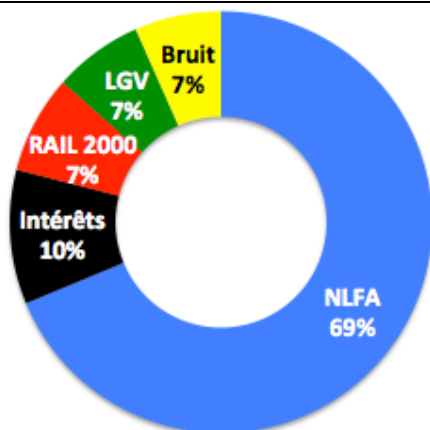


## FAIF / PRODES<sup>1</sup>: situation à la veille de l'examen parlementaire

Dès la fin mars, la Commission des transports du Conseil des Etats examinera le message sur le FAIF<sup>2</sup> (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). Les Commissaires devront notamment répondre aux trois questions suivantes : 1. Quel montant pour l'étape 2025 ? ; 2. Quelles mesures ? 3. Quel financement ?

### Quel montant pour l'étape 2025 ?

En ce qui concerne le montant, les 3500 millions proposés par le Conseil fédéral sont très insuffisants en regard de la forte croissance de la demande. Il est d'ailleurs frappant de constater, sur la base des comptes, des budgets et de la planification financière de la Confédération pour la période 2005 à 2015<sup>3</sup> qu'un montant plus important sera consacré au versement des intérêts sur les avances qu'à l'extension du réseau sur l'ensemble du territoire. Durant cette période de 10 ans, les dépenses d'infrastructures iront à hauteur de 14,4 milliards aux NLFA, 2,1 milliards aux versements des intérêts sur les avances de la Confédération, 1,6 milliards au développement du réseau, 1,4 milliards au raccordement aux lignes à grande vitesse et 1,4 milliards aux mesures contre le bruit.



**Investissements dans les infrastructures ferroviaires pour la période 2005 à 2015, soit environ 20 milliards de francs au total, dont plus de 14 milliards pour les seules NLFA et 1,6 milliards seulement pour l'aménagement du reste du réseau (hors raccordement LGV)**

Sachant que la demande va augmenter au moins de 50% d'ici 2030, et même doubler sur le bassin lémanique, il est très douteux qu'un investissement si faible dans le développement du réseau soit en mesure d'absorber une telle croissance du trafic.

Dès lors, le paquet à 3,5 milliards proposé par le Conseil fédéral pour la période 2017 à 2025 équivaut à un programme minimaliste en regard des travaux à réaliser. Des besoins d'ailleurs reconnus puisque le message sur le FAIF dresse une liste de projets à réaliser pour un montant d'environ 40 milliards de francs (tandis que l'addition des demandes des cantons avoisine les 60 milliards de francs) !

### Quelles mesures pour l'étape 2025 ?

Le Conseil fédéral propose donc un paquet à 3,5 milliards de francs présenté à la page 86 du message sur le FAIF. Pour la Suisse occidentale, on y trouve en tout et pour tout le tunnel de Gléresse (390 millions), l'augmentation des capacités du nœud de Berne (620 millions) ainsi

<sup>1</sup> FAIF : financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire ; PRODES : Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

<sup>2</sup> <http://www.bav.admin.ch/themen/03044/index.html?lang=fr>

<sup>3</sup> [http://www.efv.admin.ch/f/dokumentation/zahlen\\_fakten/finanzberichterstattung/kennzahlen\\_bundeshaushalt.php](http://www.efv.admin.ch/f/dokumentation/zahlen_fakten/finanzberichterstattung/kennzahlen_bundeshaushalt.php)

que des mesures entre Lausanne et Genève (330 millions). Le Conseil fédéral est d'avis que les liquidités qui seront disponibles dans le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) durant la période 2017 à 2025 ne permettent pas d'aller au-delà.

Toutefois, présentant que le Parlement pourrait se montrer plus généreux, le Conseil fédéral présente à la page 97 du message sur le FAIF une « Etape d'aménagement 2025 plus complète » qui nécessiterait une enveloppe de 6 milliards de francs. Cette variante comprendrait également, s'agissant de la Suisse occidentale, le développement de la gare de Genève (790 millions), l'aménagement d'une troisième voie entre Berne et Thoune (630 millions), la modernisation de la voie entre Lausanne et Berne (300 millions).

