

Monsieur le Conseiller fédéral  
Albert Rösti  
Chef du DETEC  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

Par courrier électronique :  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Paudex, le 28 septembre 2023

**Consultation : Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

**Remarques générales**

Tout comme le Conseil fédéral, nous tenons à souligner l'importance d'un excellent niveau d'entretien de nos infrastructures ferroviaires. En effet, les investissements consentis aujourd'hui via le Fonds d'infrastructures ferroviaire (FIF) permettront de maintenir une exploitation optimale et un haut niveau de service aux futurs usagers du train en Suisse. Cet effort est d'autant plus important que le nombre d'usagers des transports publics (TP) a augmenté et est revenu à son niveau prépandémique. En outre, tout porte à croire que le nombre d'usagers des TP (en particulier du train) devrait augmenter significativement sous la pression de plusieurs facteurs dont l'accroissement démographique. Enfin, il faut rappeler que la part modale du train devra également progresser dans le contexte de la réalisation des objectifs climatiques que la Suisse s'est fixés pour l'horizon 2050.

Actuellement, la plupart des usagers du train peuvent être satisfaits du bon niveau d'entretien du réseau ferré, de ses gares, de ses ouvrages d'art et des systèmes de signalisation pour ne citer que ces infrastructures critiques. Tout comme nos voisins immédiats, notre pays doit pourtant faire face à un vieillissement de ses infrastructures ferroviaires dans un contexte général d'accroissement de la demande. Globalement, la qualité des prestations fournies par les gestionnaires d'infrastructures (GI) et par les exploitants demeure néanmoins acceptable, particulièrement en comparaison européenne. En effet, la Confédération s'est engagée depuis de nombreuses années dans un effort d'investissement non-négligeable, ce que le Centre Patronal salue.

Sur la base du droit en vigueur, le Conseil fédéral fixe les objectifs d'exploitation, d'entretien et de développement des infrastructures ferroviaires. Ces objectifs sont mis en œuvre par le biais de conventions de prestations pluriannuelles avec des GI et sont financés par le FIF. Pour les années 2025 à 2028, le Conseil fédéral a proposé un plafond des dépenses de CHF 15,1 milliards, soit une augmentation de CHF 700 millions par rapport aux années 2021-2024.

Nous accueillons plutôt favorablement ce nouvel effort dans le contexte pourtant difficile du rétablissement des finances de la Confédération. En effet, il nous apparaît que la somme évoquée ci-dessus devrait couvrir une grande partie des besoins actuels de maintenance et d'assainissement des infrastructures susmentionnées. Le crédit d'engagement de 185 millions dévolu aux investissements en faveur des installations privées de transport de marchandises (triage et transbordement) doit être également salué, compte tenu de son importance pour le maintien d'une offre compétitive pour le trafic de marchandises. Ce crédit s'inscrit parfaitement dans la volonté du Conseil fédéral d'encourager le fret ferroviaire afin d'accélérer le report modal de la route vers le rail.

### **L'effort financier devra se poursuivre et même s'accroître**

Compte tenu de l'augmentation significative du nombre d'utilisateurs et des volumes de fret que l'on peut attendre ces prochaines années, il nous apparaît opportun pour la Confédération de maintenir ses efforts financiers et même de les accroître. En effet, une demande plus forte entraînera des cadences plus élevées sur de nombreux axes ferroviaires à travers la Suisse. A court et moyen-terme, davantage de trains circuleront donc dans notre pays, ce qui constituera un défi pour la maintenance de nos infrastructures. En outre, le réseau ferré est en développement continu et les nouveaux tronçons qui seront bientôt inaugurés exigeront également un entretien optimal, ce qui alourdira encore la pression financière sur la Confédération. Plutôt que d'attendre que nos infrastructures arrivent au bout de leur cycle de vie (attitude que nous avons parfois observé au début des années 2000 et 2010), nous encourageons la Confédération à adopter une attitude proactive, en collaboration étroite avec les gestionnaires d'infrastructures. Concrètement, il faudra veiller à maintenir des moyens financiers suffisants sur la base des besoins effectifs transmis par les GI et validés par l'Office fédéral des transports (OFT). Ceci, afin d'éviter la découverte tardive de problèmes nécessitant des investissements urgents entraînant des effets de rattrapage brutaux, tels qu'une succession de travaux sur une même ligne et une diminution significative de l'offre dans une région donnée. A ce titre, nous vous renvoyons aux désagréments que subiront bientôt les utilisateurs de la ligne dite du « Pied du Jura » après l'entrée en vigueur du prochain horaire CFF.

