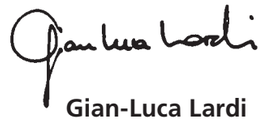
Nous créons le futur



La Suisse est un modèle de réussite. Une infrastructure de transport fonctionnelle, des lieux de résidence et espaces de vie modernes, des perspectives et des possibilités d’évolution dans toutes les régions du pays ainsi que des perspectives pour les générations futures constituent un fondement important et un pilier essentiel de la prospérité et du progrès sociétal.

La SSE fête son 125e anniversaire en 2022. En sa qualité de porte-parole du secteur suisse de la construction, celle-ci a le droit d’accompagner et de marquer de son empreinte la success-story de notre pays depuis les premières années de l’État fédéral.

Aujourd’hui, la Suisse est appelée à s’adapter aux nouveaux défis et à intégrer les nouvelles aspirations de la société. Construire, c’est transformer. Construire, c’est se préparer à l’avenir. Pour que la Suisse reste un modèle de réussite, elle doit poser les bons jalons aujourd’hui.



Gian-Luca Lardi
Président central de la Société Suisse des Entrepreneurs SSE

Plan d’action «Offensive de modernisation du parc immobilier»



Situation initiale
Pour atteindre les objectifs climatiques, préserver la ressource qu’est le sol tout en mettant les logements nécessaires à la disposition de la population, une offensive de modernisation du parc immobilier s’avère absolument nécessaire. Avec le plan d’action «Offensive de modernisation du parc immobilier», la Société Suisse des Entrepreneurs formule des exigences concrètes visant à apporter des solutions aux grands défis sociétaux.

Objectifs de l’«Offensive de modernisation du parc immobilier»
Objectifs climatiques
Grâce à un secteur de la construction résolument tourné vers l’avenir et à une technologie de pointe, notre secteur peut transformer d’anciens bâtiments et quartiers vieillissants en espaces de vie modernes et économes en énergie. Trop vieux, le parc immobilier suisse est responsable d’environ 45 % de la consommation d’énergie et génère un quart des émissions de CO_2. Comme un bâtiment moderne consomme entre quatre et sept fois moins d’énergie qu’un bâtiment construit en 1980 ou avant, les nouvelles constructions de remplacement peuvent apporter une contribution décisive à la réalisation des objectifs climatiques en Suisse. Le taux d’assainissement des anciens immeubles est aujourd’hui de près de 1 %. Si la Suisse veut atteindre ses objectifs d’ici 2050, conformément à l’Accord de Paris et l’objectif de zéro net du Conseil fédéral, il faudra une augmentation substantielle des assainissements énergétiques.

Protéger les sols
Les entreprises de construction bâtissent une unité d’habitation sur trois sur des terrains où se trouvait un ancien bâtiment. Un autre cinquième des nouvelles constructions survient sur d’anciennes propriétés industrielles, commerciales ou militaires. Seule 40 % de l’activité de construction du bâtiment est réalisée sur des terrains vierges. Les anciens bâtiments font place à de nouveaux immeubles qui offrent plus de logements et répondent aux besoins de la population. Un maître d’ouvrage a donc la possibilité d’aménager l’espace de manière à obtenir le meilleur rapport d’utilité possible. La zone à bâtir est ainsi exploitée de manière optimale, tout en ménageant les sols.

Des logements abordables et attrayants pour une population croissante
Selon les prévisions de l’Office fédéral de la statistique, la population résidente permanente de Suisse passera d’actuellement 8,6 millions à 11,1 millions en 2070 tandis que la barre des 10 millions sera dépassée en 2040.

Aujourd’hui déjà, 83 % de la population vit dans des espaces à caractère urbain. Cette tendance s’accentuera avec la poussée démographique et la croissance y sera donc exponentielle.[1] Pour cette raison, le besoin en nouveaux logements est le plus important dans les agglomérations urbaines actuelles. Il est nécessaire de poursuivre la densification des zones à bâtir afin qu’elles demeurent proportionnelles, comme cela a été déterminé lors de la première révision de la loi sur l’aménagement du territoire. Durables et à haute efficacité énergétique, les nouvelles constructions offrent davantage de logements et peuvent avoir un effet positif sur les prix des logements.