De son côté, OUESTRAIL estime qu'il convient également d'intégrer dans cette première étape du PRODES un montant de 100 millions pour les études à réaliser en vue de l'achèvement du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg ainsi qu'un montant de 100 millions également pour l'aménagement de nouveaux points de croisement entre Bienne et Bâle.

### Quelles incidences sur le financement ?

Le nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) sera alimenté comme l'était jusqu'ici le FTP par un point de TVA (budget 2012 = 328 millions), 2/3 du produit de la RPLP (752 millions) et 310 millions en provenance de l'impôt sur les huiles minérales, soit 1,39 milliards pour 2012.

Dans son message, le Conseil fédéral propose par ailleurs trois nouveaux instruments visant à augmenter les moyens de financement de l'infrastructure : l'augmentation du prix du sillon en deux étapes, la première étant déjà entrée en vigueur ; la prise en charge par les cantons du financement des installations d'accueil dans les gares et le plafonnement à 3000 francs des déductions fiscales pour frais de déplacement.

Pour passer d'une enveloppe de 3,5 à 6 milliards de francs, il convient de trouver un financement complémentaire à hauteur de 300 millions par année environ. Les milieux des transports publics préparent des propositions qui seront transmises à la CTT-E.

### L'équilibre régional est-il respecté ?

Par nature, la répartition régionale des investissements est un point crucial dans ce genre de dossier. A cet égard, il faut s'attendre à un certain tumulte dans celui-ci, puisque plus de 60% des investissements prévus se situent en Suisse occidentale. Plusieurs articles de journaux zurichois et saint-gallois se sont déjà emparés du sujet pour dénoncer l'asymétrie des investissements. Certes, si l'on considère uniquement l'étape d'aménagement 2025 à 6 milliards de francs, une part belle est faite à la Suisse occidentale. Mais si l'on veut établir une comparaison, alors il faut prendre en compte la proportion Suisse occidentale des différents paquets (NLFA, RAIL 2000, ZEB et FAIF). Et là, (cf. le tableau ci-dessous) force est de constater que l'effort consenti dans le cadre du FAIF ne fait que partiellement compenser le retard de la Suisse occidentale en matière d'investissements. Faut-il par ailleurs rappeler, comme l'ont fait de manière très pertinente les auteurs de l'ouvrage « Plan rail 2050 »<sup>4</sup> que si les trains circulent à la vitesse moyenne de 123 km/h entre Berne et Zurich, cette vitesse n'est que de 95 km/h entre Genève et Berne ?

Indicateur	total CH	dont CH occidentale	CH occ. en % du total
Population (milliers)	7'418	2'807	38
Surface d'habitat et d'infrastructure (km <sup>2</sup> )	2'791	1'130	40
NLFA (achèvement prévu en 2016 (millions))	20000	4300	22
RAIL 2000 1 <sup>ère</sup> étape (réalisé, millions) <sup>5</sup>	5900	2000	34
ZEB (millions, après modif. Selon message FAIF) <sup>6</sup>	5400	1900	35
FAIF (millions)	5931	3556	60
<b>TOTAUX</b>	<b>37321</b>	<b>11756</b>	<b>31</b>

<sup>4</sup> <http://citrap-vaud.ch/ngchantiers.html>

<sup>5</sup> Le coût du tronçon Mattstetten – Rothrist (1600 millions) est imputé ici pour 1200 millions à la Suisse occidentale

<sup>6</sup> <http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/01249/index.html?lang=fr>

## Et voici « RAIL 2000 plus »

Sous le titre « RAIL 2000 plus (variante attractive au projet FAIF de la Confédération) »<sup>7</sup>, un groupe de personnalités du monde ferroviaire – dont les anciens Conseillers aux Etats Michel Béguelin et Yvette Jaggi – propose un nouveau tronçon ferroviaire entre Roggwil et Zurich. Les auteurs estiment préférable de construire une nouvelle ligne permettant de relier Berne à Zurich en 42 minutes – au lieu de 56 actuellement - avec des compositions ordinaires circulant à 200 km/h plutôt que de développer le tracé existant via Olten et Aarau.

Cette proposition mérite d'être confrontée aux autres variantes, à savoir la réalisation du tunnel du Chestenberg comme il était prévu dans le ZEB<sup>8</sup> ou encore la « variante Weidmann »<sup>9</sup> selon une étude réalisée par l'EPFZ pour le compte de l'OFT.

