

FAIF / PRODES¹: premiers jalons parlementaires imminents

Les premières décisions de la Commission des transports du Conseil des Etats étaient attendues pour la fin du premier semestre 2012 par les plus optimistes. Mais l'affaire se révèle plus complexe et les Commissaires ont souhaité obtenir des informations complémentaires (voir également à ce propos les communiqués de presse de la CTT-E²).

Premiers signes encourageants

Toujours est-il que les choses semblent maintenant se décanter. Un signe qui ne trompe pas est la prise de position très claire du Conseiller aux Etats zougais **Peter Bieri**, membre influent de la CTT-E et président de la LITRA³. Dans sa traditionnelle « Présentation de la politique des transports en cours » de septembre 2012, il écrit notamment ceci :



« Nous devons, à mon sens, axer nos travaux sur les prémisses suivantes: premièrement, la variante d'aménagement à hauteur de 5.9 milliards de francs ne saurait être remise en question. Elle bénéficie également du soutien des experts de l'Office fédéral des transports (OFT). Secondement, des crédits doivent être alloués afin que la seconde étape d'aménagement soit planifiée à temps, soit pendant la première étape de réalisation déjà. Cela permet d'envisager – troisième élément – la réalisation à temps de nouveaux projets urgents, tels les tunnels de Brütten et du Zimmerberg ou l'aménagement de la ligne reliant Aarau à Zurich. » (Peter Bieri, Conseiller aux Etats Zougais, membre de la CTT-E).

Besoin de rattrapage largement reconnu

Au cours de ces derniers mois, les déclarations reconnaissant le besoin de rattrapage en Suisse occidentale se sont succédées, qu'il s'agisse du directeur des CFF Andreas Meyer, du directeur de l'OFT Peter Füglistaler ou encore de la Conseillère fédérale Doris Leuthard. Interpellé par la Conseillère aux Etats Géraldine Savary au sujet des contributions de la Confédération en faveur du RER zurichois, Doris Leuthard déclarait, à la séance CE du 11 juin 2012⁴, que Zurich avait en effet bénéficié de la solidarité de l'ensemble de la Suisse pour le financement de ses infrastructures ferroviaires, et que cette solidarité confédérale devait maintenant profiter à l'Ouest de la Suisse.



Les cantons de Suisse occidentale à l'unisson

Les cantons de Suisse occidentale réunis au sein de la Conférence des directeurs cantonaux des transports ont – dans une démarche commune avec la Conférence des Gouvernements de Suisse occidentale – adressé une note aux membres de la CTT-E, note consultable sur notre site internet⁵. Les sept cantons de Suisse occidentale affichent ainsi leur soutien à la variante à 6 milliards de francs dans une configuration qui est également soutenue par la Confédération et les CFF.

¹ FAIF : financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire ; PRODES : Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

² <http://www.parlament.ch/f/organe-mitglieder/kommissionen/legislativkommissionen/kommissionen-kvf/Pages/default.aspx>

³ <http://www.litra.ch/>

⁴ http://www.parlament.ch/ab/frameset/f/s/4904/383503/f_s_4904_383503_383529.htm

⁵ http://www.ouestrail.ch/ouestrail/doc/120808_courrierCTT-E_d_f.pdf

Prochaine échéance : 11 octobre 2012

Une partie au moins des décisions importantes devrait être prise par les membres de la CTT-E lors de sa séance du 11 octobre 2012. La Commission entend bien terminer ses travaux avant le plenum de décembre du Conseil des Etats, de manière à ce que le projet FAIF puisse faire office de contre projet à l'initiative de l'ATE. Car selon la loi, la décision parlementaire sur une initiative doit intervenir au plus tard 30 mois après le dépôt de l'initiative. Comme elle a été déposée en septembre 2010, la décision parlementaire doit intervenir au plus tard en mars 2013 ! A défaut, l'initiative de l'ATE serait soumise au peuple sans contre projet.

Autres actualités

Le NON du peuple neuchâtelois au TRANSRUN

Passablement à contre-courant de la tendance actuelle en Suisse occidentale, le peuple neuchâtelois dit non à un grand projet de transport public en refusant le TRANSRUN par 33 724 voix (50,29%), contre 33 332 «oui» (49,71%). Si ce résultat est regrettable, il faut également



retenir que personne ne s'est exprimé contre l'amélioration des transports publics dans le canton de Neuchâtel. On peut dès lors considérer que le non au TRANSRUN n'est pas un non contre les transports publics.

Il faut donc espérer que d'autres solutions seront trouvées pour améliorer les transports publics en général et la liaison Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle en particulier.

