



Référence du dossier : 031.12/2011-03-29/298

Matériel de référence

Date 31 mars 2011
Embargo 10h00

Ouverture de la consultation du message FAIF

Le projet mis en consultation FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) se compose de plusieurs éléments : le futur modèle de financement, une stratégie à long terme pour le rail et le programme de développement stratégique comprenant des mesures concrètes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Le projet de message en question comprend aussi une première étape d'aménagement à réaliser d'ici à 2025.

A l'occasion du lancement de la procédure de consultation, le présent matériel de référence fournit des informations sur plusieurs aspects du projet. La consultation durera d'avril à la mi-juillet 2011. Au printemps de 2012, le Conseil fédéral présentera au Parlement le message FAIF à titre de contre-projet direct à l'initiative populaire de l'ATE « Pour les transports publics ».

1. Aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Il est prévu d'entreprendre l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire par étapes. Ces étapes seront fondées sur la stratégie à long terme du rail et sur le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (STEP¹), ce dernier étant lui-même issu des travaux de planification relatifs à Rail 2030. Le projet STEP vient donc remplacer, au niveau du contenu, le projet Rail 2030.

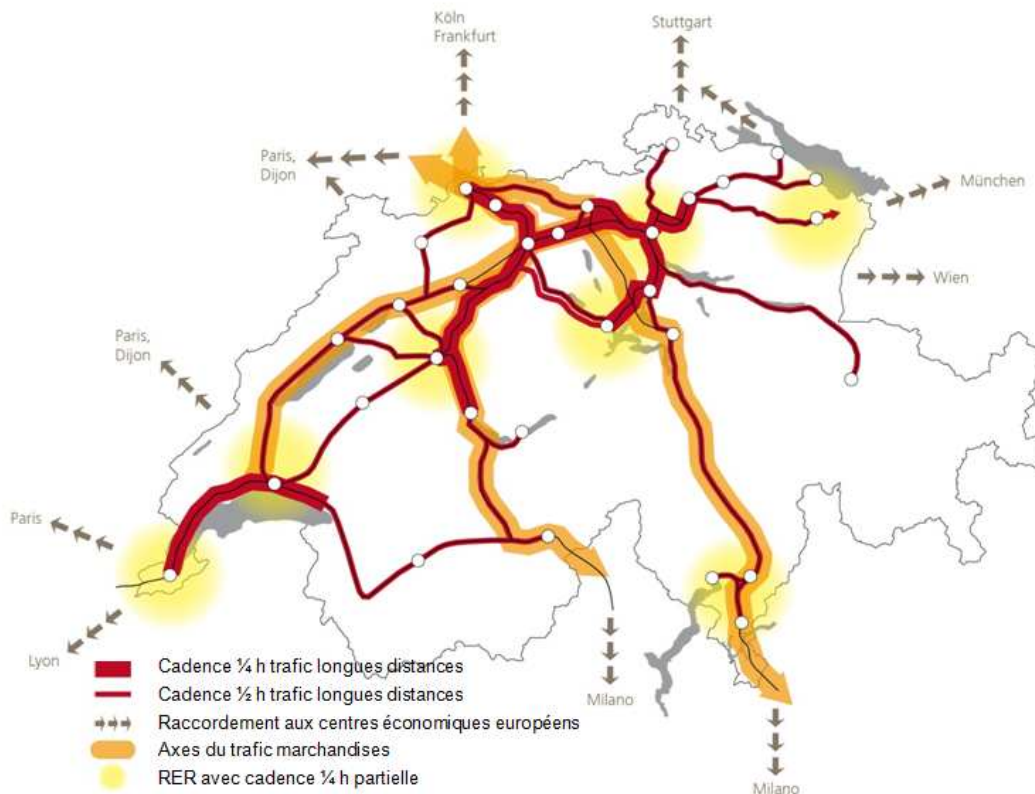
¹ De l'allemand : **strategisches Entwicklungsprogramm**