83 % de la population vit déjà dans des espaces à caractère urbain



La population privilégie de plus en plus les espaces généreux, tant du point de vue de la superficie que du type de logement (villa individuelle ou appartement dans un petit immeuble résidentiel).[2] Cette tendance n'est pas seulement accentuée par le boom du télétravail, mais également par le besoin de rapprocher lieu de travail et domicile. Le développement de l'urbanisation connaît ainsi une dynamique positive. De plus, une nouvelle construction de remplacement permet d'obtenir un nouveau confort de vie. De meilleures fenêtres ainsi qu'un concept d'isolation thermique cohérent et sans faille permettent de réduire les nuisances sonores et d'améliorer la qualité de l'air.

Aujourd'hui, 75% des matériaux d'excavation et 70% matériaux de démolition sont déjà recyclés

Utiliser l'économie circulaire

Le parc immobilier suisse actuel se compose de 3,2 milliards de tonnes de matériaux de construction utilisés. Il s'agit de la plus grande ressource indigène. Aujourd'hui, 75% des matériaux d'excavation et 70% matériaux de démolition sont déjà recyclés. Néanmoins, le potentiel reste énorme!

Les régions de Suisse riches en roches possèdent de plus des gisements suffisants à l'approvisionnement du pays. Néanmoins, près de 20 % de la quantité totale de matières premières requises sont importés. Les raisons principales en sont les coûts ainsi que les procédures d'autorisation de plus en plus complexes pour l'extraction des matières premières locales. Pour continuer à disposer de matières premières minérales présentant un bon bilan écologique, il est nécessaire de maintenir ou d'augmenter la part de matières premières locales. Pour y parvenir, toutes les personnes impliquées sont appelées à trouver des solutions adéquates aux conflits d'utilisation existants.[3]

Exigences du plan d'action de l'«Offensive de modernisation du parc immobilier»

- Pour augmenter le taux de rénovation, il est nécessaire d'introduire le plus rapidement possible un bonus d'utilisation du sol de 30% pour les nouvelles constructions de remplacement et les assainissements énergétiques complets des bâtiments.
- Les nouvelles constructions de remplacement méritent le même soutien que les rénovations apportant des améliorations énergétiques, car les nouvelles constructions de remplacement sont plus efficaces sur le plan énergétique.
- Les conditions imposées aux permis de construire pour les constructions densifiées doivent être réduites. La demande de logements dans les agglomérations est très forte. Les exigences supplémentaires sont rarement justifiées et doivent être déterminées en amont.
- Un accompagnement renforcé en matière de communication qui souligne les avantages des projets de densification est nécessaire. La «densification» et les «gratte-ciel» ont une image négative dans la société.
- Le nombre de bâtiments sous protection ne doit pas dépasser une limite maximale (10%). Actuellement, environ 20% des bâtiments en Suisse sont classés sous régime de protection et les inventaires sont constamment élargis.
- L'importance de la densification doit être au moins aussi élevée que celle de la protection des sites construits ou du paysage. Lors de la pesée des intérêts, la densification à l'intérieur de la zone à bâtir doit occuper une place importante.
- Les plans directeurs des cantons et les plans d'affectation communaux doivent éliminer les obstacles à la densification. Les coefficients d'utilisation, les dispositions en matière de protection contre le bruit et les lois similaires défavorables à la densification, telles que les réglementations en matière d'ombre ou les paragraphes réglementant l'esthétique sont généralement dépassés.
- Une révision de la loi doit invalider l'élément de pouvoir «opposition» dans le cadre des permis de construire.
- Les procédures d'autorisation de construire doivent être plus rapides. Actuellement, ces procédures sont beaucoup trop complexes. Cela rend les investissements dans des projets de densification peu attrayants.
- Les autorités devraient renforcer leurs compétences en matière de permis de construire. Les qualifications manquent souvent, en particulier dans les petites villes au sein des agglomérations, où les projets de densification sont particulièrement efficaces.
- Les maîtres d'ouvrage publics doivent jouer un rôle de précurseur dans l'utilisation de matériaux de construction recyclés et en tenir compte dans les appels d'offres. Il s'agit de créer le cadre nécessaire pour le secteur de la construction afin qu'il puisse fabriquer ces produits sur le sol national dans la quantité requise.
- Le recyclage innovant des matériaux de construction, qui en est à ses débuts, ne doit pas être freiné par une surrèglementation ou des normes dépassées.

