



UN PLAN POUR L'AVENIR DU RAIL

Les Suisses sont les champions d'Europe - et même du monde - lorsqu'il s'agit de voyager en train. Et c'est aussi grâce à nos chemins de fer que nous sommes le pays le plus compétitif au monde. Les chemins de fer renforcent les liens entre les personnes et les régions linguistiques, ils assurent une mobilité élevée et sûre tout en garantissant l'attrait économique de la Suisse. De plus, ils contribuent à ménager l'environnement.

Ce sont ces avantages que nous voulons préserver pour les générations futures en réalisant le programme de Financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) : les investissements qu'il prévoit dans l'exploitation et l'entretien contribueront à améliorer le réseau ferré. La circulation de voitures à deux niveaux et de trains plus longs permettra d'augmenter l'offre de places assises et d'assurer de meilleures liaisons toutes les demi-heures, voire tous les quarts d'heure.

Le programme FAIF est indispensable pour assurer l'avenir de nos chemins de fer. Il améliorera la sécurité, notamment en élargissant les accès sur les quais et dans les gares. La Suisse romande et l'ouest du Plateau en profiteront directement: les gares et les nœuds de trafic que forment Genève, Lausanne, Berne et Bâle seront agrandis et modernisés, le réseau ferré mieux équipé. Grâce à ce plan d'action, nous pourrions mieux répondre au besoin compréhensible des gens de se déplacer. Ces améliorations ne pourront toutefois pas être réalisées du jour au lendemain. Il faudra des années, voire des décennies pour mettre en place ce système ferroviaire moderne. La première étape, qui s'étend jusqu'en 2025, porte malgré tout sur un montant de 6,4 milliards de francs.

Qu'il s'agisse du rail ou de la route, il nous faudra absolument investir dans nos infrastructures de transport si nous voulons disposer des capacités requises pour les voyageurs et les marchandises. Nos réseaux ferroviaire et routier se doivent d'être complémentaires. Il ne sert à rien de vouloir en favoriser un au détriment de l'autre. Il nous faut réunir les investissements pour préparer l'avenir et en garantir ensemble le financement afin de préserver l'attrait de notre pays comme centre d'activités, place économique et destination touristique.

Doris Leuthard

Conseillère fédérale

Cheffe du Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

SOMMAIRE

EDITORIAL 1

À NOS LECTEURS 2

LE FAIF EXPLIQUÉ

Votation décisive 3

Quelle politique? 4

Plus de places, plus de trains 6

Financement durable 9

LE FAIF VU PAR...

Huits cantons 10

Interview croisée 12

Pour une mobilité durable 13

Un enjeu sans précédent 15

CARTE DES PROJETS 16

LE FAIF VU PAR...

Profitable aussi au Lötschberg 18

Infrastructures ferroviaires 21

POINTS DE VUE 22

REFLETS ÉCONOMIQUES 24

TABLEAU DES AMÉLIORATIONS PRÉVUES 27

FAIF : FAITS ET CHIFFRES 28

À NOS LECTEURS

La votation fédérale sur le programme de Financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) méritait l'édition spéciale de *Transports romands* qui est aujourd'hui entre vos mains. Ce numéro n'aurait pas pu vu le jour sans la collaboration très étroite et le soutien financier de différents partenaires et annonceurs. Nous tenons à remercier tout particulièrement la conseillère fédérale Doris Leuthard, –à la tête du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)– pour avoir signé l'éditorial, le service de la communication de l'Office fédéral des transports (OFT) ainsi que toutes les personnes qui ont apporté leur contribution rédactionnelle et organisationnelle.

Notre prochain numéro sera principalement consacré à un grand ouvrage en cours de réalisation : le tunnel de base du Saint-Gothard qui permettra d'aplanir la liaison ferroviaire transalpine entre la Suisse centrale et le Tessin tout en réduisant la durée du trajet, dès son ouverture prévue à fin 2016. Nous vous donnons donc rendez-vous dans un peu moins de trois mois. En attendant, nous vous adressons nos vœux les meilleurs pour 2014 et souhaitons que cette année soit marquée par un grand « oui » à l'avenir du chemin de fer, le 9 février prochain.

La rédaction

NOUS RECTIFIONS

Contrairement à l'information parue dans *Transports romands* N° 19 (novembre 2013), la « Carte suisse des transports publics » de Kümmerly+Frey n'est malheureusement pas disponible aux guichets des gares principales, mais seulement dans les magasins spécialisés et par Internet www.swisstravelcenter.ch (d'après InfoForum N° 4, 2013).

ABONNEMENT

Abonnement : 4 numéros au prix de 25 CHF, ou de soutien dès 30 CHF.

Coordonnées pour le versement :
Banque Valiant SA, Bundesplatz 4, case postale 5333, CH-3001 Berne

• par transfert bancaire,
N° de clearing 6300 / IBAN : CH91 0630 0016 3225 4040 0 / SWIFT/BIC : VABECH22415

• sur le compte de chèque de la banque,
CCP n° 30-38112-0 au nom de Transports romands, compte n° CH91 0630 0016 3225 4040 0

PRIX AU NUMÉRO

Prix au numéro : 8 CHF ou 12 €.

IMPRESSUM

COMITÉ D'ÉDITION

- Caroline Beglinger Fedorova, co-directrice Association transports et environnement, Berne
- Michel Béguelin, ancien conseiller national et conseiller aux Etats, Lausanne
- Pascal Bovey, délégué à la mobilité du canton du Valais, Sion
- Alberto Cherubini, rédacteur contact.sev, Berne
- Michel Comte, ancien ingénieur CERN, Genève
- Yves Delacrétaz, professeur HEIG Vaud, Institut G2C, Yverdon-les-Bains
- Jean-Claude Hennet, secrétaire général OuestRail, Delémont
- Daniel Mange (DM), professeur honoraire EPFL, secrétaire citrap-vaud.ch, Lausanne
- Christian Pellet, secrétaire de la Collection « Le savoir suisse », Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne
- Giuseppe Pini, directeur de l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM), Université de Genève
- Mehdi-Stéphane Prin, journaliste *24 heures*, Lausanne
- Nicolas Rossé, journaliste économique, RTS-télévision suisse, Genève
- Michaël Thémans, directeur adjoint, Centre de transport, vice-présidence Transfert de technologie EPFL, Lausanne
- Panos Tzieropoulos, directeur LITEP, EPFL, Lausanne
- Bernard Wuthrich, responsable de la rédaction *Le Temps*, Berne

RÉDACTION

- Philippe Claude (PHC)
- Sylvain Meillasson (SME)
- Blaise Nussbaum (BLN)

Adresse courrier : case postale 349, 2350 Saignelégier
Adresse courriel : transportsromands@net2000.ch

Site Internet provisoire : *Transports romands* est hébergé par la citrap-vaud.ch (communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud), à l'adresse www.citrap-vaud.ch, page Médias->Transports romands. Vous trouverez sur ce site le plan de parution et la liste des numéros déjà parus, la composition du Comité d'édition et l'actualité de la mobilité, qui constitue la version informatique de la rubrique éponyme parue dans la version papier.

IMPRESSION

Imprimerie Monney Service
Rue des Musées 35, 2300 La Chaux-de-Fonds
info@ims-imprimerie.ch

GRAPHISME

Alizarine
Isabelle Bovey
Rue Curtat 6, 1005 Lausanne
www.alizarine.ch

INTERNATIONAL STANDARD SERIAL NUMBER
ISSN 1663-2184

FAIF, UNE VOTATION DÉCISIVE POUR LES TRANSPORTS PUBLICS ET LA SUISSE



L'année 2014 est décisive pour les transports publics. Le 9 février, le peuple et les cantons voteront sur le Financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le projet inclut de nombreux éléments : un nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), des recettes à affectation obligatoire, des aménagements du réseau

dans toute la Suisse, le remboursement des avances du Fonds FTP (ndlr : pour le financement des grands projets ferroviaires), la limitation de la déduction des frais de transport des pendulaires ou encore une responsabilité accrue des cantons dans la planification du transport régional des voyageurs.

Je voudrais souligner trois points que le Conseil fédéral et le Parlement ont jugés importants lors de l'élaboration du projet :

1) LA SUISSE DOIT MODERNISER SES INFRASTRUCTURES POUR CONSERVER SES ATOUTS AU NIVEAU INTERNATIONAL.

La prospérité de la Suisse est due entre autres à sa stabilité politique, à son haut degré de sécurité, à son bon niveau de formation et bien sûr aussi à ses infrastructures de transport modernes (route, rail, voies navigables et espace aérien). FAIF réunira les conditions indispensables pour que les transports publics puissent maîtriser la croissance attendue du trafic. Le trafic ferroviaire voyageurs a progressé d'environ 60 % depuis 1998, et une hausse analogue est prévue d'ici à 2030. Il est donc nécessaire et sensé de continuer à investir dans le rail. Grâce à des ressources supplémentaires, l'exploitation des installations actuelles restera sûre et fiable et des projets d'aménagement urgents seront réalisés.

2) L'EXPLOITATION, L'ENTRETIEN ET L'AMÉNAGEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS SERONT FINANCÉS SUR DES BASES SOLIDES ET DURABLES

L'exploitation et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sont des tâches permanentes de l'Etat et requièrent un financement à long terme. C'est pourquoi une affectation claire des ressources financières crée un cadre dans lequel la Confédération pourra conserver le haut niveau de qualité des transports publics et résorber à temps les engorgements. Tous les bénéficiaires des transports publics contribuent à ce financement, que ce soit par une hausse du prix des billets, une participation cantonale accrue ou par le plafonnement de la déduction fiscale des pendulaires. La Confédération va elle aussi consacrer davantage d'argent pour l'infrastructure ferroviaire. Et contrairement à l'actuel fonds FTP, le nouveau FIF aura une durée illimitée.

3) LES MODES DE TRANSPORT SE COMPLÈTENT

Aucun mode de transport ne peut, à lui seul, venir à bout des problèmes de l'avenir. Ni le « tout-route » ni le « tout-rail » ne sont faisables. C'est pour cette raison que le Conseil fédéral et le Parlement ont clairement rejeté l'initiative qui entendait résoudre les

problèmes des transports publics au détriment de la route. La contribution temporaire de l'impôt sur les huiles minérales au financement des transports publics cessera lorsque les avances FTP auront été intégralement remboursées : c'est un signe que le financement des modes de transport doit être simplifié. Le Conseil fédéral veut par ailleurs constituer un fonds pour la route, qui reprendra dans une large mesure les idées du FIF.

Le peuple et les cantons ont l'opportunité de se prononcer le 9 février 2014 sur un projet qui fera progresser la Suisse. FAIF est équilibré et profite à tous : aux centres et aux régions rurales, au transport ferroviaire des voyageurs comme à celui des marchandises, au trafic grandes lignes et au trafic régional, à la population et à l'économie. Ce projet est le complément nécessaire aux programmes déjà décidés, soit le développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB ; ndlr : acronyme de Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur), les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), les projets d'agglomération, les conventions de prestations conclues avec les compagnies de chemin de fer, le raccordement au réseau européen des lignes à grande vitesse ainsi que le corridor à quatre mètres pour le fret transalpin sur l'axe du Saint-Gothard.

Que se passe-t-il si FAIF est rejeté le 9 février 2014 ? Les conditions juridiques permettant de créer le FIF ne seraient pas remplies - et sans FIF pas de financement durable de l'exploitation, de l'entretien ni de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. D'importants goulets d'étranglement subsisteraient. Des projets urgents seraient bloqués parce que le fonds FTP spécialement créé pour les grands projets ferroviaires comme les tunnels de base du Loetschberg, du Saint-Gothard et du Ceneri sera dissout lorsque ces projets seront achevés. Les avances FTP, soit quelque 8 milliards de francs, devront être remboursées d'ici à 2030, ce qui ne laissera aucune marge de manœuvre financière pour de nouveaux chantiers. La population et l'économie en souffriraient.

L'arrêté FAIF garantit les ressources nécessaires pour que le réseau ferroviaire suisse reste performant.

Peter Füglistaler

Directeur de l'Office fédéral des transports (OFT)



Spécial votation FAIF

QUELLE POLITIQUE SUISSE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DE L'OFFRE DE TRANSPORT PAR LE RAIL ?

En matière de transports publics, la politique mise en place en Suisse depuis près de 30 ans s'est appuyée principalement sur trois piliers, à savoir :

- le projet RAIL 2000 approuvé en votation populaire en 1987 ;
- la construction des NLFA (Nouvelles lignes ferroviaires alpines) votée en 1992 ;
- le financement des infrastructures ferroviaires par le fonds FTP voté en 1998.

