AG OUESTRAIL 2012

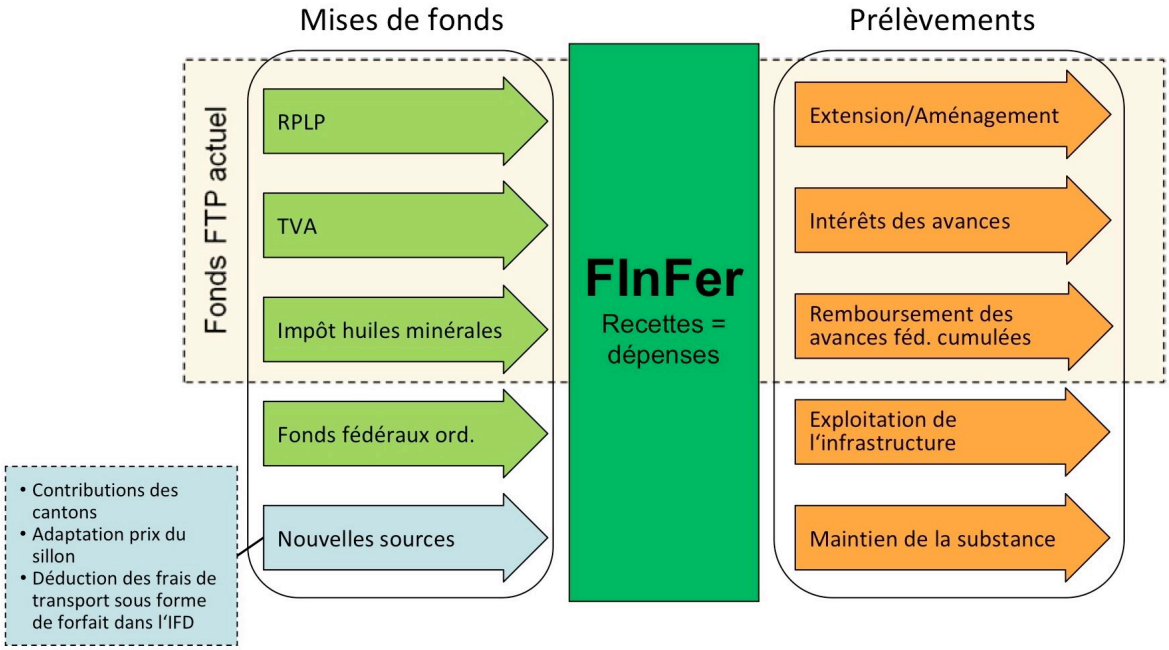
(extrait de l'intervention du président et Conseiller aux Etats Claude Hêche)

Les activités d'OUESTRAIL durant l'année 2011 sont consignées dans le dépliant de l'assemblée. Il faut dire que 2011 était une année de transition, marquée par la mise en consultation du contre-projet du Conseil fédéral à l'initiative de l'ATE pour les transports publics. Mais aujourd'hui, nous entrons dans le vif du sujet, avec le début de l'examen parlementaire à la Commission des transports du Conseil des Etats, Commission que j'ai d'ailleurs l'honneur de présider.

Pour OUESTRAIL, le FAIF – FAIF pour Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire – ou le PRODES – PRODES pour Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire – constituera notre dossier prioritaire jusqu'au moment de la votation populaire qui pourrait avoir lieu entre 2014 et 2015.

Permettez-moi de rappeler brièvement les principales composantes de ce contre-projet proposé par le Conseil fédéral.

<u>Première composante : le financement de l'infrastructure ferroviaire</u>



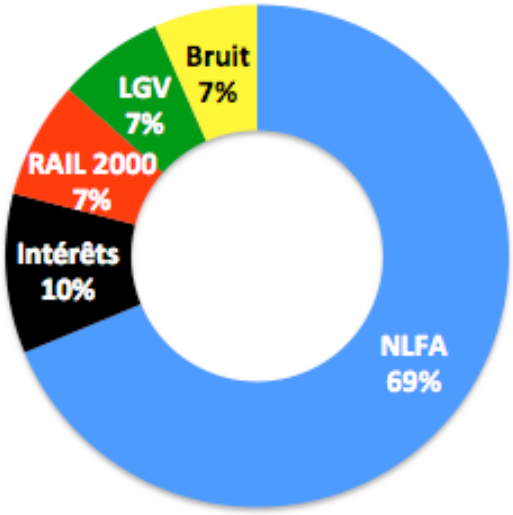
Dans le schéma projeté, nous voyons dans la partie en haut à gauche les sources actuelles du fonds pour les grands projets ferroviaires et à droite l'affectation de ces ressources, autrement dit le financement des infrastructures ferroviaires ainsi que le remboursement des avances de la Confédération. Dans le projet du Conseil fédéral, ce dispositif, actuellement limité dans le temps, serait maintenu sans limite de temps, à l'exception de l'impôt sur les huiles minérales qui serait supprimé au terme du remboursement des avances, c'est-à-dire à l'horizon 2030.