Référence du dossier : 031.12/2011-03-29/298

Stratégie à long terme pour le rail

Le trafic ferroviaire suisse de demain doit surtout fournir davantage de capacités, que ce soit sur les rails, dans les trains ou dans les gares. En transport de voyageurs, il s'agit d'introduire, à terme, la cadence au quart d'heure sur les lignes à forte demande (p. ex. Bâle/Berne – Zurich – Winterthour, Lausanne – Genève). La cadence semi-horaire sera la règle sur les autres lignes principales. Au cœur des agglomérations, les trains RER circuleront tous les quarts d'heure et les destinations touristiques les plus importantes bénéficieront de liaisons directes et rapides de et vers les centres. La qualité du fret ferroviaire augmentera grâce à des temps de parcours compétitifs, à une ponctualité améliorée et à des conditions de production avantageuses.



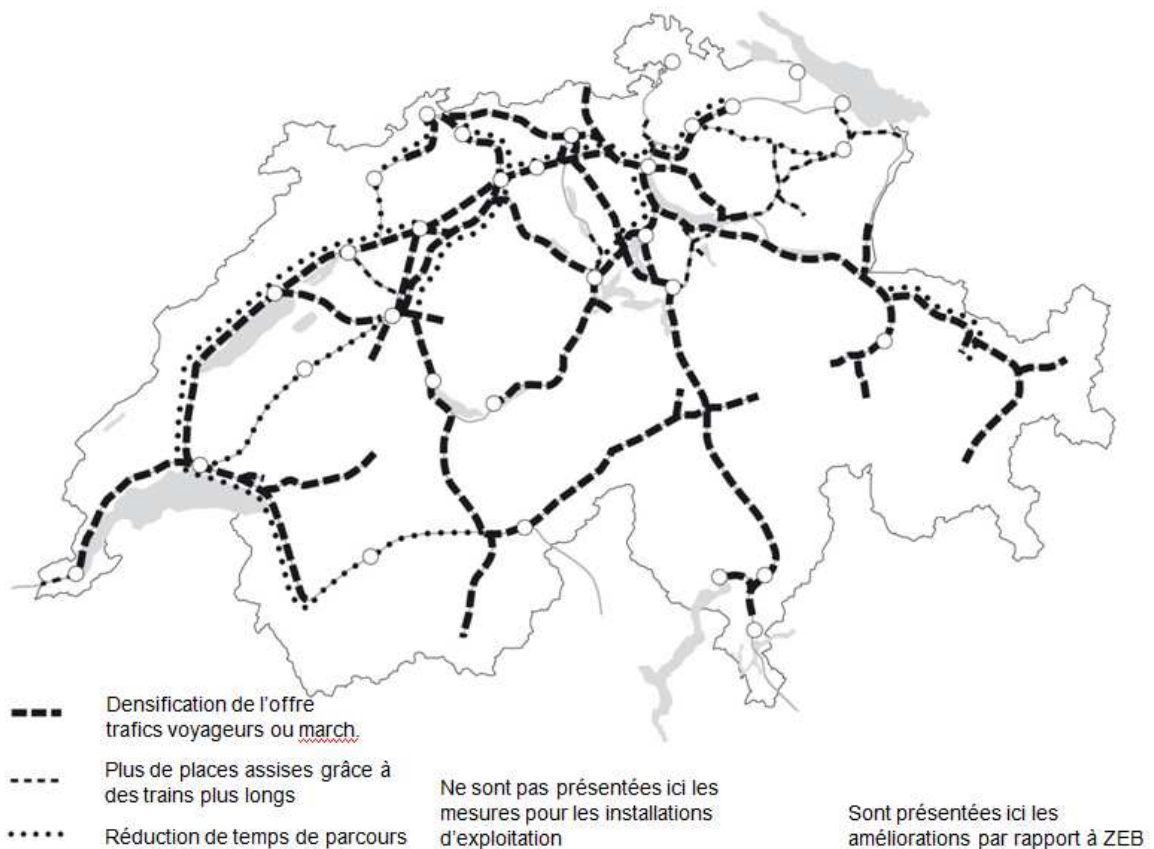
Lors de l'extension de capacités, il faudra simultanément examiner les possibilités de réduire les temps de parcours. Les objectifs de la stratégie à long terme seront mis en œuvre dans le cadre du programme de développement stratégique STEP, programme à mettre à jour en permanence.