Par contre, RAIL 2000 plus ne constitue pas une alternative au projet de la Confédération. Ce dernier comporte en effet d'une part une proposition de financement des infrastructures ferroviaires durable et d'autre part des améliorations sur l'ensemble du réseau, ce que ni l'une ni l'autre ne figure dans le concept RAIL 2000 plus.

## Quoi d'autre sur le front ferroviaire ?

---

### Convention sur les prestations

Le Conseil fédéral propose au Parlement de mettre à disposition, pour les années 2013 à 2016, une somme de 9,449 milliards de francs de francs en vue de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures des CFF et des chemins de fer privés. Il a transmis le message y relatif au Parlement en date du 2 mars 2012.<sup>10</sup> L'information annonçant ce message précise que « L'augmentation des fonds est décidée sous réserve du nouveau programme de consolidation (PFA 2014), qui exigera également d'importants efforts d'économie des transports publics. ». Un avertissement qui s'ajoute au fait que pour atteindre cette dotation, le Conseil fédéral puise à hauteur de 650 millions dans le fonds FTP...

### Les transports publics dans les débats parlementaires

La LITRA (service d'information pour les transports publics), organisme présidé par le Conseiller aux Etats et membre de la Commission des transports Peter Bieri, publie<sup>11</sup> à la veille des sessions parlementaires une « Présentation de la politique des transports en cours ». La nouvelle livraison est même consacrée à un survol des sujets de politique des transports de la 49<sup>ème</sup> législature 2011 – 2015, une législature « dédiée à la politique des transports ». Bien entendu, le FAIF / PRODES en sera le dossier phare.

### Effort d'information des CFF

Dans la rubrique « Extension du réseau ferroviaire »<sup>12</sup> les CFF publient sur leur site internet de nombreuses informations sur divers grands projets. Parmi les thèmes proposés, on trouve à titre d'exemple le FAIF, le raccordement aux lignes à grande vitesse, les NLFA, le CEVA, Léman 2030, etc. Une précieuse source d'informations et de nombreux liens qui permettent de garder une vue d'ensemble dans ce domaine en plein effervescence.

### Trafic marchandises

Les temps sont durs pour le trafic marchandises par rail. Le transfert du trafic marchandises de la route au rail, pourtant prévu par la loi, est enlisé. Pour rappel, la loi exige, pour le trafic à

<sup>7</sup> <http://www.ouestrail.ch/ouestrail/doc/Rail2000plus.pdf>

<sup>8</sup> <http://www.bav.admin.ch/zeb/index.html?lang=fr>

<sup>9</sup> <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/03773/index.html?lang=fr>