Premier semestre 2012 morose pour les CFF

Une fois n'est pas coutume, les CFF enregistrent un fléchissement de la demande au premier semestre 2012⁶. Le nombre de passagers/kilomètres passe de 8,7 à 8,5 milliards tandis que les recettes du secteur des voyageurs passent de 95 à 65 millions de francs. Certes, les CFF imputent ce résultat au cours défavorable de l'euro. C'est plausible. Mais il ne faut pas exclure que les augmentations de tarifs de ces dernières années produisent un effet négatif sur la demande. Or les tarifs augmenteront à nouveau à la fin de l'année, de 5,2% en moyenne...

Les CFF n'aiment pas trop publier les statistiques de fréquentation ligne par ligne. Dommage, car il semblerait que la croissance se poursuive en Suisse occidentale, confirmant ainsi la tendance que l'on observe ces dernières années. Cet indicateur est pourtant tout sauf neutre !

Feu vert du Conseil fédéral pour la deuxième tranche du ZEB

La loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), entrée en vigueur le 1er septembre 2009, donne à l'Office fédéral des transports et aux CFF SA les moyens de poursuivre la modernisation et le développement du rail, dont le projet Rail 2000 a constitué la première étape. Le Parlement avait débloqué à cet effet un crédit de 5,4 milliards de francs.

Le Conseil fédéral vient de donner son feu vert à la deuxième étape en octroyant un montant de 790 millions de francs pour la réalisation d'une dizaine de mesures⁷. A lui seul, le tunnel de l'Eppenbergl entre Olten et Aarau représente 671 millions de francs. L'affirmation – lancée par l'alliance des 15 cantons emmenés par Zurich - selon laquelle rien ne se fait dans ce corridor est donc inexacte...

⁶ http://m.cff.ch/news.newsdetail.2012-9-0509_45_1.html

⁷ <http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=46052>

Le grand retour de l'autocar ou le transfert à l'envers

La revue « Ville Rail & Transports » datée du 10 juillet 2012 consacre un article à « la nouvelle jeunesse de l'autocar » pour des trajets reliant Paris à d'autres grandes villes européennes. Paradoxe : la SNCF – dont plus de 50% de l'offre est sur la route - joue également sa carte sur ce marché avec IDBus. Les tarifs sont jusqu'à dix fois moins chers et la durée deux à trois fois plus longue que le TGV (cf. le tableau ci-dessous extrait de l'article cité).

Temps de trajet/prix :	Eurolines	Megabus	iDBus	TGV	Covoiturage.fr
Paris - Londres	8h à 9h/ 45 à 56 €	8h10 à 9h25/ de 32 à 50 €	8h35 ou 9h05/ 49 €	2h17 (Eurostar)/ 68 à 147 €	6h (Shuttle)/ 28 ou 40 €
Paris - Bruxelles	3h45/ 32 ou 35 €	4h30/ 7 à 19,60 €	3h50 ou 5h05/ 33 €	1h22 (Thalys)/ 49 à 99 €	3h/ 15,21 ou 25 €
Paris - Amsterdam	7h30 à 8h30/ 49 ou 53 €	7h10/ 7 ou 19,60 €	6h45/ 47 €	3h19 (Thalys)/ 99 ou 119 €	4h45/ 35 €

La Suisse n'est pas épargnée par ce phénomène. Le Tages Anzeiger du 31 août 2012 nous apprend l'arrivée d'une offre de bus pour relier Zurich à Munich!⁸ Le prix de la course varie entre 18 et 46 francs contre 62 à 92 francs en train. Quant au temps de parcours, il est annoncé à 4h45 en bus et il est actuellement de 4h10 en train pour le meilleur temps de parcours qui varie entre 4h10 et 6h. A relever encore le temps de parcours prévu dans le cadre de la mise en oeuvre du raccordement aux lignes à grandes vitesses (accord entre la Suisse et l'Allemagne): 3h10. Mais au vu de la différence de prix, le temps de parcours ne pèsera pas lourd dans le choix d'une partie de la clientèle. Cela étant, on peut se poser la question de savoir qui compose cette nouvelle clientèle : des clients du rail ? Des automobilistes ? Des nouveaux voyageurs ? Dans tous les cas, les chemins de fer seront bien inspirés d'insister sur leurs avantages : durée du trajet, sécurité et ponctualité. A relever encore pour l'anecdote que « Le Courrier CFF » - destiné aux employé-e-s CFF – s'appellera à l'avenir « En route ». Tout un symbole !

Consultation relative au corridor de 4 m sur l'axe du Gothard



La consultation relative à l'aménagement d'un couloir de 4 m sur l'axe du Gothard est lancée. Si le tunnel ferroviaire de base du Gothard ainsi que le Ceneri permet le passage de convois de 4m de hauteur aux angles, il n'en va pas de même pour les tunnels situés au Nord et au Sud des nouvelles galeries. Selon le rapport publié⁹. Le coût des aménagements – leur localisation figure dans le document ci-contre (infographie Tages Anzeiger) - à réaliser s'élève à 940 millions de francs.

