

Colloque d'Ouestrail

Le Financement de l'infrastructure ferroviaire fait débat mais les solutions de compromis ne se dessinent guère

► **Comment financer** les infrastructures ferroviaires telles que Rail 2030? Oustrail, désireux de chercher les convergences, en a fait le thème de son colloque annuel tenu vendredi dernier à Yverdon-les-Bains.

► **Ce sont plutôt des divergences** qui s'affichent, à se fier aux avis exprimés vendredi. Il faudra pourtant trancher: les politiques auront fort à faire ces prochaines années.

Quelque 140 personnes s'étaient annoncées pour ce colloque, une soixantaine de plus que pour les précédentes éditions, preuve que le thème du financement du rail mobilise, comme l'a relevé Claude Hêche, conseiller aux Etats jurassien et président d'Oustrail. Avant le débat, Pierre-André Meyrat, sous-directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), a rappelé l'énormité des difficultés de financement par ce simple constat: les besoins dépassent nettement les enveloppes définies.

L'avenir des transports publics en question

Or les questions de financement pèseront lourdement sur l'avenir des transports publics, du rail notamment et du projet Rail 2030 en particulier, avec en ligne de mire la troisième voie entre Genève et Lausanne, le deuxième tunnel sur la ligne du pied du Jura ou pour les Jurassiens, l'aménagement de la ligne Bienne-Delémont-Bâle. Il s'agit d'établir les liaisons à la demi-heure pour les Jurassiens, explique David Asséo, délégué aux Transports du canton. Les investissements nécessaires sont estimés de 50 à 70 millions de francs entre Bienne et

Delémont ainsi que dans la Vallée de Delémont. Entre Bâle et Laufen, c'est 180 millions qu'il faudrait investir, qui amélioreront aussi la relation vers Bâle pour les Jurassiens. Tout cela sans compter les besoins sur la ligne Delémont-Delle.

Pour Rail 2030, une variante large prévoit au moins 21 milliards de francs de dépenses. Ce n'est pas tout: les CFF auraient besoin d'un rattrapage pour l'entretien du réseau. La communication a été mal faite, a admis vendredi Kurt Signer, secrétaire général des CFF. Mais l'ex-régie a bel et bien besoin d'argent. Les CFF souhaitent le maintien du système de financement actuel, a relevé M. Signer. Ils admettent quand même que les usagers participent davantage au financement de l'infrastructure mais pas par une taxe directe sur les billets. Kurt Signer a évoqué un système de redevance en fonction de la demande sur les différentes lignes. Pourquoi les clients des régions périphériques devraient-ils contribuer autant que les clients des autres régions aux heures de pointe?

N'en jetez plus: l'argent manque manifestement. Tour d'horizon des solutions possibles avec les orateurs du jour.

• **Roger Nordmann**, conseiller national socialiste vaudois, défend l'initiative de l'ATE (il est membre de son comité). En résumé, l'ATE souhaite faire participer davantage la route au financement des transports publics. Selon son initia-

tive populaire actuellement en route, les taxes sur les hydrocarbures seraient en particulier affectées à raison de 75% au lieu de 50% actuellement au financement des transports publics. Un exercice jugé indispensable pour réduire la pollution engendrée par le trafic routier, alors que les problèmes climatiques s'accroissent.

• **Jan Perret-Gentil**, responsable de projets d'infrastructures à Economiesuisse, donne pratiquement le message inverse. Selon le principe de causalité, chaque moyen de transport devrait se financer. Cela reviendrait à faire passer les usagers des transports publics à la caisse. Jan Perret-Gentil souhaite une meilleure maîtrise des coûts de l'infrastructure ferroviaire, une définition des priorités selon le rapport coût-bénéfice.

• **Jean-Pierre Graber**, conseiller national UDC de La Neuveville, surprend l'auditoire avec des propositions peu dans la ligne de son parti. Il estime que les pouvoirs publics ne dépensent pas assez pour les infrastructures. Une comparaison internationale le montre: au long des années, la part de la Confédération dans les investissements publics par rapport au Produit intérieur brut (PIB) a diminué de 2,8% en 1998 à 2,1% en 2007, alors que l'Union européenne à 27 est passée de 2,3 à 2,5%. Selon l'élu neuvevillois, la caisse générale de la Confédération devrait alimenter le Fonds des transports publics

(FTP) qui finance les grands projets. Il appelle à une «union sacrée pour consacrer une part plus importante de la richesse nationale aux infrastructures publiques».

• **Anne Seydoux**, conseillère aux Etats PDC jurassienne, grande usagère des transports publics mais aussi de la voiture dont on ne peut guère se passer dans notre région périphérique, souhaite une politique des transports «cohérente et coordonnée». Elle n'imagine guère que l'on néglige les investissements dans le domaine routier, ce que l'initiative de l'ATE ne prend pas en compte. Elle trouve intéressant de faire contribuer les usagers des transports publics au financement des infrastructures selon des critères

d'économicité comme l'a suggéré vendredi Kurt Signer.