Dans la partie inférieure du schéma, nous voyons les éléments qui compléteront le nouveau fonds, à savoir les fonds fédéraux ordinaires alloués actuellement au titre de la convention de prestation ainsi que les trois nouvelles sources de financement, à savoir :

- une contribution des cantons, en principe la prise en charge du financement des installations d'accueil dans les gares ;
- l'adaptation du prix du sillon, dont le premier palier est déjà en vigueur
- le plafonnement de la déduction fiscale pour frais de transports

Contrairement au fonds actuel, l'ensemble de ces ressources ne seraient pas limitées dans le temps et assureraient de manière durable le financement des infrastructures, extension et entretien.

Les moyens pour l'aménagement du réseau sont insuffisants…



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 1,4 milliards seulement pour l'aménagement du reste du réseau (hors raccordement LGV)

Avant de passer à la composante suivante du projet du Conseil fédéral, j'ouvre une petite parenthèse sur l'utilisation actuelle des ressources. Sur une période de 10 ans, à savoir entre 2005 et 2015, environ 20 milliards de francs sont consacrées aux infrastructures ferroviaires. La surprise vient toutefois de la répartition de ces 20 milliards. Les transversales ferroviaires engloutissent 70% de ce montant et le deuxième poste, non seulement est loin derrière avec 10% seulement mais en plus il s'agit du remboursement des intérêts sur les avances de la Confédération. Si bien que seuls 7% de ces 20 milliards sont consacrés à l'aménagement du réseau hors NLFA. Ceci ne fait que relever la nécessité d'octroyer des ressources supplémentaires si l'on veut véritablement adapter notre réseau ferroviaire à la forte croissance de la demande.

Deuxième composante : la vue d'ensemble des projets à réaliser

Une deuxième composante qui caractérise le projet du Conseil fédéral, c'est la volonté de travailler dans la transparence et la vision à long terme, c'est-à-dire jusqu'à l'horizon 2050. L'ensemble des projets nécessaires d'ici à 2050 ont été identifiés et classés en plusieurs degrés de priorité. Il est ainsi possible, notamment aux autorités cantonales, de se préparer aux différentes échéances d'aménagement du réseau.

Troisième composante : le contenu de la première étape

Pour l'étape 2025 de PRODES justement, le Conseil fédéral propose un paquet de mesures pour un montant de 3,5 milliards de francs.

Avec notamment l'Union des transports publics, la LITRA, la Conférence des directeurs des transports, les CFF et bien d'autres milieux encore, OUESTRAIL estime indispensable d'opter pour un paquet à 6 milliards pour cette première étape, ceci afin de pouvoir développer le réseau ferroviaire en fonction de la forte croissance de la demande.

Pressentant probablement qu'une telle demande serait largement soutenue, le Conseil fédéral décrit dans son message ce que pourrait être une variante plus complète à 6 milliards. Voici les mesures qu'une telle variante comporterait pour la Suisse occidentale :

