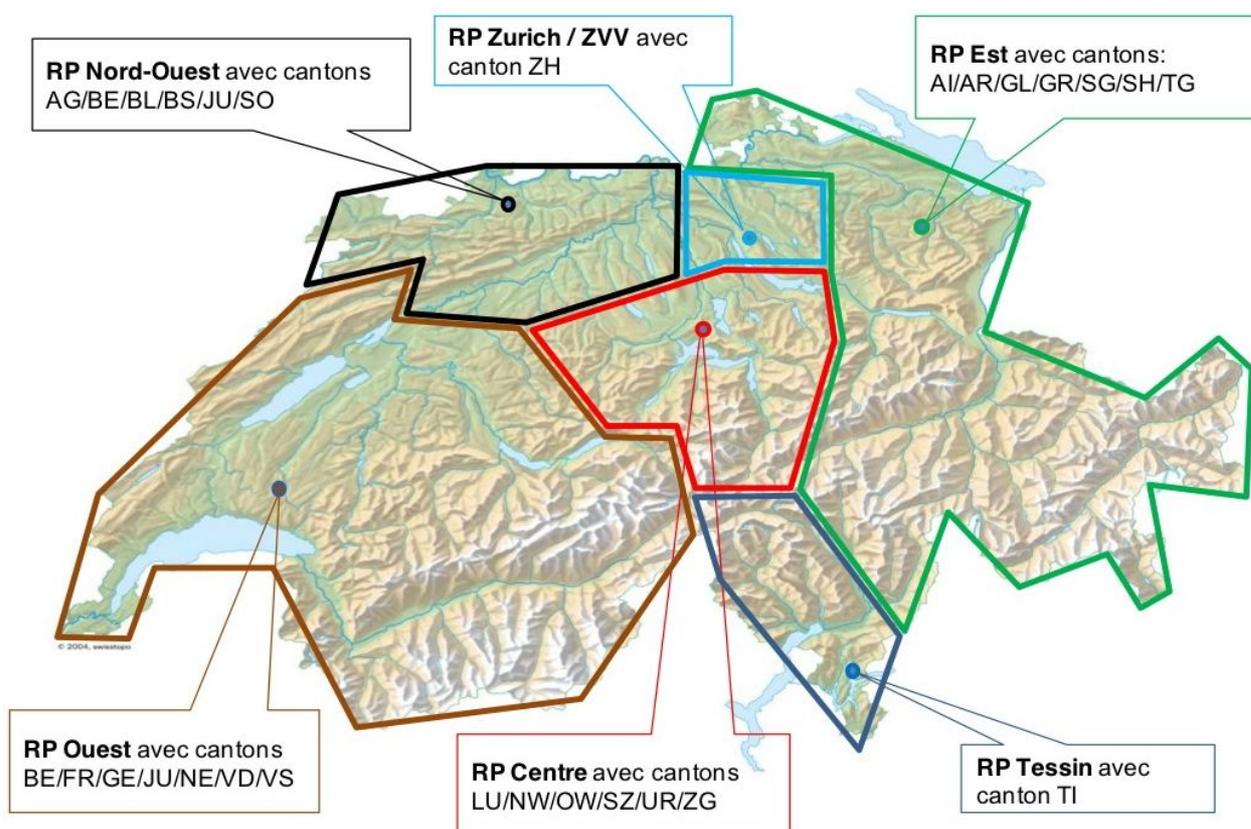


FAIF – après le vote, la mise en œuvre

Le FAIF – financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire – consacre le rôle dominant de l'Office fédéral des transports dans la conduite des étapes d'aménagement de PRODES (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire) : « **En sa qualité de responsable du processus, l'OFT coordonne et dirige la planification des étapes d'aménagement** » (art. 48d, al.1 de la Loi sur les chemins de fer). Les cantons sont également sollicités puisque l'art. 48d, al. 2 de la même loi précise que « **Les cantons sont responsables de la planification de l'offre régionale. Ils définissent des régions de planification adéquates. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée** ». Le schéma ci-dessous illustre les 6 régions de planification en question. La région « Ouest » se caractérise par sa surface mais également par le fait que les cantons de Berne et du Jura feront partie à la fois de la région du Nord-Ouest et de la région Ouest. Pour en savoir plus = site de l'OFT¹



Quant au contenu des étapes d'aménagement, il est connu avec précision pour ce qui concerne l'étape 2025 (cf. l'arrêté fédéral du 21 juin 2013) et partiellement connu pour ce qui concerne l'étape 2030 qui est déjà fortement esquissée dans le même arrêté. Toute la documentation relative au FAIF – et notamment les actes normatifs acceptés en votation populaire – sont également disponibles sur le site de l'OFT² et des CFF³.

