

## Assemblée générale, 30 avril 2010, Viège



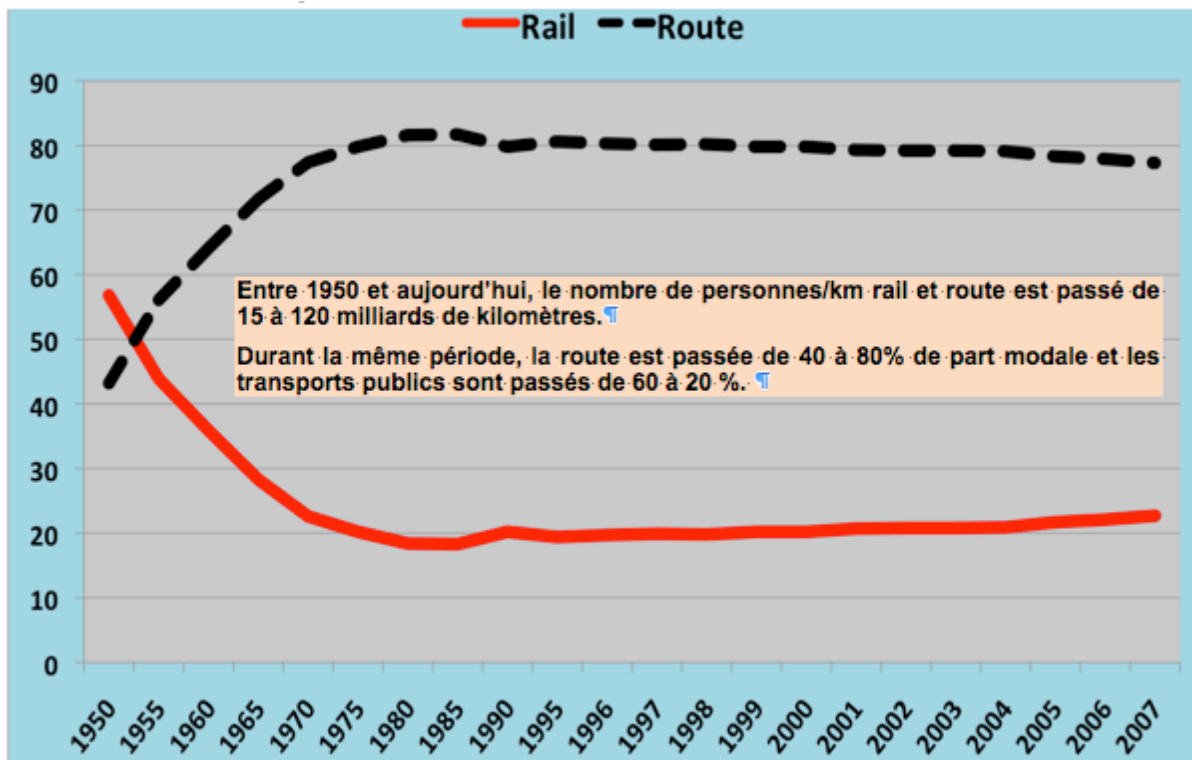
### **Extrait de l'intervention de Claude Hêche, Président, Conseiller aux Etats**

Les activités d'OUESTRAIL durant l'année 2009 sont consignées dans le dépliant de l'assemblée. Au cours de l'année 2009, nous avons concentré notre travail sur le dossier RAIL 2000 2<sup>ème</sup> étape, autrement dit sur le ZEB, puis sur la suite du ZEB, à savoir RAIL 2030. Les actions entreprises ont contribué à améliorer les propositions du Conseil fédéral sur plusieurs points. En particulier, le montant prévu pour compenser les éventuels effets négatifs de la mise en œuvre du ZEB sur le trafic régional est passé de 50 à 250 millions de francs.

En revanche, plusieurs projets importants pour la qualité du réseau ferroviaire de Suisse occidentale n'ont pas été retenus dans le ZEB. L'augmentation de la capacité entre Genève et Lausanne, les adaptations du tracé entre Lausanne et Brigue et entre Lausanne et Berne, le tunnel de Gléresse entre Bienne et Neuchâtel, les aménagements entre Bienne et Bâle via Delémont ainsi que l'achèvement complet du tunnel du Lötschberg sont autant de projets qui devront impérativement être réalisés dans le cadre de RAIL 2030. A cet effet, un groupe de travail réunissant une quinzaine de personnes de notre comité est chargé de suivre attentivement ce dossier.