Référence du dossier : 031.12/2011-03-29/298

Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (STEP, anciennement Rail 2030)

Le programme repose sur la stratégie du rail à long terme et sur les travaux de planification relatifs à Rail 2030. Il comprend des investissements de quelque 42,6 milliards de francs, répartis en deux degrés d'urgence. Les investissements de première urgence portent sur environ 20 milliards de francs et devraient être achevés vers 2040. La figure ci-après présente l'utilité du STEP.



Pour mettre en œuvre ce STEP, le Conseil fédéral présentera au Parlement tous les 4 à 8 ans une nouvelle étape d'aménagement comprenant des investissements de l'ordre de 5 milliards de francs, ce qui permettra de s'adapter avec souplesse à l'évolution des transports publics et à la progression des projets. Le STEP est un processus de planification permanente. Le Conseil fédéral présentera au Parlement une fois par législature un rapport ad hoc en proposant d'éventuelles adaptations du programme.



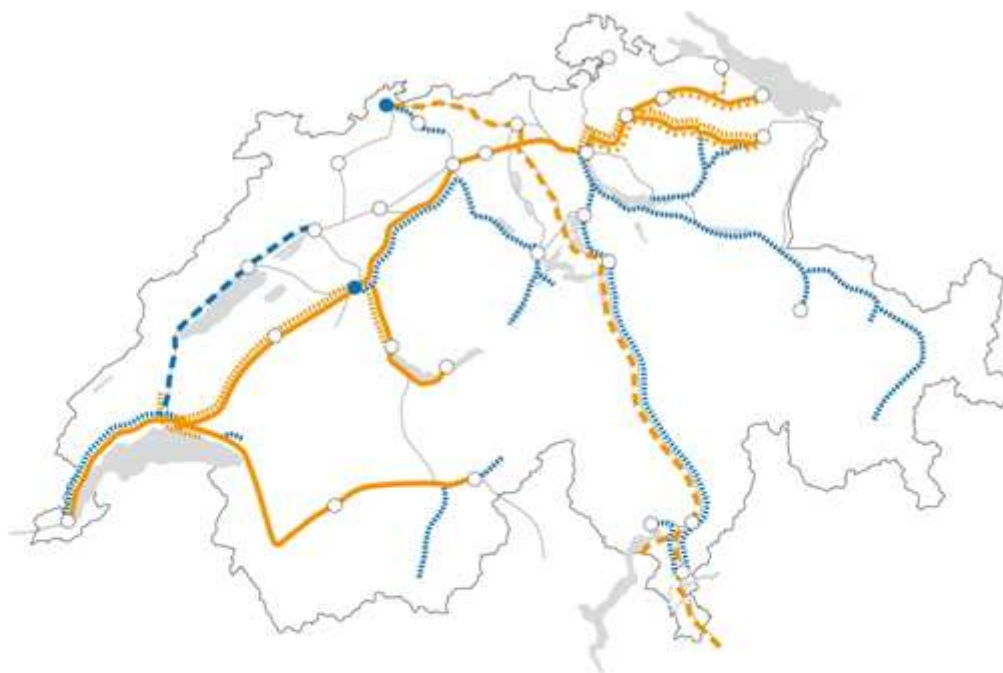
Référence du dossier : 031.12/2011-03-29/298

Étape d'aménagement 2025

L'étape d'aménagement 2025 complète le programme « Développement de l'infrastructure ferroviaire » (ZEB²). Ces deux programmes, à réaliser en parallèle jusqu'en 2025, permettront en particulier d'introduire de nouvelles cadences semi-horaires, des trains longs à deux étages entre Genève et St-Gall, de même que d'améliorer des offres RER. De plus, ils renforceront le trafic marchandises.

Avec le programme ZEB (5,4 milliards de francs) et l'étape d'aménagement 2025 (3,5 milliards de francs), la Suisse investira d'ici à 2025 quelque 8,9 milliards dans l'infrastructure ferroviaire.