Pour rappel, les aménagements à réaliser dans le nœud de Lausanne relèvent non pas de la première étape d'aménagement du PRODES mais d'une modification du programme ZEB et pourront de ce fait débiter dès 2015 pour se terminer en principe en 2025. Documentation abondante sur le site des CFF.⁴ Le Conseil fédéral vient d'ailleurs d'approuver le 4^e paquet d'aménagements ferroviaires du programme ZEB comportant notamment des mesures entre Lausanne et Renens.⁵

¹ <http://www.bav.admin.ch/fabi/04578/index.html?lang=fr>

² <http://www.bav.admin.ch/fabi/index.html?lang=fr>

³ <http://www.cff.ch/groupe/entreprise/projets/extension-du-reseau-ferroviaire/faif.html>

⁴ <https://www.cff.ch/groupe/entreprise/projets/extension-du-reseau-ferroviaire/leman-2030/aperçu.html>

⁵ <https://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=52607>

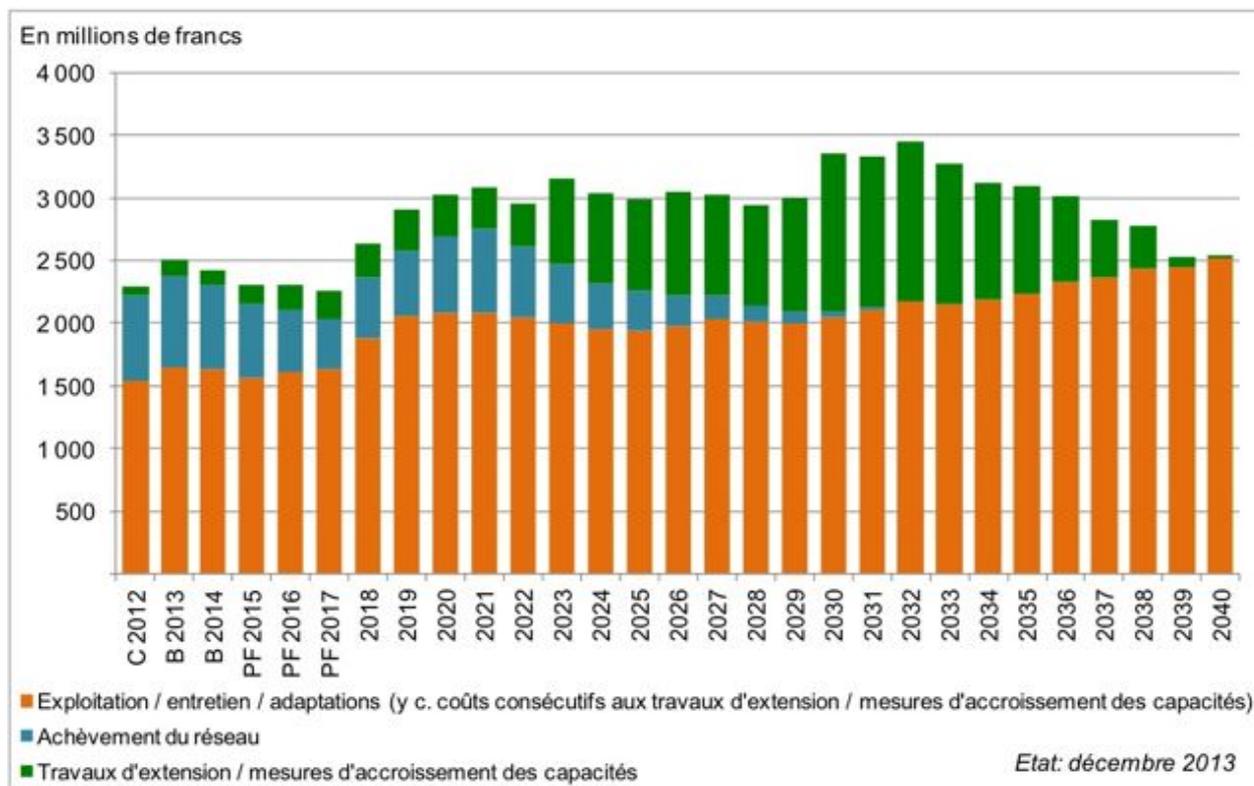
Le FORTA, un cousin du FAIF qui s'annonce turbulent

