

A propos de OUESTRAIL-info

OUESTRAIL-info sera une feuille d'information sobre (= sans mise en forme particulière), synthétique (= qui va à l'essentiel) et pratique (= avec les liens renvoyant à des informations plus complètes). Un nombre restreint de thèmes, ferroviaires ou en lien avec, seront abordés. La parution de cette feuille, éditée par le secrétariat OUESTRAIL, sera irrégulière. Son envoi, de même que s'y inscrire et s'y désinscrire, se fera au moyen d'un dispositif que nous devons encore mettre au point. D'avance merci de ne pas nous tenir rigueur d'éventuelles imperfections de jeunesse...

FAIF : c'est parti !

Le Conseil fédéral vient donc d'adopter le message sur le FAIF¹ (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). Il n'y a pas de surprise, les options retenues étaient connues depuis la communication du DETEC du 2 novembre 2011².

Quelques rappels: le projet RAIL 2000 a été approuvé en votation populaire en 1987. Il a été décidé de le fractionner en deux étapes en 1994. La nouvelle ligne ferroviaire entre Berne et Olten a constitué la pièce centrale de la première étape.

La deuxième étape a ensuite pris la forme du projet « Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)³, à savoir un ensemble de projets à réaliser entre 2015 et 2025.

Pour succéder à RAIL 2000 et à ZEB, la Confédération présente tout d'abord le projet RAIL 2030 en mars 2010⁴. En deux mots, RAIL 2030 prévoyait de susciter une réflexion sur le développement de l'infrastructure ferroviaire avec une variante à 12 milliards et une autre à 21 milliards, tout en maintenant le mode de financement actuel.

Mais une révolution douce se prépare. La Conseillère fédérale Doris Leuthard reprend le DETEC et Peter Füglistaler succède à Max Friedli à la tête de l'OFT. Un nouveau système de financement de l'infrastructure ferroviaire est proposé en décembre 2010⁵ avec l'instauration d'un fonds d'infrastructure ferroviaire (FinFer) en remplacement du Fonds FTP. Puis les grandes lignes du nouveau projet sont annoncées en janvier 2011⁶ suivies en mars du rapport soumis à la consultation⁷ et finalement du rapport de consultation en novembre 2011 (disponible à la même adresse que la note 7).

Le point fort du message, c'est la création d'un nouveau fonds assurant durablement le financement de l'entretien et du développement de l'infrastructure ferroviaire.

¹ <http://www.bav.admin.ch/themen/03044/index.html?lang=fr>

² <http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=42042>

³ <http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/01249/index.html?lang=fr>

⁴ <http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=32347>

⁵ <http://www.bav.admin.ch/themen/03044/index.html?lang=fr>

⁶ <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00474/00492/index.html?lang=fr&msg-id=37311>

⁷ <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/vernehmlassung/03704/index.html?lang=fr>

Son point faible, c'est l'insuffisance du montant proposé pour la réalisation d'une première étape de projets entre 2017 et 2025. Certes, 3,5 milliards est un montant important. Mais en regard des mesures à réaliser à moyen terme, il faudrait au moins doubler cette somme et adapter en conséquence l'alimentation du nouveau fonds (cf. également notre communiqué de presse en annexe). Nous reviendrons prochainement sur le contenu du message et les réactions qu'il suscite.

Neuchâtel : le projet de RER en consultation

Le même jour que le Conseil fédéral publie le message FAIF, le Conseil d'Etat neuchâtelois présente son projet de RER⁸ qu'il met en consultation jusqu'au 9 mars 2012. Toute la documentation est accessible sur le site du Transrun. Le dossier de presse comporte une originalité sous la forme de 4 brefs témoignages vidéo, dont celui du président d'OUESTRAIL et Conseiller aux Etats Claude Hêche. Le Conseil d'Etat veut inscrire les trois villes de Neuchâtel, Le Locle et La Chaux-de-Fonds dans une seule agglomération desservie par un RER rapide et performant. En gros, le RER neuchâtelois coûtera un milliard qui serait financé par une contribution des CFF de 240 millions, une autre par le fonds d'infrastructures de 111 millions et le reste par le canton de Neuchâtel. La population neuchâteloise se prononcera sur ce projet le 23 septembre 2012.

Après l'inauguration du premier coup de pioche du CEVA⁹ le 15 novembre 2011, puis l'inauguration de la première étape du RER Fribourg_Freiburg¹⁰ le 11 décembre 2011 – pour ne citer que deux exemples récents -, le lancement de cette consultation démontre la volonté des régions de Suisse occidentale de jouer résolument la carte du transport public.