Rappelons les principaux apports, mais aussi les problèmes soulevés par ces étapes marquantes dans le développement de notre environnement ferroviaire national.

RAIL 2000, UN PROJET QUI MARQUE LE DÉMARRAGE D'UN PROGRAMME AMBITIEUX

Cette démarche mise en route, il y a plus de 30 ans avait pour objectif de proposer une réponse crédible et pertinente à la baisse de la fréquentation des transports en commun.

Après avoir constaté que l'introduction d'une offre de transport ferroviaire cadencée en 1982 répondait bien aux attentes des clients des transports publics, le choix retenu par le monde politique au début des années 1980 fut de chercher à revaloriser l'attrait des transports publics. Le défi à relever était très important, en particulier sur un réseau qui n'avait que peu évolué depuis la fin de l'électrification complète des CFF, qui fut achevée après la Seconde Guerre mondiale.

Le Parlement fédéral attribua en 1985 une enveloppe de 5,4 milliards de francs pour l'entier du projet RAIL 2000 ; programme ambitieux plébiscité par le peuple suisse en 1987.

Durant le développement technique des divers projets de détails, le coût de ce programme fut, en 1991, réévalué par les CFF à 16 milliards de francs. Devant cette explosion du budget alloué, due pour l'essentiel à des projets insuffisamment développés pour la préparation du message initial de 1985, la Confédération demanda alors aux CFF d'aboutir à une solution comprenant le plus de projets, tout en ne dépassant pas le budget voté en 1985. La solution qui fut trouvée, moins ambitieuse que celle initialement annoncée, est devenue la 1^{re} étape de RAIL 2000, laquelle sera achevée à fin 2004. La 2^e étape de RAIL 2000 (formée d'une partie des projets non retenus dans la précédente ainsi que de nouveaux objectifs rendus nécessaires par la forte croissance de la demande) et la 3^e étape (correspondant à d'autres extensions) ont été différées par la Confédération. Ces deux dernières étapes ont été en grande partie intégrées au sein du futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), lequel a été adopté par le Parlement fédéral en mars 2009.

Le constat est qu'aujourd'hui il convient de relever qu'un projet de modernisation des infrastructures doit d'une part être préparé avec une vision suffisante des coûts d'investissement et de maintenance qui en découleront et que d'autre part, un programme

de construction n'est pas un objectif en soit, mais il doit être accompagné d'une vision forte de l'offre de transport dont on veut disposer à l'achèvement d'une étape de réalisation de travaux.

NLFA, LA MODERNISATION DES TRANSVERSALES ALPINES

Les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) sont un projet visant à aménager des lignes transalpines performantes pour favoriser le transfert de la route vers le rail du transport de marchandises sur les itinéraires nord-sud. Elles demandent la mise en place de nouveaux et longs tunnels de base.

Un intense débat s'est mis en place pour définir quel axe nord-sud devait être réalisé en premier. Finalement, c'est la variante « réseau » avec la construction d'un nouveau tunnel de base au Gothard et une première étape (avec près des deux tiers du tracé à voie unique) d'un nouveau tunnel de base au Lötschberg qui est retenue. Ce projet, dont le coût total de construction, chiffré initialement à 21,4 milliards de francs, est approuvé par le peuple suisse en 1992. Les difficultés techniques rencontrées (tout particulièrement au Gothard) et le renchérissement des coûts de travaux dus à la longue durée de réalisation de ces travaux ont conduit à un accroissement significatif de la facture finale.

Le nouveau tunnel de base du Lötschberg est en service depuis 2007, mais sa pleine capacité est aujourd'hui déjà atteinte et cette infrastructure ne dispose désormais d'aucune capacité de réserve. Le tunnel de base du Saint-Gothard sera mis en service à fin 2016 et apportera à ce moment un supplément d'offre de transport bienvenu, mais il est à craindre que la saturation des axes nord-sud de notre pays soit à nouveau rapidement atteinte. Pour cette raison, il est désormais annoncé qu'une seconde étape des travaux (équipement ferroviaire de la partie excavée entre Ferden et Mitholz dans le second tube du tunnel de base du Lötschberg) est déjà projetée dans la future seconde étape du programme de développement stratégique PRODES.



Portail nord du tunnel de base du Gothard (Alptransit Gotthard SA)

D'autres grands projets ont également été lancés et sont en voie de réalisation, citons notamment le raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse et la lutte contre le bruit provenant de la route et du rail.

LE FONDS FTP, UN NOUVEAU PAS VERS DES OUTILS FINANCIERS POUR LES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ

Ce Fonds a été créé par l'arrêté fédéral du 9 octobre 1998, pour servir au financement des projets de transports publics soutenus par la Confédération et les cantons. Ce fonds est alimenté par une partie de la TVA, de la redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP), de l'impôt sur les huiles minérales et, actuellement, aussi par des prêts de la trésorerie fédérale. Du point de vue des règles budgétaires de la Confédération, ce fonds ne constitue pas un fonds spécial, mais un financement spécial. Il est tenu en dehors du compte financier de l'Etat, même si les recettes et les dépenses y sont comptabilisées.



Nouvelles infrastructures et nouveau matériel roulant à Prilly-Malley (PhC)

Cet outil a démontré sa pertinence et sa raison d'être, en offrant un moyen d'apports financiers réguliers pour les besoins de la mobilité, mais il a également souligné le besoin de disposer d'un outil, qui soit à la fois plus transparent dans ses flux de financement et qu'il puisse être durable pour assurer une vision à long terme. A ce titre, le futur FAIF sera ce nou-

vel outil structuré, transparent et pérenne qui permet de s'assurer que l'argent nécessaire aux infrastructures ferroviaires sera utilisé de manière performante et rationnelle pour le réseau ferroviaire qui doit être entretenu, maintenu et développé. Relevons que le même type d'outil sera prochainement discuté aux Chambres fédérales pour pérenniser notre réseau de routes nationales, en assurant ainsi un développement concerté des grandes infrastructures routières et ferroviaires.

LE FAIF POUR METTRE EN PLACE UN OUTIL PERFORMANT POUR LES ANNÉES À VENIR

Grâce à la mise en œuvre par étapes de ces bases solides, le système ferroviaire de notre pays est toujours considéré aujourd'hui comme l'un des meilleurs au monde et certainement parmi les plus efficaces du continent européen, en regard de la densité de l'offre, de la fiabilité et de la régularité.

Confédération et cantons se sont dotés des moyens nécessaires pour disposer d'un réseau de transports publics performant, et le succès est au rendez-vous. Un chiffre éloquent : au cours des dix dernières années, les détenteurs de l'abonnement général sont passés de 264'000 à 442'000 clients.

Dès lors, si Confédération et cantons veulent continuer à encourager les voyageurs à privilégier les transports publics pour leurs déplacements, il est indispensable de se donner les moyens de développer ces derniers en fonction de la croissance de la demande et c'est précisément ce qui est proposé avec le FAIF en général et la première étape de PRODES en particulier.

Rédaction Transports romands



Travaux sur l'accès nord de la ligne de base du Gothard (Alptransit Gothard SA)

Le Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) est un projet complexe, aux nombreux enjeux. Il est donc légitime de se poser la question de ses bénéfices concrets : comment le réseau sera-t-il amélioré, qu'apporteront ces améliorations en termes d'offre et qui en profitera ?



QUELLES AMÉLIORATIONS DU RÉSEAU AVEC FAIF ?

Les trains et le réseau ferré sont surchargés en de nombreux endroits de Suisse. La suppression des goulets d'étranglement, qui fragilisent le bon fonctionnement du rail, est d'autant plus urgente que toujours plus de monde utilise le train, pour le travail ou les loisirs. Une hausse de 60 % en moyenne suisse est attendue d'ici 2030 en trafic voyageurs, et de 70 % en trafic marchandises.

Pour répondre à cette hausse et offrir aux voyageurs davantage de place et de liaisons, il faut développer, adapter ou moderniser l'infrastructure ferroviaire. Pour cela, la Confédération veut investir d'ici à 2025 près de 12 milliards de francs dans des travaux d'aménagement aux quatre coins du pays. Le Parlement a approuvé des chantiers pour 6,4 milliards de francs dans le cadre de FAIF et de la première étape de son programme de développement stratégique (PRODES 2025) ; 5,4 milliards sont inclus dans le programme ZEB (ndlr : futur développement de l'infrastructure ferroviaire), qui sera réalisé en parallèle. De plus, FAIF garantit le financement durable et prioritaire des mesures d'entretien du réseau existant. La maintenance des voies, caténaires, enclenchements et autres aiguillages n'est pas spectaculaire, mais elle est essentielle pour conserver un système de transports publics performant et sûr.

QUELLES AMÉLIORATIONS DE L'OFFRE ?

Davantage de place dans les trains et dans les gares : les aménagements prévus d'ici à 2025 permettront de faire circuler des trains plus longs, mesurant jusqu'à 400 mètres. Les voyageurs disposeront ainsi de davantage de places assises et de confort. Le réaménagement de quais de gare et d'accès aux quais vise également à faciliter le flux des voyageurs.

Davantage de trains : les travaux prévus d'ici à 2025 permettront de faire circuler davantage de trains, et donc d'augmenter la fréquence des liaisons ferroviaires. On pourra introduire ou systématiser une offre toutes les 30 minutes sur des tronçons comme Bienne – Neuchâtel, Berne – Lucerne, Zurich – Coire – Davos/Saint-Moritz, Zurich – Aarau, Zurich – Lugano ou Lugano – Locarno. Sur certains tronçons, quatre trains par heure pourront circuler, comme entre Lausanne et Genève, Berne et Zurich, Bâle et Liestal, Berne et Münsingen, Lucerne et Giswil/Stans.

Davantage de ponctualité : il ne s'agit pas de construire de nouvelles lignes, mais d'optimiser des sections de lignes existantes. Pour augmenter les capacités du réseau, on construira des voies supplémentaires sur des tronçons des axes Berne – Thoune, Olten – Aarau, Bienne – Neuchâtel, Saint-Gall – Coire ou encore Bellinzzone – Tenero. L'entrée et la sortie des trains seront améliorées dans plusieurs nœuds ferroviaires (Genève, Lausanne, Berne, Olten, Bâle). Du coup, les trains pourront circuler plus facilement et de manière plus fiable. L'horaire gagnera ainsi en stabilité, l'exploitation en efficacité et l'offre en qualité.

Davantage de rapidité : l'introduction de trains voyageurs avec compensation du roulis (bogies Wako) combinée à des mesures techniques permettra de raccourcir le temps de parcours entre Lausanne et Berne. Une accélération est également prévue entre Zurich et Saint-Gall. L'élimination de certains goulets d'étranglement contribuera à garantir l'attractivité et la qualité du transport de marchandises. Ce sera le cas en particulier sur la ligne du Pied du Jura qui constitue l'épine dorsale du fret intérieur, grâce au doublement du tunnel de Gléresse.



Train de transport combiné en trafic marchandises (BLS Cargo)

Davantage de sécurité : l'allongement et l'élargissement de quais contribuent à la sécurité des voyageurs puisque ceux-ci disposeront d'accès aux trains plus spacieux. Grâce aux capacités accrues du réseau, davantage de trains pourront circuler de façon sûre. En outre, le financement à long terme nécessaire à l'entretien et à l'exploitation du réseau est assuré.

QUI PROFITERA DE CES AMÉLIORATIONS ?

Toutes les régions : le réseau ferroviaire suisse, très dense et interconnecté avec les autres modes de transports publics, peut être comparé à un jeu de domino. Les effets d'une amélioration réalisée en

un endroit du réseau se répercutent positivement au-delà de cet endroit. Ainsi du prolongement des quais en gare de Lausanne : c'est la condition pour faire circuler des trains de 400 mètres de long, offrant donc davantage de places assises, entre Genève et Saint-Gall ainsi qu'entre Genève et Brigue. Tant les voyageurs qui utilisent la ligne du Plateau via Fribourg, Berne et Zurich que les voyageurs empruntant la ligne du Simplon via Vevey et Sion en profiteront. L'offre ferroviaire régionale des grandes agglomérations ainsi que des centres secondaires sera étoffée. Les améliorations renforceront par ailleurs l'accessibilité des régions touristiques (Valais, Grisons, Tessin).



Train régional entre Viège et Zermatt (MGB)

Tous les types de trafics ferroviaires : les travaux prévus d'ici à 2025 auront un impact positif sur le trafic grandes lignes, le trafic régional de voyageurs et le transport de marchandises. La construction d'une voie de dépassement près de Founex (VD) en est un bon exemple : elle est nécessaire à la fois pour augmenter le nombre de liaisons voyageurs entre

Genève et Lausanne et pour garantir au fret suffisamment de capacité aux meilleures heures sur ce tronçon. Autre exemple : la réalisation d'une troisième voie entre Gümligen et Münsingen (BE), sachant que la ligne Berne – Thoune est à la fois la plus sollicitée du RER bernois et essentielle pour le transport nord-sud de marchandises et de voyageurs (Bâle – Berne – Lötschberg-Simplon – Domodossola).