Le FORTA⁶ devrait être à la route ce que le FAIF est au rail. A savoir un fonds servant à financer par étapes les projets regroupés au sein d'un PRODES (programme de développement stratégique de l'infrastructure routière).

Mais la manœuvre s'annonce périlleuse: le dossier arrive alors que l'augmentation du prix de la vignette auto-routière a été massivement rejetée en votation populaire et que le fonds d'infrastructures souffre d'une insuffisance de ressources. Le nouvel arrêté sur le réseau, lié à l'augmentation du prix de la vignette, prévoyait l'intégration de 400 km de routes cantonales dans le réseau des routes nationales ainsi que l'intégration de tronçons complémentaires. Les cantons de Vaud, du Valais et de Neuchâtel sont particulièrement touchés par le rejet du « Nouvel arrêté sur le réseau ». De plus, l'initiative dite « vache à lait » (cf. thème suivant) exerce une douce pression voire une petite brise de panique sur le cours des choses. Quelques constats :

1. Les dépenses en faveur du réseau des routes nationales vont augmenter malgré l'achèvement progressif du réseau, passant de 2,5 milliards en 2014 à 3,5 milliards en 2030 ;
2. Le FORTA prévoit des dépenses d'accroissement des capacités à hauteur de 13 milliards de francs d'ici à 2040. Mais ni les projets « vignette » (autrement dit ceux dont le financement – plus ou moins 4 milliards de francs - était prévu au moyen de l'augmentation du prix de la vignette) ni le deuxième tube routier du Gothard (2 à 3 milliards), ne figurent dans ces 13 milliards ;
3. Certains goulets d'étranglement doivent être éliminés. Il ne devrait pour autant pas être interdit d'entendre la voix des spécialistes qui font remarquer que toute augmentation de capacité génère un trafic supplémentaire. Et donc de nouveaux goulets d'étranglement... Le moment ne serait-il pas venu de lancer une réflexion sur les alternatives possibles?
4. Les cantons exigeront que l'on ajoute au programme FORTA les projets prévus initialement dans l'arrêté sur le réseau et les milieux de l'automobile s'opposent farouchement à l'augmentation du prix de l'essence de 12 ou 15 centimes comme le propose le Conseil fédéral. Comment faire + avec - ?
5. Ne faudrait-il pas prévoir des mesures compensatoires pour les régions périphériques ? Il n'est pas sûr que ces dernières accepteront durablement de contribuer au financement d'infrastructures qui ne les concernent pas directement...

Evolution des dépenses pour les routes nationales 2012 - 2040



⁶ <http://www.uvek.admin.ch/themen/03527/03534/index.html?lang=fr>

Les cantons et les milieux intéressés sont invités à répondre à la consultation sur le FORTA jusqu'au 20 juin 2014. On peut d'ores et déjà souhaiter bonne chance aux personnes qui auront la tâche de trouver des convergences dans les réponses reçues !

Que veut l'initiative dite « vache à lait » ?

Aujourd'hui, la moitié du produit de la taxe sur les carburants (1,5 mrd) et l'intégralité de la surtaxe (2 mrd) sont affectées au fonds spécial de la circulation routière, soit au total environ 3,5 milliards de francs par année. Quant à l'autre moitié du revenu de la taxe de base, soit environ 1,5 mrd, il est versé dans la caisse générale de la Confédération.

L'initiative « vache à lait » ne prévoit qu'une « toute petite » modification rédactionnelle de l'article 86 de la Constitution fédérale, une modification mineure qui toutefois vaut 1,5 mrd de francs ! Dans sa teneur actuelle, il est dit que la Confédération « affecte la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants » à des tâches liées à la circulation routière. Quant à l'initiative, lancée le 5 mars 2013 et déposée le 10 mars 2014, elle propose que la Confédération « affecte le produit net (...) », autrement dit la totalité des 3 milliards et non plus la moitié seulement. Ainsi donc, le montant de 1,5 mrd versé dans les caisses de la Confédération serait, si l'initiative était acceptée, obligatoirement affectés à des tâches liées à la circulation routière. Aussi, contrairement à ce que l'on pourrait croire à lire l'argumentation des promoteurs de l'initiative, ce ne sont pas les transports publics qui seraient préterités si l'initiative était acceptée mais les finances de la Confédération.



