

Financement et
aménagement de
l'infrastructure
ferroviaire

Quelles priorités pour la Suisse occidentale ?



OUESTRAIL

Colloque OUESTRAIL
4 novembre 2011, Yverdon-les-Bains, 09h - 13h



Editorial

Après l'approbation en votation populaire du projet RAIL 2000 en 1987, puis de son prolongement « ZEB » en 2009 par les Chambres fédérales, nous voici donc à l'orée d'une nouvelle étape décisive dans le financement et le développement de l'infrastructure ferroviaire de notre pays.

Le projet soumis en consultation va dans la bonne direction. Il pêche toutefois par son manque d'ambition. Globalement, la croissance de la mobilité reste forte et le rail a une carte maîtresse à jouer dans ce contexte. Encore faut-il pour cela lui en donner les moyens. Si nous voulons léguer une mobilité durable aux générations futures, alors il convient de donner la priorité aux transports publics et d'octroyer des moyens supplémentaires pour leur financement.

Au terme de la procédure de consultation sur le FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), OUESTRAIL ouvre le débat dans le cadre de son traditionnel colloque d'Yverdon-les-Bains. D'ores et déjà je souhaite la bienvenue à toutes les personnes qui nous rejoindront pour ce rendez-vous annuel de Suisse occidentale des spécialistes du rail.

Claude Hêche

Conseiller aux Etats,
Président d'OUESTRAIL

Quels enseignements tirer de la consultation sur le FAIF? Quelles priorités pour la Suisse occidentale?

Pour répondre à ces questions, OUESTRAIL a invité les personnalités suivantes :



Nathalie Hardyn

Directrice adjointe de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève



François Marthaler

Conseiller d'Etat du canton de Vaud, Président de la Conférence suisse des directeurs des transports



Caroline Beglinger

Membre de la direction de l'ATE, responsable politique des transports



Nicolas Germanier

Membre de la direction de CFF infrastructure, chef horaire et design du réseau



Claude Nicati

Conseiller d'Etat du canton de Neuchâtel, Président de la Conférence des directeurs des transports de suisse occidentale



Pierre-André Meyrat

Directeur suppléant de l'Office fédéral des transports OFT

> Les débats seront animés par **Nicolas Rossé**, journaliste à la rubrique économique de la TSR

■ Élément de référence numéro 1

Les ressources financières du futur FIF (Fonds d'infrastructure ferroviaire) selon la proposition du Conseil fédéral et une « variante OUESTRAIL »

	CF	OUESTRAIL
A. Ressources actuelles FTP	1600	1600
2/3 des recettes RPLP	1000	1000
1 pour mil TVA	300	300
9% du produit taxe et surtaxe essence	300	300
B. Budget ordinaire (act. convention de prestations)	2200	2200
C. Ressources complémentaires	850	1450
Prix du sillon	300	150
Plafonnement déduction frais de déplacement	250	150
Contribution des cantons	300	100
Budget ordinaire		250
0.1% TVA		300
Etalement du remboursement des avances		300
Renoncement aux intérêts sur les avances		200
	4650	5250

> EXPLICATIONS

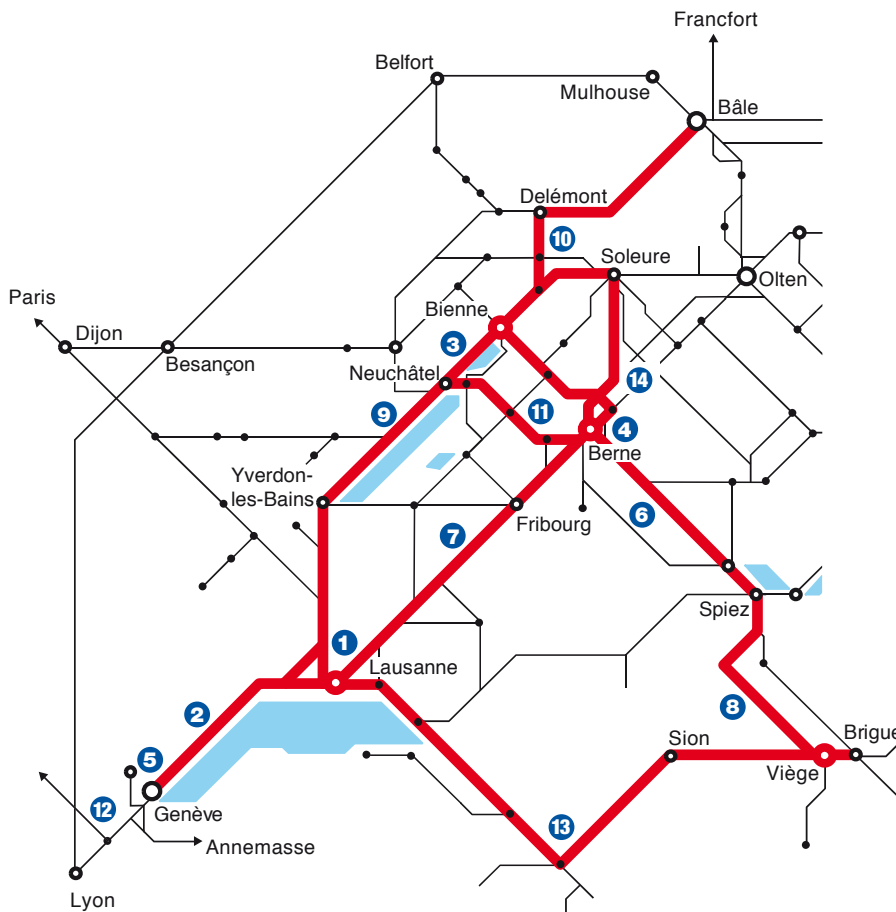
La rubrique A. du tableau correspond aux montants alloués actuellement au Fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP). Le Conseil fédéral propose d'affecter ces ressources au futur FIF. Le FTP a également