[1] Statistique des villes suisses, Union des villes suisses
[2] Mobilité, cadre de vie, travail, loisirs, environnement et développement territorial d'ici 2040: ce que veulent les Suisses. SSE
[3] Réseau Matières premières minérales Suisse NEROS

La construction d’infrastructures, artère vitale de la Suisse



Situation initiale
La mobilité et l’infrastructure de transport moderne sont des facteurs de succès importants pour la Suisse. En mettant en œuvre des solutions complexes en matière de mobilité qui répondent aux besoins du futur, le secteur de la construction contribue à une fluidité efficiente du trafic, indépendante du moyen de transport. En réunissant amis et famille, lieu de résidence et de travail, espace de vie et loisirs, notre secteur garantit la liberté de mouvement de la population suisse ainsi qu’une qualité de vie élevée. De plus, l’infrastructure garantit le transport des marchandises ainsi que les flux de touristes. L’infrastructure constitue le fondement du développement économique de la Suisse. Pour les utilisatrices et utilisateurs des infrastructures de transport, les restrictions doivent être maintenues aussi faibles que possible. Ainsi, les travaux de construction et d’entretien se déroulent souvent dans le maintien de l’exploitation, en pleine circulation, la nuit et le week-end.

Considérer la mobilité dans sa globalité
Pour que la Suisse puisse conserver sa qualité de vie élevée, il faut une vision pragmatique et ouverte qui englobe tous les moyens de transport. La population helvétique souhaite continuer à se déplacer individuellement.[4] Des concepts de mobilité simplistes, comme le bannissement de la voiture envisagé par certaines grandes villes en faveur de prétendus paysages urbains plus modernes, ne tiennent pas compte de la volonté de la population. Plutôt que d’opposer les différents modes de transport, il faut au contraire les faire cohabiter. Il s’agit de définir comment faire en sorte que chaque mode de transport se complète sur toute la chaîne multimodale de la mobilité, et cela jusqu’au dernier kilomètre. Pour relever ce défi complexe, il faut une approche neutre, loin des débats idéologiques, qui réponde de manière réaliste aux besoins effectifs de la population.

Trafic ferroviaire
Avec l’«étape d’aménagement 2035» et le «Programme de développement stratégique (PRODES) de l’infrastructure ferroviaire», d’importants projets sont prévus pour les deux prochaines décennies. Néanmoins, certaines lignes ferroviaires atteignent d’ores et déjà leurs limites de capacité à certaines heures de pointe et il faut donc une stratégie permettant aux chemins de fer d’y faire face. Il ne s’agit pas de lutter uniquement contre les heures de pointe, mais d’augmenter la capacité des tracés. À cela s’ajouterait un effet secondaire positif: l’infrastructure assure la fiabilité des chemins de fer.

Transport individuel motorisé (route)
La discrimination dogmatique de l’automobile équivaut à un mépris des nouvelles motorisations, qui jouent toutefois un rôle de plus en plus important dans le cadre d’une forme de mobilité combinée. Ainsi, en novembre 2020, plus d’un tiers (35,5 %) des voitures nouvellement immatriculées en Suisse étaient équipées d’une propulsion alternative.[5] La modernisation du transport individuel rend celui-ci intéressant et favorise son évolution. Les motorisations alternatives répondent ainsi directement aux besoins de la population. Les villes et les agglomérations de demain doivent tenir compte des innovations en matière de développement et de modernisation des infrastructures de transport. Il s’agit à présent d’aborder les travaux de planification. Le transport routier nécessite des investissements dans les rénovations, l’entretien et le développement ciblé des infrastructures.

Plutôt que d’opposer les différents modes de transport, il faut au contraire les faire cohabiter

Échanges commerciaux
Outre la mobilité individuelle, la logistique et l’approvisionnement en marchandises doivent également être garantis, ce que reconnaît également la Confédération dans une analyse.[6] C’est pourquoi les solutions à venir, qui





vont des aires de transbordement au soutien du commerce local, doivent être intégrées à la planification globale de la mobilité. La distribution de détail des marchandises doit également être prise en compte, planifiée et impérativement assurée. Une grande partie du trafic économique circule dans les zones urbaines. Une planification particulièrement minutieuse s'impose, sans discrimination des différents modes de transport. Les éléments d'amélioration de l'efficacité sont acceptables tant qu'ils ne sont pas empreints d'idéologie.