Il faut encore préciser que ces aménagements permettront également de faire circuler des trains voyageurs à deux étages, permettant ainsi d'augmenter la capacité sans accaparer des sillons supplémentaires.

S'agissant du financement, le Conseil fédéral propose de recourir au FTP puis au FIF (l'actuel puis le futur fonds de financement des infrastructures ferroviaires). Ainsi, après avoir laissé entendre que ces travaux pourraient être financés via les crédits en faveur du transfert de la route au rail, puis envisagé un financement mixte fonds transfert + FTP, il

⁸ <http://meinfernbus.de/>

⁹ <http://www.admin.ch/aktuell/00089/index.html?lang=fr&msg-id=46058>

annonce donc maintenant un financement intégral via le FTP, respectivement le FIF. Ce choix n'est pas sans risque. Alors que par exemple l'introduction intégrale de la cadence à la demi-heure sur le réseau grandes lignes ne cesse d'être repoussée à plus tard prétendument faute de moyens, 940 millions de francs seront subitement disponibles pour financer le couloir de 4 m au Gothard ! Pour rappel, la Suisse dispose déjà avec le Lötschberg d'un axe Nord – Sud permettant le passage des convois de 4m de hauteur d'angle. Mais seuls 15 km sur une longueur total de 36 km sont à double voie. Il est dès lors tout aussi important d'achever le tunnel du Lötschberg à double voie afin de disposer d'un itinéraire de remplacement lorsqu'il y a rupture de trafic sur l'un des deux axes.

Un numéro de la revue « environnement » consacré à la mobilité

Le numéro 3/2012 de la revue « environnement »¹⁰ éditée par l'Office fédéral de l'environnement est entièrement consacré au thème de la mobilité. Voici quelques extraits marquants.

Au chapitre des statistiques, il est rappelé que le 40% des distances parcourues en Suisse sont imputables aux loisirs. Dans une contribution intitulée « La voiture encore trop présente », l'auteur décrit un exemple remarquable et spectaculaire d'incitation à utiliser les transports publics. Il s'agit d'une manifestation dont les frais d'inscription englobent un billet de train aller-retour. Résultat : 95% des participants arrivent à la manifestation avec les transports en commun.

Le dossier donne également la parole au directeur de l'Office fédéral des transports Peter Füglistaler. A la question « faut-il aspirer à une liaison Berne-Zurich en une demi-heure ? », il répond: « Aller plus vite, c'est créer de la mobilité. Or nous ne cherchons pas à augmenter la mobilité, mais à la maîtriser, de la façon la plus écologique possible ». Evoquant le coût de la mobilité et les mesures prévues dans le cadre du FAIF, en particulier le plafonnement des déductions pour frais de déplacement, il mentionne au passage que « certains automobilistes déduisaient jusqu'à présent 70'000 francs ».

Un petit article évoque le plan de mobilité mis en place par l'entreprise ORANGE dont le siège est à Renens. Afin d'encourager ses collaborateurs à renoncer à l'utilisation de la voiture, ORANGE facture 70 francs par mois l'utilisation d'une place de stationnement. Les recettes dégagées sont rassemblées dans un pot commun et ensuite reversées deux fois par an à tous les employés.

Dans ce riche tour d'horizon, on cherchera en vain des idées révolutionnaires. Ce n'est pourtant pas faute d'avoir essayé par une contribution intitulée « Entre science-fiction et réalité ». Mais on y trouve surtout les difficultés sur lesquelles justement buttent les innovations. En désespoir de cause, on exhume de vieilles idées comme par exemple « un couplage des véhicules sur les voies de circulation très fréquentées comme les autoroutes » ainsi que les « petites voitures électriques sans conducteur ». Certes, certes, mais cela fait 30 ans que l'on évoque ces arlésiennes... Dans ce même article, Swissmetro et Swiss Rapid Express sont également mentionnés. Mais là, l'auteur ne se mouille pas : « La recherche doit d'abord montrer ce qui est réalisable sur le plan technique et financier » !

P.S. : le secrétaire d'OUESTRAIL se rend à Sienne en Toscane. En train cela va sans dire. Mais arrivé à Florence, terminus. Les trains à destination de Sienne sont supprimés pour cause de grève. Pour la grande joie des bus grâce auxquels le touriste, perplexe, atteint sa destination !



¹⁰ <http://www.bafu.admin.ch/dokumentation/umwelt/12222/index.html?lang=fr>