• **Jean-René Germanier**, conseiller national PLR valaisan, estime la mobilité importante pour le développement économique. Il ne partage pas le point de vue de Jean-Pierre Graber: il faut maîtriser la dette, c'est le «meilleur programme conjoncturel de relance». Il est favorable au système de financement actuel. Le libre choix du moyen de transport est essentiel. Il verrait bien un «centime du rail» pour dégager des moyens mais il ne faudrait pas non plus augmenter le prix du billet.

• **Robert Cramer**, conseiller d'Etat et aux Etats Vert de Ge-

nève, se dit préoccupé par l'importance du trafic automobile en milieu urbain, première cause de pollution de l'air et de pollution sonore. Il n' imagine pas qu'on touche à la part des cantons sur la taxe poids lourds (RPLP), autre idée évoquée hier: à Genève, cette part est entièrement affectée aux transports publics. Il estime «stimulante» l'idée d'autoriser les caisses de pensions à investir dans les transports publics, une suggestion présentée vendredi par le conseiller d'Etat vaudois (Vert) François Marthaler.

Au terme du débat, Claude Hêche a encouragé le public à s'inspirer de l'esprit des pion-

niers du XIX^e siècle. «Investir en priorité dans les transports publics, ce n'est pas faire la guerre à la route», a-t-il lancé. Selon lui, «c'est bien le transfert de la route au rail qui redonne un peu d'oxygène. Toujours plus loin, plus vite et plus souvent ne saurait être une fin en soi».

Dans les choix qui s'annoncent, les alliances seront décisives aux Chambres fédérales. Oustrail a la volonté de «collaborer à la recherche de solutions équilibrées à l'échelle du pays». Des contacts sont en cours avec des partenaires des autres régions du pays, a révélé Claude Hêche.

GEORGES MAILLARD

► Trois questions à

Claude Hêche

Président d'Oustrail, conseiller aux Etats



► Augmenter la contribution de la route au rail, est-ce une bonne idée? Quelles sont à votre avis les meilleures solutions à cet égard?

Elle fait partie du catalogue des solutions réalistes. En effet, elle aurait le mérite de ralentir l'augmentation du trafic routier tout en développant le trafic ferroviaire. Une telle évolution est souhaitable aussi bien pour des questions de santé publique et de qualité de vie que de respect de l'environnement. Pour ma part, je privilégierais un des scénarios consistant à augmenter la part affectée aux transports publics de la taxe déjà prélevée actuellement sur les carburants. Cette solution a l'avantage de ne pas alourdir la charge du contribuable. Investir en priorité dans les transports publics, ce n'est pas pour autant faire la guerre à la route! Par conséquent, la réflexion sur le réseau ferroviaire doit être menée de pair avec celle sur le réseau routier.

► Faut-il aussi faire contribuer les usagers des transports publics au financement du rail? Si oui, par quel moyen, une taxe sur les billets?

Mais les usagers contribuent déjà au financement du rail par l'achat de leur billet ou de leur abonnement! La marge de manœuvre est très faible sur le plan de la tarification car il faut veiller à ce que le train reste attractif pour l'ensemble de la population, y compris pour celles et ceux dont le pouvoir d'achat est limité. Tout comme l'a exprimé à plusieurs reprises le conseiller fédéral Moritz Leuenberger, il faudra, préalablement, bien mesurer les

incidences avant d'envisager une augmentation du prix des tarifs. Au passage, je relève avec intérêt que le nombre d'acquéreurs de l'abonnement général CFF est passé de 223'000 en 2000 à 374'000 en 2008. Il serait regrettable de contrarier cette évolution par une augmentation des tarifs.

► Le recours au partenariat public privé pour financer les projets du rail ne risque-t-il pas d'alourdir les charges des collectivités à long terme? Le privé ne travaille pas gratuitement!

Oustrail examine également de près la solution du PPP et celle du préfinancement par les cantons. Il faut toutefois être conscient que la solution du partenariat public - privé concerne surtout des investissements offrant certaines garanties de rentabilité. Dès lors, votre question est pertinente: quelles seront les incidences pour les collectivités publiques si le PPP contribue uniquement au financement d'investissements rentables, laissant ainsi le soin aux entreprises de transports et aux collectivités publiques de financer ce qui ne l'est pas? Le recours au PPP peut être envisageable pour autant qu'il ne provoque pas de charges supplémentaires sur les collectivités publiques et qu'il soit accompagné d'une caution politique visant au maintien d'un service universel en matière de transports publics sur l'ensemble du territoire national. GM