La conservation prévisionnelle de la valeur des routes cantonales n'est actuellement pas garantie sur l'ensemble du territoire

La mobilité douce

La mobilité douce augmente massivement, notamment grâce aux moyens de locomotion électriques. Cela entraîne toutefois des conflits et des accidents sur les infrastructures de transport existantes. Un concept de circulation intégrant la mobilité douce s'avère donc nécessaire. La circulation motorisée et la mobilité douce ne doivent pas se combattre, mais au contraire avoir un effet complémentaire. La mobilité douce doit gagner en attractivité et en sécurité grâce à des infrastructures ad hoc. Comme la mobilité douce s'épanouira en particulier dans les zones urbaines, elle doit rester du ressort des cantons, des villes et des communes.

Entretien des ouvrages infrastructurels de transport existants

Des études d'Infra Suisse montrent que la conservation prévisionnelle de la valeur des routes cantonales n'est actuellement pas garantie sur l'ensemble du territoire et que les travaux d'assainissement n'auront donc pas lieu, ou seulement avec un certain retard. Cela entraînera des charges financières supplémentaires considérables à l'avenir. Les pouvoirs publics peuvent éviter ces dernières en prenant des mesures de construction identifiées tôt et mises en œuvre à temps.[7] Les propriétaires de l'infrastructure de transport sont donc invités, en plus de l'élaboration d'un plan minutieux, à garantir également les moyens financiers nécessaires pour la conservation de l'infrastructure de transport. Simultanément, l'infrastructure de transport doit être considérée comme un éventuel site de production d'énergie.

Transfert de liaisons de transport sous terre

L'utilisation du sous-sol permet de préserver les sols. Dans les zones urbaines fortement densifiées, le sous-sol offre de nouvelles approches en matière de mobilité et de densification. En ville comme à la campagne, l'utilisation plus systématique du sous-sol contribue à sauvegarder la ressource de plus en plus rare qu'est le sol. À l'avenir, l'utilisation du sous-sol doit être réglementée de manière à simplifier et à améliorer l'efficacité de la réalisation des projets d'infrastructure.

Réseaux d'alimentation

Les exigences posées aux réseaux d'alimentation et d'évacuation ne cessent de croître. Non seulement ceux-ci doivent constamment augmenter leurs capacités, mais ils sont aussi vite négligés. Pour ce faire, les cantons doivent élaborer des mesures sur la manière dont ils entendent étendre et entretenir les réseaux. Dans le contexte de l'économie circulaire, le secteur de la construction présente la plus grande part de matériaux réutilisables. Ces flux de matériaux doivent être coordonnés au niveau suprarégional pour une économie circulaire. Cela comprend également l'inclusion des zones d'extraction de gravier et des décharges dans les réseaux d'alimentation et d'évacuation.

L'utilisation du sous-sol contribue à préserver la ressource toujours plus rare qu'est le sol

Un financement garanti

La mobilité de plus en plus complexe a un prix. Les deux fonds d'infrastructure du FIF et du FORTA approuvés par le peuple sont essentiels pour réaliser les investissements nécessaires. Or leur financement issu des taxes sur les huiles



minérales fléchit, et continuera de baisser fortement avec le développement des propulsions alternatives. La modernisation des types de propulsion ouvre de nouvelles perspectives d'avenir pour le trafic individuel, qui se voit revalorisé et est tributaire d'investissements. Ceux-ci devraient être garantis par des modèles de financement qui ne sont pas liés à un type de propulsion particulier. Afin de garantir à long terme le financement du FIF et du FORTA, la SSE soutient des modèles dans lesquels l'infrastructure de transport recourt à une redevance calculée sur la base des kilomètres parcourus. Néanmoins, le modèle ne doit pas porter préjudice à la société des régions périphériques qui dépend du trafic motorisé.

