

Diapo 2 – STEP by STEP

- L'objet du message FABI est la première étape d'extension à l'horizon 2025 dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (STEP), lequel prévoit à l'horizon temporel 2040/50 plusieurs étapes d'investissements de 42,6 milliards de et le financement de ces extensions par la création du fonds d'infrastructure ferroviaire.
- L'extension de l'infrastructure ferroviaire se fera en plusieurs étapes d'extension. Tous les 4 à 8 ans, le CF les soumettra au Parlement.
- Le CF a décrété trois objectifs pour le développement de l'offre :
 1. achèvement du système de points nodaux et horaire cadencé intégré,
 2. augmentation des cadences et de la capacité
 3. augmentation de la vitesse sur certains tronçons. Par exemple : Soleure est plus proche de Lausanne qu'Avenches.
- A l'instar de LGV et de ZEB, le STEP inclut jusqu'en 2025 plutôt des petits projets et c'est seulement à partir de 2030, et par décision séparée, que de grands projets (> 1 mia CHF) seront mis en service.
- La planification roulante des mesures infrastructurelles sur l'axe temporel est importante pour la planification de l'offre par étapes.
- L'avancement de l'extension du réseau ferroviaire est essentiel, il s'agit de s'assurer dans le long terme de disposer d'un réseau ferroviaire performant. La Suisse puisse garder cet avantage concurrentiel.
- Sans une augmentation massive des prestations du système ferroviaire, lequel touche déjà aujourd'hui aux limites par endroits, la croissance attendue ne pourra pas être assumée.

Diapo 3 – Obtenir la meilleure offre possible avec des moyens augmentés

- Nous pouvons adopter le point de départ du STEP, à savoir obtenir la meilleure offre possible avec des moyens augmentés.
- Le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire STEP met l'accent sur l'extension de l'offre. **Il s'agirait dans un 1er temps de supprimer les goulets d'étranglement aux heures de pointe**, élément que la CTP peut tout à fait adopter.
- **Le trafic régional des personnes** revêt une grande importance pour les Cantons, le trafic régional est **également important pour le trafic grandes lignes** par sa fonction d'amener des voyageurs (capillarité).
- Les besoins pour la période allant de 2010 à 2040 sont documentés. Il faut des **moyens supplémentaires de 900 millions par an pour l'entretien, le renouvellement et l'extension du réseau**.
- Je relève que le besoin de moyens supplémentaires est moins lié aux extensions planifiées qu'à la nécessité de rattraper le retard dans l'entretien du réseau (audit du réseau), mission qui relève de la compétence fédérale.
- Bien plus, si l'on tient compte des plans d'extension des régions, on constate qu'il faudrait encore *davantage* de moyens. Cela ne semble pas réaliste au plan politique et nous devons nous battre pour obtenir *au moins* les moyens prévus.
- Il n'empêche : !! La valeur de l'infrastructure ferroviaire suisse se situe aux alentours des 100 milliards (= dette CH) !!

Diapo 4 – Les lacunes de financements entraînent annulations et retards

- A lire le rapport sur les infrastructures du CF, on constate une fois de plus que ce sont les finances et non pas les besoins en mobilité qui déterminent le montant (3,5 mia de francs pour STEP 1).
- Les planifications d'offre régionales montrent qu'il existe un besoin important en investissements de faible à moyenne importance pour le développement de l'offre à des horizons pas trop éloignés.
- Pour être en mesure d'assumer la demande croissante, le volume d'investissement pour l'étape d'extension 2025 doit comprendre au moins 5 à 6 milliards de francs.
- Politiquement, la réussite du FABI *dépendra du financement (pas sûr; phrase pas incomplète... Politisch wird das Gelingen von FABI vor von der Finanzierung)*. Lors de la procédure de consultation c'est ce point qui a été particulièrement critiqué, par exemple par les associations routières.