Le transfert du trafic marchandises est en panne

Le DETEC a publié récemment son « rapport sur le transfert du trafic »¹¹. En résumé, la politique de transfert est grippée. Le chiffre de 650'000 camions devait initialement être atteint en 2009 déjà, soit dans les deux ans après l'ouverture en décembre 2007 du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg. Cet objectif n'ayant pas été atteint, une nouvelle loi¹² a conservé l'objectif mais il doit être cette fois-ci réalisé dans les deux ans dès l'ouverture du tunnel ferroviaire de base du Gothard qui est planifié actuellement pour fin 2016. Or depuis 2003, le nombre de camions à travers les Alpes se situe à plus ou moins 1'250'000 et la répartition modale évolue même en faveur de la route ! La taxe poids lourds, qui varie entre 270 et 370 francs par passage, a été largement compensée par l'augmentation de la productivité du trafic routier grâce à l'autorisation des véhicules de 40 tonnes contre 28 auparavant. Pour atteindre l'objectif fixé dans la loi, il semble que la mise aux enchères des 600'000 trajets constitue la seule solution, comme cela se fait déjà pour le trafic ferroviaire lorsque la demande dépasse le nombre de sillons disponibles.

OUEST**RAIL**.

⁸ <http://www.transrun.ch/fr/bienvenue.html>

⁹ <http://195.15.24.5/CEVA/general/>

¹⁰ http://www.fr.ch/ste/fr/pub/transports/rer_fribourg_freiburg.htm

¹¹ <http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/00891/index.html?lang=fr>

¹² http://www.admin.ch/ch/fr/rs/c740_1.html

Financement du rail : bon sur le fond mais frileux sur la forme selon OUESTRAIL

Delémont, le 18 janvier 2012. **Pour l'association OUESTRAIL, le projet de financement du rail présenté par le Conseil fédéral est bon sur le fonds mais frileux sur la forme. La création d'un nouveau fonds de financement des infrastructures reprenant l'essentiel des ressources actuelles et renforcé par des ressources complémentaires est le point fort du message adopté par le Conseil fédéral.**

Par contre, c'est la déception en ce qui concerne le montant affecté à la première étape du programme de développement du réseau ferroviaire dont l'enveloppe est maintenue à 3,5 milliards de francs. OUESTRAIL s'étonne que les nombreuses prises de position en faveur d'un montant de l'ordre de 6 milliards de francs ne soient pas prises en considération.

Alors que toutes les prévisions officielles concernant l'augmentation de la fréquentation des trains ont été dépassées ces dernières années, le phénomène va encore s'amplifier à l'avenir. En effet, les nombreux projets de RER (réseaux express régionaux) auront pour effet une augmentation importante de la clientèle sur le réseau grandes lignes des CFF.

Pourtant les projets urgents ne manquent pas. En Suisse occidentale, rien n'est prévu pour l'achèvement à double voie du tunnel ferroviaire de base du Lötschberg, ni pour le développement de la gare de Genève, ni pour l'amélioration de la liaison entre Lausanne et Berne ni pour le tronçon saturé entre Berne et Thoune. Rien n'est prévu non plus pour achever l'introduction généralisée de la cadence à la demi-heure sur le réseau ferroviaire grandes lignes, un principe pourtant voté en 1987 déjà par le peuple suisse. Ces améliorations sont toutes nécessaires pour contribuer à la vitalité économique des villes et régions concernées.

L'argument selon lequel un montant de 6 milliards ne serait pas finançable ne tient pas : de nombreuses propositions ont été émises dans le cadre de la consultation. Pour sa part, OUESTRAIL propose par exemple un à deux points de TVA consacrés au rail (300 à 600 millions/an), le renoncement aux intérêts sur les avances de la Confédération et/ou l'étalement du remboursement de ces avances (200 à 500 millions/an).

Après avoir encouragé à juste titre et avec succès les gens à utiliser les transports publics, ce serait trahir toutes celles et ceux qui ont fait ce choix de ne pas adapter l'offre en conséquence, tout en majorant chaque année les tarifs.

Durant l'examen parlementaire du projet, OUESTRAIL ajoutera sa voix à celles d'autres milieux qui estiment que l'enveloppe prévue doit être sensiblement augmentée.