Les autorités doivent simplifier et accélérer les procédures administratives

Une construction efficace de l'infrastructure

En Suisse, il faut en général attendre une génération entre la planification et la mise en service d'une infrastructure d'une certaine envergure. La démographie et les besoins de la population et de l'économie grandissent cependant bien plus vite. Les exigences en termes de planification et de mise en œuvre dans un environnement toujours plus densifié se complexifient. Pour permettre aux projets de suivre le tempo d'un monde en mouvement et d'une mobilité toujours plus exigeante, les autorités doivent simplifier et accélérer les procédures administratives.

Il existe de nouvelles approches pour améliorer à l'avenir la collaboration entre maîtres d'ouvrage et entreprises de construction. Afin d'exploiter ce nouveau potentiel, tous les acteurs doivent être ouverts à l'acquisition de nouvelles expériences. Il est nécessaire de tester les nouveaux modèles. Il existe de premières approches avec l'«alliance autour d'un projet» ou la «collaboration coopérative», qui n'attendent qu'à être testées également en Suisse. Ce faisant, les entrepreneurs doivent être impliqués assez tôt dans les processus.

Revendications en matière de construction d'infrastructures

- La Suisse a besoin d'infrastructures de transport performantes. La politique doit reconnaître les besoins croissants en mobilité. Les modes de transport devraient être complémentaires et non concurrentiels.
- Tout arrêt coûte de l'argent, que ce soit en voiture, en train ou à vélo. Le développement des transports publics, du transport individuel motorisé ou de la mobilité douce en fonction des besoins permet d'éliminer les goulets d'étranglement. La mobilité doit viser une circulation fluide, dépourvue d'idéologie.
- Il est nécessaire de lancer la mise en place d'une infrastructure de mobilité douce. La nouvelle loi sur les pistes cyclables n'est qu'un début. Une infrastructure attrayante de la mobilité douce en agglomération peut aider à maîtriser la situation qui s'aggrave sur les routes d'agglomération.
- Les propriétaires de l'infrastructure de transport doivent élaborer un concept permettant d'assurer l'entretien permanent des infrastructures de transport existantes. La Suisse ne peut pas se permettre que ses voies de circulation se délabrent.
- Pour les futurs projets d'infrastructure des transports, le sous-sol doit être disponible, en particulier dans les agglomérations. Il est ainsi possible de poursuivre la densification de la construction à l'intérieur de la zone à bâtir sans gaspiller de précieux terrains. Dans ce contexte, la sécurité juridique et des conditions-cadres claires sont nécessaires pour la construction souterraine.
- Des réseaux d'alimentation et d'évacuation fiables sont impératifs pour l'infrastructure de base en Suisse. Les cantons doivent donc planifier et mettre en œuvre l'extension et l'entretien des réseaux d'alimentation et d'évacuation afin d'éviter toute lacune.
- La garantie des fonds destinés à la construction d'infrastructures de transport doit avoir la priorité. Dans un avenir proche, les fonds ne pourront plus être alimentés comme jusqu'alors par les taxes sur l'énergie fossile. Il faut donc une solution résolument tournée vers l'avenir, applicable selon le principe de l'utilisateur-payeur à tous les détenteurs d'infrastructures de transport.
- Pour pouvoir construire les voies de circulation en Suisse, il faut des procédures d'autorisation des projets d'infrastructure plus rapides et plus efficaces. Les projets actuels durent beaucoup trop longtemps et ne peuvent donc pas relever le défi de cette évolution.
- Il faut permettre et encourager de nouvelles formes de collaboration dans le cadre de projets de construction. Celles-ci promettent une meilleure coopération aux deux parties, tant pour le maître d'ouvrage que pour l'entreprise de construction.

[4] Mobilité, cadre de vie, travail, loisirs, environnement et développement territorial d'ici 2040: ce que veulent les Suisses. SSE
[5] Hybride, électrique, gaz naturel ou pile à combustible
[6] Transport lié à l'activité économique dans l'espace urbain. Rapport final. Office fédéral du développement territorial ARE
[7] Analyse de l'état et de la conservation de valeur des routes cantonales en Suisse. Infra Suisse

La construction, une attache pour la Suisse



Situation initiale
Vouloir densifier les villes pour préserver les paysages alpins ne signifie pas empêcher les zones périphériques de se développer. Il faut offrir des perspectives et des conditions de vie attrayantes aux habitants des régions de montagne. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrons freiner l'exode rural et soutenir la cohésion nationale.