Avant d'aborder les deux dossiers majeurs qui marqueront les années qui viennent, permettez-moi d'illustrer nos préoccupations au moyen de trois constats choisis avec un peu d'arbitraire j'en conviens.

Tout d'abord, pour rappeler l'évolution de la répartition modale entre le rail et la route en 1950 et aujourd'hui. On voit sur le graphique que tout s'est joué entre 1950 et 1970. Durant cette période, la répartition modale passe de 60 % rail contre 40 % route à 80 % route contre 20 % rail. Actuellement, on observe un léger fléchissement de la route au profit du rail mais dans des proportions qui n'ont plus rien à voir avec celles observées entre les années 50 et 70.



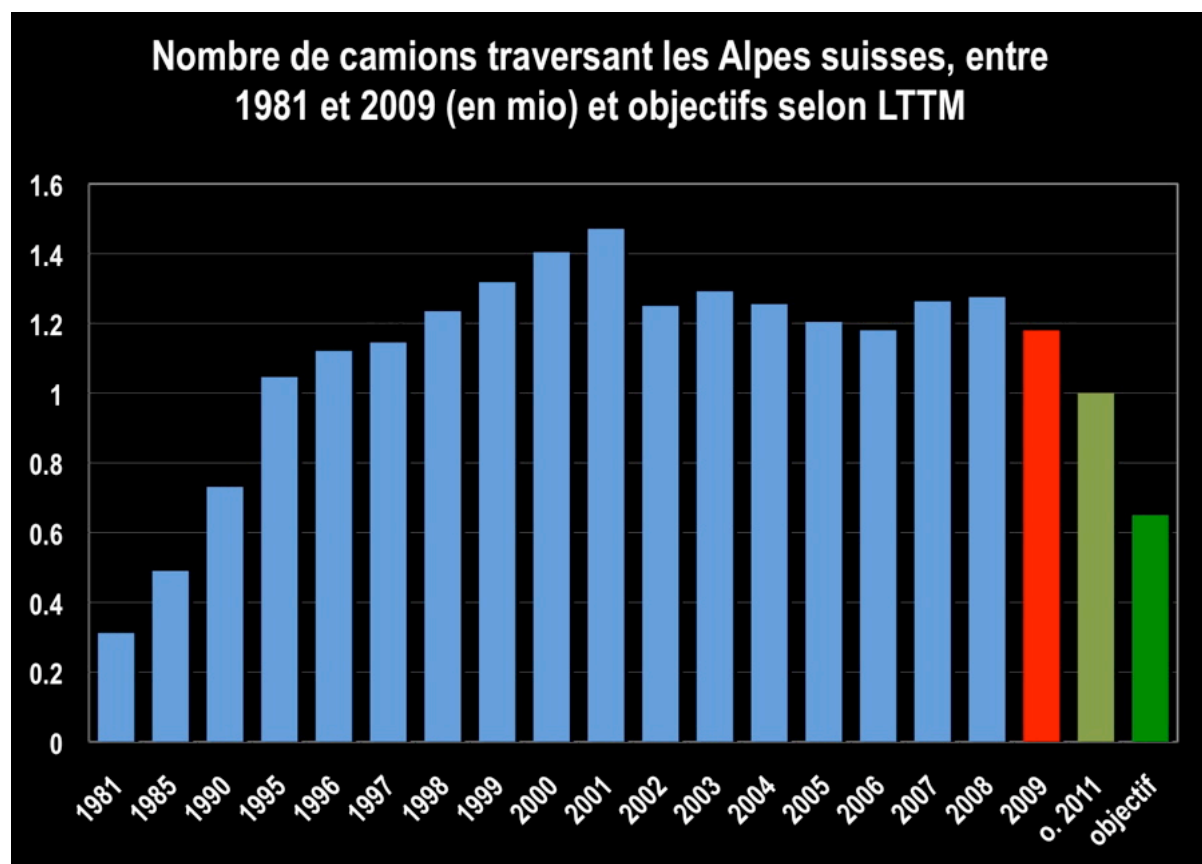
#### DIAPO évolution du trafic 2007 – 2030

Voilà pour le passé. Jetons maintenant un coup d'œil sur l'avenir. Selon les prévisions de la Confédération, le trafic continuera d'augmenter, une augmentation qui est semblable entre le rail et la route en terme de voyageurs/km, ce qui évidemment donne des pourcentages nettement plus élevés pour le rail que pour la route. Selon une des variantes, la demande ferroviaire pourrait presque doubler d'ici 2030, alors qu'aujourd'hui déjà, le réseau sature aux heures de pointe...

