



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

FAIF: étape d'aménagement plus importante avec utilité nationale

mars 2012

Sommaire

Editorial: Une 1 ^{re} étape d'aménagement de 6 milliards de francs est judicieuse	2
I. Une 1 ^{re} étape d'aménagement plus importante sert tous les voyageurs – améliorations de l'offre	4
II. Utilité des projets ZEB et FAIF (1 ^{re} étape d'aménagement avec compléments de l'UTP)	7
a. Les mesures ZEB comme condition à la 1 ^{re} étape d'aménagement 2025 de FAIF	7
b. FAIF: étape d'aménagement 2025 proposée par le Conseil fédéral	9
c. FAIF: compléments de l'UTP à la 1 ^{re} étape d'aménagement avec augmentation de l'utilité pour la clientèle	14
III. Financement des compléments de l'UTP à la 1 ^{re} étape d'aménagement	17

Impressum

Rédaction
Roger Baumann
Hans Kaspar Schiesser
Ueli Stückelberger

Mise en page/graphisme
Gaby Schärer

Traduction
Bruno Galliker
Sylvie Schneuwly

Editorial: Une 1^{re} étape d'aménagement de 6 milliards de francs est judicieuse

«Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire», «FAIF» en abrégé, **est un très bon projet**:

- Le financement de l'infrastructure ferroviaire est assuré à long terme par un nouveau fonds.
- FAIF constitue un contre-projet direct à l'initiative de l'ATE.
- Le projet englobe une première étape concrète d'aménagement.

Le projet est important et doit être mis en œuvre rapidement si l'on souhaite maintenant garantir durablement le maintien de la substance et l'exploitation de nos infrastructures, et ainsi fournir à nos clients des offres sûres et performantes. **Une bonne première étape d'aménagement** est urgemment nécessaire, car **les transports publics sont à l'extrême limite de leurs capacités**. Les investissements dans les transports publics constituent les mesures les plus durables et les moins onéreuses pour le développement de la mobilité. Afin de répondre à l'augmentation prévue du trafic, il est judicieux **d'augmenter** – modérément – le montant de la **première étape d'aménagement**.

Avec la présente brochure, l'UTP vous présente les projets concrets qu'elle propose et vous démontre leur utilité (augmentation de l'offre ferroviaire).

Pour l'UTP, une chose est claire: **les souhaits des comités régionaux** ne pourront **pas tous** être exaucés. C'est pourquoi, en concertation avec les principales entreprises de transport, l'Union soutient **une étape d'aménagement d'un montant de 6 milliards de francs**. Le paquet d'un peu moins de 6 milliards proposé par le Conseil fédéral dans le message de janvier 2012 et rejeté pour des raisons financières présente **le plus d'avantages du point de vue national**. C'est pourquoi nous le soutenons.

Les discussions sur des projets en particulier ne doivent pas faire d'ombre au noyau de l'aménagement: le point décisif n'est pas de savoir quels tunnels seront construits à quels endroits, mais quelle offre ferroviaire et quelle utilité pour l'ensemble du réseau les différents projets ils apportent. Par exemple, si un rallongement des quais à Wil permet de faire circuler des trains plus longs (avec pour conséquence plus de places assises) sur l'axe est-ouest, cela ne servira pas seulement Wil, mais tous les clients entre St-Gall et Genève.

L'étape d'aménagement proposée par l'UTP n'est pas seulement sensée, elle est aussi **«raisonnablement» finançable**, par exemple en ralentissant le remboursement des avances. Certaines **limites** ne devant cependant **pas être dépassées**, les grands projets, dont la nécessité pour le développement à long terme du réseau et de l'offre est indiscutable, ne pourront pas tous être réalisés dans la 1^{re} étape d'aménagement, même si cela serait souhaitable.

Nous sommes convaincus qu'il n'existe aucune autre variante équilibrée d'un ordre de grandeur comparable permettant d'obtenir une offre aussi bonne. Avec les autres projets de construction (ZEB, NLFA, LGV, etc.) qui seront réalisés simultanément, **l'étape d'aménagement proposée permettra d'excellentes améliorations de l'offre dans toute la Suisse**. D'autres aménagements seront néanmoins nécessaires après l'étape d'aménagement 2025. Le Conseil fédéral doit présenter d'ici 2018 un message pour la prochaine étape.

L'UTP compte sur votre soutien pour faire passer FAIF avec une première étape de 6 milliards de francs sans surcharger le projet.