Petit clin d'œil : c'est l'initiative populaire « pour l'amélioration du réseau routier » déposée le 9 mars 1956 par le TCS et la Fédération routière suisse (retirée au profit du projet du Conseil fédéral) qui est à l'origine de la disposition selon laquelle 50% de la taxe de base sur l'essence doit être affectée aux routes nationales. Mais c'est bien connu, l'appétit vient en mangeant !

Trafic marchandises

Il est là, le « Message concernant la révision totale de la loi sur le transport de marchandises ». A l'origine, la motion parlementaire 10.3881 intitulée « Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire » déposée par la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats en 2010.⁷ La motion relevait que si la Constitution fédérale contient une disposition relative au transfert de la route au rail pour le trafic marchandises à travers les Alpes, rien de tel n'existe pour le transport de marchandises sur tout le territoire. Le Conseil fédéral vient de remettre son message⁸ aux Chambres fédérales à qui il propose d'adopter une « Loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation (Loi sur le transport de marchandises, LTM)

Cette loi fixe notamment les principes et les buts ainsi que les encouragements financiers. S'agissant des principes et des buts, l'article 2 de cette LTM précise que la Confédération crée les conditions qui permettent un développement durable du transport de marchandises par chemin de fer, favorise la construction et l'exploitation d'installations de transbordement dédiées au transport combiné (ITTC) et assure un accès non discriminatoire aux installations de transbordement et aux voies de raccordement.

En ce qui concerne les encouragements financiers, ils portent notamment sur la construction et l'extension d'ITTC et de voies de raccordement, sur la part fédérale des commandes cantonales, sur l'encouragement à de nouvelles offres pour une durée maximale de trois ans, sur l'encouragement aux innovations techniques. De plus « pour des raisons relevant de la politique des transports ou de l'environnement, la Confédération peut allouer des contributions aux frais de construction de voies de raccordement ferroviaires, ainsi que des contributions d'investissement ou d'exploitation destinées à promouvoir le transport combiné et le transport ferroviaire de véhicules routiers accompagnés ».

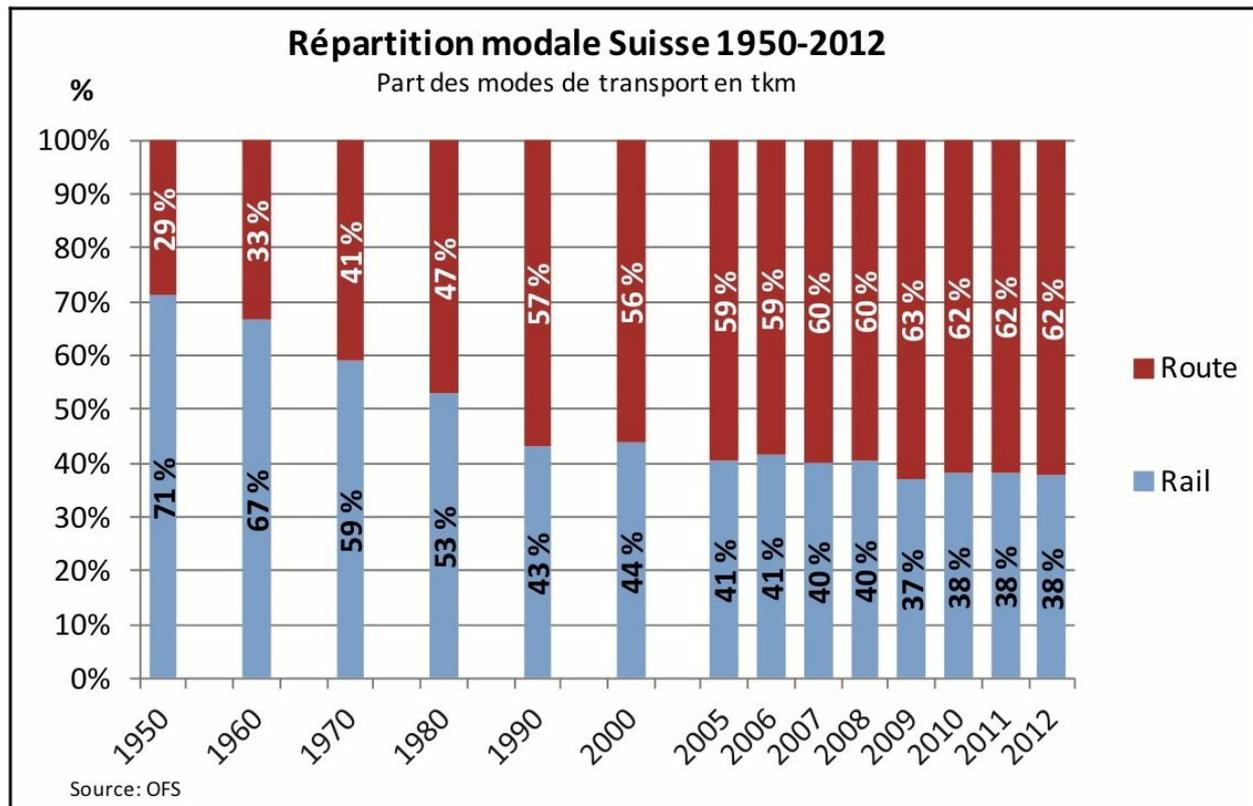
Au niveau des principes, les intentions sont effectivement de nature à donner un coup de pouce à l'utilisation du rail pour le transport de marchandises. Toutefois, tout va se jouer dans les moyens effectifs qui seront engagés. Car s'agissant du trafic interne, c'est bien à une forme de transfert à l'envers que l'on assiste, avec une