#### Evolution du trafic 2007 - 2030: quelques chiffres

		Transports publics	Trafic motorisé individuel
2007	Prestation de transport actuelle en milliards de voyageurs/km	27 mrd	93 mrd
	Part modale actuelle en %	22 %	78 %
2030	Nbre de voyageurs/km (milliards) d'ici à 2030 selon différents scénarios	Entre 31 et 50 mrd	Entre 96 et 120 mrd
	Augmentation en % d'ici à 2030 selon différents scénarios	Entre 20 et 80 %	Entre 3 et 20 %

Enfin, parce que cet aspect nous tient également à cœur, je souhaite mentionner l'évolution de la situation concernant l'objectif de transfert du trafic marchandises à travers les Alpes.



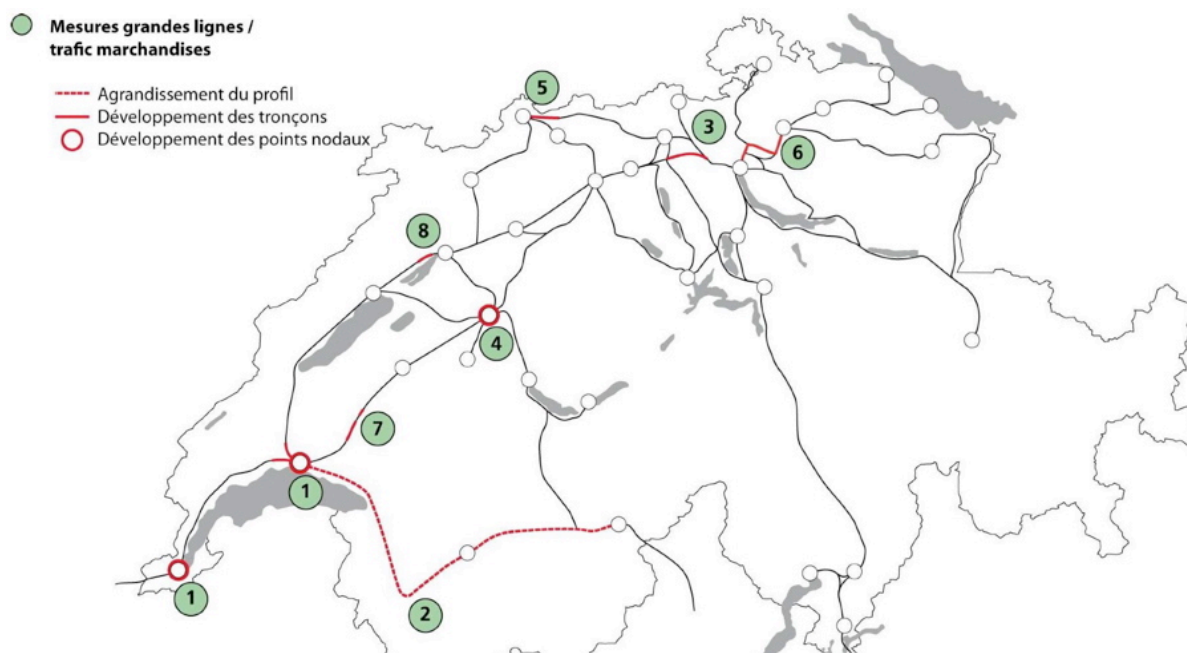
Le graphique nous montre l'évolution entre 1981 et aujourd'hui. Si la politique de transfert a permis de stopper l'augmentation du nombre de camions pour ce trafic, on doit cependant constater que la machine s'est enrayée puisque le nombre de camions reste presque stable depuis 2002. La loi actuelle prévoit un objectif intermédiaire, soit un million de trajets par camions à fin 2010 et un objectif définitif, à savoir 650'000 trajets par camions dans les deux ans qui suivront l'ouverture du tunnel du Gothard prévu pour décembre 2017.