Ueli Stückelberger,
directeur de l'UTP



Urs Hanselmann,
président de l'UTP



I. Une 1^{re} étape d'aménagement plus importante sert tous les voyageurs – améliorations de l'offre

L'UTP soutient une 1^{re} étape d'aménagement de FAIF d'un montant de 6 milliards de francs, parce qu'elle permettrait de financer des aménagements de l'infrastructure ferroviaire dans toute la Suisse et d'améliorer davantage l'offre de TP. Ceci dans l'intérêt de tous les voyageurs et de la poursuite logique de la «success story» des TP suisses.

Depuis la première présentation en janvier 2011, les discussions sur FAIF tournent quasi-exclusivement autour de montants financiers chiffrés (au moins) en centaines de millions, sur la provenance de ces sommes et sur leur destination, c'est-à-dire quels projets elles doivent servir à financer. Dans ce contexte, on parle sans arrêt d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, mais quasiment jamais des améliorations concrètes de l'offre dont les voyageurs pourront profiter grâce aux différents projets.

La grande attractivité de la Suisse doit être maintenue et améliorée, son développement territorial, économique et touristique doit s'effectuer de manière durable: ceci n'est pas contesté et figure dans les lignes directrices stratégiques du Conseil fédéral pour l'aménagement des chemins de fer. Avec un pronostic de croissance du trafic de 60 % d'ici 2030, les transports publics sont la seule solution.

L'Union des transports publics **privilégie une augmentation de la capacité des voies, des accès aux trains, des gares et des trains davantage qu'une augmentation de la vitesse** – même si rien ne s'oppose à des raccourcissements de la durée des voyages sur le long terme. Cette option doit être prise en compte dans la planification. Sans un important aménagement de l'infrastructure ferroviaire, la croissance des transports publics ne pourra pas être absorbée. Les points à améliorer d'urgence concernent aussi bien le trafic longues distances entre les agglomérations que le trafic régional à l'intérieur de ces dernières. **Ce ne sont pas les projets qui sont décisifs, mais les élargissements de l'offre.** C'est-à-dire obtenir à terme la cadence au quart d'heure sur les tronçons de trafic voyageurs à forte demande et la cadence semi-horaire sur les autres lignes principales.

La construction de tronçons et un nouveau matériel roulant doivent permettre des réductions de temps de parcours, par exemple Lausanne–Zurich en deux heures ou Berne–Zurich en quelque 50 minutes. Des réductions de la durée du trajet sont également possibles sur les corridors Berne/Bâle–Zurich, Zurich–Winterthour et Zurich–Zoug–Lucerne.

Dans les grandes agglomérations, les RER doivent circuler tous les quarts d'heure. De plus, des liaisons rapides et directes avec les principaux sites touristiques doivent en augmenter l'attractivité.

Dans l'ensemble, ces améliorations de l'offre montrent que les transports publics forment un système interconnecté du tronçon Berne–Zurich aux vallées alpines les plus reculées. C'est pourquoi le trafic local et le trafic d'agglomération doivent également être garantis à long terme.

ZEB et la 1^{re} étape d'aménagement de 3,5 milliards de francs, comme proposé par le Conseil fédéral, permettent de réaliser les élargissements de l'offre suivants d'ici 2025:

- La ligne du Plateau Genève–St-Gall via Berne, épine dorsale du réseau ferroviaire suisse, sera améliorée de façon à pouvoir faire circuler des trains duplex de 400 mètres de longueur sur les tronçons fortement chargés Genève–Lausanne et Berne–Zurich–Winterthour.
- Les nœuds ferroviaires de Berne et de Bâle seront aménagés, le nœud de Lausanne sera simultanément agrandi dans le cadre de ZEB, des améliorations de l'offre et de la qualité en résulteront.
- Des aménagements des voies entre Zurich et Coire permettront un doublement des trains Intercity entre les deux capitales cantonales.
- Des aménagements entre Locarno et Lugano ainsi que sur le nœud de Lugano doubleront les possibilités de liaisons directes (deux par heure) et d'augmenter sensiblement les performances de la zone de Lugano.