Ensemble, les investissements de ZEB et de l'étape d'aménagement 2025 fourniront les extensions d'offre suivantes d'ici à 2025 :



	Étape d'aménagement 2025	ZEB
Trains de 400 m à deux étages		
Densification de l'offre voyageurs		
Réduction de temps de parcours voyageurs		
Augmentation des prestations tr. march.		
Augm. capacités des nœuds en vue d'offres supplémentaires		

² De l'allemand : zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur



Référence du dossier : 031.12/2011-03-29/298

Voici les améliorations qu'offrira l'étape d'aménagement 2025 en complément à ZEB, par rapport à la situation actuelle :

Corridor	Prestations 2011	Prestations 2025
Genève – Lausanne	2 trains Intercity par heure	4 trains Intercity par heure
Lausanne – Bienne	1 train du trafic longues distances par heure 1 train régional Bienne – Neuchâtel 3 trains de marchandises par heure entre Lausanne et Zurich	2 trains du trafic longues distances par heure 2 trains régionaux Bienne – Neuchâtel 3 trains de marchandises par heure avec temps de parcours plus brefs
Berne – Lucerne	1 train du trafic longues distances par heure	2 trains du trafic longues distances par heure
Bâle – Liestal/Gelterkinden	2 trains régionaux par heure	3 trains régionaux par heure
Zurich – Coire	1 train Intercity par heure	2 trains Intercity par heure
Zurich – Lugano	1 train Intercity par heure	2 trains Intercity par heure
Locarno – Lugano	Pas de liaison directe	2 trains RegioExpress par heure
Chemins de fer privés		
Vevey – Blonay	2 trains par heure	4 trains par heure
Zermatt – Fiesch	1 train par heure	2 trains par heure
Giswil/Stans – Lucerne	2 trains par heure	4 trains par heure
St-Gall – Rapperswil		Trains plus longs pour davantage de places assises
Landquart – Davos/St. Moritz	1 train par heure	2 trains par heure

L'étape d'aménagement 2025 englobe des investissements pour 3,5 milliards de francs :

- 2,2 milliards seront injectés dans le réseau CFF
- 300 millions iront à des investissements des chemins de fer privés
- 500 millions sont prévus pour les adaptations nécessaires des installations d'accueil et d'exploitation, afin d'absorber le surcroît de voyageurs
- 500 millions seront attribués à des planifications et à des investissements isolés de moindre envergure.

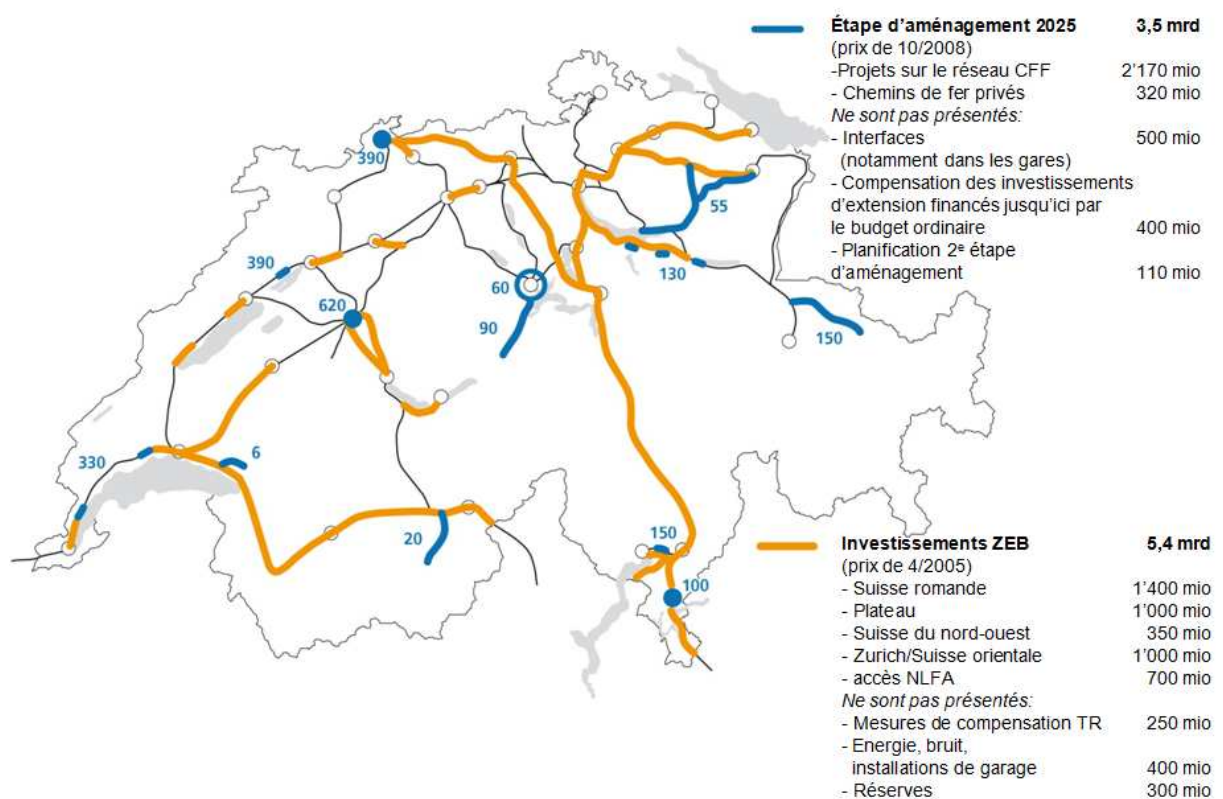
Les aménagements suivants sont prévus pour l'étape 2025 :

