

Position de la CTSO dans le dossier FAIF – STEP/PRODES¹



Ce document de positionnement politique et stratégique de la CTSO a été approuvé en février 2012 par les directrices et directeurs des transports des 7 cantons CTSO (BE/FR/GE/JU/NE/VS/VD)

1 Traitement parlementaire du dossier

Lors de sa séance du 2 février 2012, la Commission des transports du Conseil des Etats a évoqué superficiellement le dossier FAIF. Les travaux débiteront véritablement au deuxième trimestre 2012 par l'audition des milieux concernés. Le dossier pourrait être traité au plenum du Conseil des Etats durant la session de septembre 2012.

2 Les position exprimées lors de la procédure de consultation

Le projet présenté par le DETEC est quasi unanimement soutenu comme solution minimale. Economiesuisse, le PLR et le PDC estiment que le montant de 3,5 milliards pour la première étape est suffisant. En revanche, le PS et les verts et divers organismes (UTP, LITRA, CTP, CFF) demandent un montant de 5 à 7 milliards pour la première étape. C'est également la position des 7 cantons CTSO, exprimée de la manière suivante lors de la consultation :

A la question « Etes-vous d'accord avec le montant prévu pour l'étape d'aménagement 2025 (3,5 milliards de francs ? », les cantons ont répondu comme suit (montant souhaité dans la troisième colonne) :

BE	NON	5 à 6 milliards	NE	NON	5,5 milliards
FR	NON	Insuffisant	VS	NON	8 milliards
GE	NON	5 à 6 milliards	VD	NON	5 à 6 milliards
JU	NON	7 à 8 milliards	CTP	NON	5 à 6 milliards

La principale divergence porte ainsi sur le volume de la première étape d'aménagement : de nombreux milieux estiment que les 3,5 milliards proposés par le DETEC sont insuffisants. A l'inverse, une partie des milieux routiers rejettent aussi bien l'initiative de l'ATE que le projet FAIF/PRODES.²

3 Position du comité d'initiative « Pour les transports publics »

Pour rappel, le message transmis aux Chambres s'intitule « Message relatif à l'initiative populaire « Pour les transports publics » et sur le contre-projet direct (Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF) ». Selon les communiqués aussi bien de l'ATE que de l'alliance qui soutient cette initiative³, un paquet à 6 milliards est un préalable au retrait de l'initiative au profit du contre-projet direct proposé par le Conseil fédéral.

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

² <http://www.vcs-initiative-nein.ch/fr/accueil/>

³ <http://www.envoituresvp.ch/>

4 Les mesures du « paquet » à 3,5 mrd et celles du « paquet » à 6 mrd

Dès le printemps 2011, lors du lancement de la procédure de consultation sur le FAIF, de nombreux milieux ont estimé que le montant de 3,5 milliards pour la première étape d'aménagement du STEP était insuffisant.

Cette critique est partiellement prise en compte par le DETEC. Au point 6.4.1.2.4, page 97 du message, il précise notamment que « Une étape d'aménagement 2025 dotée d'un volume d'investissements de près de 5940 millions de francs permettrait de terminer les aménagements sur les nœuds de Genève et de Bâle et autoriserait un développement important du trafic régional dans ces agglomérations ».

4.1 Les mesures figurant dans le paquet à 3500 millions...

Récapitulatif des mesures infrastructurelles et des coûts inhérents à l'étape d'aménagement 2025 de PRODES (selon page 86 du message FAIF)

Axe	Mesures	Coût
	Divers investissements isolés (liste non disponible dans le message)	400
	Travaux de préparation de la prochaine étape	100
	Installations d'exploitation et d'accueil	400
	Chemins de fer privés	400
Zurich – Coire	Voie de dépassement pour passer à la cadence semi-horaire	160
Contone – Tenero	Mise à double voie pour passer à la cadence semi-horaire	150
Lugano	Voie de rebroussement à Lugano pour permettre la cadence semi-horaire entre Zurich et Lugano	100
Berne – Lucerne	Mesures permettant de passer à la cadence semi-horaire	60
Bâle Est (1re étape)	L'entrée de la gare = augmentée de deux axes de voies + une voie de rebroussement pour les trains RER additionnels à Liestal ou à Gelterkinden dans l'Ergolzthal.	390
Gléresse – Douanne	Doublement de la voie en tunnel	390
Nœud de Berne	Mesures permettant une densification du trafic (quais, séparation des courants de trafic, voies de garage)	620
Lausanne – Genève	Installation de dépassement du trafic marchandises entre Coppet et Nyon + accès gare Lausanne-Triage	330
TOTAL		3500