FAIF: Position de l'UTP

- Le contre-projet direct à l'initiative ATE est sensé. ✓
- Le fonds d'infrastructure ferroviaire est utile aux TP. ✓
 - Le financement du rail est assuré à long terme.
 - Les moyens influant sont plus importants qu'aujourd'hui.
- Le projet comprend une première étape d'aménagement concrète. ✓
- Les principales exigences de l'UTP ont été reprises. ✓
(participation de la Confédération au financement supplémentaire)

Exigence de l'UTP: 5,9 milliards de francs (au lieu de 3,5 milliards) pour la 1^{re} étape d'aménagement

Offre plus importante avec la variante UTP

Avec une 1^{ère} étape d'aménagement d'environ 6 milliards de francs, demandée par l'UTP, de **nombreuses améliorations supplémentaires pourront être réalisées**. Voici les principales:

- L'augmentation du rendement du nœud de Genève permettra de mettre en place un système de RER entre Genève et Lausanne et la cadence au quart d'heure des trains Intercity.
- Différentes mesures infrastructurelles et du nouveau matériel roulant feront passer la durée du trajet entre Lausanne et Berne à une heure.
- Les aménagements dans la vallée de l'Aar entre Gümligen et Münsingen, ainsi que l'augmentation des performances de la gare de Berne, permettront la cadence au quart d'heure du RER bernois jusqu'à Münsingen et la garantie des sillons pour le trafic marchandises.
- Le désenchevêtrement de Pratteln permettra la circulation de trois liaisons RER par heure au lieu de deux.

La 1^{ère} étape d'aménagement apportera également d'énormes améliorations aux chemins de fer privés. Les principales:

- L'aménagement entre Viège et Zermatt permettra la cadence semi-horaire entre Zermatt et Fiesch et la cadence au quart d'heure entre Zermatt et Täsch.
- L'aménagement du tronçon RBS Worblaufen–Soleure augmentera massivement la capacité et permettra le prolonger le S8 jusqu'à Bätterkinden.
- L'augmentation du rendement dans le Prättigau et en Engadine permettra de faire passer la ligne RhB Landquart–Davos/St-Moritz à la cadence semi-horaire.

Cette variante, appelée «variante rejetée» dans le message du Conseil fédéral, est la plus judicieuse, car elle **amène des améliorations dans toute la Suisse**. Les autres propositions sont le plus souvent fortement influencées par une optique régionale et ne tiennent pas suffisamment compte de l'utilité pour l'ensemble du système.

II. Utilité des projets ZEB et FAIF (1^{re} étape d'aménagement avec compléments de l'UTP)

a Les mesures ZEB comme condition à la 1^{re} étape d'aménagement 2025 de FAIF

Pour simplifier leur représentation, les plus de 100 projets ZEB (Futur développement de l'infrastructure ferroviaire) décidés par le Parlement en 2009 ont été réunis en 24 mesures. Ces projets seront construits d'ici 2025, parallèlement à ceux de la 1^{re} étape d'aménagement FAIF. Le projet ZEB sera financé avec les 5,4 milliards de francs restants du fonds FTP. Le projet FAIF entraînera une modification de la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF): le tunnel de Chestenberg, déjà décidé par le Parlement avec ZEB, est transféré dans le programme de développement stratégique (STEP). En contrepartie, le nœud de Lausanne sera élargi, et l'axe ouest-est aménagé pour permettre l'utilisation de trains duplex longs de 400 m.

Une fois la loi modifiée sur la base de ces changements et d'autres plus minimes, le projet ZEB constituera le fondement de l'étape d'aménagement 2025. Le financement des 24 séries de mesures – correspondant aux tracés et nœuds en noir sur la carte – est ainsi en partie déjà décidé, et les coûts déjà estimés (voir page suivante):

N°	Projet/mesure	Coûts en mio.	N°	Projet/mesure	Coûts en mio.
1	Augmentation du rendement du nœud de Genève	10	13	Augmentation du rendement corridor Bâle–Gothard-Nord	125
2	Nœud de Lausanne et nœud de Renens (pas encore décidé)	1 050	14	Augmentation du rendement corridor Gothard-Sud–Chiasso	190
3	Elargissement du profil Lausanne–Brigue–Domodossola (pas encore décidé)	120	15	Accroissement des capacités Cham–Rotkreuz; nœud de Thalwil	75
4	Augmentation du rendement Lausanne–Bienne–Olten	50	16	Accroissement des capacités Zoug–Arth-Goldau	110
5	Accroissement des capacités Lausanne–Berne	110	17	Augmentation du rendement Bellinzone–Luino	52
6	Accroissement des capacités Bienne–Delémont–Porrentruy (en partie décidé)	20	18	Accroissement des capacités Bellinzone–Locarno	90
7	Nœud de Berne, désenchevêtrement du Wylerfeld	180	19	Ligne diamétrale Zurich	213
8	Augmentation du rendement Spiez–Interlaken	100	20	Accroissement des capacités Zurich–Winterthour	390
9	Accroissement des capacités Berne–Neuchâtel et Berne–Schwarzenburg	40	21	Accroissement des capacités Winterthour–St-Gall	150
10	Accroissement des capacités Olten-Aarau	680	22	Accroissement des capacités Thurtal	110
11	Augmentation du rendement Bâle–Olten	320	23	Raccourcissement du temps de parcours St-Margrethen–Sargans	10
12	Nœud d'Olten	10	24	Accroissement des capacités Bülach–Schaffhouse	10

