

Rapport d'activités 2010 et perspectives 2011

Intervention du président OUESTRAIL Claude Hêche à l'assemblée générale du 1^{er} avril 2011 à la Neuveville

Les activités d'OUESTRAIL durant l'année 2010 sont consignées dans le dépliant de l'assemblée. Au cours de l'année 2010, nous avons concentré notre attention sur l'évolution du dossier RAIL 2030 ainsi que sur les dossiers soumis à l'examen parlementaire.

Concernant le projet RAIL 2030, aucun fait marquant ne s'est produit durant l'année 2010, si ce n'est l'entrée en service d'un nouveau directeur à l'Office fédéral des transports et le remplacement du Conseiller fédéral Moritz Leuenberger par la Conseillère fédérale Doris Leuthard à la tête du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. J'y reviendrai dans un instant.

Concernant les dossiers fédéraux, l'année 2010 a été marquée par l'examen parlementaire de l'Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011. A la faveur de ce dossier, nous avons bien dû prendre note qu'un crédit « libéré » n'est pas pour autant un crédit « disponible » puisque même approuvé par le Parlement, cet arrêté ne permettait le financement des projets d'agglomération qu'à partir de 2015 selon le message du Conseil fédéral. Pour éviter un retard préjudiciable dans la réalisation de ces projets, nous avons donc au préalable fait modifier la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure afin de pouvoir injecter dès maintenant un montant supplémentaire de 850 millions de francs prélevé sur la réserve du financement spécial de la circulation routière.

Une situation analogue s'est ensuite présentée avec l'Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'infrastructure des CFF pour les années 2011 et 2012, autrement dit la convention de prestations. Dans ce cas également, les montants proposés par le Conseil fédéral étaient insuffisants. Là encore, notre travail de sensibilisation a permis au final d'augmenter la contribution et de mieux tenir compte notamment de l'augmentation des coûts notamment dans le domaine de l'entretien de l'infrastructure. Avec l'appui des cantons et d'autres acteurs concernés, OUESTRAIL a finalement obtenu un montant majoré de 140 millions pour les CFF et de 59 millions pour les entreprises de chemins de fer privés.

Dans le suivi de ces dossiers, nous avons privilégié les contacts avec les décideurs et la coordination de nos interventions avec les cantons. Ce travail est certes peu spectaculaire mais il s'est révélé adapté si on le mesure aux résultats obtenus.

Dans les deux dossiers évoqués, les décisions favorables aux transports publics ont toutefois été acquises durement et de justesse. Ce constat laisse ainsi augurer de rudes batailles dans le cadre du traitement parlementaire du dossier RAIL 2030.

RAIL 2030, voilà le dossier phare de l'année 2011. Ceci d'autant plus que le débat portera aussi bien sur les projets à réaliser que sur la question épineuse du financement.

Concernant les projets tout d'abord. Le rattrapage ne concerne pas seulement l'entretien de l'infrastructure. Après avoir dû se contenter de la portion congrue de RAIL 2000 puis du ZEB, la Suisse occidentale attend maintenant de la Confédération

et des CFF les moyens nécessaires à la mise en œuvre de mesures sans cesse repoussées. Sans entrer dans tous les détails, il s'agit en particulier de réaliser le système des point nodaux sur les liaisons Genève – Brigue, Genève – Fribourg - Berne via Lausanne et Genève – Bâle via Neuchâtel – tunnel de Gléresse -, Bienne et Delémont. Sur ces trois liaisons, les temps de parcours doivent être réduits de quelques minutes pour être en conformité avec le système du cadencement à la demi-heure.

Pour cette raison notamment, le principe du DETEC selon lequel les gains de temps ne sont plus prioritaires n'est pas acceptable pour OUESTRAIL et nous le ferons naturellement savoir dans le cadre de la procédure de consultation qui vient d'être lancée.