Toutes les compagnies ferroviaires : les travaux prévus d'ici à 2025 amélioreront tant le réseau des CFF que celui des compagnies de chemin de fer privées. La Confédération investira près de 400 millions dans des projets destinés notamment aux Transports Montreux-Vevey Riviera (MVR, ligne Vevey – Blonay), au Matterhorn Gotthard Bahn (MGB, lignes Zermatt – Täsch / Fiesch) et au Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS, tronçon Worblaufen – Soleure).

Rédaction Transports romands
(en collaboration avec l'OFT)



Futur train TWINDEX SwissExpress (CFF-Bombardier)

Spécial votation FAIF



France en diagonale

Vallées des Pyrénées, Toulouse et Bordeaux, volcans du Massif Central

Date 07.09. - 13.09.2014 - 7 jours de voyage

HISTORIA SWISS
TRAVEL CLUB

Sylvain Meillasson, journaliste spécialisé, accompagnera ce circuit qu'il a élaboré en mêlant transports secondaires à forte valeur historique à d'autres systèmes d'une totale modernité. Ce périple offre une alternance de villages pittoresques et de métropoles, d'ouvrages ferroviaires vertigineux et de transports urbains efficaces... Un voyage plein de contrastes pour le plus grand plaisir des amateurs ferroviaires.

Jour 1

Genève – Montpellier – Perpignan
TGV et TER sont à l'ordre du jour.

Jour 2

Perpignan – Villefranche-de-Conflent – Latour-de-Carol – Toulouse

Le Train Jaune ou Canari à voie métrique dessert la région de Cerdagne et la vallée du Conflent. A Latour-de-Carol cohabitent trois écartements : métrique, ibérique et standard européen. Poursuite vers Toulouse par une authentique ligne de montagne.

Jour 3

Toulouse – Pau

Journée consacrée à la découverte de la « ville rose ». Puis transfert en INTERCITES sur la Transversale pyrénéenne (via Tarbes et Lourdes) vers Pau.

Jour 4

Pau – Oloron – Laruns – Artouste – Bayonne

Trajet en train puis en télécabine pour monter à la gare de départ de l'un des plus hauts trains d'Europe, le train de l'Artouste. A 2000 m, sur 10 km de voie étroite, ce tracé offre un pur moment d'évasion en montagne.

Jour 5

Bayonne – Col de St-Ignace – Pointe de la Rhune – St-Jean-de-Luz – Bordeaux

Depuis le col de St-Ignace, le train à crémaillère d'époque grimpe au sommet de la Rhune. La vue sur le Golfe de Gascogne et le Pays Basque est magnifique. Transfert à Bordeaux. Le tour de ville se fait en tramway : le premier au monde à utiliser le système d'Alimentation par le sol (APS).

Jour 6

Bordeaux – Limoges – Ussel – Clermont-Ferrand

Première partie du trajet en train et bus pour rejoindre le Panoramique des Dômes près de Clermont-Ferrand. Ce train à crémaillère sorti des usines Stadler en Suisse emmène les visiteurs depuis juin 2012 au sommet du Puy-de-Dôme (1465 m).

Jour 7

Clermont-Ferrand – Lyon – Genève

Trajet en TER jusqu'à Lyon. Tour de ville en tramway. Retour à Genève en TGV.

Bulletin d'inscription

France en diagonale / 07.09. - 13.09.2014 - 7 jours de voyage

Prix

En chambre double par personne CHF 2550 ☐

Supplement chambre individuelle CHF 200 ☐

Nom

Prénom

Adresse

N. Postal

Lieu

Tél.

Tél. mobil

E-mail

Historia Swiss Sagl

Via Romero 1, CH-6600 Locarno

Tél. +41 91 752 04 00, Fax +41 91 752 04 02

Internet: www.historiaswiss.com, Courriel : info@historiaswiss.com

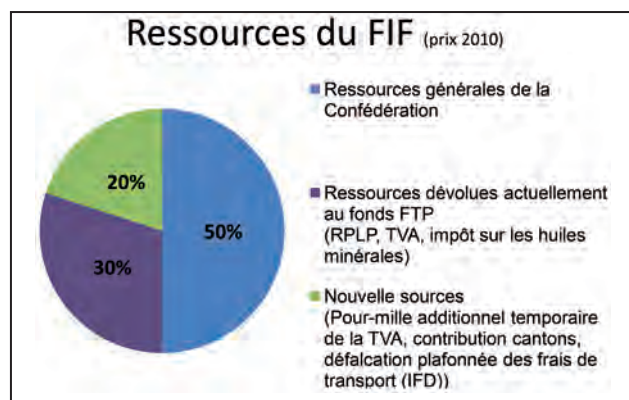
FAIF GARANTIT LE FINANCEMENT DURABLE DE L'ENTRETIEN ET DU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Parallèlement au volet développement de l'infrastructure visant à améliorer l'offre, FAIF permet la création d'un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Ce fonds remplacera l'actuel fonds FTP (pour le financement des grands projets ferroviaires). Il aura une durée de vie illimitée et réunira dans un seul pot les ressources affectées à l'entretien des 5200 km du réseau ferré suisse et celles destinées à son aménagement. Le FIF sera doté d'environ cinq milliards de francs par an, soit un milliard de plus qu'aujourd'hui afin de pouvoir faire face à la hausse des besoins.

Les investissements visant à garantir l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire seront prioritaires. Le passage de trains toujours plus nombreux accroît et accélère l'usure des voies. Il existe un gros besoin de rattrapage dans ce domaine. C'est pourquoi les contributions d'entretien et d'exploitation ont déjà été augmentées ces dernières années. Elles représentent aujourd'hui pour la Confédération 2,3 milliards de francs par année. Ce montant augmentera avec le renchérissement et la mise en service de nouvelles infrastructures.

Par ailleurs, le développement du réseau et le renforcement de l'offre ferroviaire sont nécessaires en raison de la forte croissance du nombre des voyageurs. Le FIF financera les projets à réaliser à l'horizon 2025 (étape 2025 du programme de développement stratégique PRODES), puis les étapes d'aménagement ultérieures qui seront soumises régulièrement au Parlement fédéral. Le reste de ses avoirs servira, jusqu'en 2030, au paiement d'intérêts et au remboursement d'avances liés au fonds FTP pour les grands projets ferroviaires en vigueur actuellement.

Ainsi, en 2025, 60 % du FIF devraient servir à l'entretien et à l'exploitation du réseau, 24 % à l'aménagement proprement dit et 16 % au paiement des intérêts et au remboursement des avances.



AVOIRS ACTUELS ET NOUVELLES CONTRIBUTIONS

Les ressources financières consacrées jusqu'ici à l'infrastructure ferroviaire (prix de 2010) seront réunies dans le FIF. Il s'agit de :

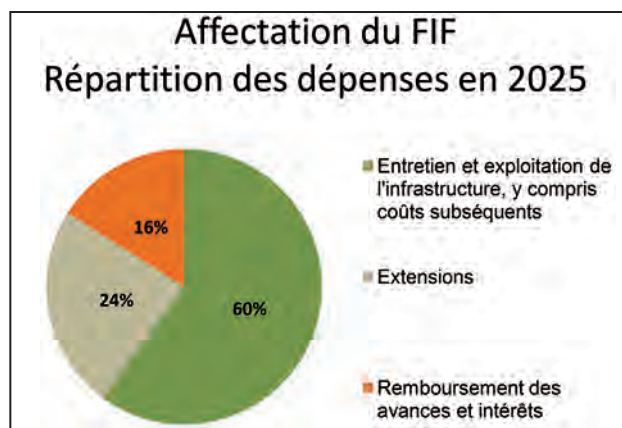
- près de 1,6 milliard de francs de recettes annuelles versées au fonds FTP pour les grands projets ferroviaires, à savoir 950 millions provenant de la taxe poids-lourds (RPLP), 360 millions de la TVA et 260 millions de l'impôt sur les huiles minérales (limité à 2030 environ, jusqu'au remboursement des avances).
- quelque 2,3 milliards de francs issus des finances fédérales ordinaires et versés chaque année par la Confédération aux divisions Infrastructure des CFF et des compagnies de chemin de fer privées dans le cadre des conventions de prestations.

- 300 millions de francs que les cantons attribuent chaque année à des projets des compagnies de chemin de fer privées¹.

Ces sommes couvrent environ 80 % du FIF. Pour le reste, il faut de nouvelles recettes. Celles-ci viendront :

- de la Confédération, qui augmentera ses contributions annuelles pour l'infrastructure ferroviaire de 100 millions de francs. Ces montants seront indexés à la croissance économique réelle (PIB) et à l'inflation.
- des cantons, qui augmenteront leur contribution globale de 200 millions.
- des contribuables, dont la déduction pour frais de transport sera plafonnée à 3000 francs par an dans l'impôt fédéral direct. Cela doit rapporter quelque 200 millions.
- des consommateurs, une hausse d'un pour mille de la TVA étant prévu pour le FIF entre 2018 et 2030. Cela doit rapporter quelque 360 millions.

Tout le monde participera à l'effort. Les usagers du train et les entreprises ferroviaires sont aussi sollicités au travers de la hausse du prix du sillon et de sa répercussion sur le prix des billets. Les rentrées supplémentaires engrangées de cette façon ne viendront pas alimenter directement le FIF, mais elles réduiront d'autant les coûts à couvrir par le FIF.



UN FONDS DÉDIÉ EST UN ATOUT

Avec le nouveau FIF, le financement de l'infrastructure ferroviaire va gagner en simplicité, en clarté et en durabilité. Cela permettra d'améliorer la planification et le pilotage des dépenses, et donc aussi de mieux fixer les priorités d'affectation. Autre avantage : la prévisibilité. L'argent du FIF est réservé à une tâche unique et spécifique, à savoir financer l'entretien et le développement du réseau ferré.

Le principe du fonds dédié, déjà soutenu par les Suisses en 1998 lors de l'instauration du fonds FTP pour les grands projets ferroviaires, est un atout comparé aux incertitudes financières auxquelles sont confrontés les pays voisins. Avec le FIF, la Suisse innove encore une fois en créant le financement de l'infrastructure ferroviaire le plus moderne d'Europe.

Rédaction Transports romands
(en collaboration avec l'OFT)

¹ Plus exactement, les cantons versent en vertu du nouveau système une somme forfaitaire de 500 millions de francs par an, laquelle comprend une nouvelle contribution supplémentaire de 200 millions. En échange, la Confédération assume au travers du FIF le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés, y compris les 300 millions de francs que les cantons consacraient à cette fin jusqu'ici.

CE QUE DISENT HUIT CANTONS AU SUJET DU FAIF

CANTON DE BERNE



L'avenir appartient aux transports publics ! Les jeunes se déplacent de plus en plus en bus ou en train. Ce qui est également valable pour le canton de Berne. Avec les aménagements possibles grâce au Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), les transports publics sont dirigés sur la bonne voie. Les Bernois et les Bernoises profitent du projet FAIF, aussi bien dans le trafic longue distance que RER (Réseau express régional). Toutes les demi-heures de et pour Lucerne, plus de trains de et pour Zurich, plus vite dans l'Oberland bernois ou en Romandie et un nombre accru de trains sur les lignes RER : l'horaire au quart d'heure sera appliqué au noyau de toutes les lignes – également vers Münsingen où aujourd'hui déjà cette section est surchargée aux heures de pointe. Qui dit OUI au FAIF, dit OUI à une mobilité respectueuse de l'environnement, à un chemin de fer fiable et à des déplacements sûrs vers le travail, l'école et les loisirs.

Barbara Egger-Jenzer
Conseillère d'Etat, Co-présidente du Comité du
Lötschberg

CANTON DU VALAIS



Votons OUI au FAIF, le 9 février 2014, et nous doterons notre pays d'un réseau ferroviaire performant. L'économie y gagnera : nos PME et le secteur touristique en ont besoin pour se développer et prospérer. En Valais, nous en avons eu la démonstration parlante depuis l'ouverture de la première étape du tunnel de base du Lötschberg. Concernant cette infrastructure capitale pour notre économie, le parlement a intégré les montants nécessaires pour les études liées à l'achèvement du tunnel de base. De plus, les moyens financiers pour la mise en route des travaux sont déjà inscrits dans la seconde étape de PRODES (Programme de développement stratégique). Voyons toutefois plus loin que nos frontières cantonales. En Suisse, près de quatre millions de personnes utilisent chaque jour les transports publics ! Et ce nombre tend à augmenter. FAIF leur offrira des trains plus nombreux et plus rapides. Ce fonds permettra d'instaurer une complémentarité optimale entre le rail et la route, entre les transports collectifs et individuels, tout en étant respectueux de l'environnement. Pour l'avenir de la mobilité en Valais et dans le reste du pays, votons OUI au FAIF !