Diapo 5 – Le nouveau fonds d'infrastructure FinFer

- Pour le financement, le CF propose le FINFER. Pour cela, le FTP, créé pour certains grands projets (NLFA, rail 2000, connexions TGV et assainissement du bruit), est transféré dans un fonds durable, lequel financera aussi – et c'est nouveau – l'entretien du réseau ferroviaire.
- Ce fonds sera alimenté par les mêmes ressources qui allaient au FP (parts de la RPLP, impôt sur les carburants et tva). S'y ajoutent les moyens jusqu'alors mis à disposition des chemins de fer privés et les CFF par la Confédération par le biais de crédits quadriennaux pour l'entretien. Ces moyens seraient indexés selon l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire et une partie du PIB.
- Mais cela ne suffit pas : il faut de nouvelles ressources.
- En comparaison aux instruments de financement actuels, le BIF offre des avantages décisifs. Le fonds permet aussi bien à l'infrastructure ferroviaire qu'aux finances de la Confédération une sécurité de planification à long terme. Il s'agit de financer depuis un même fonds l'exploitation, le maintien de la substance et les extensions.

Diapo 6 – Financement FAIF des moyens supplémentaires

- Selon le projet mis en consultation, les besoins supplémentaires est à supporter par les Cantons, les usagers et les pendulaires. S'ajoute encore selon le projet mis en consultation une contribution des cantons (+ 300 mio de francs) et des usagers (prix des sillons + 320 millions) ainsi qu'une partie de l'IFD qui serait encaissé via une limitation des déductions fiscales des frais de déplacement pour les pendulaires (+ 250 millions de francs).
- Nous constatons qu'une contribution claire aux besoins supplémentaires de la part de la Confédération est absente de ce projet, alors qu'il s'agit d'une mission fédérale. Par exemple, le taux de croissance dans le secteur des transports pourrait être fixé à 4%. Ensuite, il serait possible que la Confédération renonce par exemple aux intérêts des dettes du FTP et prolonge le délai pour le remboursement des avances au FTP, et prévoie une augmentation de la TVA.
- Avec des ressources supplémentaires, il serait possible de renoncer à des contributions cantonales de cette importance, de renoncer également à la seconde augmentation du prix des sillons, et de doter le fonds de moyens plus conséquents pour la première étape des extensions.
- Nous attendons de la Confédération un financement global, durable et fiable. Dans le message, la notion d'une vision globale rail-route n'apparaît que très peu. Pour une large acceptation du projet, il nous semble important qu'il aborde également des engagements pour le financement de la route et du fonds d'infrastructure.

Diapo 7 – Planification de l'offre

- Des contributions cantonales de 300 mio de francs – et cela sans droit de co-décision – sont inacceptables. La responsabilité de la Confédération en matière de trafic ferroviaire est évidente. Il s'agit **d'une mission de la Confédération** que de veiller à entretenir le réseau et octroyer les investissements là où ils sont le plus adéquats, c'est-à-dire offrent un maximum de bénéfice pour un minimum de moyens, en tenant compte d'un équilibre entre les différentes régions.
- En 20 ans, le montant de 300 mio demandé aux Cantons correspondra à 6 milliards de francs, exactement le montant que les cantons et les villes reçoivent par le fonds d'infrastructure pour les projets d'agglomération. Ainsi, la Confédération exige d'une main le remboursement de ce qu'elle donne de l'autre.

Diapo 8 – Trois modèles de financement

- La CTP est cependant prête à discuter d'une contribution de 200 mio à condition que la Confédération participe également de manière conséquente et que les cantons puissent participer aux décisions.
- La CTP et la Confédération ont déjà évalué plusieurs variantes de contribution cantonale et comment la participation pourrait être assurée. Un groupe de travail fait des propositions. Les travaux sont en cours et il n'y a pas encore eu de décision politique.
- Il est tout à fait plausible que les Cantons soient impliqués davantage dans la planification de l'offre du trafic régional.
- Afin d'atteindre les objectifs de la planification cantonale du trafic global une vue d'ensemble régionale sur tous les moyens de transport TP est indispensable. Une instance de planification centrale ne sera pas en mesure de réagir en temps utile sur le développement dynamique dans les cantons. La planification doit être portée aussi bien par la Confédération que les cantons et les chemins de fer.