

D'ici à 2040, la Suisse envisage d'investir 75 à 85 milliards dans ses transports

Réseau ferroviaire Acquisition de matériel roulant plus moderne, rattrapage dans l'entretien de réseau, extension de l'offre: les projets sont multiples. Mais où va-t-on trouver l'argent pour s'offrir tout ça?

Bernard Wuthrich, Berne

Les chiffres donnent le vertige. Si l'on additionne les investissements déjà effectués et ceux qui sont prévus ou rêvés, la Confédération pourrait dépenser entre 75 et 85 milliards de francs entre 2000 et 2040 pour développer ses transports publics, principalement ferroviaires.

C'est colossal. Mais on est encore loin du compte, car les moyens manquent. Il existe plusieurs sources de financement, mais certaines se tarissent alors que d'autres risquent de faire les frais des mesures d'économie que pourraient décider les autorités politiques. Etat des lieux.

■ L'entretien du réseau

Le problème a surgi le mois dernier, lorsque le patron des CFF, Andreas Meyer, l'a mis en discussion devant la Commission des transports du Conseil national. Avant d'évoquer les investissements futurs, parlons de l'entretien du réseau, a-t-il dit. Le besoin de rattrapage est manifeste, avertit le directeur général des CFF. «Il faudra un milliard de francs pour rattraper les retards et les besoins pour l'entretien des infrastructures vont augmenter d'environ une centaine de millions de francs par an», confiait-il récemment (LT du 25.09.09). Ce qui fait environ 1,8 milliard ces prochaines années.

Les observateurs de la vie du rail constatent tous que l'entretien n'a pas été suffisant ces dernières années. Plusieurs raisons à cela. D'une part, les CFF et les autorités politiques ont davantage mis l'accent sur les investissements. NLFA, Rail 2000, tout cela engloutit la bagatelle de 30 milliards de francs. D'autre part, «en raison de l'utilisation toujours plus intense du réseau, le besoin en entretien augmente nettement», précise Jean-Louis Scherz, porte-parole des CFF. Depuis 2004, l'offre de trains a augmenté de 26% et nombre de passagers transportés de 32% alors qu'on s'attendait à une progression de 18%. «Un audit sur les coûts d'entretien du réseau est en cours de travail. Les résultats sont attendus pour la fin de l'année», ajoute Jean-Louis Scherz.

Besoins financiers des infrastructures ferroviaires

En milliards de francs	
Entretien du réseau	1,8
Matériel roulant	20,0
Programme ZEB (NLFA et Rail 2000, 2e étape)	5,4
Rail 2030	12,0 - 21,0
Projets d'agglomérations	17,0*

*Volume des demandes déposées

SOURCE: DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES TRANSPORTS, CONFÉRENCE DES DIRECTEURS CANTONAUX DES TRANSPORTS PUBLICS, LITRA, OUESTRAIL, CFF

Les besoins vont d'ailleurs s'accroître encore, par exemple après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Les coûts d'entretien ne sont pas encore chiffrés avec précision, mais on part de l'idée qu'il faudra compter plusieurs centaines de millions par an.

■ Des trains plus modernes

Les CFF veulent renouveler leur matériel roulant. Ils le font d'ailleurs régulièrement. Depuis 2007, ils ont investi 2,5 milliards pour des rames et des voitures à deux étages, des navettes et des trains FLIRT. Ils projettent de déboursier 20 milliards de francs supplémentaires d'ici à 2013 pour moderniser leur flotte. De ce montant, une première tranche de 2,1 milliards a été mise en soumission publique ce printemps. Elle concerne l'acquisition de 59 trains à deux étages pour le trafic grandes lignes. Bombardier est sur les rangs (LT du 29.10.09).

■ Un réseau étoffé

Les grands projets ferroviaires approuvés par le peuple dans les années 90 sont très avancés. Le tunnel du Lötschberg est en service depuis décembre 2007. Celui du Gothard sera ouvert au trafic en principe en 2017. La première étape de Rail 2000 est achevée. On travaille désormais à la seconde tranche (baptisée ZEB), pour laquelle un montant maximal de 5,4 milliards, prélevé sur les 31,5 milliards du Fonds des transports publics (FTP) accepté par le peuple en 1998, est disponible.

Cela ne suffira pas. Avec cet argent, il n'est pas possible de réaliser tous les projets de Rail 2000 et des NLFA qui n'ont pas trouvé leur place dans les premières tranches de réalisation. La priorité est accordée aux aménagements jugés les plus urgents, tels que la quatrième voie Lausanne-Renens, l'amélioration de l'offre entre Lausanne et Berne, Bienne et Zurich, Zurich et Saint-Gall, notamment.

Mais d'autres réalisations sont renvoyées à plus tard, comme la fameuse troisième voie Renens-Allaman, le doublement du tunnel du Lötschberg et celui de la ligne qui longe le lac de Bienne. Désormais, tous les projets en suspens sont regroupés sous une nouvelle étiquette: Rail 2030. On trouve aussi dans ce programme ferroviaire les raccordements aux NLFA qui n'ont pas encore été construits. Il y a là le tunnel du Zimmerberg (que le parlement zougnois a décidé jeudi de préfinancer à hauteur de 400 millions), ainsi que le raccordement du réseau italo-tessinois au sud du Gothard, qui représente à lui seul une somme de 5 à 5,5 milliards.

Le Conseil fédéral fera une proposition au printemps 2010. Selon ce qu'il retiendra, l'enveloppe globale de ces ambitieux projets pourrait coûter entre 12 et 21 milliards selon les options proposées.

A cela s'ajoute le développement des transports publics dans les agglomérations. Le fonds d'infrastructure de 20,8 milliards voté par le parlement affecte à cette fin 6 milliards, le reste étant réservé au réseau routier. Problème: les demandes déposées par les cantons représentent 17 milliards, alors que la part fédérale est

plafonnée à 40% des coûts, soit 6,8 milliards. Or, la Confédération n'a que 6 milliards à disposition et la moitié a déjà été dépensée pour des projets tels que le CEVA!

■ Le nerf de la guerre

Le nerf de la guerre, c'est bien évidemment l'argent. Comment financer tout cela? Les sources de financement sont multiples. Le FTP et le fonds d'infrastructure sont alimentés par les taxes routières (poids lourds, carburants, vignette) et la TVA. Les CFF reçoivent de l'argent de la Confédération dans le cadre d'une convention de prestations et utilisent leurs propres recettes pour le reste.

Jean-Louis Scherz rappelle à ce sujet que la construction et l'entretien de l'infrastructure étaient jusqu'à maintenant l'affaire du propriétaire du réseau, c'est-à-dire la Confédération. Alors que l'exploitation et le matériel roulant sont couverts par les recettes de l'entreprise. Mais c'est peut-être en train de changer.

L'administration fédérale a émis récemment l'idée que les frais d'infrastructure puissent être en partie reportés sur le prix des billets. Quant aux 12 à 21 milliards de Rail 2030, personne ne sait pour l'instant comment la Suisse va se les offrir.

L'association Oustrail consacre, ce vendredi à l'Aula Magna d'Yverdon-Bains, son colloque annuel au financement des infrastructures ferroviaires. Près de 140 participants sont annoncés à ce rendez-vous romand des acteurs du domaine ferroviaire.