été alimenté par des avances – remboursables - de la Confédération qui atteignent aujourd'hui 8 milliards de francs.

Le Conseil fédéral propose en outre de verser au FIF également les contributions de la Confédération versées au titre du mandat de prestations (rubrique B). Enfin, les ressources complémentaires proposées par le Conseil fédéral et celles proposées par OUESTRAIL figurent dans la rubrique C. On atteint ainsi le montant de 4650 millions par année selon la variante du Conseil fédéral et 5250 millions selon la variante OUESTRAIL. La variante du Conseil fédéral permet une première étape à hauteur de 3500 millions tandis que la variante OUESTRAIL permet une première étape élargie à hauteur de 8380 millions (cf. tab. P. 4 ; la différence de 4880 millions entre la variante CF et la variante OUESTRAIL est financée par la proposition OUESTRAIL figurant à la lettre C du tableau ci-contre = 600 millions de plus durant 8 ans pour l'étape d'aménagement 2025).

■ Élément de référence numéro 2

Les projets ferroviaires de Suisse occidentale selon leur statut (cf. liste sous le tableau) dans le « Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire » (STEP)



A. Projet que le CF propose de réaliser dans le cadre du ZEB

- 1 Augmentation des capacités de la gare de Lausanne (1100 mio)

B. Projets retenus dans l'étape d'aménagement 2025 (= projets à réaliser entre 2017 et 2025)

- 2 Voies de dépassement pour le trafic marchandises entre Genève et Lausanne (330 mio)
- 3 Tunnel à double voie sur le tronçon Gléresse – Douanne (390 mio)
- 4 Aménagement du Nœud de Berne (620 mio)

C. Projets examinés dans des variantes du message mais non retenues par le CF dans l'étape d'aménagement 2025

- 5 Augmentation des capacités du nœud de Genève (790 mio)
- 6 Augmentation des capacités sur le tronçon Berne - Thoue (630 mio)

D. Autres projets non pris en compte dans l'étape d'aménagement 2025 mais nécessaires selon OUESTRAIL

- 7 Accélération du tronçon Lausanne – Berne (1000 mio)
- 8 Equipement ferroviaire du tronçon excavé Ferden - Mitholz du tunnel du Lötschberg (700 mio)
- 9 Accélération sur le tronçon Lausanne – Bienne (150 mio)
- 10 Accélération Bienne – Bâle via Delémont (80 mio)
- 11 Augmentation de la capacité entre Berne et Neuchâtel (280 mio)
- 12 Augmentation de la capacité sur la ligne Genève-La Plaine et sur la ligne Genève Aéroport (500 mio)
- 13 Accélération sur le tronçon Lausanne – Brigue (50 mio)
- 14 Gare souterraine du RBS à Berne et augmentation de la capacité sur le tronçon Berne - Soleure (800 mio)

■ Élément de référence numéro 3

Qui propose, quels projets pour quelle facture ?

	A	B	C	D	E
1 Lausanne – Genève	330	330	330	330	330
2 Vevey – Blonay	6	6	6	6	6
3 Gléresse – Douanne	390	390	390	0	390
4 Bâle Est (1 ^{ère} 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	100	400
15 Travaux de préparation de la prochaine étape d'aménagement (études, planifications)	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)	0	1970	0	1800	1970
19 Nœud de Genève	0	0	790	790	790
20 Berne – Thoune	0	0	630	0	630
21 Région Bâle	0	0	510	0	510
22 Région Zurich - Winterthur	0	0	180	0	180
23 Aménagement de la ligne Lausanne – Berne (adaptation aux trains WAKO)	0	0	0	300	300
24 Études mise à double voie du tunnel de base du Lötschberg	0	0	0	0	100
25 Réserve pour mesures de compensation ¹	0	0	0	0	400
Totaux	3500	5470	5610	5700	8380

¹ Il s'agit ici d'une réserve pour le financement de mesures de compensation dans le trafic régional lorsque ce dernier est pénalisé par la mise en oeuvre de mesures sur le trafic grandes lignes.