Je reviens maintenant à l'actualité pour évoquer les deux dossiers majeurs auxquels j'ai fait allusion tout à l'heure.

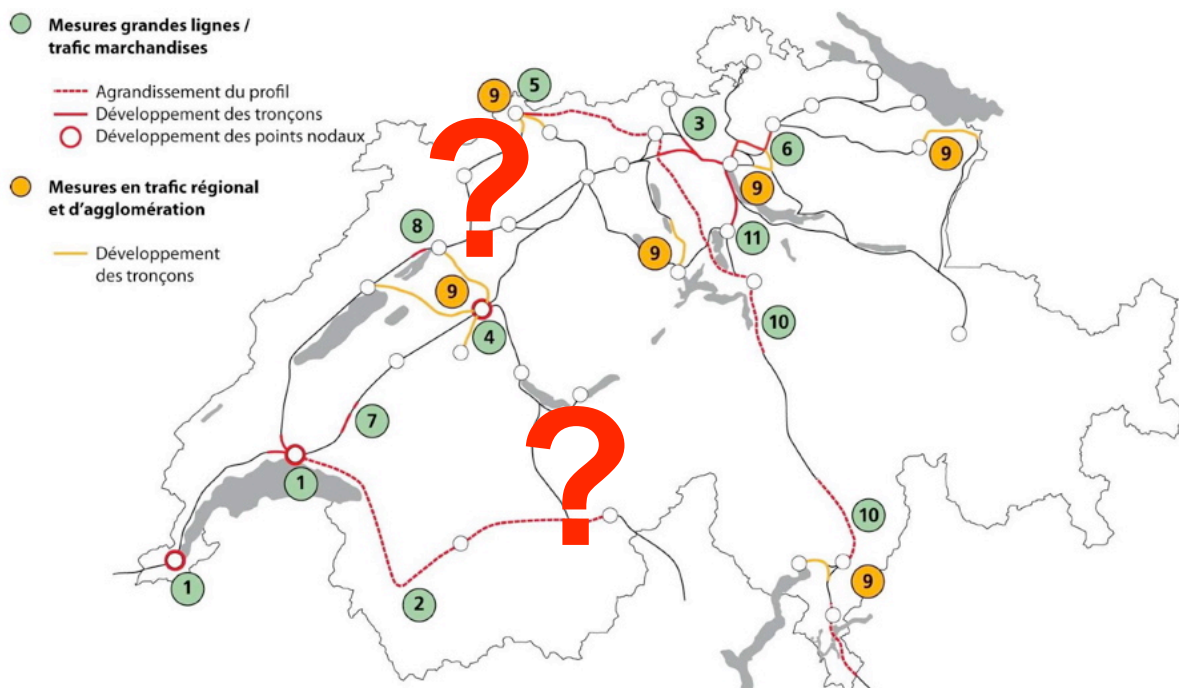
Il s'agit tout d'abord du projet RAIL 2030

Il est d'ores et déjà acquis qu'une partie non négligeable de nos attentes seront prises en compte. L'office fédéral des transports et les CFF ont présenté à fin mars le contenu provisoire de ce nouveau projet. Les liaisons Genève – Lausanne, Lausanne – Brigue et Lausanne Berne ainsi que le tunnel de Gléresse sont prises en compte.

## Variante à 12 milliards : 6 mesures d'infrastructure en Suisse occidentale



## Variante à 21 milliards : aucune mesure d'infrastructure supplémentaire



En revanche, rien ou presque n'est prévu pour l'instant pour améliorer l'axe du Lötschberg et la liaison entre Bienne et Bâle. Nous allons donc intensifier notre action de manière à ce que ces deux mesures fassent également partie du paquet RAIL 2030. A cet effet, il est particulièrement important que la Suisse occidentale se mobilise et défende de manière solidaire les différents projets. Les cantons peuvent déjà se manifester dans ce sens dans le cadre de la pré-consultation qui court jusqu'à fin mai. Naturellement, nous étudierons et susciteront également toute

forme d'alliance permettant de rallier des majorités politiques lorsque les chambres fédérales seront appelées à statuer sur RAIL 2030. Des contacts exploratoires ont été engagés avec des représentants des autres régions du pays (comité du Gothard et Suisse orientale). La procédure de consultation est annoncée pour le début de 2011 et le message aux chambres fédérales se situe par conséquent vers la fin de 2011.