N'oublions pas non plus la nécessité de renforcer l'axe Nord – Sud par l'achèvement du tunnel du Lötschberg. Cette liaison connaît un très grand succès et la mise à double voie du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg est également un objectif prioritaire pour notre association.

Pour ce qui est de la liste des projets à réaliser à l'enseigne de RAIL 2030, nous prenons acte de la nouvelle approche proposée par le Département de Madame Leuthard de procéder par des modules de trois à cinq milliards de francs plutôt que de présenter un paquet à 21 milliards comme prévu initialement. Si la vision à long terme est assurée, cette manière de procéder ne devrait pas porter préjudice au développement du réseau ferroviaire.

Le financement constitue l'autre volet du projet RAIL 2030. Les propositions du DETEC vont du meilleur au presque pire.

Le meilleur, c'est la volonté de créer un fonds non limité dans le temps et assurant le financement de l'infrastructure. Cela me paraît une bonne proposition, à condition que l'on définisse clairement les ressources qui serviront à l'entretien et celle qui serviront au développement du réseau. A défaut, le risque sera grand que l'entretien dévore l'essentiel de ces ressources et obligeant le réseau à faire du surplace. Nous veillerons à cela.

Le meilleur encore, c'est d'alimenter ce fonds par les ressources déjà affectées à ce jour au rail via le FTP, le fonds pour les grands projets ferroviaires.

Quant au « presque pire », ce sont les propositions présentées par le DETEC pour compléter l'alimentation de ce nouveau fonds dans lequel il manquera environ un milliard de francs par année entre 2015 et 2030.

Les propositions du DETEC sont à la fois insuffisantes, risqués pour les transports publics et exposés à une contestation massive.

Elles sont insuffisantes en regard des énormes besoins dans les années à venir en raison du retard accumulé dans l'entretien du réseau – un retard estimé à 500 millions de francs au minimum par année – et du retard pris dans son développement (RAIL 2000 toujours pas achevé, projets ZEB à peine amorcés...). De plus, le coût de nombreux projets a été dramatiquement sous-estimé si bien que les budgets envisagés initialement doivent être revus à la hausse. Cette vision minimaliste du DETEC contraste avec le succès enregistré par les chemins de fer année après année. Dans le dernier rapport des CFF publié ce mercredi, on apprend que la fréquentation a augmenté de 6% en 2010 et ce sont bientôt un million de personnes qui prennent le train chaque jour dans notre pays.

Ces propositions sont également risquées pour les transports publics en raison notamment du coût supplémentaire qui en résulterait pour l'utilisateur qui pourrait bien

tourner le dos au rail et privilégier la voiture. Les augmentations résultant des propositions du DETEC s'ajouteraient en effet à celles déjà annoncées par les entreprises de transports, les CFF en particulier. Au final, nous nous retrouverons rapidement avec un prix du billet majoré de 20%, avec les conséquences que l'on peut aisément deviner.

Enfin, les propositions de la Confédération allumeront de nombreux foyers de mécontentement, provoqueront une addition d'opposants sans pour autant alimenter suffisamment le nouveau fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire. Si le DETEC souhaite présenter une alternative crédible l'initiative de l'ATE, il lui faudra assurément revoir sa copie. En attendant, et toujours avec la volonté de contribuer à alimenter la réflexion sur le sujet, je vous propose de jeter un coup d'œil sur les propositions en présence :

Comparaison des propositions des cantons, du DETEC et DETEC+¹

Mesures	En mios de francs		
	Ecoplan / cantons	DETEC	« DETEC + »
Augmentation du prix du sillon	320	300	100
Déduction pour frais de déplacement limitée à 800 francs / 2500	0	250	100²
Contribution des cantons	0	300	100³
Hausse temporaire de 8 cts sur l'essence pour financer RAIL 2030	440	0	0⁴
Redevance d'infrastructure sur le prix du billet (1 ct/km)	160	0	0
Augmentation de la contribution au titre de la convention de prestations	450	0	200
0.2% de TVA	0	0	600⁵
Etalement du remboursement des avances sur 20 ans	0	0	300⁶
Renoncement aux intérêts sur les avances	0	0	200⁷
TOTAUX (par année)	1370	850	1600

¹ Variante de « montage » pour alimenter le débat

² Cette mesure est foncièrement juste mais elle doit être adoucie afin de tenir compte des régions périphériques.