- Aménagements en gare de Berne
- Voies additionnelles à l'entrée en gare de Bâle



Référence du dossier : 031.12/2011-03-29/298

- Elimination du goulet d'étranglement à Holligen / région de Berne
- Construction d'un tunnel à double voie entre Gléresse et Douanne
- Doublement de la voie entre Contone et Tenero
- Voies de garage, de rebroussement et de dépassement à Lugano, sur les tronçons Coppet – Nyon, Zurich – Coire et dans la région de Liestal/Gelterkinden.



Il est prévu de présenter au Parlement en 2017 l'étape d'aménagement suivante dont l'horizon de réalisation est 2030. Le montant des investissements par étape d'aménagement dépendra des moyens financiers disponibles dans le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), fonds qu'il faut encore créer.

Adaptations de la LDIF

Afin d'harmoniser avec ZEB les projets prévus dans le cadre du FAIF, le Conseil fédéral demande au Parlement d'adapter la LDIF en plusieurs endroits. Il s'agit de réaliser, dans le cadre de ZEB, des aménagements sur l'axe est-ouest en vue de trains longs à deux étages, ce qui augmentera le nombre de places assises. Cette stratégie entraîne une restructuration complète du nœud de Lausanne, actuellement

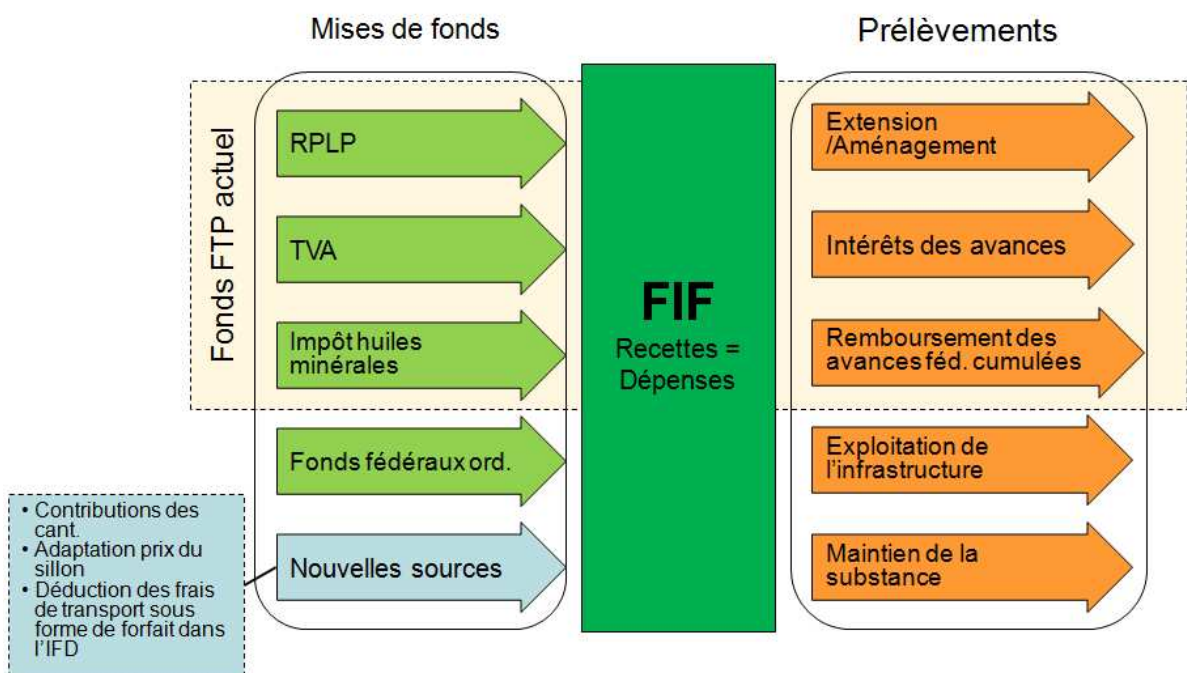


Référence du dossier : 031.12/2011-03-29/298

le principal goulet d'étranglement de cet axe. En contrepartie, le projet visant à réduire le temps de parcours sur ce même axe est reporté. Dans ce but, le projet de tunnel du Chestenberg passe du programme ZEB au STEP. Cet échange de mesures permet de respecter le plafond des coûts du programme ZEB, fixé à 5,4 milliards de francs.

2. Financement de l'infrastructure ferroviaire

Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) fait profiter toute l'infrastructure ferroviaire des avantages du financement par un fonds. Le FIF est illimité dans le temps et fournit les moyens nécessaires à l'exploitation, au maintien de l'appareil de production et à l'aménagement du réseau ferroviaire.