A = Proposition CF
 B = Variante 1 CF non retenue
 C = Variante 2 CF non retenue
 D = Liste CFF
 E = Liste complète (proposition OUESTRAIL)

> EXPLICATIONS

- Les mesures en bleu (1, 3, 5, 19, 20, 23, 24) concernent le trafic grandes lignes de Suisse occidentale. Cette dernière est cependant également concernée par d'autres mesures non détaillées figurant par exemple aux rubriques 14, 15 et 16.
- Les colonnes A à E reflètent les mesures contenues dans différentes variantes selon les auteurs précisés dans la légende sous le tableau.
- Les variantes B et C figurent également dans le projet de message du CF mais sont jugées « non financables » et donc écartées.
- La variante D correspond aux mesures proposées

par les CFF dans leur réponse à la consultation. A relever ici que le tunnel de Gléresse ne figure pas dans la liste des CFF !

- Quant à la variante E, elle reprend l'ensemble des mesures figurant dans l'une ou l'autre des variantes A à D, complétée par les mesures 24 et 25. Cette variante correspond à la proposition OUESTRAIL. A relever que la proposition OUESTRAIL est très proche de la position des CFF qui estiment à 13,5 milliards le montant des investissements nécessaires d'ici à 2030 dont un montant de 5,7 milliards pour l'étape d'aménagement 2025.

■ Élément de référence numéro 4

Consultation FAIF : extraits des réponses données par quinze acteurs des domaines politique, économique et ferroviaire¹

	Objectifs généraux du projet ?	Fonds supplémentaires ?	Maintien des ressources ?	Augmentation des ressources actuelles ?	Plafonnement du prix du sillon ?	Plafonnement de la déduction pour frais de déplacement ?	Contribution des cantons ?	D'accord avec les objectifs de l'étape 2025 ?	Avis sur le montant	Montant (en milliards) proposé pour le 1 ^{ère} étape STEP ?	Quelles autres ressources ?						
	1 (Q.1.a)	2 (Q.1.e)	3 (Q.3.a)	4 (Q.3.c)	5 (Q.3.c)	6 (Q.4.b)	7 (Q.8.a)	8 (Q.8.d)	9	10	a	b	c	d	e	f	g
OUESTRAIL	OUI	OUI	OUI	En partie	OUI 3000.-	En partie	OUI	Insuf.	8	X	X	X	X				
Cantons (CTP)	OUI	OUI	OUI	En partie	OUI 3000.-	NON	OUI	Insuf.	5 à 6		X	X	X				
LITRA	OUI	OUI	OUI	En partie	OUI 3000.-	En partie	OUI	Insuf.	5 à 6				X				
UTP	OUI	OUI	OUI	En partie	OUI	En partie	OUI	insuf.	6 ou +	X	X						
CFF	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	Insuf.	5,7 (13,5 > 2030)								
BLS	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	Insuf.	5.58		X	X	X				X
Economiesuisse	En partie	Event.	NON	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	3.5								
Centre patronal	En partie	OUI	En partie	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	3.5								
ATE	OUI	OUI	OUI	En partie	OUI 3300.-	Event.	OUI	Insuf.	5 à 6		X	X		X			
FRC	OUI	OUI	OUI	En partie	OUI 3300.-	Event.	OUI	insuf.	5,5		X	X					X
PSS	OUI	OUI	OUI	NON	NON	NON	OUI	insuf.	5.58			X	X	X	X		
PLR	OUI	OUI	OUI	En partie	NON	NON	OUI	OUI	3.5								
PDC	OUI	OUI	OUI	En partie	OUI 3400.-	OUI	OUI	OUI	3.5								
UDC	-	NON	NON	OUI	NON	OUI	-	-	-								
Les Verts	OUI	OUI	OUI	En partie	OUI 3300.-	NON	OUI	Insuf.	5.5	X		X		X			

> EXPLICATIONS

La première ligne du tableau fait référence au questionnaire du DETEC. Ainsi, (Q.1.e) renvoie à l'intitulé de la question 1.e du document de consultation. Lorsque l'intitulé repris dans l'énumération ci-dessous figure entre guillemet, cela signifie qu'il est repris tel quel. Lorsque la question ne figure pas entre guillemet, cela signifie qu'elle a été reformulée pour une question de compréhension.