Jacques Melly
Conseiller d'Etat, Co-président du Comité du
Lötschberg

CANTON DE FRIBOURG



FAIF est important pour le canton de Fribourg. L'adoption du projet sera doublement profitable pour le canton : en premier lieu, l'axe Lausanne – Fribourg – Berne sera plus performant grâce aux mesures prévues pour une augmentation de la vitesse des trains et en second lieu, le canton de Fribourg profite indirectement d'un raccordement optimal à l'axe du Lötschberg et par conséquent à l'axe transeuropéen Rotterdam – Gênes.

Maurice Ropraz
Conseiller d'Etat

CANTON DE NEUCHÂTEL



Des transports publics de qualité sont essentiels pour le développement économique de la Suisse. Le projet FAIF apporte un engagement financier collectif et pérenne, permettant l'entretien et le développement du réseau. Le canton de Neuchâtel salue le futur rôle actif de la Confédération dans la planification ferroviaire.

Yvan Perrin
Conseiller d'Etat

CANTON DE SOLEURE



Seule l'adoption de FAIF permet d'assurer les moyens pour l'entretien à long terme de l'infrastructure ferroviaire. Les mesures inscrites en première urgence FAIF, en particulier la poursuite des aménagements en faveur d'une hausse de la capacité, notamment avec le percement du tunnel d'Eppenberg sur l'axe ouest-est de et vers la région du Limmattal et les mesures dans la région de Bâle, sont indispensables pour le développement du Mittelland et le nord-ouest de la Suisse. Avec la réalisation du troisième percement jurassien en seconde urgence, les aiguillages sont tournés vers la bonne direction pour les axes transalpins et aussi de pouvoir faire face au trafic national en pleine expansion.

Roland Füst
Conseiller d'Etat

CANTON D'ARGOVIE



Dans le canton d'Argovie, la demande est en hausse constante. Notre canton, situé entre les centres métropolitains de Zurich et de Bâle ainsi que le bassin de la capitale bernoise, supporte une grande partie du trafic national. Ces facteurs entraînent une charge disproportionnée des trafics qui ne peut être gérée qu'avec une amélioration de l'infrastructure pour les transports publics. Avec FAIF, il sera possible d'assurer une exploitation fiable de l'infrastructure existante et de réaliser des aménagements futurs. La première étape permettra enfin de réaliser l'horaire cadencé à la demi-heure entre Aarau et Zurich par le RER. Pour pouvoir faire face à la croissance des trafics voyageurs et marchandises, de nouveaux aménagements sont nécessaires. Le nouveau fonds assure le financement de l'infrastructure ferroviaire de manière durable.

Stephan Attiger
Conseiller d'Etat

CANTON DE BÂLE-CAMPAGNE



Le canton de Bâle-Campagne salue la décision fédérale sur le Financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) et soutient le projet soumis à votation, le 9 février 2014. Les projets d'infrastructure prévus apportent à la région de Bâle des améliorations substantielles. Il s'agit notamment de décongestionner le secteur de Pratteln, d'augmenter la performance sur l'accès est entre Muttenz et Bâle et d'accroître la capacité avec la nouvelle voie de rebroussement en gare de Liestal. Nos clients et nos clientes vont directement profiter de ces améliorations. Jusqu'en 2025, ils auront à disposition plus de relations et de places assises à travers l'Ergolzthal. Ils ne seront cependant pas les seuls bénéficiaires : comme tout le trafic nord-sud traverse le canton de Bâle-Campagne de part en part, les mesures dans la région de Bâle entraîneront des améliorations sensibles sur l'ensemble de l'axe nord-sud.

Dr Sabine Pegoraro
Conseillère d'Etat

CANTON DE BÂLE-VILLE



Bâle se trouve sur le corridor Rotterdam – Gênes, l'axe marchandises nord-sud majeur. Il s'agit également de la porte d'entrée et de la plaque tournante logistique principale de la Suisse. Nulle part ailleurs, les trains de marchandises et voyageurs nationaux et internationaux ainsi que RER doivent se partager les mêmes voies de manière aussi extrême. Avec la première étape d'aménagement de FAIF/PRODES, les trafics doivent être décongestionnés, ce qui permettra de réaliser la cadence au quart d'heure entre Bâle et Liestal. Le trafic des marchandises de et pour le Lötschberg et le Gothard sera accéléré. Mais le secteur de Bâle a besoin de tronçons performants supplémentaires. Nous devons entreprendre un aménagement subséquent du nœud de Bâle ainsi qu'une nouvelle percée jurassienne. Pour cette raison, OUI au FAIF.

Dr Hans-Peter Wessels
Conseiller d'Etat

Collaboration du Comité du Lötschberg

Spécial votation FAIF

LA SUISSE OCCIDENTALE A TOUT À Y GAGNER

Géraldine Savary (G. S.), conseillère aux Etats valaisanne, et Viola Amherd (V. A.), conseillère nationale valaisanne, expliquent pourquoi elles soutiennent le projet d'un fonds d'investissement pérenne pour le développement de l'infrastructure ferroviaire et le financement de la première étape d'aménagements jusqu'en 2025.



Géraldine Savary



Viola Amherd

En tant que parlementaires fédérales représentant deux cantons de Suisse occidentale, quels sont les principaux avantages du fonds d'infrastructure ferroviaire pour cette partie de la Suisse et pour l'ensemble du pays ?

G. S. : Le projet soumis au vote de la population est un projet qui en quelque sorte rattrape le manque d'investissements publics pour l'axe ouest-est de la Suisse. Ainsi est privilégié le transport des passagers de Genève à Saint-Gall. En Suisse romande, l'effort est particulièrement important pour le réaménagement des gares de Genève et de Lausanne. De manière générale, nous avons avec ce projet une feuille de route précise des besoins en infrastructures ferroviaires pour ces vingt prochaines années, et un plan financier qui permettra aux projets de se réaliser. En votant oui au Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), on dit oui à la Suisse de l'avenir.

V. A. : FAIF est une chance pour la mise en place de nouvelles infrastructures et le développement de celles déjà en place pour les régions périphériques et pour les régions de montagne. Il contribue de manière importante au développement de notre pays et à la cohésion nationale. La première étape d'aménagement du projet FAIF prévoit dix mesures d'infrastructures pour la Suisse occidentale d'ici à 2025. Au total 3,2 milliards de francs d'investissements sont prévus ! Le but est non seulement d'améliorer la qualité du service (plus de places assises, agrandissement des gares importantes), la cadence horaire et la réduction des temps de trajet, mais également d'assurer de nouvelles capacités pour le transport de marchandises. La Suisse occidentale, longtemps défavorisée, a tout à y gagner.

Ce fonds constitue le fondement légal et financier permettant les développements futurs de la capacité et de l'offre du transport ferroviaire helvétique. Selon vous, quels éléments majeurs de cet ambitieux concept faut-il mettre en évidence afin que le vote se traduise par un « oui » net et massif ?

G. S. : Toute la population suisse profitera de ces investissements. La priorité du projet se concentre sur une amélioration de la capacité. En clair, fini les trains bondés et les gens debout dans des trains surchargés. En améliorant certains axes, en réaménageant certaines gares, on améliore véritablement la qualité de vie et de mobilité de la population. Ce ne sont pas des investissements pharaoniques ou somptuaires, mais des investissements destinés à la population.

V. A. : Insérer dans la Constitution la création d'un fonds non limité dans le temps pour l'exploitation, l'entretien et l'extension de l'infrastructure ferroviaire est une chance pour la Suisse. Ce fonds apporte des avantages décisifs en comparaison aux instruments de financement actuels. Il fournit une sécurité de planification à long terme aussi bien pour l'infrastructure ferroviaire que pour les finances de la Confédération. Sans ce fonds, il sera difficile d'envisager l'avenir. Les projets prévus, d'importance capitale pour la Suisse occidentale et ses habitants, risqueront de ne jamais voir le jour.

Le Conseil fédéral va mettre en consultation un projet de fonds durable pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA comme celui prévu pour le rail. Etes-vous favorables à de tels fonds pour le développement des infrastructures routières et ferroviaires et à quelles conditions ?

G. S. : Oui, j'y suis favorable. Le refus d'une augmentation de la vignette pose quand même la question de son financement. Une augmentation de la surtaxe sur les carburants me paraît du coup inévitable. Je crains aussi que ce projet n'ouvre à nouveau la guerre entre la route et le rail. Nous devons donc trouver des majorités solides et prêtes à s'engager pour un modèle équilibré...

V. A. : L'infrastructure routière est confrontée à des défis importants, en particulier en matière de goullets d'étranglements, d'augmentation de trafic, d'entretien et de développement du réseau. Un tel fonds pour le trafic routier fournit une sécurité de planification à long terme aussi bien pour l'infrastructure routière que pour les finances de la Confédération. Actuellement, la réalisation de nombreux projets routiers reste incertaine, car sans l'aide de la Confédération, les cantons n'auront pas les moyens de financer ces projets. Avec l'inscription dans la Constitution d'un tel fonds, la route et le rail seront sur un pied d'égalité et c'est toute la population qui en bénéficiera.

POUR UNE MOBILITÉ DURABLE, UN OUI AU PROJET FAIF S'IMPOSE

POUR L'AVENIR DU RAIL : LE 9 FÉVRIER, LE PEUPLE SUISSE SE PRONONCERA SUR LE PROJET POUR LES TRANSPORTS PUBLICS FAIF. UN OUI S'IMPOSE PARCE QUE LE CHEMIN DE FER EST UN MOYEN DE TRANSPORT QUI A DES ATOUTS CONVAINCANTS. MAIS AUSSI PARCE QUE LA SUISSE OCCIDENTALE PROFITERA PLEINEMENT DE CE PROJET.

Le projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) est la contre-proposition du Conseil fédéral à l'initiative de l'ATE Association transports et environnement « Pour les transports publics » qui a été retirée cet été. FAIF garantit l'avenir des transports publics pour les décennies à venir. Dans une première étape de 2017 à 2025, FAIF prévoit un investissement de 6,4 milliards de francs pour éliminer tous les goulets d'étranglement du réseau suisse.

Un oui au projet FAIF s'impose car le chemin de fer est le moyen de transport du futur. Pour de nombreux déplacements, il constitue la variante la plus écologique. Ainsi, le parcours d'un voyageur en train de Lausanne à Genève consomme six fois moins d'énergie que le même trajet en voiture. De plus, le rail exige beaucoup moins d'espace pour transporter le même nombre de passagers.

Voyager en transport public a des conséquences très positives pour notre consommation d'énergie et les émissions de gaz carbonique (CO₂). Le rail déplace de grandes masses de pendulaires d'une manière efficace, écologique et sans effet sur le climat. D'ores et déjà, les Suisses voyagent en moyenne 2258 kilomètres par année en train. FAIF garantit que cela continue.

La Suisse occidentale profitera pleinement de FAIF. Les mesures prévues sur l'axe ouest-est visent notamment à décharger le tronçon Genève – Lausanne grâce à de longs convois à deux étages et à l'adaptation des gares de Lausanne (allongement de tous les quais) et de Genève (construction de deux voies supplémentaires), à accélérer les trains entre Lausanne et Berne grâce à l'introduction d'un nouveau matériel roulant et à des corrections ponctuelles du tracé, et à terminer le doublement de la ligne Neuchâtel – Bienne (entre Gléresse et Douanne).

Caroline Beglinger
co-directrice ATE



Pendulaires (BLS)



Pendulaires (BLS)

Spécial votation FAIF

intermodes 2014



TOWARDS A MOBILE

AND SUSTAINABLE
EUROPE



6 FÉVRIER 2014 - BRUXELLES, THE INTERNATIONAL AUDITORIUM

6^{ème} Congrès européen dédié à l'intermodalité du transport de voyageurs :

Mobilité durable et intermodalité

Le Village-Exposition des villes et régions intermodales européennes

Un rendez-vous international annuel à Bruxelles Capitale de l'Europe

- → Le Congrès
- → Le Village-Exposition des Villes et Régions Intermodales Européennes
Accueillant gracieusement les collectivités

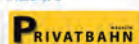
Pour exposer, informations au :
+33 1 42 66 63 25 ou E-mail: info@intermodes.com

INTERMODES est l'unique congrès international entièrement dédié à l'intermodalité du transport de voyageurs, tous modes confondus, dont l'objectif est de placer les besoins et les attentes du voyageur au coeur des débats, de mettre en valeur des pratiques intermodales exemplaires, et de les partager avec les collectivités de l'Union Européenne.