Nous rappelons également qu'un système de transport performant demeure une composante très importante de l'attractivité et du succès économique de la Suisse et que la plupart des opérateurs économiques suisses y sont particulièrement sensibles. Toute interruption ou perturbation du trafic, même limitée dans le temps, pèse immédiatement sur l'activité économique et n'est pas sans conséquence sur l'économie, comme nous l'avons bien vu lors de la récente fermeture du tunnel de base du Gothard à la suite du déraillement d'un train de marchandises.

### **Les relations entre les gestionnaires d'infrastructures et l'OFT interrogent**

A plusieurs reprises ces dernières années, nous avons remarqué une coopération quelque peu défaillante entre l'OFT et les principaux GI, en particulier les Chemins de fer fédéraux (CFF). La lecture du rapport explicatif du présent objet soumis à consultation confirme l'existence de divergences importantes entre ces entités. Ces divergences nous paraissent problématiques, voire même préoccupantes, particulièrement lorsqu'il s'agit de lectures différentes concernant le niveau de sécurité minimal à atteindre sur le réseau. Aux pages 40 et 41 du rapport susmentionné, il est écrit que les CFF estiment que les moyens accrus prévus pour les années 2025-2028 ne seront pas suffisants pour « stopper la tendance à l'augmentation du retard dans la maintenance des infrastructures (...) ». Selon les CFF, les

risques sécuritaires latents augmenteront alors à un niveau difficilement acceptable, ce qui, du point de vue de la Confédération, n'est actuellement pas vérifiable ». Compte tenu de ce qui précède, il paraît souhaitable de procéder rapidement à une clarification de la situation et d'améliorer la qualité des échanges entre les CFF et l'OFT.

### **Conclusions politiques**

Compte tenu des remarques susmentionnées, le Centre Patronal se montre globalement satisfait par les propositions du Conseil fédéral concernant le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire pour les années 2025 à 2028. Il souhaite néanmoins que les efforts financiers se poursuivent et s'accroissent.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal

Cenni Najy

## **Questionnaire :**

### **A) Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations**

#### **1. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation?**

Oui, le Centre Patronal considère que le train doit pouvoir bénéficier des meilleures infrastructures possibles afin qu'il puisse maintenir et même développer ses parts de marché dans un contexte de décarbonation général. En outre, il est nécessaire de maintenir une offre fiable et un niveau de sécurité aussi élevé que possible, tant pour le trafic des voyageurs que pour celui des marchandises. En effet, il en va du maintien de bonnes conditions cadres pour l'économie et, *in fine*, de la prospérité de la Suisse. Par conséquent, un haut niveau d'investissement dans le maintien de nos infrastructures ferroviaire est nécessaire.

#### **2. Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié?**

Le Centre Patronal estime que la somme totale proposée est appropriée. Toutefois, il considère que l'effort devra être maintenu et même accru pour les années 2029-2032. Cela dit, le Centre Patronal considère avec une certaine circonspection les divergences de vues entre les CFF et l'OFT. Pour rappel, les CFF estiment que ce montant n'est pas suffisant pour stopper l'augmentation des retards observés depuis quelques années et pour assurer un niveau de sécurité approprié. Dans ces conditions, il apparaît souhaitable que ces deux entités puissent s'accorder sur une position commune aussi rapidement que possible. Si la position des CFF devait prévaloir, il va de soi que la Confédération devrait proposer des budgets supplémentaires à même de couvrir les besoins supplémentaires.

#### **3. Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixés. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :**

- Sécurité ?
- Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?
- Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ?
- Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ?
- Efficience et durabilité ?

A priori, les objectifs mentionnés ici paraissent atteignables. Nous maintenons néanmoins la réserve exposée ci-dessus sur les questions de sécurité.

#### **4. Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations?**

Si le niveau général des prestations est bon pour l'ensemble de la Suisse, il existe néanmoins des disparités régionales importantes. En Suisse romande, par exemple, les retards et les perturbations sont bien plus nombreuses que dans le reste du pays. Cette situation s'explique

par la mise en chantier de plusieurs projets visant à maintenir les infrastructures. Il apparaît néanmoins que les CFF pourraient mieux communiquer sur ces désagréments et chercher des solutions pour les atténuer en faisant preuve de davantage de compréhension pour la situation des usagers.

**5. Avez-vous des remarques sur l'état du réseau?**

Compte tenu de l'effet de rattrapage évoqué dans notre lettre, nous nous demandons si le cadre pluriannuel des dépenses (ex. 2025-2028) est approprié. Il pourrait être utile de le rallonger afin d'éviter un « effet accordéon » dans les investissements avec des années où les investissements sont peu élevés et d'autres où ils bondissent rapidement.

**B) Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises**

**6. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation?**

Oui.

**7. Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié?**

Oui.

**C) Autres remarques**

**8. Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme?**

Non (voir néanmoins réponse à la question n°5).

**9. Avez-vous d'autres remarques?**

Non.