Les numéros des projets correspondent à ceux indiqués sur la carte ci-après.

b FAIF: étape d'aménagement 2025 proposée par le Conseil fédéral

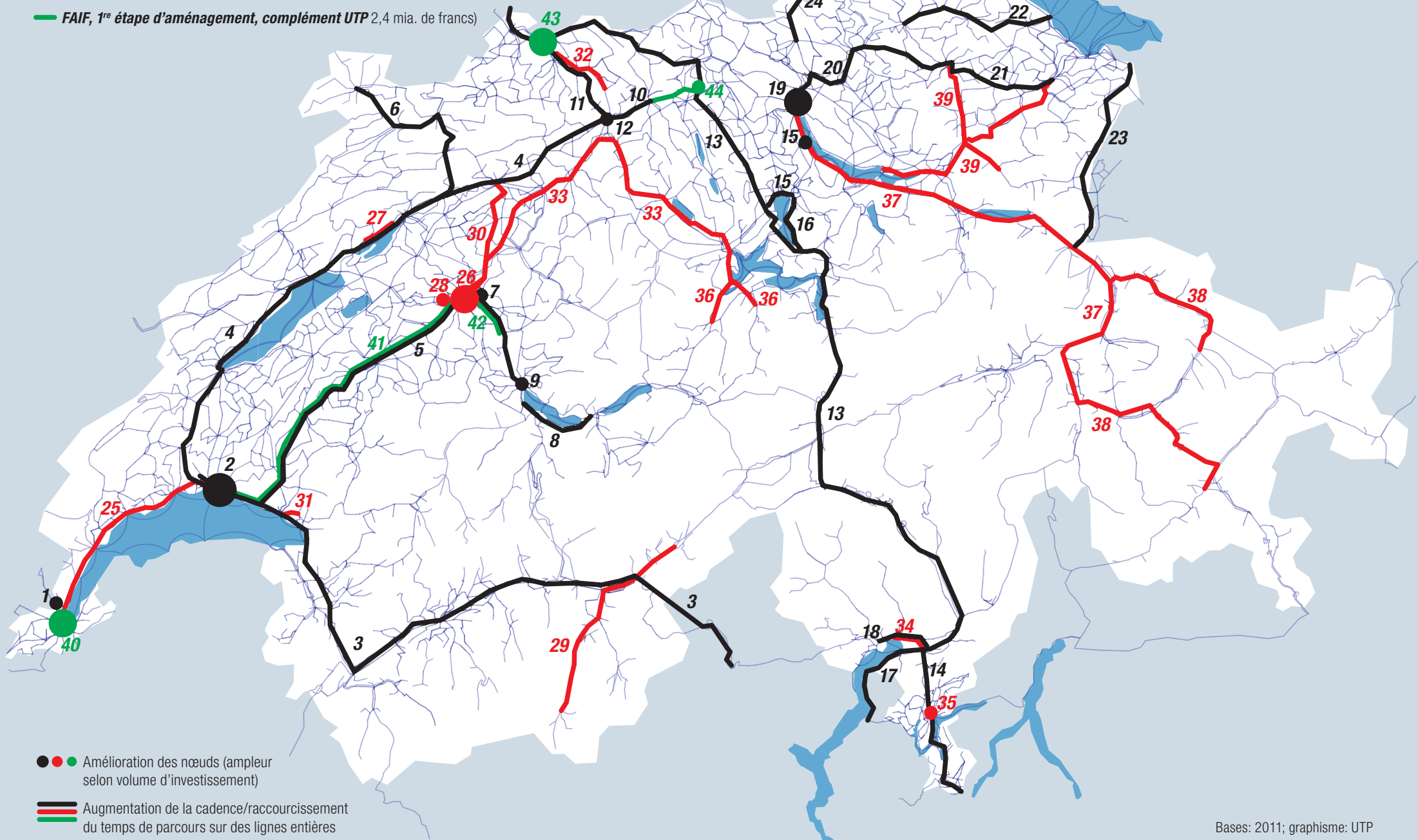
Les investissements dans le réseau des CFF et des chemins de fer privés (ETC) suivent la logique du profit maximal à des coûts limités. Outre les critères de suppression des goulets d'étranglement et de mise en valeur des potentiels, des considérations régionales entrent en ligne de compte. Celles-ci se combinent idéalement dans le paquet de projets du Conseil fédéral relatif à ZEB et à l'étape d'aménagement 2025. Dans la région de Suisse occidentale, les investissements totaux se montent à 1975 millions, dans la zone Argovie–Zurich–Suisse orientale à 1933 millions, dans l'Espace Mittelland à 1185 millions, dans la zone Suisse du nord-ouest à 785 millions, au Tessin à 582 millions et en Suisse centrale à 280 millions. Les délimitations ne sont pas toujours parfaitement précises. Le montant restant revient à des projets qui ne peuvent pas être attribués à une région.