Le deuxième dossier est celui du financement

### **Manque de liquidité sur tous les fronts ferroviaires**

Réalisation des mesures ZEB (RAIL 2000 2ème étape)	Pas d'argent avant 2015 dans le FTP
Projets d'agglomération période 2011 – 2014	Pas d'argent avant 2015 dans le fonds d'infrastructure
Entretien des infrastructures	Pas d'argent pour les mesures de rattrapage
Trafic régional	Réduction des contributions de la Confédération
Convention sur les prestations	Le Conseil fédéral veut prélever 350 millions dans le FTP

Je constate en effet que les ressources financières manquent sur tous les fronts : les projets ZEB ne pourront pas démarrer avant 2015 en raison du manque de liquidité dans le fonds FTP ; le financement de RAIL 2030 est à résoudre entièrement ; l'argent manque pour la mise en œuvre des projets d'agglomération - la commission des transports au sein de laquelle j'ai le plaisir de siéger a toutefois proposé une solution visant à augmenter les liquidités en faveur de ce type de projets - et enfin, l'argent manque encore pour le financement de la convention de prestation Confédération – CFF pour les années 2011 et 2012. Pour le financement de cette dernière, le Conseil fédéral propose de puiser dans le fonds FTP qui pourtant est déjà en manque de liquidité. Vouloir puiser de l'argent dans une caisse déjà asséchée illustre la nécessité de trouver de nouvelles ressources.

Dans un espace de plus en plus urbanisé et des conditions de construction toujours plus exigeantes, les projets ferroviaires sont forcément de plus en plus coûteux. Malgré cela, la politique de développement des transports publics doit se poursuivre de manière à pouvoir absorber une part importante de l'augmentation de la demande. Ce développement est également nécessaire pour assurer l'attractivité économique et touristique de l'ensemble des régions du pays.

Pour ma part, je privilégie la recherche d'une solution reposant sur les deux principes suivants :

Premier principe, que l'ensemble des besoins en matière d'infrastructures ferroviaires soit pris en compte. Il s'agit notamment des projets ZEB et RAIL 2030, du rattrapage en matière d'entretien, des conventions périodiques de prestation et des projets d'agglomération.

Deuxième principe, que la charge du financement repose sur un ensemble de contributeurs, à savoir par exemple

➔ Une contribution de TVA pour ce qui est de la confédération

- ➔ Une contribution des contribuables par une suppression partielle des déductions des frais de déplacement
- ➔ Une contribution des cantons par une cession d'une partie de la part RPLP versés à ces derniers
- ➔ Une contribution des usagers
- ➔ Une contribution des automobilistes via les taxes sur l'essence.

**Nouvelles ressources pour les infrastructures ferroviaires : répartir la charge sur plusieurs sources / contributeurs... (modèle fictif pour stimuler le débat)**

Sources	Informations complémentaires	Millions/an
TVA	0,4% de TVA sont versés à l'AI jusqu'à fin 2016. Proposition : dès 2017, 0,2% sont alloués au FTP (en plus du 0,1% qui alimente déjà ce fonds)	600
Réduction des déductions fiscales	Sans les supprimer totalement, ces déductions pourraient être réduites (pertes fiscales – IFD - pour les réductions de frais automobiles = 400 millions/ans)	100
Une partie de la part cantonale de la RPLP	Sur les recettes de la RPLP, environ 300 millions sont versés aux cantons. Proposition : un tiers est versé au FTP	100
Contribution des usagers	Selon un système à définir (correspond à une augmentation des tarifs d'environ 5%)	100
Taxe sur l'essence	Augmentation d'environ 1 ct par litre d'essence	100
<b>TOTAL/AN</b>		<b>1000</b>

A côté de ces deux préoccupations prioritaires, nous restons attentif aux autres domaines ferroviaires : je pense ici au développement du raccordement de la Suisse occidentale au réseau des lignes à grande vitesse, à la situation de CFF Cargo, à la suppression de lignes régionales au titre du programme de consolidation de la Confédération ou encore au transfert de la route au rail du trafic marchandises à travers les Alpes pour ne citer que quelques exemple.