Participants : collectivités territoriales, villes, régions, états à la recherche de solutions durables et intermodales. L'industrie et les services du secteur du transport de passagers.

10 % DE RÉDUCTION POUR LES LECTEURS DE *TRANSPORTS ROMANDS*
EN UTILISANT LE PROMOCODE **T-ROMANDS** LORS DE L'INSCRIPTION EN LIGNE SUR WWW.INTERMODES.COM

PARTENAIRES MEDIA



www.intermodes.com

FAIF, UN ENJEU SANS PRÉCÉDENT POUR LA SUISSE OCCIDENTALE



Après les Nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes, après RAIL 2000, après le Raccordement aux lignes à grande vitesse – autant de programmes qui propulsent notre réseau ferroviaire sur la plus haute marche du podium, voici donc le Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) et le Programme de développement stratégique

(PRODES). Ce duo est prometteur. Le premier propose un nouveau mécanisme de financement du rail sûr et durable, tandis que le deuxième dresse l'inventaire des projets à réaliser ces 30 prochaines années et les hiérarchise. Voici brièvement quatre réflexions :

1) UN RATTRAPAGE INDISPENSABLE POUR LA SUISSE OCCIDENTALE

Plus de deux milliards de francs seront investis pour adapter les gares de Genève et de Lausanne et pour d'autres mesures situées entre Genève et Berne. De plus, des aménagements seront réalisés dans le nœud de Berne et entre Berne et Thoun sur l'axe du Lötschberg pour près d'un milliard et demi de francs. A cette liste s'ajoute le tunnel de Gléresse qui supprimera le seul tronçon à voie unique entre Genève et Romanshorn par le Pied du Jura. Au total, ce sont environ quatre milliards de francs qui seront investis en Suisse occidentale entre 2018 et 2025 (la liste précitée n'est pas exhaustive).

Un OUI massif s'impose en Suisse romande !

2) UN FINANCEMENT DURABLE ET CIBLÉ

Contrairement au système actuel limité dans le temps, le nouveau fonds assurera un financement régulier du rail à long terme. Une planification à long terme assurera une utilisation ciblée des moyens disponibles qui devrait également avoir des retombées positives sur le personnel ferroviaire.

De plus, des moyens suffisants seront disponibles pour les travaux d'entretien si importants pour la sécurité du trafic.

3) UN EFFORT FINANCIER ÉQUITABLE

Il est bien vrai que tout le monde sera appelé à contribuer au financement du développement et de l'entretien du réseau ferroviaire. Mais tout le monde en profitera également, utilisateur des transports publics ou non. Devant l'engorgement croissant du réseau routier, il faut bien investir là où existe la solution la plus rationnelle, à savoir dans les transports publics. Même les personnes qui ne se déplacent qu'en voiture ont intérêt à ce qu'un maximum de voyageurs utilise les transports publics...

Tout le monde paiera, certes, mais tout le monde en profitera !

4) DES PROJETS QUI SERVENT L'ENSEMBLE DU PAYS

Bien entendu, tout un chacun souhaiterait voir se réaliser un projet important dans sa région. Mais faire plaisir à tout le monde ne saurait constituer un programme crédible de projets ferroviaires. Tout est question de priorités. Et ces priorités sont clairement identifiées : premièrement donner de l'oxygène aux gares de Genève, Lausanne et Berne qui étouffent sous la croissance du trafic. Et deuxièmement renforcer l'axe Genève – Saint-Gall qui n'arrive plus à absorber la croissance de la clientèle, notamment les vagues quotidiennes de pendulaires.

Mais au final, c'est l'ensemble des voyageurs qui profitera de ces aménagements. Car si les gares de Genève, Lausanne et Berne ont le rhume, c'est toute la Suisse occidentale qui tousote !

Claude Hêche
Président d'OUESTRAIL et Conseiller aux Etats



Développement du réseau ferroviaire (CFF)

OUESTRAIL.
POUR DES LIAISONS FERROVIAIRES PERFORMANTES

NOTRE VOCATION
Défendre les intérêts ferroviaires de Suisse occidentale

NOTRE DOSSIER N° 1
Le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).
OUESTRAIL participe à la campagne en faveur du « OUI à FAIF » (votation fédérale du 9 février 2014)

NOTRE PROCHAIN RENDEZ-VOUS
L'assemblée générale 2014 qui aura lieu le jeudi 16 janvier. Une assemblée qui aura une saveur particulière puisqu'elle marquera les dix ans d'OUESTRAIL

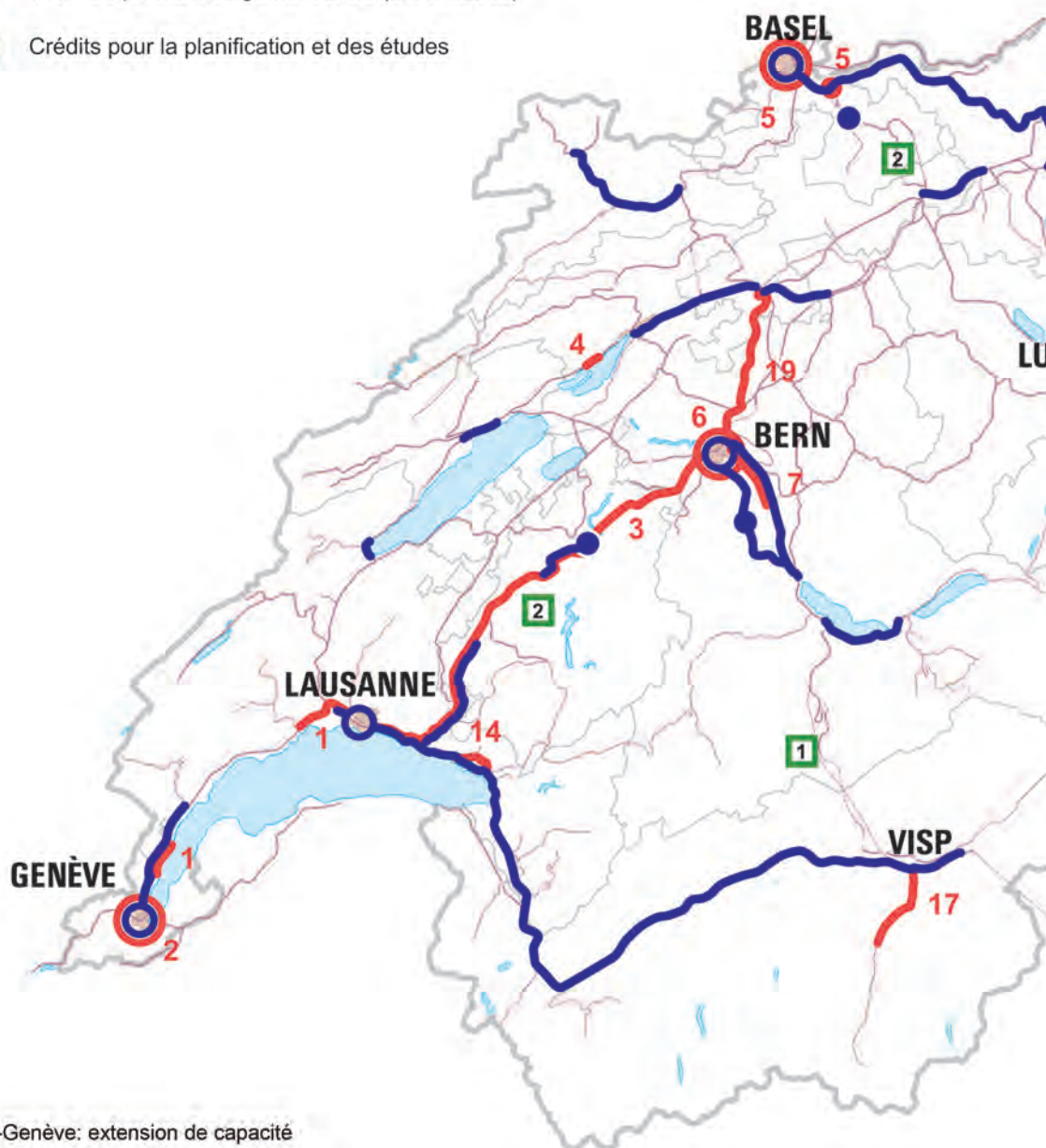
>> www.ouestrail.ch >> ouestrail@bluewin.ch

Spécial votation FAIF

Aménagements ZEB et FAIF Etape d'aménagement 2025

LÉGENDE

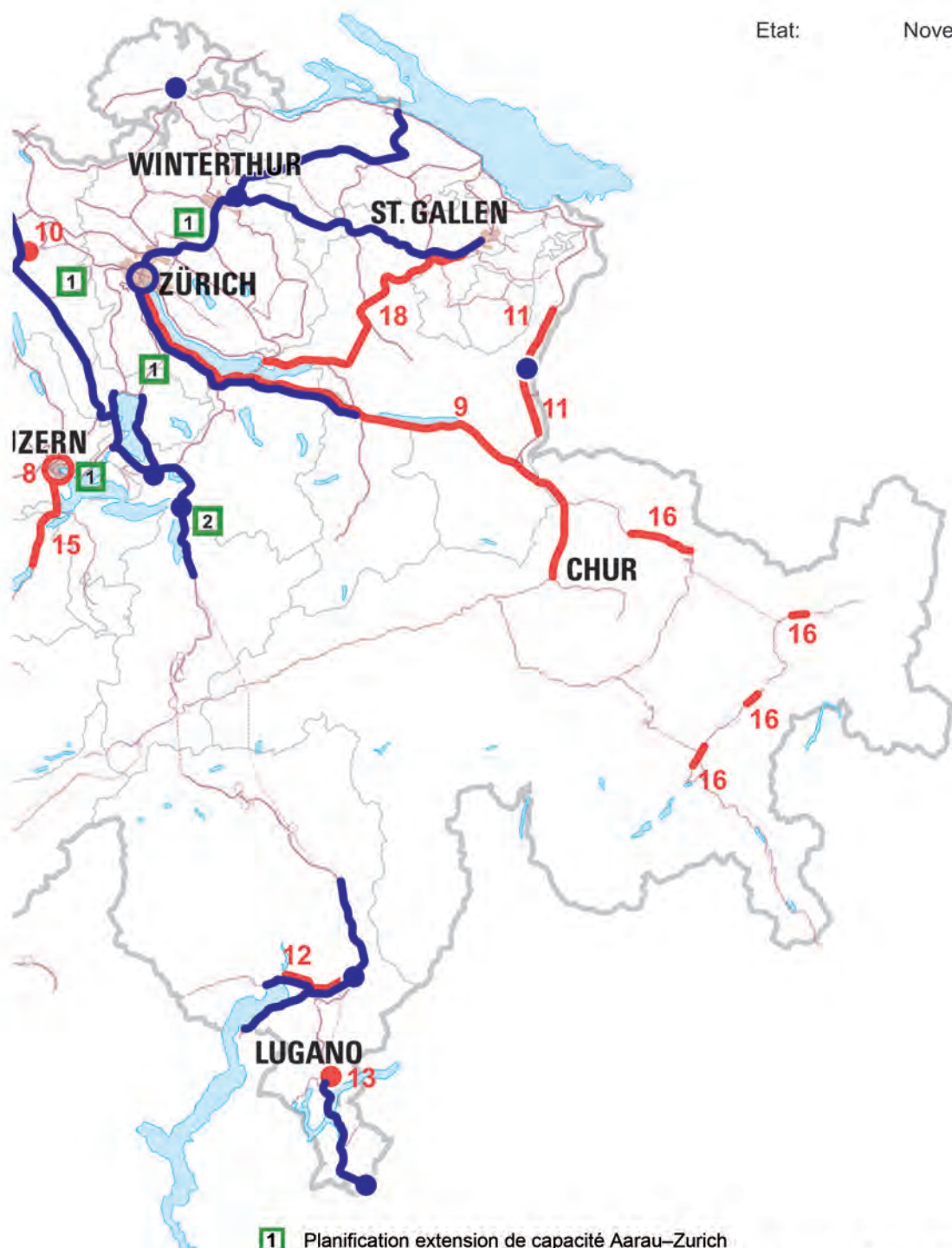
- Aménagements ZEB
- FAIF Etape d'aménagement 2025 (6,4 milliards)
- 1 Crédits pour la planification et des études