Les projets de la variante du Conseil fédéral relative à la 1^{re} étape d'aménagement de FAIF sont les suivants:

N°	Projet	Coûts en mio.	Utilité pour la clientèle/le système/ Mesure
25	Augmentation du rendement Lausanne–Genève	330	Passage à la cadence au quart d'heure pour les trains Intercity Genève–Lausanne; les deux sillons horaires du trafic marchandises sont assurés malgré l'aménagement de l'offre voyageurs supplémentaire; mesures: installations de dépassement dans la zone de Coppet et de Denges
26	Accroissement des capacités nœud de Berne	410	Conditions pour la cadence au quart d'heure pour les trains Berne–Zurich et les lignes RER bernoises, trains duplex d'une longueur de 400 m dans le trafic longues distances; mesures: prolongement des quais à Berne, réaménagement de la gare ouest, nouvelles voies de mise à disposition

Projets d'infrastructure ferroviaire ZEB et FAIF, 1^{re} étape d'aménagement

- ZEB** (5,6 mia. de francs, déjà décidé; en construction jusqu'à 2025)
- FAIF, 1^{re} étape d'aménagement, variante Conseil fédéral** (3,5 mia. de francs)
- FAIF, 1^{re} étape d'aménagement, complément UTP** (2,4 mia. de francs)



- ● ● Amélioration des nœuds (ampleur selon volume d'investissement)
- — — Augmentation de la cadence/raccourcissement du temps de parcours sur des lignes entières

N°	Projet	Coûts en mio.	Utilité pour la clientèle/le système/ Mesure
27	Accroissement des capacités Gléresse–Douanne	390	Amélioration de la qualité du trafic marchandises intérieur entre Lausanne et la gare de triage de Limmattal (= axe principal du trafic marchandises intérieur); mesure: remplacement du dernier tronçon à une voie entre Lausanne et Zurich par un nouveau tunnel
28	Désenchevêtrement Holligen	210	Conditions pour l'aménagement de l'offre à Berne Ouest; mesure: saut-de-mouton et adaptation des quais à Holligen
29	Infrastructure Matterhorn–Gothard	40	Cadence semi-horaire entre Zermatt et Fiesch; cadence au quart d'heure entre Täsch et Zermatt; mesures: nouveaux croisements, nouveau tronçon à double voie, aménagement de la gare de Zermatt
30	Trafic régional entre Berne et Soleure	130	Prolongement du RER S8 Berne–Jegenstorf jusqu'à Bätterkinden; mesures: double voie jusqu'à Bätterkinden, divers aménagements de la gare
31	Goldenpass Vevey–Blonay	6	Passage à la cadence au quart d'heure entre Vevey et Blonay; mesure: nouveau croisement
32	Augmentation du rendement Bâle Est (1 ^{re} étape), Ergolzthal	390	Trois trains RER par heure pour l'Ergolzthal; mesures: deux quais supplémentaires à la gare de Bâle, voie de rebroussement dans l'Ergolzthal
33	Augmentation du rendement Berne–Lucerne	60	Passage à la cadence semi-horaire pour les trains Interregio entre Berne et Lucerne; diverses petites mesures d'aménagement (en plus du nœud de Berne)
34	Double voie Contone–Tenero	150	Cadence semi-horaire entre Lugano et Locarno; mesure: double voie continue entre Contone et Tenero

