

Financement des infrastructures ferroviaires : où sont les convergences ?

## **Exposés de Claude Hêche, Président d'OUESTRAIL et Conseiller aux Etats, en ouverture et en conclusion du colloque du 30 octobre 2009**

Mesdames et Messieurs (introduction du colloque)

Comme dans tout projet d'envergure, les difficultés résident bien souvent, au moment de leur réalisation, dans le financement de celle-ci. Autrement dit, l'argent est souvent, trop souvent sans doute dans une perspective visionnaire, le nerf de la guerre. C'est le cas de nombreux domaines – il suffit d'écouter les propos de nos Conseillers fédéraux ces derniers mois – et, bien entendu, c'est le cas également pour le réseau ferroviaire. Sans céder à aucune forme de surenchère, on doit toutefois constater que les coûts des futures infrastructures ferroviaires seront très importants. L'aménagement de nouvelles voies ainsi que les adaptations des gares nécessitent des études de plus en plus longues, des travaux de plus en plus complexes et, par conséquent, des factures toujours plus lourdes. Dans un tel contexte, la question des ressources financières demeure la question centrale et c'est donc tout naturellement que notre association y consacre son colloque d'automne.

Si, en théorie, les solutions paraissent multiples, dans la pratique, il s'agira avant tout de trouver la formule qui puisse rallier une majorité du Parlement fédéral lorsque celui-ci devra statuer sur le financement du projet RAIL 2030, soit d'ici deux ans environ.

Dans cette recherche de solutions (je dirais même, permettez-moi l'expression, dans cette quête de la « formule magique »), nous avons souhaité placer les débats de ce jour sous le signe des convergences, car chers intervenantes et intervenants, chers invités, quelle que soit votre vision du financement des futures infrastructures ferroviaires, je suis convaincu qu'elle rejoint, pour une part au moins, la vision défendue par d'autres personnalités de cette assemblée. Ces convergences, il convient dès lors de les souligner sans plus tarder.

Je vais maintenant confier la direction des opérations à Monsieur Wuthrich. Bernard Wuthrich est le responsable de la rubrique suisse du journal Le Temps. Il est correspondant parlementaire et a déjà publié à ce titre de nombreux articles sur les questions ferroviaires. Comme observateur avisé de ces dossiers, il saura j'en suis convaincu animer le débat qui va suivre et poser les questions qui font mouches à nos invités. En vous remerciant d'avoir accepté de jouer ce rôle, Monsieur Wuthrich, je vous laisse mener la suite des débats.

Mesdames et Messieurs (conclusion du colloque)

Au terme de notre colloque, je mesure combien difficile sera la tâche du Parlement lorsqu'il s'agira de statuer sur la manière de financer les futures infrastructures ferroviaires, sans oublier le matériel roulant, l'entretien du réseau, le soutien aux caisses de pension.....

Les chantiers politiques sont à l'évidence nombreux en matière de transports. Ils présentent une importance très grande, aussi bien pour l'ensemble des régions suisses qu'au niveau international. Ils jouent ainsi un rôle déterminant pour l'avenir économique, écologique et social de notre pays. Plus particulièrement, les grands projets ferroviaires se concentreront sur les trente prochaines années de ce 21<sup>ème</sup> siècle, soit le temps d'une génération. L'enjeu est donc grand en termes de financement et de réalisation. A nous de renforcer encore, dans le monde politique comme dans le monde socio-économique et écologique, les convergences mises en évidence aujourd'hui, voire en trouver de nouvelles afin de relever ce véritable défi.

Défi par ailleurs relevé par nos aînés au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle avec des réalisations prestigieuses et audacieuses comme les tunnels du Gothard et du Lötschberg. A nous de poursuivre cet esprit de pionnier.

En attendant, je peux affirmer que la richesse des arguments exposés aujourd'hui constitue une précieuse contribution qui m'inspire les quelques réflexions suivantes :

Premièrement, l'idée que l'augmentation de la mobilité soit absorbée en priorité par les transports publics rallie de plus en plus de soutiens. Pour cela, il faut investir encore plus dans ce secteur.

Deuxième réflexion : les générations futures contribueront certes à amortir les dettes que nous devons contracter pour financer ces investissements, mais ce sont elles également qui profiteront d'un système de transports publics de qualité.

Troisième réflexion : investir en priorité dans les transports publics, ce n'est pas pour autant faire la guerre à la route. Je réfute énergiquement cette antinomie. Ces deux modes de déplacement sont complémentaires et indispensables. Par conséquent, la réflexion du réseau ferroviaire devrait être menée de pair avec celle du réseau routier. Sans oublier que c'est bien le transfert de la route au rail qui redonne un peu d'oxygène au premier. *De plus, le mode de financement des transports publics ne devrait ni entretenir ni provoquer un combat entre les différents modes de transports.*

Quatrième réflexion : la volonté d'Oustrail est de collaborer à la recherche de solutions équilibrées à l'échelle du pays. Si la défense des intérêts régionaux est légitime et nécessaire, la priorité reste cependant à la recherche de solutions les meilleures pour l'ensemble du système ferroviaire. C'est dans cet esprit que nous entendons œuvrer dans le dossier Rail 2030 et nous le faisons déjà par des contacts avec nos partenaires des autres régions du pays.

Cinquième réflexion : nous devons contribuer à la réalisation de projets, mêmes ambitieux, et surtout visionnaires. Ce serait par ailleurs un atout supplémentaire en faveur de notre économie et de l'emploi dans toutes les régions du pays.

La Fédération Infra le relève également dans son récent communiqué en indiquant que, je cite : « des décisions positives d'aujourd'hui en faveur d'infrastructures de transport ont un impact direct sur la prospérité de demain ». De plus, une politique d'investissement volontariste serait une réponse à ceux qui reprochent avec malice à la Suisse, un des pays les plus riches, de passer plus de temps à compter ses sous qu'à se donner les moyens de ses objectifs politiques.

Sixième et dernière réflexion : la mobilité est certes un facteur indéniable de prospérité, mais permettez-moi d'y apporter une réserve. Toujours plus loin, toujours plus vite et toujours plus souvent ne saurait être une fin en soi.