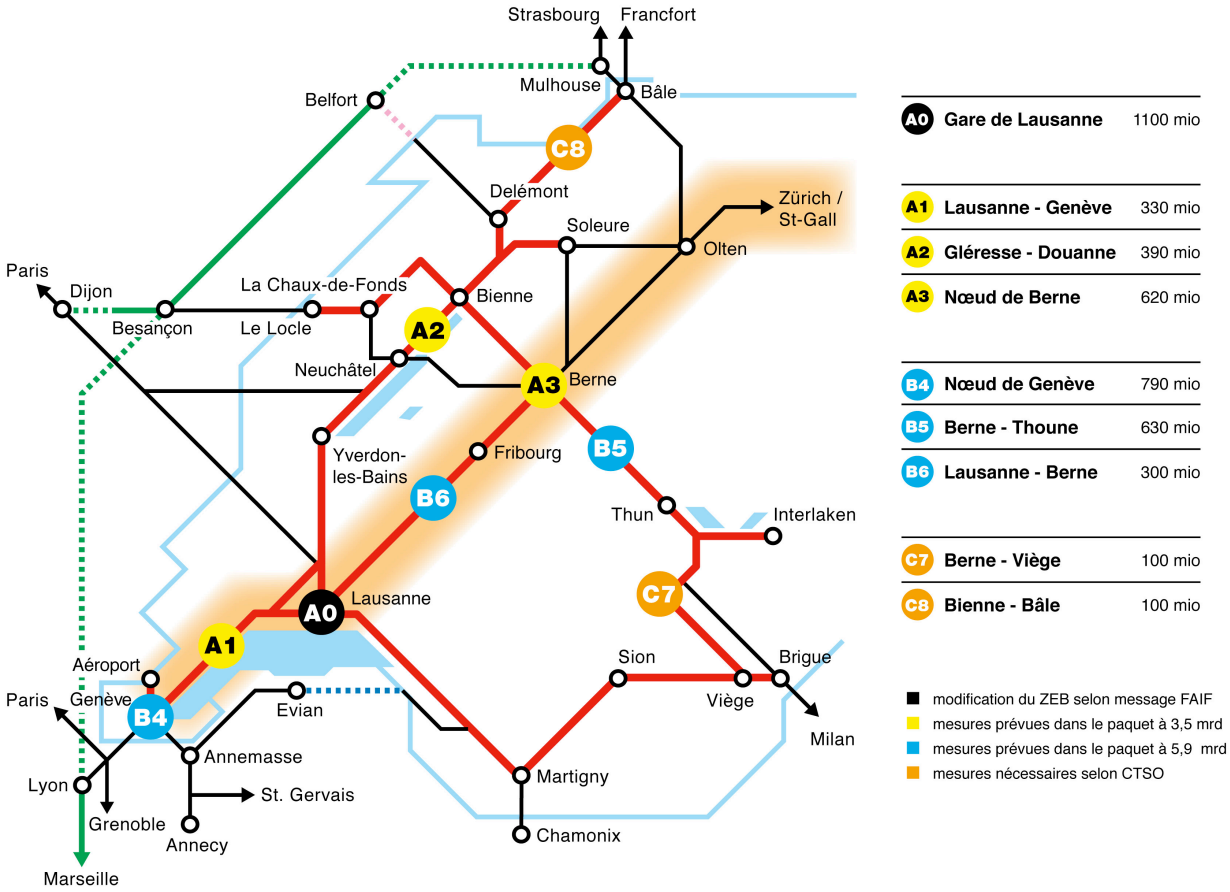
- tout d'abord le Conseil fédéral propose une adaptation de la gare de Lausanne non pas dans le cadre de PRODES mais en intégrant ce projet dans le ZEB qui serait modifié en conséquence ;
- On trouve ensuite dans le projet du conseil fédéral à 3,5 mrd des mesures entre Lausanne et Genève, le doublement de la voie à Gléresse par l'aménagement d'un tunnel ainsi que des aménagements en gare de Berne ;
- La variante plus complète à 6 milliards comporterait en plus pour la Suisse occidentale une adaptation de la gare de Genève, une augmentation de la capacité entre Berne et Thoune, ainsi qu'une adaptation de la voie entre Lausanne et Berne en vue de l'utilisation des nouveaux trains à deux étages commandés à l'entreprise Bombardier ;

- Et enfin, OUESTRAIL demande encore deux mesures qui ne figurent ni dans l'étape 2025 ni dans la liste des projets de première urgence. Il s'agit d'un montant de 100 millions pour les études à réaliser en vue de l'achèvement du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg et un montant de 100 millions de francs également pour réaliser des secteurs à double voie entre Bienne et Bâle.

J'aimerais encore relever que l'essentiel des mesures prévues en Suisse occidentale sont en fait indispensables pour le bon fonctionnement de l'axe ferroviaire Est – Ouest. Ces choix ne procèdent pas en priorité d'une démarche à caractère régional mais, d'une démarche de fonctionnement de notre réseau grandes lignes dans son ensemble.

Tout bien considéré, le projet du Conseil fédéral, s'il est approuvé par les Chambres dans sa version « Etape 2025 plus complète à 6 milliards de francs » peut être considéré comme un contre-projet valable à l'initiative de l'ATE, dont le grand mérite aura été justement de déclencher la recherche d'une nouvelle solution de financement suffisant et durable de notre réseau ferroviaire.

Vue d'ensemble des projets situés en Suisse occidentale



Investissements pour les infrastructures ferroviaires en Suisse occidentale en proportion des investissements totaux

		dont CH occ.	
	total CH	absolu	en %
Population (milliers)	7'800	2'960	38
Surface d'habitat et d'infrastructure (km2)	2'800	1'130	40
Investissements NLFA / RAIL 2000 / ZEB	31'300	8'200	26
FAIF variante plus complète à 5,9 milliards	5'931	3'556	60
Totaux avec FAIF	37'321	11'756	31
PRODES (calcul effectué sur la base des chiffres figurant dans le message FAIF)	41'000	11'115	27

Avant de clore mes réflexions sur ce projet capital, j'aimerais encore vous dire que contrairement à ce que l'on a pu entendre ici ou là du côté de la Suisse alémanique, l'effort d'investissements en faveur des infrastructures ferroviaires en Suisse occidentale se situe plutôt en-dessous de la moyenne. Comme le montre le tableau projeté, si la première étape de PRODES est effectivement favorable à la Suisse occidentale, ceci ne permet qu'un rééquilibrage partiel si l'on prend en compte l'ensemble des investissements réalisés ou prévus dans le cadre des principaux programmes RAIL 2000, ZEB ou encore PRODES comme le montre notre tableau.

