



Bundesamt für Verkehr BAV

23 mars 2010

Rail 2030: Développement de l'infrastructure ferroviaire

Matériel de référence printemps 2010

Référence du dossier : 031.10/2010-03-19/304

Récapitulation des bases et des décisions prises jusqu'ici dans le cadre de Rail 2030 ainsi que des projets d'infrastructure ferroviaire

Base juridique / mandat du Parlement

Le 20 mars 2009, le Parlement a adopté la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), laquelle est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2009.

L'article 10 LDIF charge le Conseil fédéral de présenter à l'Assemblée fédérale un projet de développement de l'offre et de l'infrastructure ferroviaire dans l'ensemble du pays.

Les mesures élaborées dans ce projet devront se fonder sur une conception d'offre et de demande elle-même basée sur des critères micro- et macroéconomiques. Il s'agit, entre autres mesures, d'examiner une série d'options d'extensions du projet ZEB déterminées ainsi que des aménagements de tronçons de ligne et de tunnels. La priorité sera donnée aux projets qui ont été approuvés au niveau fédéral lors d'une votation populaire ou qui s'imposent sur le plan national.

Le projet devra déterminer le financement des mesures par l'apport de ressources supplémentaires au fonds de financement des transports publics (fonds FTP). Il faudra également envisager d'autres options de financement, notamment la formation de partenariats public-privé.

Mandat du Conseil fédéral

Le 19 décembre 2008, le Conseil fédéral a décidé, vu l'ampleur du projet, que le texte à mettre en consultation sur Rail 2030 présenterait deux variantes comprenant des projets d'aménagement de dimensions différentes.



Référence du dossier : 031.10/2010-03-19/304

Les variantes se distinguent sur les plans de l'offre, de l'infrastructure et des sources supplémentaires d'alimentation du fonds FTP. La variante 1 porte sur l'aménagement du réseau ferré pour une somme de 21 milliards de francs. Les investissements se répartissent sur 25 ans. La variante 2 présentera un aménagement redimensionné pour une somme de 12 milliards de francs.

La principale différence entre les deux variantes est que la seconde variante ne permet pas de financer le développement du trafic d'agglomération de manière substantielle, bien que la demande augmente fortement aussi dans ce domaine.

Objectifs

Rail 2030 améliorera l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs et le trafic marchandises et contribuera ainsi activement à concrétiser une politique des transports durable.

Rail 2030 préparera le réseau ferré aux défis futurs et assurera le potentiel de croissance et de développement des centres suisses. Les mesures prévues garantiront l'attrait de la Suisse dans le contexte international. Rail 2030 permettra de couvrir une part importante de la mobilité toujours croissante de la population suisse.

Marche à suivre

La LDIF indique clairement la marche à suivre pour le projet Rail 2030 : les mesures devront se fonder sur un concept d'offre et de demande lui-même basé sur des critères micro- et macroéconomiques.

On a donc estimé l'évolution de la demande en trafic ferroviaire à l'horizon 2030 en se fondant sur les perspectives du trafic voyageurs et marchandises établies par l'ARE et en appliquant les modèles de trafic bimodal du DETEC et des CFF. Puis, le besoin supplémentaire en prestations de transport a été défini afin de couvrir la demande croissante. La comparaison avec les capacités du réseau prévues en 2030 (sans Rail 2030) a ensuite permis de faire apparaître les insuffisances de capacité, l'offre et les mesures nécessaires. Enfin, l'évaluation de la durabilité a eu lieu à l'aide de l'instrument NIBA (indicateurs de durabilité de l'infrastructure ferroviaire).

Financement

Selon la LDIF, le financement des aménagements prévus dans le cadre de Rail 2030 doit se faire par le fonds FTP existant (financement des projets d'infrastructure des transports publics). Pour cela, ce fonds aura besoin temporairement de recettes supplémentaires. La



Référence du dossier : 031.10/2010-03-19/304

prolongation de la durée du fonds ainsi que ses nouvelles sources de financement requièrent une modification de la Constitution. Dès lors, le peuple et les cantons se prononceront sur Rail 2030.

Le Conseil fédéral a décidé que les sources qui alimentent actuellement le fonds FTP resteront disponibles. Il s'agit de la part fédérale à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), d'un pour-mille de la taxe sur la valeur ajoutée et d'une part de l'impôt sur les huiles minérales (jusqu'ici, cette part était réservée aux NLFA).

Pour garantir la liquidité du fonds FTP, il faut des sources de revenus supplémentaires provisoires – vraisemblablement durant une dizaine d'années. Le projet à mettre en consultation proposera des solutions pour remédier aux insuffisances de financement. La variante 2 mise sur une contribution des utilisateurs du rail, la variante 1 y ajoute une réaffectation de la part cantonale de la RPLP.

Contact/précisions :

Office fédéral des transports (OFT), Information, 031 322 36 43

CFF service de presse, 051 220 41 11