Permettre le développement des zones périphériques
Maintenir le dynamisme dans ces régions, c'est d'abord offrir des postes de travail. La construction propose de nombreux emplois locaux dans les zones de montagne et rurales, où la construction se classe dans le top trois des employeurs. De par son importance économique et le nombre d'emplois qu'elle crée, la construction peut amener des solutions ayant un réel impact sur les perspectives de développement des différentes régions.

Infrastructure numérique

La numérisation et la technologie ouvrent de nouvelles possibilités en matière de modèles de travail dans les régions périphériques. Cela constitue un véritable atout pour ces régions, qui offrent non seulement un cadre de vie très attractif, mais peuvent aussi attirer de jeunes professionnels bien formés dans des activités porteuses d'avenir.

Le déploiement de l'infrastructure numérique, à commencer par les technologies de la fibre optique et le réseau 5G, doit aller plus vite afin de permettre à ces régions périphériques de se développer. Les vallées centrales peuvent ainsi se muer en nouveaux pôles économiques et rester attractives pour les jeunes. Dans les régions périphériques au faible potentiel touristique, cela pourrait justement avoir un effet positif sur le développement et inciter les groupes de population actifs à y rester.

Construire en dehors de la zone à bâtir

Les régions de montagne doivent pouvoir offrir des perspectives et des conditions de vie attrayantes

La distinction claire entre zones à bâtir et zones non constructibles est une base importante de l'aménagement du territoire. Pour autant, la construction hors zone à bâtir doit néanmoins pouvoir être utilisée. Les cantons de montagne et de campagne ont besoin d'opportunités d'évolution. La population suisse souhaite à nouveau passer plus de vacances en Suisse[8],



raison pour laquelle les régions périphériques doivent pouvoir se développer.

Le secteur de la construction, un employeur important

Le secteur principal de la construction offre aujourd'hui des emplois importants, surtout dans les régions périphériques. Le secteur veut continuer à le faire à l'avenir. Mais dans la lutte pour la main-d'œuvre, elle dépend de facteurs externes. Certains changements sont nécessaires pour rester un employeur attractif.

La branche de la construction veut continuer d'offrir d'importantes places de travail

Droit du travail libéral

Les conditions de travail du secteur principal de la construction sont trop réglementées par la loi sur le travail, la Convention nationale pour le secteur principal de la construction (CN) et diverses conventions collectives locales de travail. Pour les entreprises de construction, les innombrables prescriptions représentent un défi de taille en raison de l'évolution des besoins des clients. Pour rester compétitif et conserver des emplois qualifiés, il faut plus de flexibilité.

De nouveaux modèles de temps de travail innovants sont donc plus demandés que jamais. Par rapport aux secteurs concurrents voisins, les coûts salariaux sont nettement plus élevés et entraînent des désavantages concurrentiels. Les inconvénients sont aggravés par d'autres charges salariales annexes spécifiques à la branche, telles que la retraite anticipée ou la contribution au Parifonds. Des taxes légales supplémentaires ne doivent pas restreindre davantage la compétitivité du secteur principal de la construction.

Des assurances sociales abordables

La prévoyance professionnelle a urgemment besoin d'une révision. En particulier pour les caisses de pension à vocation commerciale du secteur de la construction, il est important que le taux de conversion de la partie obligatoire



baisse. Pour qu'une réforme soit susceptible d'obtenir une majorité politique, il faut des mesures compensatoires pour la génération de transition. Néanmoins, il convient de maintenir le principe éprouvé du modèle à trois piliers et de ne pas mélanger les systèmes de retraite. Les entreprises de construction peuvent ainsi garder les cotisations LPP sous contrôle.

Un partenariat social durable

L'objectif d'un partenariat social est que les partenaires définissent ensemble des conditions-cadres offrant stabilité et sécurité à la branche, assurant les existences et garantissant les emplois, et qui maintiennent ou améliorent la compétitivité des entreprises. Pour les organisations de travailleurs, le secteur principal de la construction est un champ de bataille très symbolique. Pour les employeurs, le partenariat social doit offrir une contre-valeur mesurable.

