

*Conférence de presse ZEB, 7 avril 2006*

## **Glossaire**

### **Rail 2000, 1<sup>re</sup> étape**

Le 6 décembre 1987, les électeurs ont approuvé le projet Rail 2000 avec une majorité de 57 pour cent des voix. Ce projet avait pour but d'améliorer l'offre des transports publics de voyageurs. A l'origine, une somme de 5,4 milliards de francs (prix de 1985) était prévue à ce titre. Au cours d'études approfondies du projet, on a cependant constaté que les coûts avaient été sous-estimés. C'est pourquoi, en 1994, dans un rapport, on a proposé au Parlement d'échelonner le projet afin de réaliser la première étape (7,4 milliards de francs, prix de 1995), les fonds initialement libérés ont été augmentés du renchérissement échu jusque là.

Le projet envisagé ne pouvait être réalisé que si le temps de parcours entre les principaux centres Bâle, Berne et Zurich était inférieur à 60 minutes. Cet objectif a pu être atteint grâce aux technologies les plus modernes (trains pendulaires et voitures à deux niveaux, ETCS). Mais il a aussi fallu aménager l'infrastructure. Le plus grand projet était la construction du nouveau tronçon, long de 47 kilomètres, entre Mattstetten et Rothrist. La première étape de Rail 2000 a été mise en exploitation le 12 décembre 2004.

### **Rail 2000, 2<sup>e</sup> étape**

Le fonds FTP prévoyait 5,9 milliards (prix de 1995) pour réaliser la 2<sup>e</sup> étape de Rail 2000. Cette étape du projet avait pour objectif d'augmenter la capacité des transports publics de voyageurs. Vu les changements des conditions-cadres financières (programme d'allègement budgétaire, surcoûts de la NLFA), il a fallu réviser la réalisation et le calendrier de cette 2<sup>e</sup> étape.

### **FINIS**

Dans le message FTP de 1996, on tablait sur le fait que les chemins de fer seraient à même de compenser les coûts supplémentaires de la nouvelle infrastructure et de rembourser et rémunérer les prêts levés sur le marché. Cette hypothèse s'est avérée inexacte. Cela est surtout imputable au fait que l'évolution des prix, notamment dans le trafic marchandises, ne remplit pas les attentes.

Le 31 mai 2005, le Parlement a approuvé le message concernant les modifications du financement des projets FTP (FINIS). Depuis, les chemins de fer ne reçoivent plus de prêts remboursables pour financer les projets FTP. Les prêts octroyés jusqu'ici seront transformés, rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2005, en avances du fonds. Il est ainsi possible de résoudre le problème lié aux prêts levés sur le marché pour les projets FTP.

La suppression des prêts prive le fonds FTP d'une source de financement depuis 2005. La marge de manœuvre financière se réduit. Les projets en cours de réalisation et les projets prioritaires seront toutefois menés à terme comme prévu. Parmi ceux-ci, on compte la 1<sup>re</sup> étape de Rail 2000, les tunnels de base de la NLFA, la lutte contre le bruit émis par les chemins de fer, la 1<sup>re</sup> phase du raccordement aux LGV ainsi que le tunnel de base du Ceneri.

### **Fonds FTP**

Le peuple et les cantons ont approuvé, le 29 novembre 1998, l'arrêté fédéral concernant la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP). Cet arrêté permet désormais de moderniser et d'aménager l'infrastructure ferroviaire. Pour 30,5 milliards de francs (prix de 1995), les quatre grands projets suivants seront réalisés:

- Rail 2000
- NLFA
- Raccordement LGV
- Lutte contre le bruit

Les moyens financiers nécessaires pour ces projets proviennent de trois sources:

- Deux tiers des recettes issues de la RPLP
- Recettes de l'impôt sur les huiles minérales
- Un pour mille de la taxe sur la valeur ajoutée

### **Raccordement LGV**

Le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordement LGV) est l'un des quatre grands projets destinés à moderniser l'infrastructure ferroviaire suisse (FTP). Le peuple et les cantons ont approuvé cette modernisation le 29 novembre 1998. Dans le message FTP, 1,2 milliard de francs (prix de 1995) était prévu pour réaliser ce raccordement.

Le 18 mars 2005, le Parlement a adopté le message sur le raccordement LGV. Il a libéré un crédit d'engagement d'une somme de 1090 millions afin de réaliser la première phase. Celle-ci prévoit 14 projets (8 en Suisse, 5 en France, 1 en Allemagne).