4.2 ... et les compléments « suggérés » par le Conseil fédéral

Mesures infrastructurelles à réaliser pour une étape d'aménagement 2025 de PRODES plus complète (selon page 97 du message FAIF)

Axe	Mesures	Coût
Nœud de Genève	Deux quais supplémentaires	790
Berne – Thoune	Aménagement d'une troisième voie	630
Région Bâle	Offre RER au ¼ d'heure	510
Aménagement LS-BE	adaptation de la voie aux trains WAKO	300
Installations d'exploitation	Garages, alimentation électriques, etc.	200
TOTAL		2430

4.3 Autres mesures à intégrer dans l'étape 2025 du STEP/PRODES

Quelques mesures ne figurent ni dans la variante basse du Conseil fédéral ni dans la variante élargie à 6 milliards. La CTSO demande à ce que ces mesures fassent également partie de la première étape d'aménagement du STEP/PRODES :

Axe	Mesures	Coût
Aarau – Zurich	Réserve pour mesures urgentes en raison du report de la réalisation du tunnel du Chestenberg pour augmenter la capacité dans le corridor Olten - Zurich	100
Bienne – Bâle	Réalisation de points de croisement	100
Lötschberg	Réalisation des études en vue de l'achèvement du tunnel de base	100

4.4 Le cas de la gare de Lausanne

Il faut encore pour mémoire mentionner ici le cas de l'aménagement de la gare de Lausanne pour un montant de plus d'un milliard de francs. Cette mesure ne fera toutefois pas partie de la première étape d'aménagement du STEP/PRODES mais sera « repêchée » dans le ZEB en remplacement du tunnel du Chestenberg.

5 Le « paquet » à 6 milliards largement soutenu

5.1 Soutien du Conseil fédéral

Ceci peut paraître paradoxal, mais la lecture du message ne laisse aucun doute à ce propos : le Conseil fédéral n'est pas farouchement opposé à une variante à 6 milliards de francs. En témoigne l'extrait suivant au point 6.4.1.2.4 (page 97 du message) :

« Une étape d'aménagement 2025 dotée d'un volume d'investissements de près de 5940 millions de francs permettrait de terminer les aménagements sur les nœuds de Genève et de Bâle et autoriserait un développement important du trafic régional dans ces agglomérations. La modernisation de la ligne Lausanne–Berne pour y permettre la circulation de trains à deux niveaux avec compensation du roulis permettrait de gagner 5 minutes de temps de parcours tout en garantissant la stabilité des horaires durant l'aménagement du nœud de Lausanne, qui va prendre des années. Et d'avantage de moyens financiers se trouveraient à disposition pour des investissements dans des installations d'exploitation dont le besoin se fait urgemment sentir. »

Et d'ajouter que

« Pour ce faire, il faudrait des versements supplémentaires dans le FIF. »

A la lecture de ces extraits, il semble évident que le Conseil fédéral ne verrait pas d'un mauvais œil un projet revu à la hausse par le Parlement.

5.2 Soutien d'une large coalition

Le « paquet » à 6 milliards est par ailleurs soutenu par une large coalition de milieux traditionnellement favorable au développement des transports publics en général et du rail en particulier. Il s'agit notamment de deux organismes disposant de nombreux relais aux chambres fédérales, l'Union des transports publics et la LITRA.

Quant aux cantons, ils sont tous en faveur d'un montant plus élevé que les 3,5 milliards proposés tout en défendant les projets de leur région avant tout. N'oublions pas que l'ensemble des mesures figurant dans le STEP représentent un montant de 40 milliards de francs, tandis que l'ensemble des projets revendiqués par les cantons avoisine les 60 milliards de francs.

6 Financement

Reste la question du financement. La différence de coût entre la variante à 3500 millions et la variante élargie est d'environ 2400 millions, soit 300 millions par année durant les années 2017 à 2025. Il existe de nombreuses solutions abondamment débattues depuis plus d'une année déjà. Ce montant de 300 millions représente par

exemple exactement un point de TVA. Ou encore le doublement de la durée de remboursement des avances de la Confédération. Quant à l'abandon par la Confédération de l'encaissement des intérêts sur ces mêmes avances, il permettrait de récupérer 200 millions par année en moyenne. Rappelons à ce propos que la Confédération ne verse pas d'intérêts lorsque les cantons avancent de l'argent pour préfinancer des projets...