Infrastructures du trafic

Le dynamisme d'une région de montagne passe par des infrastructures de transport adaptées aux besoins de la population résidente, mais aussi à ceux des nombreux visiteurs qui voient dans ces régions avant tout une destination touristique.

Pour que l'évolution des voies d'accès et de la mobilité réponde aux besoins, un changement d'attitude est nécessaire. Le crédo actuel est régi par une logique reposant sur le taux d'utilisation pour le développement et l'entretien de l'infrastructure. Il est néanmoins également nécessaire de considérer l'importance stratégique de celle-ci pour les régions touristiques, qui sont parfois exposées à d'importantes fluctuations saisonnières.

Il faut tenir compte de l'importance stratégique des infrastructures pour les régions touristiques

Stratégie énergétique

L'une des fonctions des régions périphériques est d'assurer l'approvisionnement hydroélectrique du pays. Une grande part de la popu-



lation suisse et de l'économie en profite. Avec l'essor de la mobilité électrique, les besoins en électricité vont continuer d'augmenter. Simultanément, certains courants politiques mettent en cause les grandes sources énergétiques. Néanmoins, la demande en électricité est supérieure à l'offre, raison pour laquelle les grandes centrales électriques performantes doivent être prises en compte dans une optique globale.

Pour couvrir la demande et atteindre les objectifs climatiques, il est nécessaire de renforcer la force hydraulique dans les régions périphériques et de montagne

Pour couvrir la demande et atteindre les objectifs climatiques, il est nécessaire de renforcer la force hydraulique dans les régions périphériques et de montagne. Les obstacles à l'extension sont toutefois considérables. Ils retardent, voire empêchent de nouveaux projets, bien qu'ils soient impératifs pour l'approvisionnement énergétique de la Suisse. Les infrastructures énergétiques locales se heurtent souvent à de la résistance. Il est donc nécessaire de mettre sur pied un plan clair sur la manière de les réaliser de manière efficace et d'atteindre ainsi une productivité énergétique nationale aussi élevée que possible.

Des revendications de possibilités de développement équitables pour les régions périphériques

- Les infrastructures numériques doivent desservir les régions périphériques. Dans les «vallées-centres»[9], tout l'éventail des possibilités de développement numérique se déploie et peut ainsi freiner l'exode rural.

- Les cantons de montagne et de campagne doivent jouir de plus de liberté pour réaliser des projets de construction locaux hors zone à bâtir, où il ne doit pas régner la culture dogmatique des interdits, mais exister des possibilités de développement ciblé.

- Le secteur de la construction doit rester un employeur attractif dans le futur. Pour ce faire, le droit du travail doit s'adapter aux nouvelles évolutions et faire preuve d'une plus grande flexibilité. La prévoyance professionnelle a besoin d'une garantie pour l'avenir. Son prix doit toutefois rester abordable pour les employeurs. Et il faut un partenariat social compétitif. Il est inutile que la branche serve symboliquement à des batailles idéologiques.

- Les infrastructures de transport des régions périphériques doivent être développées. Les infrastructures actuelles sont aujourd'hui déjà souvent insuffisantes et surchargées. Cette situation va s'accentuer à l'avenir.

- Les centrales à production d'énergie doivent pouvoir être agrandies plus facilement. Les centrales hydroélectriques sont considérées comme des fournisseurs d'énergie propres, mais sont combattues pour une prétendue protection de la nature. Ces contradictions doivent être éliminées et il faut que les centrales hydroélectriques soient reconnues en tant que potentiel de développement des régions de montagne. Les infrastructures énergétiques locales doivent être rendues possibles au moyen d'une planification positive et viser une productivité énergétique nationale la plus élevée possible.

[8] Mobilité, cadre de vie, travail, loisirs, environnement et développement territorial d'ici 2040 : ce que veulent les Suisses. SSE
[9] Les vallées-centres. Les vallées centrales comme axes de développement des régions de montagne. Avenir Suisse

SBV
SSE
SSIC

www.agenda125.ch

Juin 2023

Société Suisse des Entrepreneurs

Siège principal:
Weinbergstrasse 49
Case postale
8042 Zurich

Siège Romand Lausanne:
Avenue de Savoie 10
Case postale 1376
1001 Lausanne

+41 58 360 77 00
info@entrepreneur.ch
www.entrepreneur.ch