- | | |
|--|---|
| 1 Lausanne–Genève: extension de capacité | 11 St-Gall–Coire: extension de capacité |
| 2 nœud de Genève: extension de capacité | 12 Bellinzone–Tenero: extension de capacité |
| 3 Lausanne–Berne: mesures d'accélération | 13 Lugano: extension de capacité |
| 4 Gléresse–Douanne: extension de capacité | 14 Vevey–Blonay: augmentation du rendement |
| 5 Bâle Est (1 ^{re} étape), Ergolzthal: extension de capacité; | 15 Luzern–Stans/Giswil: augmentation du rendement |
| Pratteln: désenchevêtrement | 16 Landquart/Chur–Davos–St. Moritz: augmentation du rendement |
| 6 nœud de Berne: extension de capacité | 17 Zermatt–Täsch/Fiesch: augmentation du rendement |
| 7 Gümligen–Münsingen: extension de capacité | 18 St. Gallen–Rapperswil/Wil–Nesslau: augmentation du rendement |
| 8 Berne–Lucerne: augmentation du rendement | 19 Worblaufen–Soleure: augmentation du rendement |
| 9 Zurich–Coire: extension de capacité | |
| 10 Rapperswil–Mägenwil: augmentation du rendement | |

Etat:

Novembre 2013



- 1** Planification extension de capacité Aarau–Zurich
- 1** Planification extension de capacité Zurich–Winterthur (tunnel de Brütten, Stadelhofen)
- 1** Planification extension de capacité Thalwil–Zug (Zimmerberg)
- 1** Planification extension de capacité Zug–Luzern (gare souterraine ou gare de passage)
- 1** Planification équipement technique ferroviaire Ferden–Mitholz dans le tunnel de base du Loetschberg
- 2** Etudes pour Basel-Plateau (3^e percée du Jura)
- 2** Etudes pour le nouveau tronçon de l'Axen
- 2** Etudes pour Lausanne–Berne

ZEB: mesures isolées cf. www.bav.admin.ch ainsi que www.cff.ch/zeb

Spécial votation FAIF

L'AXE DU LÖTSCHBERG PROFITE ÉGALEMENT DU PROJET FAIF

LE COMITÉ DU LÖTSCHBERG SALUE EXPLICITEMENT LE FINANCEMENT ET AMÉNAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE FAIF. IL SOUTIENT LES DÉCISIONS CORRESPONDANTES DU CONSEIL NATIONAL ET DU CONSEIL DES ÉTATS ET RECOMMANDE DE VOTER OUI À LA DÉCISION FAIF, LE 9 FÉVRIER 2014.

Le projet FAIF résulte d'un Programme stratégique de développement (PRODES) remanié selon une périodicité définie. Il comprend des aménagements pour une augmentation de la capacité et une extension de l'offre, la suppression de goulets d'étranglement pour une amélioration de l'exploitation et une hausse de la ponctualité, la réduction de temps de parcours pour un complément de l'horaire cadencé avec de meilleures correspondances ainsi qu'un soulagement de la population concernée par des mesures antibruit. La décision comporte une liste établie d'intentions de construction, de travaux d'étude et de premières planifications pour de futures étapes d'aménagement. Toutes les régions de Suisse en profitent. En sont bénéficiaires : le trafic régional, le trafic intercity, les connexions internationales ainsi que les transports marchandises nationaux et internationaux sur rail. Cette vue d'ensemble est avant tout importante, notamment là où se concurrencent les différentes catégories de trains en fonction de leur vitesse et des besoins de dessertes, notamment dans les agglomérations ainsi qu'à travers le Jura et les Alpes. L'axe du Lötschberg est particulièrement affecté aux nœuds de Bâle et de Berne, dans l'Ergolzthal et dans la vallée de l'Aar, à la traversée du Jura et au Lötschberg.

REQUÊTES CANTONALES ET RÉGIONALES CONSIDÉRÉES

Ce qui est réjouissant dans ce contexte, c'est que les requêtes des cantons et des régions concernés aient également été prises en considération lors des consultations parlementaires et que le projet actuel puisse ainsi être considéré comme équilibré sur le plan régional. La liste des mesures actuelles pour l'axe du Lötschberg est présentée en page ci-contre. La première étape d'aménagement, avec

un volume de financement de 6,5 milliards de francs doit être réalisée jusqu'en 2025. Le Parlement attend du Conseil fédéral, au plus tard jusqu'en 2018, un message concernant la deuxième étape d'aménagement, dont la réalisation est prévue autour de 2030.

Pour un aménagement renforcé et accéléré du réseau ferroviaire, il s'agit aussi de prévoir le financement correspondant. Celui-ci a lieu par une libération du nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). L'élément clé de cette alimentation est le prélèvement de 0,1 % supplémentaire sur la TVA, temporairement limité aux années 2018 à 2030.

Il s'agit là de la base formelle pour la votation fédérale. De facto, la TVA ne sera pas augmentée ; seul le « pour-mille » actuel, issu du projet sur le financement au demeurant inchangé des transports publics (FTP) sera prolongé de 13 ans. De plus, le financement aura également lieu par un plafonnement de la déduction des frais de transport à 3000 francs par année sur l'impôt direct fédéral ainsi que par une hausse des prix de transport pour les voyageurs et les marchandises. Dans le trafic des marchandises, le prélèvement a cependant lieu de manière indirecte par une augmentation des prix de sillon versés par les entreprises de transport pour l'utilisation du réseau ferré. Les cantons participent également. Le financement est équilibré, voire fair-play : ceux qui profitent des transports publics payent une contribution. Par ce fait, le nouveau projet offre une plus grande transparence sur les flux financiers, mais aussi la clarté sur le déroulement et l'utilisation des moyens.

Comité du Lötschberg



Trains au sud de Berne (Comité Lötschberg)

Axe du Lötschberg : Aménagements et financements



N° Tronçons / Axe Lötschberg - Simplon

- 1 Bâle Est
- 2 Pratteln
- 3 Liestal/Ergolzthal
- 4 Tecknau
- 5 3ème percée jurassienne/Wisenberg
- 6 Noeud d'Olten
- 7 Noeud/gare de Berne
- 8 Gare de Berne RBS
- 9 Berne Wylerfeld
- 10 Berne-Belp-Thoune (Güretal)
- 11 Gümligen-Thoune
- 12 Gümligen-Münsingen
- 13 Spiez - Interlaken
- 14 Contournement de Frutigen
- 15 TBL: Frutigen - Mitholz, 2ème tube
- 16 TBL: Mitholz - Ferden
- 17 TBL: Connexion Valais central
- 18 Axe Lötschberg: mesures antibruit
- 19 Axe Lötschberg: courant de traction
- 20 St. German - Viège
- 21 Gare de Brigue
- 22 Tunnel du Simplon
- 23 Au sud d'Iselle, corridor de 4 m

Voies d'accès

- 7 Aarau - Olten
- 8 Porrentruy - Delémont (- Bienne - Berne)
- 9 Soleure - Worblaufen (- Berne)
- 10 Neuchâtel - Berne
- 11 Lausanne - Fribourg (- Berne)
- 12 Lausanne - Viège
- 13 Zermatt - Täsch - Viège

Mesures

- Aménagement 1ère étape
- Aménagement, désengorgement
- Aménagement, voies de rebroussement
- Adaptation
- Etudes nouvelle percée jurassienne, y compris Olten
- Aménagement, étape actuelle
- Aménagement, y compris désengorgement de Holligen
- Nouvelle construction, hausse de la capacité
- Désengorgement
- Adaptations double-voies/croisements
- Performance accrue
- Nouvelle 3ème voie, hausse de la capacité
- Adaptations pour trains Dosto
- 2ème voie, encore ouvert, requête du CL
- 2ème tube/2ème voie, encore ouvert, requête du CL
- Projet détaillé, équipement ferroviaire
- A discuter
- Aménagement, mesures antibruit
- Adaptations, extensions (aussi avec Finfp)
- 4ème voie. Voie portail sud TBL
- Aménagement, 1ère étape
- Hausse de la capacité, sécurité
- Adaptation au profil 4 m, performance accrue, aménagement croisements

FAIF = Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire jusqu'en 2025

2EB = Futur développement de l'infrastructure ferroviaire + convention des prestations CFF

Finfp = Financement des transports publics, derniers projets en cours de réalisation

Corridor 4 m = Décision fédérale pour un corridor ferroviaire de 4 m à travers la Suisse, en consultation parlementaire

Agglo-Fonds = Fonds pour le financement de projets pour le trafic d'agglomérations

ouvert = financement encore ouvert

TBL = Tunnel de base du Lötschberg

Spécial votation FAIF

Journée Infra 2014

Romandie ... le vent en poupe !

Une fois n'est pas coutume, la Journée Infra 2014 ne mettra pas le doigt sur une problématique pressante, comme ce fut le cas lors des éditions précédentes qui traitaient d'énergie ou d'infrastructures de transport. Le thème retenu pour cette année veut saluer le succès et le dynamisme de la région romande. Les présentations et les intervenants choisis offriront une vision plus vaste de la question, rappelant que le succès tient à une multitude de facteurs, à l'engagement de tous les secteurs économiques et même aux relations avec les régions voisines, fussent-elles alémaniques ou françaises. Rendez-vous au Rolex Learning Center de l'EPFL le mardi 4 février 2014.

Chaque année, la Fédération Infra donne vie au plus important rendez-vous du secteur de la construction de Suisse romande. Année après année, représentants du monde politique et institutionnel se sont confrontés avec franchise aux nombreux entrepreneurs et professionnels conviés pour l'occasion. Les thèmes chauds du moment sont systématiquement affrontés, qu'il s'agisse du défi énergétique, de développement des autoroutes ou de la gouvernance des futures agglomérations.

Le thème retenu pour la prochaine édition est bien plus vaste. Le succès et le dynamisme de la Romandie sont salués par les économistes et par la presse. Comment s'est construite cette réussite ? Quels sont certains projets qui ont contribué au rayonnement de la région ? Comment les relations avec la France voisine et l'ouverture sur l'Europe se sont montrées déterminantes ? Ce sont là les grandes lignes qui guideront la journée.

Fachverband Fédération Federazione

infra

Journée Infra 2014

Mardi 4 février 2014, EPFL Ecublens, Rolex Learning Center dès 08h30

Romandie... le vent en poupe!

Exposés thématiques

Francis-Luc Perret:

L'EPFL – son Rolex Center, son nouveau centre de congrès, son pôle de recherche décentralisé

Centres Hospitaliers – AGORA (CHUV) et Hôpital Riviera-Chablais

Philippe Receveur:

Le Jura – sa liaison autoroutière internationale, son rapprochement avec la région bâloise, son nouveau TGV parisien

Nicolas Gaspoz:

Cointrin – l'aéroport, ses défis en terme d'infrastructure et de développement

Etienne Blanc:

La France voisine – partenaire de la Région Romande

Ulrich Paetzold:

Priorités européennes en matière d'infrastructure – potentiels et réalités

Conférences et débat avec

Francis-Luc Perret, ancien Vice-président de la planification et logistique de l'EPFL

Philippe Receveur, Ministre de l'Environnement et de l'Équipement, Jura

Nicolas Gaspoz, Directeur infrastructures et planification de Genève Aéroport

Etienne Blanc, Député de l'Ain, Président de l'ARC et Vice-président Groupe d'Amitié France-Suisse (UMP)

Me Ulrich Paetzold, Directeur général de la FIEC, Fédération de l'Industrie Européenne de la Construction

Inscription

Jusqu'au **vendredi 17 janvier 2014**
sur www.infra-suisse.ch/journee

INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES : UN ENJEU SANS PRÉCÉDENT POUR LA SUISSE OCCIDENTALE

VOIES DE COMMUNICATION ET COMPÉTITIVITÉ SONT INDISSOCIABLES

La mobilité est un facteur de prospérité évident, qui profite aussi à la place économique de notre pays. Mobilité des personnes, mobilité des marchandises s'expriment au travers d'une indispensable complémentarité entre le rail et la route. Supprimez les transports publics et c'est l'immobilité assurée sur les routes par engorgement généralisé. Nous avons donc besoin d'un réseau routier et autoroutier performant et nous avons besoin d'un réseau de transports publics tout aussi performant et qui irrigue l'ensemble des régions de notre pays. De plus les transports publics constituent eux-mêmes un segment tout sauf négligeable puisqu'ils représentent 100 000 places de travail en Suisse.

SURTOUT CONSOLIDER ; DÉVELOPPER PARFOIS ; ACCÉLÉRER TRÈS PEU

L'objectif prioritaire visé par la mise sur pied de ce projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) est avant tout d'augmenter la capacité et non pas la vitesse. Compte tenu des dimensions de notre territoire compact, cette option est la bonne. Un réseau ferroviaire qui irrigue l'ensemble des régions de notre pays avec une offre dense et de bonnes correspondances est préférable à quelques lignes à grande vitesse et une offre lacunaire dans le reste du pays.