Cette observation est d'ailleurs partagée par le directeur des CFF Andreas Meyer. Interrogé par un grand quotidien romand, il a déclaré, je le cite : « Je ne sais pas comment c'était avant 2007, mai voyez ce qu'on est en train de faire pour la Romandie ! C'est un vrai feu d'artifice qui commence cette année » ! Alors espérons que le Parlement ne cherchera pas à transformer ce feu d'artifice en pétard mouillé !

Mesdames et Messieurs, moyennant quelques améliorations, le contre-projet à l'initiative de l'ATE va permettre à notre pays, j'en ai la conviction, de conserver sa place de tête au palmarès des pays disposant du système ferroviaire le plus performant et j'invite toutes celles et tous ceux d'entre vous qui sont en situation de le faire de ne pas ménager leurs efforts pour contribuer à la réussite de ce projet.

A part le dossier majeur des infrastructures ferroviaires, nous restons engagés, bien que dans une moindre mesure, dans quelques autres dossiers. Il s'agit notamment

- **Du dossier trafic marchandises.** La situation est difficile sur deux fronts. La politique de transfert du trafic marchandises à travers les Alpes en en panne. Alors que l'objectif fixé par la loi est de 650'000 trajets à travers les Alpes au plus tard dans les deux ans après la mise en service du tunnel ferroviaire de base du Gothard, ce nombre de trajets ne régresse pratiquement plus depuis 2002, se maintenant presque au double de l'objectif avec 1,2 millions de trajets par année. Quant au trafic marchandises interne par wagons complets, il constitue un vrai casse-tête pour CFF Cargo qui prépare une nouvelle restructuration visant à réduire le nombre de point de desserte. Pour mémoire, ces derniers étaient au nombre de 900 avant 1990, ils sont encore 500 aujourd'hui et CFF Cargo envisage d'en supprimer 150 supplémentaires. A la décharge de CFF Cargo, il convient de préciser que le Conseil fédéral exige que ce secteur d'activité des CFF couvre ses coûts au plus tard dès 2013 et exige que toutes mesures nécessaires soient prises dans ce but. A ce propos, le Conseil fédéral vient de répondre à une interpellation du Conseiller aux Etats Didier Berberat et il dit notamment ceci : « Il n'existe pas de mandat de transfert explicite pour le trafic marchandises ferroviaire en plaine dans la législation suisse en vigueur. Le Conseil fédéral estime qu'un mandat explicite et/ou quantifié de transfert ou de desserte pour le trafic non transalpin ne serait pas opportun et que le fret ferroviaire doit y jouer un rôle dans la mesure où il présente des avantages par rapport à d'autres modes de transport, notamment à la route ». Cela nous interpelle dans l'attente de la réponse que le Conseil fédéral entend apporter à une motion de la Commission des transports du Conseil des Etats lui demandant de présenter des propositions pour renforcer le trafic marchandises interne. Il y a d'ailleurs quelque chose de choquant à constater que CFF Cargo réduit son offre juste avant que le Conseil fédéral présente son rapport, ce que je ne manquerai pas de relever le moment venu.
- **Autre dossier, celui des tarifs des transports publics.** Si les augmentations de tarifs peuvent se justifier dans une certaine mesure, elle comporte toutefois un risque réel de contrarier la volonté politique d'encouragement à utiliser les transports publics. A cet égard, j'estime que la limite est atteinte aujourd'hui.
- **Troisième dossier, celui du raccordement aux lignes à grande vitesse.** Les projets sont en bonne voie de réalisation mais dans ce dossier également, nous devons rester vigilant. On sait que la vision à long terme des CFF consiste à concentrer le trafic en direction de la France par les portes de Bâle et de Genève exclusivement.
- **En quatrième lieu, je dirais que les transports publics sont en pleine ébullition en Suisse occidentale, avec de nombreux projets que nous suivons avec attention :** la mise en route du CEVA pour Genève et sa région, la mise en place du RER fribourgeois et le projet de RER neuchâtelois pour ne citer que ces trois exemples.
-