### **Fonds d'infrastructure**

A l'avenir également, il faudra pouvoir maîtriser la mobilité croissante et les problèmes de trafic qui en découlent dans les agglomérations et sur les routes nationales. C'est pourquoi le Conseil fédéral a pour objectif de financer les projets importants à l'aide d'un fonds d'infrastructure. Il a approuvé en décembre 2005, à l'attention du Parlement, le message sur le fonds d'infrastructure.

Ce fonds sera introduit en 2008. Il sera alimenté par un premier versement de 2,2 milliards de francs issus des réserves et des recettes de l'impôt sur les huiles minérales. La durée du fonds est limitée à 20 ans et celui-ci contiendra au total 20 milliards de francs. Cette somme sera répartie de la manière suivante:

- 8,5 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales.
- 5,5 milliards seront utilisés pour maintenir en service les routes nationales.
- 6 milliards serviront à moderniser l'infrastructure des transports dans les agglomérations. Etant donné que les cantons doivent participer à au moins la moitié de ces coûts, il en résulte un volume d'investissement total de 12 milliards de francs.

### **Lutte contre le bruit**

Le fonds FTP dispose de 1,8 milliard de francs pour réaliser des mesures visant à lutter contre le bruit émis par les chemins de fer. Les trois projets partiels de la lutte contre le bruit s'articulent selon les priorités suivantes:

1. Assainissement du matériel roulant
2. Constructions antibruit (surtout parois antibruit)
3. Mesures dans les bâtiments (fenêtres antibruit, aérateurs insonorisants)

Conformément aux prévisions pour l'année 2015 (répertoire des émissions), sans mesures antibruit, 300'000 personnes seraient exposées à un bruit dépassant la valeur-limite. Pour deux tiers de la populations, il est prévu de réduire les impacts sonores de manière à respecter les valeurs limites d'immission. Là où cela n'est pas possible, des mesures sont prévues dans les bâtiments.

### **Convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF**

Depuis la réforme des chemins de fer en 1999, les Chemins de fer fédéraux sont une société anonyme de droit public (CFF SA). La Confédération, en tant qu'unique propriétaire, fixe tous les quatre ans les objectifs de la CFF SA. Il charge le Conseil d'administration d'orienter la stratégie de l'entreprise d'après ces objectifs, de dresser un rapport annuel sur la réalisation des objectifs et de lui présenter le rapport de gestion, pour approbation.

La Confédération conclut, également pour quatre ans, une convention avec les CFF sur les prestations, avec un plafond des dépenses. Ce plafond sert à indemniser les coûts non couverts planifiés et permet en outre d'octroyer des prêts pour d'autres investissements dans l'infrastructure.

Depuis la réforme des chemins de fer de 1999, la Confédération se limite à fixer des objectifs stratégiques. Les décisions concernant les mesures à prendre pour atteindre ces objectifs sont de la compétence des CFF. Le Conseil fédéral a adopté la convention sur les prestations 2007-2010 le 10 mars 2006. Elle sera traitée cette année encore par le Parlement.

### **NLFA**

Afin de transférer un maximum de trafic transalpin de marchandises de la route au rail, il faut moderniser et aménager l'infrastructure ferroviaire. La NLFA constitue l'un des principaux éléments de cet aménagement. De nouveaux tunnels de base au St-Gothard, au Ceneri et au Loetschberg et des aménagements sur les tronçons d'accès offriront aux trafics

voyageurs et marchandises des liaisons nord-sud plus courtes, plus rapides et plus performantes.

Le peuple suisse a approuvé le projet de NLFA en 1992. Des doutes subsistant quant à sa rentabilité, il a fallu remanier et redimensionner le projet initial: les voies d'accès et les nouveaux tronçons qui ne sont pas indispensables ont été reportés. Le peuple et les cantons ont approuvé le projet redimensionné de la NLFA le 29 novembre 1998 lors de la votation sur le FTP.

Voici les principaux éléments de la NLFA:

- Axe du Loetschberg-Simplon: entre Frutigen BE et Rarogne VS, réalisation du tunnel de base du Loetschberg, long de 34,6 km; les travaux ont été lancés en 1999. La mise en exploitation du tunnel de base est prévue pour 2007.
- Axe du St-Gothard: entre Erstfeld UR et Bodio TI, construction du tunnel de base du St-Gothard, long de 57 km; les travaux ont été lancés en 1999. L'ouverture du tunnel est prévue pour 2015/16.
- Intégration de la Suisse orientale: raccordement à la NLFA à l'aide d'aménagements sur la ligne St-Gall – Arth-Goldau SZ. Les aménagements sont en grande partie terminés.