⁷ http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20103881

⁸ <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00474/00492/index.html?lang=fr&msg-id=52805>

brusque érosion de la part modale du rail entre 1950 et 1990, une érosion certes très ralentie depuis 2005 mais qui se poursuit néanmoins (cf graphique ci-dessous).

Le Conseil fédéral renonce à inscrire un objectif chiffré dans la loi. On peut naturellement le regretter mais d'une part la motion 10.3881 ne le demandait pas et d'autre part, l'expérience en cours avec la LTTM⁹ montre qu'il est vain d'inscrire un objectif dans la loi si l'on n'adopte pas en parallèle les outils pour l'atteindre. OUESTRAIL suivra avec attention le traitement parlementaire de ce dossier.



En bref

Colloque OUESTRAIL

Le prochain colloque OUESTRAIL sera justement consacré au thème du trafic marchandises interne. Il aura lieu le vendredi 31 octobre à Yverdon-les-Bains.

Ecotaxe

En France, la RPLP ou la taxe poids lourd s'appelle l'Ecotaxe. Le nom sonne bien mais la mise en œuvre multiplie les dissonances. La nouvelle ministre française de l'environnement Ségolène Royal, après avoir soutenu l'écotaxe ces dernières années, a affiché son hostilité à ce qu'elle appelle l'« écologie punitive » et veut enterrer ce projet. Si ce dessein se confirme, l'Etat français sera non seulement privé de recettes à hauteur de 800 millions d'euros par ans en faveur d'infrastructures de transports publics mais devra également indemniser l'entreprise qui a déjà mis en place le système de portiques permettant la perception de cette taxe. Pas de souci pour Mme Royal qui propose de compenser le manque à gagner par l'introduction d'une taxe frappant uniquement les camions étrangers, ce qui est contraire aux accords européens.

Tarifs

Le prix des titres de transports va augmenter de 3% à fin 2014. On joue avec le feu...

Souvenir, souvenir...

« L'article sur la protection des Alpes sera modifié de manière à permettre la construction d'un deuxième tunnel au Gotthard, mais uniquement si l'objectif légal en matière de transfert, de la route au rail, du trafic marchandises de transit est respecté » (explications du Conseil fédéral en vue de la votation de février 2004 sur le contre-projet avanti).

⁹ La Loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM) prévoit de limiter à 650'000 le nombre de trajet à travers les Alpes d'ici à 2019. Or le nombre de trajets ne recule pratiquement plus depuis 2002 et se situe autour de 1,2 million.