N°	Projet	Coûts en mio.	Utilité pour la clientèle/le système/ Mesure
35	Augmentation du rendement Lugano	100	Cadence semi-horaire entre Zurich et Lugano; mesure: voie de rebroussement dans la zone construite très dense de la gare
36	Augmentation du rendement Zentralbahn	50	Passage à la cadence au quart d'heure entre Lucerne et Stans et Lucerne et Giswil; mesures: plusieurs nouveaux tronçons à double voie
37	Voies de dépassement Zurich–Coire	160	Cadence semi-horaire entre Zurich et Coire; mesures: diverses voies de dépassement
38	Augmentation du rendement RhB	120	Passage à la cadence semi-horaire entre Coire et St-Moritz et Landquart et Davos; mesures: nouveaux croisements et tronçons à double voie au Prättigau et en Engadine;
39	Augmentation du rendement SOB St-Gall–Rapperswil et Wil–Nesslau	55	Augmentation des places assises; mesures: prolongement de quais pour des trains plus longs ou élargissement du profil pour des trains duplex (en examen)
	Autres mesures sur l'ensemble du réseau (remplacement de la convention de prestations, études de projet de la prochaine étape d'aménagement, installations d'exploitation)	900	
Total des coûts budgétés		3501	

c FAIF: compléments de l'UTP à la 1^{re} étape d'aménagement avec augmentation de l'utilité pour la clientèle

Pourquoi les 39 mesures des projets ZEB et FAIF, 1^{re} étape d'aménagement 2025 (tableau précédent), ne suffisent-elles pas à elles seules à réaliser le système de TP suisse souhaité pour 2025?

Le Conseil fédéral table sur une croissance des transports publics de 60 % d'ici 2030. Une telle augmentation nécessite une infrastructure ferroviaire suffisante et coordonnée comme colonne vertébrale pour l'ensemble des transports publics. Les systèmes ferroviaires fonctionnent sans problème lorsque les arrivées et les départs des trains dans les nœuds ont lieu de sorte que les trains ne se bloquent pas les uns les autres et que les clients puissent changer rapidement de train. Un tel équilibre n'est possible qu'avec des solutions de compromis, notamment parce que les arrivées et les départs se concentrent autour de .00 et de .30. Sans oublier que le trafic marchandises, le plus dense d'Europe, passe par les mêmes quais et, en partie, par les mêmes gares.

Les mesures du Conseil fédéral sont donc impératives et correctement composées, mais encore insuffisantes. De facto, elles ne couvrent pas les augmentations de la demande prévues dans les pronostics de la Confédération, mais se fondent en première ligne sur les moyens disponibles dans le fonds selon le Conseil fédéral. Selon la variante de financement du Conseil fédéral, à savoir sans idées nouvelles en la matière, le fonds permet seulement des investissements de 3,5 milliards jusqu'en 2025.

L'UTP estime qu'en plus des projets de 3,5 milliards de francs prévus, d'autres aménagements sont nécessaires de sorte que le bénéfice tiré soit le plus grand possible. Si ces aménagements supplémentaires ne peuvent pas être réalisés d'ici 2025, une part de l'utilité des mesures 1 à 39 pour la clientèle ne pourra être obtenue que sous les «meilleurs auspices», à savoir en dehors des heures de pointe, sans retards, et sans la moindre offre supplémentaire.

Le complément de l'UTP correspond très largement à la variante complémentaire modérée rejetée par le Conseil fédéral (seulement) pour des raisons financières. En d'autres termes, si la Confédération disposait déjà de 2,4 milliards avant 2025, elle pourrait réaliser la demi-douzaine de projets et n'aurait pas à les reporter à une étape d'aménagement ultérieure.

L'interdépendance entre la 1^{re} étape d'aménagement du Conseil fédéral et les compléments de l'UTP peut être facilement démontrée, à l'exemple de la gare de Genève: l'offre de quatre Intercity entre Genève et Lausanne peut, au besoin, aussi être réalisée sans voies supplémentaires à Cornavin. Mais cela exclut toute augmentation des liaisons avec l'étranger jusque vers 2030 (dans 18 ans). Et les cadences au quart d'heure entre Genève et Coppet et entre Genève et Annemasse (nouvelle ligne CEVA), nécessaires selon les études de potentiel, sont sensibles à la moindre irrégularité.

L'UTP propose notamment un échelonnement des mesures: l'aménagement entre Lausanne et Berne (n° 41) pour réduire le temps de parcours à 54 minutes coûterait au total 1090 millions. Les investissements de 300 millions prévus dans un premier temps pour réduire le voyage à une heure ne sont naturellement pas perdus. Ils permettent au contraire de réduire les investissements pour de prochains aménagements.

