

Colloque OUESTRAIL
Vendredi 30 octobre 2009
à Yverdon

Intervention de
Jean-Pierre Graber
Conseiller national UDC/BE

I. Introduction et remerciements

II. L'importance des chemins de fer

1. Moyen fondamental de satisfaction du besoin de mobilité

- En 2007, le Rail représentait :
- 12,9 % du trafic voyageurs
- 16,4 % du trafic voyageurs-kilomètres
- 10,6 % du trafic de marchandises, tonnes
- 17,1 % du trafic de marchandises, tonnes-kilomètres

2. Importance économique des chemins de fer

- L'offre des chemins de fer fait partie des principales conditions-cadre du fonctionnement de la société et de l'économie
- CFF + chemins de fer privés + entreprises spéciales : plus de 45.000 emplois
- CFF + chemins de fer privés + funiculaires et téléphériques : 4,1 milliards de francs de commandes à l'économie suisse

3. Chemins de fer et environnement

- Moyen de transport très respectueux de l'environnement
- Embellissement occasionnel du paysage
- Moyen remarquable de découverte et d'admiration du paysage

III. Renaissance internationale du Rail et irréversibilité de cette évolution à moyen et long terme

Suisse :

- Rail 2000 + NLFA
- Evolution du nb. des abonnements généraux et 1/2 tarif

	2006	2007	2008
1/2 tarif	2.051.922	2.124.650	2.206.712
Abo. général	316.731	344.542	374.769

Etranger :

Aménagement et développement du réseau européen des trains à grande vitesse

- LGV Paris-Bordaux : 2 h 05 en 2011
- LGV Paris-Mulhouse : 2 h 30 en 2011
- LGV complète Milan – Bologne – Florence – Rome – Naples dès 2010 !
- LGV Milan – Turin : 50 min. dès 2011
- LGV Madrid – Barcelone : 2 h 38 pour 650 km
- LGV Londres – Paris : 2 h 15

Accroissement escompté de la mobilité :

+ 40 % pour le trafic voyageur, + 70 % pour le trafic des marchandises jusqu'en 2030

IV. Infrastructures ferroviaires réalisées et à réaliser en Suisse

1. Rail 2000 (partiellement réalisé (Mattstetten – Rothrist), partie non réalisée reprise par ZEB)
2. NLFA (Tunnel de base du Loetschberg livré à la circulation en décembre 2007, Tunnel de base du Gothard creusé à plus de 90 %)
3. Raccordement de la Suisse occidentale et orientale au réseau européen des lignes à grandes vitesses (peu réalisé)
4. Amélioration des mesures contre le bruit (partiellement réalisé)

Ces objectifs figurent dans la Cst. Fédérale

5. ZEB2 (Rail 2030)

V. Le financement actuel des infrastructures ferroviaires (Message CF sur FTP, p. 7240)

Fonds FTP alimenté par :

- TVA
 - RPLP
 - Impôts sur les huiles minérales
- + Avances remboursables de la Confédération
(avec intérêts)

VI. Le financement futur des infrastructures

1. A financer ZEB 1 + ZEB 2 ou Rail 2030
2. Les recettes affectées actuelles et les contraintes de remboursement des avances rendent impossible le financement de l'achèvement des NLFA, de l'achèvement de ZEB 1 et de ZEB 2.
3. Nouvelles ressources financières que je propose :
 - Accroissement des moyens alloués au FTP par la caisse générale de la Confédération
 - En cas de nécessité politique et financière : préfinancements par les cantons

Justification de ma proposition :

Insuffisance des Investissements publics dans notre pays

Investissements publics en % du PIB

	1998	2007
Suisse	2,8	2,1
UE 27	2,3	2,5
UE 25	2,3	2,5
UE 15	2,2	2,4
France	2,8	3,3
Italie	2,3	2,3
Royaume-Uni	1,3	1,8
Allemagne	1,8	1,5

Chaque dixième de PIB supplémentaire consacré aux Investissements publics permettrait de consacrer 500 millions de francs de plus aux infrastructures ferroviaires et/ou routières de notre pays !!!

Une proposition complémentaire : légère réduction des dépenses de fonctionnement au bénéfice des dépenses d'investissement

VII. Stratégie politique

- Rapports des forces qui conduisent à des blocages.
- Elaboration d'une politique des transports plus consensuelle.
- Ne pas jouer le rail contre la route mais trouver une majorité disposée à favoriser l'accroissement des investissements publics dans notre pays.
- Ne pas méconnaître l'impact psychologique remarquable des investissements publics dans les voies de communications sur le climat économique du pays.