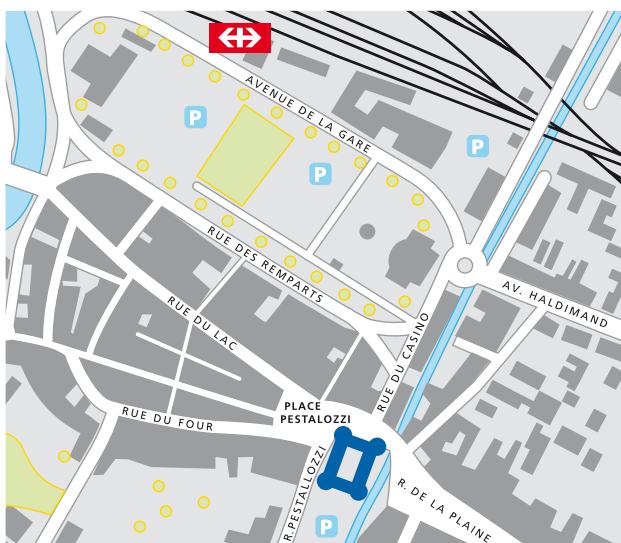
1. Dans le questionnaire de consultation (ci-après « QC »), la question est « Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet ? »
2. QC: « Etes-vous d'accord que, par rapport à aujourd'hui, des fonds supplémentaires soient versés au FIF ? »
3. QC: « Etes-vous d'accord que les fonds provenant jusqu'ici du budget fédéral ordinaire pour financer l'exploitation et le maintien de la capacité de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés soient versés au FIF ? »
4. L'augmentation du prix du sillon – et donc du prix du billet – est-elle acceptée ?

5. Le plafonnement à 800 francs de la déduction pour frais de déplacement est-elle acceptée ?
6. Une contribution à hauteur de 300 millions par les cantons est-elle acceptée ?
7. QC: « Etes-vous d'accord avec les objectifs de l'étape d'aménagement 2025 ? »
8. QC: « Etes-vous d'accord avec le montant prévu pour l'étape d'aménagement 2025 (3,5 milliards de francs) ? »
9. Quel montant faut-il selon vous mettre à disposition pour la première étape du STEP ?
10. Quelles autres ressources sont-elles proposées ?
 - a. TVA
 - b. Renoncement aux intérêts sur les avances
 - c. Renoncement – total ou partiel - du remboursement des avances ou étalement
 - d. Augmentation des contributions de la Confédération
 - e. Taxe sur les carburants
 - f. Contribution des entreprises
 - g. Suppression de la TVA sur les contributions de la Confédération et des cantons en faveur du rail

¹ Ce tableau est un reflet forcément schématisé des réponses qui très souvent sont assorties de commentaires, de nuances et de réserves. Il convient donc de se référer aux réponses originales et intégrales pour connaître les réponses exactes.

Le lieu

Le colloque a lieu à l’Aula Magna, au premier étage du Château d’Yverdon. Ce dernier se situe à la Place Pestalozzi, accessible en cinq minutes à pied depuis la gare. L’entrée du bâtiment se trouve en face du Café du château au nord ou côté parking au sud. Les personnes qui arrivent en voiture peuvent se garer sur le parking du château. Autre possibilité de parcage: à l’est de la gare à côté de l’Office du tourisme.



L’horaire des trains

Trains au départ de		Arrivée à Yverdon-les-Bains
Fribourg	08 h 03	08 h 57
Sion	07 h 37	09 h 05
Genève	08 h 14	09 h 02
Lausanne	08 h 45	09 h 05
Delémont	07 h 42	08 h 52
Neuchâtel	08 h 37	08 h 55
Berne	07 h 53	08 h 52

Train au départ d’Yverdon-les-Bains	Arrivée à	
14 h 02	Fribourg	14 h 58
13 h 53	Sion	15 h 22
13 h 56	Genève	14 h 46
13 h 53	Lausanne	14 h 15
14 h 04	Delémont	15 h 18
14 h 04	Neuchâtel	14 h 22
14 h 07	Berne	15 h 06

Le programme

09h00 – 09h20

Café d’accueil

09h20 – 10h30

Première partie

Intervention des oratrices et orateurs

10h30 – 11h00

Pause café

11h00 – 12h00

Deuxième partie

Echange avec l’auditoire

12h00 – 13h30

Buffet

L’inscription

L’inscription au colloque est gratuite mais obligatoire. Il suffit pour cela de s’annoncer par mail (ouestrail@bluewin.ch), par fax (032 423 39 14) ou par courrier postal (OUESTRAIL, Brise-Vent 5, 2800 Delémont) en indiquant vos coordonnées (nom, adresse et fonction). Le nombre de places est limité et les inscriptions seront prises dans l’ordre d’enregistrement.

OUESTRAIL

Rue du Brise-Vent 5
2800 Delémont
032 423 39 15

ouestrail@bluewin.ch
www.ouestrail.ch

CCP 30-483331-8

Septembre 2011, 2500 ex.