Il en va de même pour les mesures entre Aarau et Zurich. Cette variante ne fait que repousser la suppression du goulet d'étranglement le plus urgent à moyen terme du point de vue du réseau entre Zurich et Olten, les mesures d'amélioration de 100 millions de francs prévues ne permettant pas de résoudre le problème à long terme. En outre, une étude est en cours pour déterminer si des mesures adéquates peuvent être trouvées dans le cadre financier prévu pour améliorer la stabilité de l'horaire dans la zone Aarau-Zurich. L'OFT va examiner ce point d'ici l'été 2012. Si la plausibilité n'est pas établie, l'étape d'aménagement 2025 devra être élargie en conséquence.

Les cinq autres projets que l'UTP considère comme urgents pour l'étape d'aménagement 2025 sont les suivants (voir page suivante):

III. Financement des compléments de l'UTP à la 1^{re} étape d'aménagement

N°	Projet	Coûts en mio.	Utilité pour la clientèle/le système/ Mesure
40	Aménagement du nœud de Genève	790	Relations supplémentaires avec l'étranger possibles et prolongement des compositions sur la ligne Genève–La Plaine en combinaison avec la cadence au quart d'heure du CEVA et entre Genève et Coppet, condition pour l'aménagement de l'offre en direction de La Plaine; mesure: aménagement de la gare de Genève avec deux quais supplémentaires dans une zone construite extrêmement dense
41	Aménagement Lausanne–Berne	300	Raccourcissement du temps de parcours des trains Intercity entre Lausanne et Berne à une heure (aujourd'hui 66 min.); mesures: plusieurs mesures d'amélioration des tronçons et diverses mesures d'accélération pour l'utilisation de trains duplex avec compensation du roulis avec davantage de pression verticale et latérale sur les rails
42	Aménagement vallée de l'Aar Gümligen–Münsingen	630	Cadence au quart d'heure entre Berne et Münsingen; accroissement des capacités pour le trafic marchandises entre le Lötschberg et le Simplon; mesure: troisième voie continue entre Gümligen et Münsingen
43	Désenchevêtrement Pratteln	510	Passage à la cadence au quart d'heure entre Bâle et Liestal dans un goulet d'étranglement des trains marchandises délicat; mesure: nouveau saut-de-mouton à Pratteln
44	Mesures transitoires dans la zone Rapperswil–Heitersberg Ouest	100	Nouvelle cadence semi-horaire pour le RER Aarau–Zurich; amélioration de la stabilité de l'horaire dans le corridor Olten–Zurich; mesures: plusieurs petites mesures d'amélioration (en cours d'analyse)
	Petites mesures pour d'autres domaines transversaux (ETC incluses)	100	
Total des coûts supplémentaires budgétés		2430	

Si, comme exigé par l'UTP, LITRA, les cantons, l'Union des villes suisses et d'autres organisations et partis, le financement de la 1^{re} étape d'aménagement est relevé de 3,5 à 5,9 milliards, il reste à définir comment financer ce complément. Le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ne peut fournir que ce qu'il contient, puisqu'il n'est pas censé pouvoir bénéficier d'avances. La hausse des coûts des projets de l'étape d'aménagement 2025 de 3,5 à 5,9 milliards exige donc, à titre transitoire, un financement étendu ou des changements dans le mode de remboursement.

Nous exposons ci-après différentes variantes possibles et raisonnables pour financer cet aménagement complémentaire modeste. Tant que l'aménagement se limite à ce montant, il ne requiert pas d'effort démesuré.

Les moyens à disposition du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) selon le message du Conseil fédéral présentent une lacune majeure entre 2019 et 2025. En effet, les avances faites au fonds FTP pour un total de 8,6 milliards de francs doivent être remboursées dès 2019 en tranches annuelles d'environ 700 millions, les intérêts de ces avances, de l'ordre de 250 millions par an, devant être payés en même temps. La charge du FIF dépasse les 900 millions de francs annuels vers 2020, rien que pour le remboursement et le paiement des intérêts. Il reste donc 540 millions par an pour les projets ZEB et seulement 350 millions pour l'étape d'aménagement 2025 (variante du Conseil fédéral), soit environ 900 millions au total. En comparaison avec les tranches d'investissement annuelles actuelles de près de 1,5 milliard (2009 et 2010), cela représente un déficit d'environ 600 millions. Dès 2026, les tranches provenant du FIF devraient être à nouveau nettement plus importantes, puisque les avances seront pratiquement remboursées et que seuls des intérêts minimes devront encore être payés. Le financement de l'infrastructure présente donc une réelle lacune entre 2019 et 2025, malgré les produits affluant dans le fonds dans les proportions prévues.