Cela dit, certains temps de parcours doivent encore être réduits et c'est notamment le cas pour la liaison Lausanne – Berne. Pour rappel, le temps de parcours entre ces deux villes est aujourd'hui de 66 minutes en train. Un gain de 10 minutes environ serait donc nécessaire pour faire de la gare de Lausanne un nœud ferroviaire répondant aux attentes de toute la Suisse occidentale.

Un montant de 300 millions de francs est donc prévu pour des adaptations sur la ligne Lausanne – Berne,

cela en vue de l'introduction des nouveaux trains inclinables à deux étages qui permettront de grappiller quelques minutes supplémentaires. A ce propos, il est intéressant de relever que les trains effectuent les 117 kilomètres entre Berne et Zurich en seulement 56 minutes mais qu'il leur faut toujours 66 minutes pour effectuer les 100 kilomètres qui séparent Berne de Lausanne...

Mais pour ce qui est de la Suisse occidentale, les principaux investissements serviront en grande partie à adapter les gares de Genève, Lausanne et Berne à la croissance du trafic.

Des augmentations de capacité sont prévues entre Berne et Thoun, ainsi que sur la ligne du Pied du Jura, avec la mise en place du nouveau tunnel de Gléresse, qui permettra enfin de développer le trafic régional sans entraver le trafic marchandises.

DES MESURES LOCALES QUI PERMETTENT À L'ENSEMBLE DU PAYS D'ÊTRE GAGNANT

Mais tous les projets souhaités ne seront pas financés avec l'enveloppe de 6,4 milliards de francs. Ainsi d'autres projets devront être étudiés en vue des prochaines étapes du PRODES (Programme de développement stratégique). Leur réalisation sera ensuite décidée par les instances fédérales, pour être intégrées dans des programmes mis à jour et validés tous les quatre à six ans.

L'effort d'investissements prévu en première étape en Suisse occidentale correspond certes à un effort de rattrapage ouvertement reconnu, mais il profitera à l'ensemble de notre nation. Les citoyennes et les citoyens de notre pays sont invités à soutenir massivement le FAIF lors de la votation du 9 février 2014.

Jacques Melly

Président de la Conférence des directeurs cantonaux des transports de Suisse occidentale (CTSO)



Nouveau matériel roulant Duplex Regio en gare de Romont (PhC)

Spécial votation FAIF

POINTS DE VUE

AVEC FAIF, LA SUISSE EST SUR LA BONNE VOIE

PERMETTRE UN ENTRETIEN RÉGULIER

Les réductions budgétaires sont chose courante aux Chambres fédérales ; elles entraînent des économies, par exemple pour l'entretien du réseau ferré : des perturbations fréquentes en sont la conséquence. Grâce au Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) cette problématique appartiendra au passé, car ces coûts d'entretien ne dépendront plus des décisions budgétaires ; leur financement est réglé par un seul fonds, le nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Celui-ci est alimenté –en sus des contributions fédérales actuelles– par un pour mille temporaire de la TVA, des contributions cantonales, de la défalcation plafonnée des frais de transport, ainsi que par une augmentation des tarifs que Pro Rail veut maintenir dans une limite raisonnable. Pour la population, le coût supplémentaire sera supportable. Le même fonds financera également les grands projets d'infrastructure des chemins de fer qui seront décidés par le Parlement fédéral à intervalles réguliers.



Constructeurs de voies ferrées (CFF)

LA SUISSE OCCIDENTALE COMBLE SON RETARD

Les projets d'investissements ferroviaires sont volontiers critiqués pour leur financement selon le principe de l'arrosoir. Or, seuls les projets bien équilibrés et comportant des améliorations pour toutes les parties du pays ont une chance de réalisation. La Suisse occidentale a vécu une forte croissance des transports publics qui a conduit à des trains bondés. Il est juste et équitable qu'elle obtienne un financement en rapport avec ces lacunes.

DAVANTAGE DE TRAINS ET TEMPS DE PARCOURS RÉDUIT

Améliorer une prestation de transport public convainc les usagers à renoncer à leur voiture. L'horaire cadencé à 15 minutes des trains InterCity entre Lausanne et Genève y contribuera. Il en est de même sur la Riviera vaudoise, avec l'horaire cadencé à 15 minutes entre Vevey et Blonay. Cette offre doit –dans la mesure du possible– également être maintenue aux heures creuses. Si l'on doit attendre tard le soir une correspondance pendant 30 minutes ou plus, la décision est vite prise : elle est en faveur de la voiture. FAIF va remédier à cet état de choses et favorisera le transfert modal en faveur du rail.

FAIF va donc améliorer le spectre complet des transports publics. Un oui permettra d'atteindre cet objectif.

Kurt Schreiber
Président de Pro Rail Suisse

FAIF, GARANT DE LA QUALITÉ ET DE L'EMPLOI

ENGAGEMENT SYNDICAL POUR LE OUI

Les transports publics sont un facteur économique important en Suisse. La qualité élevée des prestations est à imputer en première ligne au personnel engagé qui veille 24 heures sur 24, par tous les temps, en été comme en hiver et le jour comme la nuit, à ce que les trains et les bus circulent ponctuellement, et qu'ils soient sûrs et fiables.

C'est pour cette raison que le Syndicat du personnel des transports SEV a participé à l'initiative « Pour les transports publics » dès ses débuts, initiative qui a donné naissance au projet actuel. Le SEV a élaboré le texte avec l'ATE Association transports et environnement, il a récolté des milliers de signatures, et il a participé au lobbying politique lorsqu'il s'est avéré que le Conseil fédéral préparait un projet valable en tant que contre-proposition.

On peut être fier du résultat : FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) n'est pas un projet qui vise en premier lieu à construire des nouveaux tronçons. FAIF est tout d'abord une garantie que le réseau ferroviaire suisse avec son niveau technique élevé soit entretenu de manière adéquate et constante, et qu'il reste toujours en état de fonctionner. Depuis des années, il y avait là des progrès à faire et le SEV l'avait signalé depuis longtemps. Avec grande inquiétude, nous avons constaté que les tronçons étaient devenus sujets à de nombreuses perturbations. Nous avons critiqué le fait que l'argent investi était prévu seulement pour les nouveaux tronçons, alors que l'exploitation et l'entretien étaient délaissés. FAIF assure aujourd'hui le financement de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et permet ainsi de conserver un transport ferroviaire sûr et fiable.

FAIF permet en outre d'assurer une extension –aussi en Suisse occidentale– sur les tronçons et dans les gares à haute densité, afin que les transports publics puissent fonctionner partout à un même niveau élevé. Le peuple suisse y est habitué et il l'apprécie. Les projets d'extension sont équilibrés et ils se calquent sur les besoins de la population.

FAIF sécurise aussi indirectement l'emploi dans les transports publics, dans la construction et l'entretien, dans l'exploitation et la planification. Les postes de travail dans les transports publics sont exigeants envers le personnel qui les occupe. Grâce aux conventions collectives de travail qui sont de bonne qualité, les entreprises de transports publics offrent des conditions de travail acceptables. Nous nous sommes toujours engagés pour cela, en tant que Syndicat du personnel des transports publics, et nous continuerons à le faire, entre autres en recommandant de voter oui pour le projet FAIF.

Giorgio Tuti
Président du SEV

VOTATION FAIF, UN OUI POUR LA MÉTROPOLÉ LÉMANIQUE

Avec le Grand Zurich, la Métropole lémanique est la région de Suisse qui connaît aujourd'hui un très fort développement économique et démographique. La congestion des axes routiers et ferroviaires est l'une des conséquences négatives de cette vitalité ; pour le rail, les CFF prévoient le doublement du nombre des voyageurs sur l'axe Genève – Lausanne entre 2010 et 2030.

Conscients de cette situation, les Conseils d'Etat genevois et vaudois ont signé le 2 avril 2009 un protocole visant notamment à désengorger le trafic ferroviaire entre Genève et Lausanne ; quelque 300 millions de francs sont alloués par les deux cantons pour préfinancer la réalisation des évitements de Chambésy et Mies (entre Genève et Coppet), ainsi que pour la construction d'une quatrième voie entre Renens et Lausanne. Le projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) doit permettre de poursuivre cette dynamique ; le budget de 6,4 milliards de francs pour l'étape 2017-2025 va notamment permettre l'agrandissement de la gare de Genève, ainsi que l'augmentation de la capacité de la ligne Genève – Lausanne.

La mise en exploitation de la relation CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), avec une cadence au quart d'heure en direction de Coppet et d'Annemasse, et le doublement des places assises sur les trains grandes lignes entre Genève et Lausanne impliquent la construction ultérieure de deux voies supplémentaires en gare de Genève ; un budget de 790 millions est déjà planifié dans le FAIF pour cet objet. Ces travaux justifient le soutien de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG). Pour autant, ses instances dirigeantes nourrissent quelques réserves quant à l'architecture financière du projet. En effet, le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), qui financera les aménagements prévus dans le projet FAIF, reprendra des ressources financières déjà existantes et en rajoutera de nouvelles. Parmi ces dernières, le plafonnement des déductions fiscales pour frais de transport dans le calcul de l'impôt fédéral direct touchera davantage les usagers de la route que ceux du rail. Ce financement croisé ne fait pas l'unanimité. Bonne nouvelle cependant : si les 2/3 de la redevance sur la circulation des poids lourds resteront acquis au rail, la contribution des impôts sur les huiles minérales disparaîtra dès 2030.

En définitive, la CCIG soutient le projet FAIF, car il est nécessaire à la région, mais elle ne saurait passer sous silence ses réserves liées à la pérennisation d'un financement croisé entre la route et le rail. L'enveloppe globale se monte de plus à 42,5 milliards de francs, et il faudra veiller à ce que le choix des projets à réaliser se fasse selon des critères clairs de rapport coût-utilité. La CCIG souhaite enfin que le futur Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) – le pendant routier du FAIF – traite le secteur routier sur un pied d'égalité avec le rail. La route et le rail restent des partenaires indissociables pour assurer la prospérité de la Métropole lémanique.

Nathalie Hardyn
Directrice adjointe de la CCIG

ARC ALPIN VALAISAN

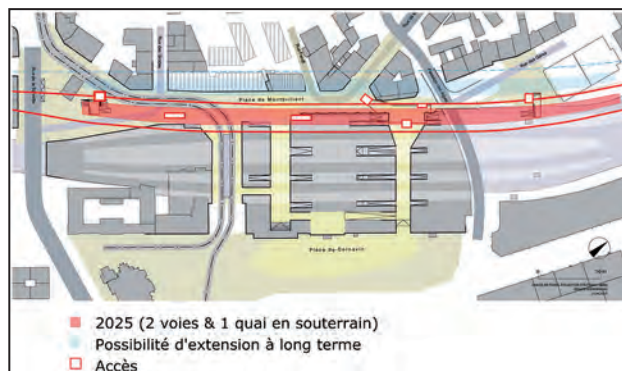
INDISPENSABLES LIGNES DE VIE

Le Valais occupe une position centrale en Europe. Mais pour jouer cet atout, il lui faut dépasser les difficultés topographiques. Des infrastructures de communication et de transport performantes sont une condition sine qua non. Hier légionnaires et grognards, aujourd'hui touristes et transporteurs. Demain, avec l'implantation de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) dans le cœur du canton, la stimulation de l'innovation ne sera possible qu'avec une connectivité améliorée avec le reste du monde.

Le Financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) est un instrument essentiel pour garantir à l'avenir les indispensables connexions performantes avec la Suisse et le monde. La modernisation de la ligne du Simplon rapprochera le canton du bassin lémanique en réduisant les temps de parcours. L'amélioration du corridor de quatre mètres au sud du Simplon augmentera sensiblement la productivité du trafic marchandise. A plus long terme, l'aménagement du tronçon Ferden-Mitholz (tunnel de base du Lötschberg) permettra de généraliser la cadence semi-horaire entre Viège et Berne.

Le désenclavement à long terme du Valais dépend du FAIF. Son acceptation par le peuple permettra une réalisation plus rapide de nombreux projets ferroviaires fondamentaux pour une croissance durable de l'Arc alpin valaisan.

Vincent Riesen
Directeur de la Chambre valaisanne
de commerce et d'industrie



Plan de l'extension de la gare Cornavin (EPFL-CITEC-Basler&Hofmann).