Renseignements complémentaires :

Jean-Claude **Hennet**, secrétaire général OUESTRAIL, 032 423 39 15 et 079 250 86 64

Claude **Hêche**, Président OUESTRAIL, Conseiller aux Etats, 079 457 32 89

Nouvelles ressources selon Ecoplan¹, DETEC² et OUESTRAIL³

Mesures	Ecoplan / cantons	DETEC / FIF	OUESTRAIL
Augmentation du prix du sillon	320	300	150
Déduction pour frais de déplacement limitée à 800 francs (3000)	0	250	150
Contribution des cantons	0	200	100
Hausse temporaire de 8 cts sur l'essence pour financer RAIL 2030	440	0	0
Redevance d'infrastructure sur le prix du billet (1 ct/km)	160	0	0
Augmentation de la contribution au titre de la convention de prestation	450	100	250
0.1% de TVA	0	0	300
Etalement du remboursement des avances	0	0	300
Renoncement aux intérêts sur les avances	0	0	200
TOTAUX (par année)	1370	850	1450⁴

OUEST**RAIL**;

18.1.2012

¹ Le financement des infrastructures ferroviaires et routières au niveau fédéral, 2010 (étude réalisée à la demande des cantons)

² Selon rapport soumis à consultation et les informations du 2 novembre 2011 éditées par le DETEC

³ Toutes les propositions figurant dans la réponse d'OUESTRAIL à la consultation sont également émises par d'autres organismes

⁴ La différence entre le montant des nouvelles recettes proposées par le Conseil fédéral et le montant des recettes résultant d'une combinaison analogue à celle proposée par OUESTRAIL permet de financer un paquet de mesures d'un ordre de grandeur de 6 milliards de francs au lieu des 3,5 milliards proposés par le Conseil fédéral (les débats à venir permettront d'affiner ces chiffres).

Variantes⁵ FAIF-FABI / STEP-PRODES (en mio)

		DETEC	V1	V2 ⁶	CFF	V2 +
1	Lausanne – Genève	330	330	330	330	330
2	Vevey – Blonay	6	6	6	6	6
3	Gléresse – Douanne ⁷	390	390	390	0	390
4	Bâle Est (1re étape)	390	390	390	390	390
5	Nœud de Berne	620	620	620	620	620
6	Berne – Lucerne	60	60	60	60	60
7	Lucerne – Stans/Giswil	88	88	88	88	88
8	Zurich – Coire	130	130	130	130	130
9	Coire – Davos/St-Moritz	150	150	150	150	150
10	Zermatt – Fiesch/Täsch	18	18	18	18	18
11	St-Gall – Nesslau	55	55	55	55	55
12	Contone – Tenero	150	150	150	150	150
13	Lugano	100	100	100	100	100
14	Divers investissements isolés	400	400	400	400	400
15	Travaux de préparation de la prochaine étape	110	110	110	110	110
16	Installations d'exploitation et d'accueil	500	500	500	500	500
17	Réserve chemins de fer privés	3	3	3	3	3
18	Aarau – Zurich (Chestenberg) ⁸	0	1970	0	1800	100
19	Nœud de Genève	0	0	790	790	790
20	Berne – Thoun	0	0	630	0	630
21	Région Bâle	0	0	510	0	510
22	Région Zurich - Winterthur	0	0	180	0	180
23	Aménagement LS-BE (WAKO) ⁹	0	0	0	300	300
24	Etudes Lötschberg ¹⁰	0	0	0	0	100
25	Mesures de compensation ¹¹	0	0	0	0	400
	Totaux	3500	5470	5610	6000	6510

OUESTRAIL

18.1.2012

⁵ La variante DETEC est celle proposée par le Conseil fédéral dans le rapport de consultation ; les variantes V1+ et V2 figuraient également dans le rapport de consultation mais non retenues; la variante CFF est celle présentée par les CFF lors de la consultation ; enfin la variante V2 + reprend la variante 2 avec quelques compléments.

⁶ La variante 2 est considérée ici comme la variante de référence. Elle contient des mesures reconnues comme nécessaires par le DETEC et dans une très large mesure également par les CFF. Quant à la variante 2+, elle reprend les mesures de la variante 2 avec quelques compléments nécessaires à court terme.

⁷ Les CFF estiment que cette mesure peut faire partie de la deuxième étape de PRODES. Or cet aménagement n'est peut-être pas indispensable pour le trafic grandes lignes. Par contre, il l'est pour ne pas entraver le développement du trafic marchandises et du trafic régional sur cet axe.

⁸ Selon une étude réalisée à la demande de l'OFT, le tunnel du Chestenberg n'est pas la meilleure solution pour augmenter la capacité dans le couloir Zurich – Olten. Un montant de 100 millions serait suffisant dans un premier temps, tandis que l'augmentation de la capacité sera obtenue grâce à un autre projet à réaliser en deuxième étape de PRODES

⁹ Ce montant est nécessaire pour adapter la ligne Lausanne – Berne aux exigences des nouveaux trains WAKO

¹⁰ Ce montant permettra de réaliser les études en vue de l'achèvement du tunnel de base du Lötschberg

¹¹ Ce montant est proposé pour permettre la mise en œuvre de mesures de compensation lorsque les mesures réalisées dégradent l'offre sur les axes adjacents (à vérifier encore si ce montant fait double emploi avec la rubrique 14)