L'UTP place au premier plan trois modèles de financement complémentaire, respectivement de modification du mode de remboursement:

Modèle 1: Echelonnement du remboursement avec tranches réduites au départ

Fonctionnement. Le remboursement des avances n'est pas réalisé de façon continue en tranches annuelles d'environ 700 millions, mais de façon ralentie entre 2019 et 2025. Au lieu des 50 % de recettes, seuls 25 à 40 % sont utilisés pour le remboursement des avances. Cette solution flexible fournit une marge de manœuvre suffisante pour disposer des 2,4 milliards nécessaires à la réalisation des principaux projets complémentaires.

Conséquences financières. Une somme de 2,4 milliards comme marge de manœuvre pour l'étape d'aménagement 2025 signifie que, pendant sept ans, seuls 25 au lieu de 50 % des produits de la RPLP et de l'impôt sur les huiles minérales sont utilisés pour le remboursement. Dès 2025, la part est relevée à 50 % comme prévu. Le remboursement s'étire donc non plus sur 12, mais sur 15 à 16 ans. Le remboursement ralenti freine également la baisse de la charge de remboursement des intérêts. Durant les sept années critiques en matière de liquidités, les intérêts cumulés subissent une hausse de 300 à 400 millions. L'allègement obtenu grâce au ralentissement du remboursement est néanmoins nettement plus important que la charge supplémentaire de remboursement des intérêts.

Appréciation. Le remboursement légèrement ralenti est acceptable.

Modèle 2: Renonciation aux intérêts du remboursement

Fonctionnement. Les 8,6 milliards sont remboursés dans leur totalité, mais la Confédération renonce aux intérêts à partir du remboursement, à savoir dès 2019. Jusqu'à ce point, les fonds des avances restent soumis aux intérêts. Ces derniers s'élevaient à 176 millions en 2009 et à 203 millions en 2010, les intérêts de ces années-là étant encore supérieurs à ceux d'aujourd'hui.

Conséquences financières. La totalité des intérêts à payer entre 2019 et 2025 se monte à environ 1500 millions. Les années suivantes, qui ne sont plus critiques en matière de liquidités, la Confédération perçoit à nouveau quelque 520 millions d'intérêts, la somme exacte dépendant du taux d'intérêt alors en vigueur.

Appréciation. La Confédération renonce à un montant oscillant entre un et deux milliards de francs, suivant le taux d'intérêt. Si ce dernier se maintient à son niveau actuel de 0,7 % pour les obligations de la Confédération, celle-ci subira une perte de quelque 550 millions seulement. Il est toutefois peu probable qu'un taux record aussi bas se maintienne les vingt années à venir.

Modèle 3: Utilisation limitée dans le temps d'un pour mille de TVA supplémentaire pour le FIF

Fonctionnement. Le financement spécial de l'assurance invalidité (AI) de durée limitée à hauteur de quatre pour mille de TVA s'arrête en 2017. La Confédération alloue un pour mille de TVA supplémentaire au financement du FIF pour une durée limitée de sept ans.

Conséquences financières. Le FIF reçoit 2,5 milliards supplémentaires entre 2018 et 2025.

Appréciation. FAIF reçoit déjà, selon les considérations du Conseil fédéral et comme le fonds FTP jusqu'ici, un pour mille de TVA d'un montant d'environ 360 millions par an. Un pour mille supplémentaire alloué à FAIF est utilisé dès 2018 pour une durée limitée de sept ans. Les transports publics bénéficient ainsi de 2,5 milliards de francs supplémentaires bien comptés.

Aperçu

Les allègements ou les financements supplémentaires envisagés dans les trois modèles ci-dessus peuvent se résumer de la manière suivante:

Modèle	Recettes entre 2019 et 2025 pour le FIF en mio.	Différence par rapport à la variante de l'UTP FAIF, 1 ^{re} étape en mio.
1. Echelonnement du remboursement	2400	
2. Renonciation aux intérêts	1500	880
3. Pour mille de TVA limité dans le temps pour FAIF	2500	

Conclusion

Ces modèles de calcul montrent que différentes variantes existent pour le financement de la 1^{re} étape d'aménagement estimée à environ 5,9 milliards de francs proposée par l'UTP et qu'aucune d'entre elles n'ouvre de voie totalement nouvelle en matière de politique financière.

En outre, il existe également des variantes combinées des modèles représentés par l'UTP, elles aussi efficaces. L'UTP est d'avis que toutes ces possibilités sans effets notables sur la politique financière constituent une solution viable.



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6

Tél. +41 (0)31 359 23 23

Fax +41 (0)31 359 23 40

info@utp.ch

www.utp.ch