La nouvelle réglementation proposée par le message FAIF concerne uniquement le financement de l'infrastructure ferroviaire. Les indemnités fédérales versées en transport régional de voyageurs et en transport combiné ne font pas l'objet de ce projet.

Trois sources sont proposées pour financer le besoin supplémentaire de fonds :

- Augmentation des prix des sillons en deux étapes, pour générer 300 millions de francs. Il en résulte un renchérissement des billets de train de l'ordre de 10 %.



Référence du dossier : 031.12/2011-03-29/298

- Dans l'impôt fédéral direct, abaissement de la déduction des frais de transport à un forfait au niveau d'un abonnement des transports publics, générant des recettes fiscales supplémentaires de 250 millions de francs.
- Contribution adéquate des cantons au maintien de l'appareil de production et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, de l'ordre de 300 millions de francs. Les modalités de la mise en œuvre de cette contribution seront clarifiées avec les cantons dans le cadre de la consultation.

3. Initiative ATE « pour les transports publics »

L'initiative populaire de l'ATE « pour les transports publics » a été remise le 6 septembre 2010 avec 140 000 signatures. Afin d'assurer le financement des transports publics, les auteurs de l'initiative veulent affecter aux transports publics les ressources issues de l'impôt sur les huiles minérales, dont bénéficie actuellement le trafic routier.

Le Conseil fédéral rejette l'initiative, car elle renforce les problèmes de financement de la route sans placer le financement des transports publics sur une base durable. Par ailleurs, plusieurs approches de l'initiative laissent une marge d'interprétation qui empêche de résoudre rapidement les problèmes de financement. Le Conseil fédéral approuve en revanche l'objectif d'un financement sûr et propose dès lors avec le message FAIF un contre-projet direct à l'initiative populaire.

Précisions :

Office fédéral des transports, Information
031 322 36 43
presse@bav.admin.ch