7 **Appréciation sommaire du point de vue de la Suisse occidentale**

Il suffit de constater quels projets figurent dans la variante « basse » d'une part et ceux figurant dans la variante « haute » d'autre part pour se convaincre de l'intérêt pour la Suisse occidentale de la variante à 6000 millions. Près des 2 tiers de ce montant serviront au financement de projets situés en Suisse occidentale, et ceci sans compter les 900 millions qui serviraient à développer le réseau ferroviaire de la région bâloise.

8 **L'équilibre régional est-il respecté ?**

Non, pas dans ce paquet précis. Et donc il faut s'attendre à une opposition farouche des régions les moins bien servies. Notre position est-elle dès lors fragile ? Pas du tout. D'abord les propositions émanent de l'OFT – et sont même exposées dans le message comme déjà indiqué ci-dessus - et dans une très large mesure des CFF (à l'exception de la question du Heisenberg encore ouverte à ce jour).

Par ailleurs, il convient de considérer les efforts d'investissements dans la durée et pas seulement ceux prévus au titre du FAIF. Le tableau ci-dessous montre que si la part de la Suisse occidentale au FAIF est de 60%, elle n'est que de 28% si l'on considère les 4 dernières grandes enveloppes (NLFA, RAIL 2000, ZEB ET FAIF), soit bien en-dessous de quelques indicateurs de comparaison figurant dans la partie supérieure du tableau ci-dessous.

L'étape 2025 « améliorée » est favorable à la Suisse occidentale ; mais globalement, il ne s'agit que d'un rattrapage partiel !

Indicateur	total CH	Dont CH occidentale	CH occ. en % du total
Population (milliers)	7'418	2'807	38
Surface (km2)	41'285	18'000	44
Surface d'habitat et d'infrastructure (km2)	2'791	1'130	40
Revenus 2005 (millions)	405'300	138'760	34
NLFA (achèvement prévu en 2016 (millions))	20000	4300	22
RAIL 2000 1 ^{ère} étape (réalisé, millions) ⁴	5900	2000	34
ZEB (millions)	5400	970	18
FAIF (millions)	5931	3556	60
TOTAUX	37231	10826	29
Totaux après modification du ZEB	37231	12000	32

9 **Une majorité parlementaire est-elle envisageable en faveur des 6 mrd ?**

Sauf événement particulier, et sous réserve de trouver une solution de financement suffisamment consensuelle, le paquet à 6 milliards peut rallier une majorité parlementaire. Certes, comme le veut ce genre de situation, plusieurs régions vont invoquer le déséquilibre des investissements prévus par cette variante. MAIS...

⁴ Le coût du tronçon Mattstetten – Rothrist (1600 millions) est imputé pour 1200 millions à la Suisse occidentale dans ce tableau.

D'une part, cette variante est très avantageuse pour les cantons CTSO et les deux Bâle que la quasi totalité des Parlementaires fédéraux de cet espace géographique devrait la soutenir. Cette constellation est la suivante :

Nombre de Parlementaires fédéraux dans les cantons CTSO et les cantons de BS et BL

	CN	CE
BE	26	2
FR	7	2
GE	11	2
JU	2	2
NE	5	2
VS	7	2
VD	18	2
TOTAL cantons CTSO	76	14
BS	5	1
BL	7	1
TOTAL avec BS, BL	88	16

Il n'y aura certes jamais de vote unanime. Mais d'autre part, les parlementaires fédéraux habituellement favorables aux transports publics dans les différents partis politiques et élu-e-s dans les autres cantons du pays, ajoutés à une confortable majorité des 88 CN et 16 CE de Suisse occidentale (avec les deux Bâle) devraient assurer une majorité dans les deux Chambres.

10 Importance des auditions

La première audition des cantons pourrait avoir lieu dès fin mars 2012. Cette échéance jouera un rôle important et il est primordial que les représentants des cantons CTSO au sein de la CTP mettent l'accent sur la défense du paquet à 6 milliards, tout en s'en remettant au message du Conseil fédéral pour ce qui concerne la liste des projet à réaliser en priorité...

11 Conclusion provisoire

Probablement jamais dans l'histoire des projets d'infrastructure ferroviaire un « paquet » aura été aussi favorable à la Suisse occidentale et les deux Bâle.

Logiquement, et pour les raisons invoquées ci-dessus, tout devrait dès maintenant être entrepris afin d'obtenir un vote aussi compact que possible de la « députation » de Suisse occidentale aux Chambres fédérales, notamment grâce aux relations entretenues entre les Gouvernements cantonaux et leurs représentants dans les deux Chambres à Berne.



Face aux nombreuses demandes qui ne manqueront pas de surgir dans le débat parlementaire, les mesures figurant dans le message auront évidemment un avantage déterminant. La CTSO devra jouer à fonds sur cet avantage...

29.2.2012