Réaménagement des quais de la gare de Lausanne (CFF)

Spécial votation FAIF

ABB MET LES TRANSPORTS SUISSES SUR LA VOIE DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

RÉCOMPENSÉ PAR PLUSIEURS PRIX EN 2013, ABB A CONFIRMÉ SA POSITION DE FOURNISSEUR DE PREMIER RANG DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT PUBLIC SUR RAIL ET SUR ROUTE. EN SUISSE, ON RETROUVE SES TECHNOLOGIES FIABLES ET À HAUT RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE AUSSI BIEN DANS LE MATÉRIEL ROULANT DES CFF ET DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS URBAINS QUE DANS DIFFÉRENTES INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES JALONNANT L'ENSEMBLE DU RÉSEAU FERROVIAIRE.

Les autorités du transport doivent lutter contre la congestion du trafic, augmenter l'efficacité énergétique du transport de passagers et réduire son impact environnemental. Pour répondre à ces besoins, l'industriel ABB a lancé une série d'innovations technologiques sur rail et sur route. La dernière en date est une première mondiale puisqu'il s'agit du tout premier système de bus articulé électrique qui se recharge en 15 secondes à certains arrêts. Développé à Genève en collaboration avec les TPG, Chambre OPI et les SIG*, le bus démonstrateur nommé TOSA est en opération depuis mai 2013 entre l'aéroport et le centre des expositions de Palexpo. Il a reçu en novembre dernier le prix de l'Innovation décerné par la Chambre de commerce anglo-suisse.

L'autre domaine d'innovations majeures du groupe ABB porte sur le stockage et la récupération d'énergie côté rail pour l'alimentation en courant continu. Grâce aux solutions de gestion de l'énergie ENVILINE d'ABB, récupérer l'énergie de freinage d'un train est possible : lors de la phase de freinage, l'énergie cinétique est convertie en électricité pour permettre à un autre train d'accélérer en consommant l'énergie de freinage stockée. Ainsi, l'économie sur la facture d'électricité peut aller jusqu'à 30 %.

ABB SUISSE MET SES TECHNOLOGIES AU SERVICE DU FERROVIAIRE

ABB exerce ses activités avec une compétence reconnue qui lui vient des quatre coins de la Suisse : le site genevois ABB Sécheron fabrique les transforma-

teurs de traction et est responsable de la stratégie ferroviaire internationale pour l'ensemble du groupe. Les convertisseurs ferroviaires sont fabriqués à Turgi, en Argovie, ainsi que sont développées les chaînes de traction complètes. Les semi-conducteurs de puissance utilisés dans ces derniers proviennent des salles blanches high-tech d'ABB Semiconductors, à Lenzbourg. La compétence système et les installations clés en main pour l'alimentation en courant de traction viennent de la région de Baden. Sur ces sites, les activités ferroviaires d'ABB sont en croissance permanente et constituent une part de plus en plus importante du chiffre d'affaires d'ABB Suisse.

CONTRIBUTION AUX TUNNELS ET LE LONG DES VOIES

ABB Suisse a participé à plusieurs reprises à la construction des deux principales liaisons suisses empruntant des tunnels : pour le tunnel de base du Lötschberg, ABB a livré les installations électriques pour l'alimentation de l'infrastructure et des caténaires. Dans le tunnel de base du Saint-Gothard, il s'agit d'importants composants électriques nécessaires à l'alimentation de l'intérieur du tunnel. L'équipement électrique de la ventilation d'exploitation de tunnel la plus puissante jamais construite provient également de la maison ABB.

Le long des voies, des sous-stations équipées de convertisseurs, comme à Spiez pour le tunnel du Lötschberg par exemple, permettent à l'énergie électrique provenant du réseau national triphasé (50 Hz) d'être injectée dans le réseau ferroviaire mo-



Grâce à la recharge flash, ABB est en mesure de proposer une nouvelle génération de bus électriques pour le transport public urbain de masse s'affranchissant des lignes de contact (© ABB)

nophasé (16,7 Hz). A Zurich, pour la ligne diamétrale « Durchmesserlinie », ABB a livré des installations triphasées pour l'approvisionnement en électricité ainsi que des équipements moyenne tension isolés à l'air pour l'alimentation de traction pour les quatre voies de chemin de fer souterraines à la gare principale.

LE PRINCIPAL FOURNISSEUR POUR LE MATÉRIEL ROULANT

Mais ABB ne se contente pas d'être un partenaire fiable pour les infrastructures ferroviaires, elle l'est aussi pour les constructeurs de matériel roulant et les exploitants de réseaux ferroviaires. L'entreprise fournit les principaux composants électriques pour trains à grandes vitesses et trains régionaux, locomotives, RER, trams et trolleybus.

Ainsi, c'est essentiellement grâce à la technologie avancée d'ABB que les trains régionaux des CFF de type FLIRT et GTW du fabricant suisse Stadler Rail se mettent en mouvement de façon dynamique et fiable. Transformateurs et convertisseurs de traction (avec alimentation intégrée du réseau de bord et chargeurs de batteries) sont embarqués à bord de la nouvelle génération des voitures à deux niveaux du BLS ainsi que dans le RER entre Genève et la Plaine. Ils transforment l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement des moteurs des trains et à la couverture des besoins d'énergie à bord. De plus, au freinage, ces véhicules réinjectent l'excédent d'énergie dans le réseau, contribuant ainsi à une gestion très efficace de l'énergie. Les nouveaux tramways Tango genevois sont également équipés en partie d'un accumulateur d'énergie supplémentaire.

De février 2012 à mai 2013, ABB a testé un transformateur électronique de traction (PETT) sur une locomotive de manœuvre des CFF en gare de Genève. Le PETT basé sur une technologie de conversion en

moyenne fréquence permet une réduction du poids considérable tout en augmentant l'efficacité énergétique de conversion. Un PETT destiné à la commercialisation est en cours de développement dans les équipes R&D (Recherche et Développement) de ABB Sécheron à Genève et ABB Suisse à Turgi. Les bénéfices attendus pour le PETT côté opérateurs sont les suivants : réduction de la consommation totale d'énergie d'une automotrice jusqu'à 15 %, réduction de la charge à l'essieu, et dans certains cas augmentation de la capacité des passagers pouvant aller jusqu'à 10 %.

PLUS DE 130 ANS D'EXPÉRIENCE ET D'INNOVATIONS

Tous ces exemples montrent que depuis plus de 130 ans, ABB apporte une contribution importante aux projets ferroviaires suisses et continuera à le faire. En effet, ABB développe et produit des solutions d'avenir et des prestations qui révolutionnent l'industrie ferroviaire. En répondant au plus près aux besoins de ses clients et des passagers, ABB confirme sa mission de contribuer au développement de la mobilité durable en Suisse et au niveau mondial.

* TPG : Transports publics genevois ; OPI : Office de Promotion des Industries et des Technologies ; SIG : Services industriels de Genève.



ABB a développé des modules moyenne tension livrés prémontés et testés en usine pour des systèmes d'alimentation électrique pour la traction. Les chemins de fer suisses CFF font partie des premiers clients utilisant cette solution qui offre un important gain de temps (© ABB)

Spécial votation FAIF



Contribuer au transport de 900 000 voyageurs?

Absolument.

Tout au long de plus de 3 000 kilomètres de lignes de chemin de fer suisses, les technologies ABB participent à la mobilité de 900 000 voyageurs par jour. La Suisse compte le réseau de transport par train le plus dense d'Europe et la fréquence de dessertes ferroviaires la plus élevée au monde. Les produits performants d'ABB sont des composants clés du matériel roulant et des infrastructures ferroviaires. Ils contribuent à rendre le temps de trajet plus court ainsi qu'un service de transport fiable et respectueux de l'environnement.

www.abb.ch/railway

ABB Schweiz AG
Brown Boveri Strasse 6
CH-5400 Baden
Tél. +41 58 585 00 00

Power and productivity
for a better world™



LES AMÉLIORATIONS DE L'OFFRE DÉCOULANT DE FAIF/PRODES ÉTAPE 2025 ET ZEB

Les gains concrets d'ici à 2025 pour les clients du rail sont résumés dans ce tableau¹ :

Mesures incluses dans FAIF/étape 2025	Quatre InterCity (IC) par heure Genève – Lausanne et garantie des capacités des sillons du fret ferroviaire Augmentation des prestations du nœud de Genève et exploitation plus stable Temps de parcours plus brefs du fret ferroviaire sur la ligne du pied du Jura (amélioration de la qualité) et exploitation plus stable Réduction de temps de parcours Lausanne – Berne Plus de place sur les quais et/ou dans la gare à Genève, à Berne et à Bâle Cadence 30 minutes : trafic régional Bienne – Neuchâtel Cadence 30 minutes : IC Berne – Lucerne Cadence 30 minutes : IC Zurich – Coire Cadence 30 minutes : IC Zurich – Lugano Cadence 30 minutes : RegioExpress (RE) Zurich – Ziegelbrücke Cadence 30 minutes : RE Locarno – Lugano Cadence 30 minutes : Réseau Express Régional (RER) Aarau – Zurich Cadence 30 minutes : Landquart/Coire – Davos/Saint-Moritz Cadence 30 minutes : Zermatt – Fiesch Berne – Soleure : prolongement de la ligne S8 jusqu'à Bätterkinden Cadence 15 minutes : RE Genève – Nyon Cadence 15 minutes : Lucerne – Giswil/Stans Cadence 15 minutes : Vevey – Blonay Cadence 15 minutes : RER Berne – Münsingen Cadence 15 minutes : RER Bâle – Liestal Cadence 15 minutes : Zermatt – Täsch Vallée du Rhin saint-galloise : aménagement de l'offre Saint-Gall – Rapperswil : davantage de places assises
Mesures incluses dans ZEB	Trains plus longs sur les axes Saint-Gall – Genève, Genève – Brigue, Berne – Interlaken, ainsi que Bellinzone – Luino (trains marchandises) Plus de place sur les quais et dans la gare à Lausanne Trains à deux étages sur les axes Genève – Brigue et Winterthur – Kreuzlingen/Constance Cadence 30 minutes : IC Bienne – Lausanne Quatre IC par heure Berne – Zurich aux heures de pointe Réduction de temps de parcours Zurich – Saint-Gall et Zurich – Zoug – Tessin Augmentation des capacités pour le fret ferroviaire sur l'axe Bâle – Chiasso

¹ Sous réserve de modifications dues à l'évolution des besoins.

FAIF : FAITS ET CHIFFRES

CALENDRIER

9 février 2014 : votation populaire

2016 (vraisemblablement) : entrée en vigueur

FAIF : Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Contre-projet direct à l'initiative populaire retirée « Pour les transports publics » de l'ATE et d'autres organisations

FIF : Fonds d'infrastructure ferroviaire permanent

Financement du développement, de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure (CFF et chemins de fer privés)

Alimentation du FIF (moyenne/an en CHF ; prix de 2010) :

Fonds FTP (actuel) (1,57 mrd) :

• 0,95 mrd RPLP

• 0,36 mrd TVA

• 0,26 mrd impôt sur les huiles minérales (jusqu'au remboursement de l'avance, vers 2030)

Finances fédérales ordinaires :

• 2,4 mrd (y c. augmentation de 100 mio.)

• Indexé sur la croissance économique réelle (PIB) et le renchérissement

Nouvelles sources :

• contribution cantonale : 200 mio. nets

(500 mio. moins délestage en cas de financement de l'infrastructure des chemins de fer privés aux prix actuels)

• impôt fédéral direct (plafonnement de la défalcation des frais de transport) : 200 mio. (prix de 2014)

• pour mille de la TVA – mesure temporaire : 360 mio. (prix de 2010, limitée à 2018 – 2030)

Contributions supplémentaires usagers (par an, CHF) :

Prix du sillon : 300 mio. (200 au 1.1.2013 et 100 au 1.1.2017)

Ces contributions n'affluent pas au FIF, mais réduisent les coûts d'infrastructure que le FIF doit couvrir.

Avances du fonds FTP

Le FIF gère les avances (9 mrd) du fonds FTP y c. les intérêts

Remboursement des avances : 2019 – 2030

PRODES : Programme de développement stratégique

Horizon temporel : 2050

Deux degrés d'urgence : PRODES 1 et PRODES 2

Coût global : 40 mrd

Mise en œuvre par étapes d'aménagement

Première étape : étape 2025 (6,4 mrd)

ZEB : développement de l'infrastructure ferroviaire

5,4 mrd

Décidé en 2009 par le Parlement

Réalisation d'ici à 2025 (parallèlement à PRODES/étape d'aménagement 2025)

Adaptations de la loi ZEB dues à FAIF : mesures additionnelles sur la ligne Genève – Berne – Zurich – Saint-Gall pour davantage de places assises (notamment aménagement du nœud de Lausanne), transfert dans PRODES de la réduction du temps de parcours.

Renseignements : www.off.admin.ch