<sup>10</sup> <http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=43614>

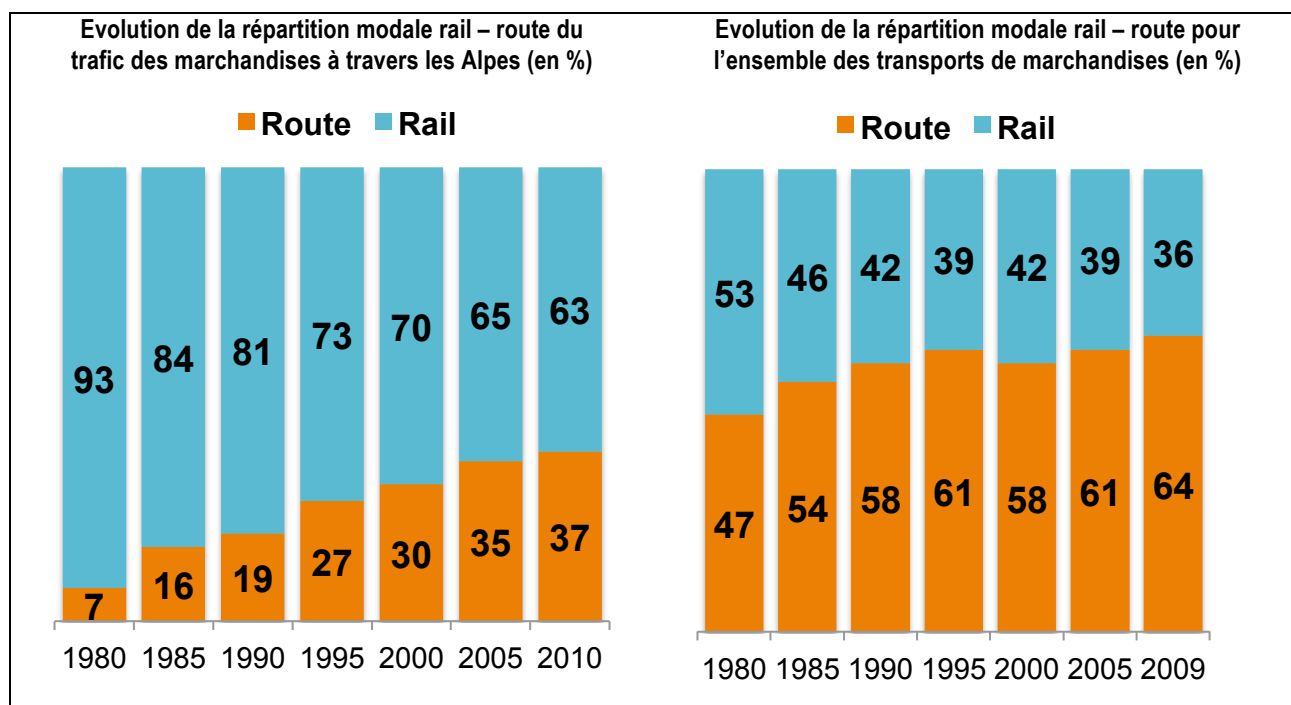
<sup>11</sup> [http://www.litra.ch/Presentation\\_de\\_la\\_politique\\_des\\_transports\\_en\\_cours.html](http://www.litra.ch/Presentation_de_la_politique_des_transports_en_cours.html)

<sup>12</sup> <http://www.cff.ch/groupe/entreprise/projets/extension-du-reseau-ferroviaire.html>

travers les Alpes, un plafond de 650'000 trajets de camions au plus tard dans les deux ans qui suivront l'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Gothard prévu en 2016. Le Conseil fédéral ne s'en formalise pas trop puisque dans les études sur les possibilités de transférer le trafic des poids lourds sur le rail durant l'assainissement du tunnel routier du Gothard, il table sur 1,3 millions de trajets en 2020. Vous avez dit « étrange » ?

Quant au trafic marchandises interne, il affronte également de grandes difficultés depuis de nombreuses années. Sommé par le Conseil fédéral d'atteindre un résultat équilibré en trafic suisse par wagons complets, CFF Cargo envisage une fois de plus de supprimer les points de vente les moins rentables. Les points de vente étaient au nombre de 900 avant 1990. En 2005, ils ont passé de 650 à 500 dans le cadre du projet FOCUS et aujourd'hui (voir contact.sev-2012-01)<sup>13</sup>, CFF cargo envisage d'en fermer 150 supplémentaires. Il faut bien constater que CFF Cargo fait l'objet de féroces critiques d'une partie de sa clientèle, tel que cela ressort d'un récent article publié par un hebdomadaire alémanique.<sup>14</sup>

Le fait est que le transfert fonctionne, mais dans le sens inverse comme on peut le constater dans les deux graphiques ci-dessous. A gauche, l'évolution de la répartition modale rail – route pour le trafic à travers les Alpes. A droite, l'évolution pour l'ensemble des transports de marchandises en Suisse. Dans les deux cas, la part modale évolue au profit de la route, même si la part du rail reste importante dans le trafic à travers les Alpes en comparaison avec la France et l'Autriche.



Face à cette évolution, les bases légales permettraient de prendre des mesures, que ce soit en vertu de l'article 4 de la Loi sur le transport de marchandises (LTM)<sup>15</sup> ou bien sûr en vertu de la Loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM).<sup>16</sup> L'absence de bases légales est souvent un obstacle invoqué pour ne rien faire. Ici, elles existent...

QUEST **RAIL**;

<sup>13</sup> <http://issuu.com/sev-online/docs/contact.sev-2012-01>

<sup>14</sup> <http://www.ouestrail.ch/ouestrail/doc/WW1.3.2012AufdemHolzweg.pdf>

<sup>15</sup> [http://www.admin.ch/ch/f/rs/c742\\_41.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c742_41.html)

<sup>16</sup> [http://www.admin.ch/ch/f/rs/c740\\_1.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c740_1.html)