³ Il est normal que les cantons apportent une contribution mais là également, il faut veiller à ne pas déclencher une opposition farouche des cantons.

⁴ En alimentant le nouveau fonds selon le même mécanisme que pour l'actuel FTP, le fonds pour les grands projets ferroviaires, ce sont déjà environ 1,2 milliards de francs en provenance de la route qui iront dans le fonds ferroviaire. Solliciter davantage la route en faveur du rail sera inévitablement une source de confrontation qui au final dessert les transports publics.

⁵ 0,4% de TVA sont utilisés jusqu'en 2017 pour assainir les assurances sociales. Bien que cette mesure soit contestée par divers milieux, il serait envisageable d'utiliser la moitié du montant qui ne sera plus accaparé par l'AI pour le financement des infrastructures ferroviaires.

⁶ Dès que le tunnel du Gothard entrera en service, le fonds pour les grands projets ferroviaires devra consacrer 50% des recettes à affectation obligatoire au remboursement des avances de la confédération, ce qui représentera environ 600 millions par année. Cette somme pourrait être réduite de moitié tandis que l'autre moitié serait ainsi libérée pour le financement des infrastructures.

⁷ La Confédération pourrait renoncer à prélever des intérêts sur les avances consenties au FTP et utiliser les 200 millions également pour le financement des infrastructures.

Voici maintenant encore quelques brèves mentions sur d'autres dossiers auxquels nous serons attentifs.

OUESTRAIL, dès sa création, s'est battu en faveur du raccordement de la Suisse occidentale au réseau TGV. Un combat mené avec succès face à une proposition du Conseil fédéral qui souhaitait amputer le crédit en question de près de la moitié, c'est-à-dire 600 millions au lieu de 1,2 milliards. Mais voilà que – tout comme le naturel qui revient au galop – les tentatives de démanteler certaines de ces liaisons refont périodiquement surface. C'était la suppression d'une course TGV Berne – Neuchâtel – Paris en 2009 et l'annonce récente de réduire le nombre de TGV entre Lausanne et Paris via Vallorbe. Mais cette fois-ci, la SNCF s'est empressée de démentir l'information pour éteindre le feu de protestations suscité par cette annonce. Nous serons attentifs à ce que les feux restent au vert dans ce domaine.

Comme nous le serons également pour tout ce qui concerne le trafic marchandises et l'objectif de transfert, mais aussi pour le trafic régional périodiquement menacé de restrictions, et enfin pour tout ce qui touche aux conditions cadre du trafic ferroviaire, je pense ici à la poursuite de la réforme des chemins de fer et l'ouverture à la concurrence. A ce sujet d'ailleurs, l'Union européenne vient de publier son nouveau livre blanc des transports qui porte aux nues les vertus de la concurrence, des vertus dont il faudra encore nous convaincre ainsi que la clientèle des chemins de fer.

Permettez-moi pour terminer, Mesdames et Messieurs, de saluer la création toute récente de l'association pour le Lötschberg, une association dont les deux principaux artisans sont aujourd'hui parmi nous puisqu'il s'agit de la Conseillère d'Etat du canton de Berne Barbara Egger Jenzer et du Conseiller d'Etat du canton du Valais Jacques Melly.

OUESTRAIL n'a en effet nullement pour vocation de remplacer les comités en faveur de projets locaux ou régionaux mais bien plutôt de les fédérer, cas échéant de coordonner leurs actions respectives et finalement d'assurer une action globale cohérente et servant les intérêts de l'ensemble de la Suisse occidentale. Dans cet esprit, nous nous réjouissons d'accueillir le comité du Lötschberg au sein de l'association OUESTRAIL.