



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Fribourg, le 9 octobre 2023

2023-867

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 - Consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 28 juin 2023 votre Département nous a soumis pour consultation :

- > le projet d'Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine pour les années 2025 à 2028,
- > le projet d'Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement relatif aux contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028,
- > le rapport explicatif relatif à cette consultation.

Le plafond de dépenses 2025-2028 pour le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques se monte à 15 100 millions de francs, soit 700 millions de plus que pour 2021-2024. Il est financé via le Fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (FIF) moyennant des conventions de prestations (CP) conclues entre la Confédération et les différents gestionnaires d'infrastructure (GI).

Le crédit d'engagement en faveur d'installations de transport de marchandises se monte à 185 millions de francs (300 millions pour la période 2021-2024) ; il servira à financer, via l'impôt sur les huiles minérale à affectation obligatoire (LUMin), des installations privées de triage et de transbordement dédiées au transport combiné (ITTC) ainsi que des voies de transbordement.

Vous trouverez les remarques détaillées du canton de Fribourg dans le catalogue de questions annexé au présent courrier.

Le Conseil d'Etat de Fribourg tient toutefois à souligner que le montant du plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire doit tenir compte du montant total demandé par les gestionnaires d'infrastructure, soit 19,7 milliards de francs, et s'en rapprocher de manière significative, sans quoi les mesures d'économies qui motivent ce plafond trop bas n'en seront finalement pas, puisque le manque d'entretien se traduira, à moyen et long terme, par une augmentation des indemnités afin de maintenir une offre constante.

Par ailleurs la délimitation entre le maintien des infrastructures et leur aménagement est beaucoup trop rigide et entraînera une absence de souplesse ainsi qu'un manque d'efficacité. Nous demandons ici une flexibilité dans l'application.

Nous vous remercions de nous avoir consulté et vous présentons, Monsieur le Conseiller fédéral, nos meilleures salutations.

Au nom du Conseil d'Etat :

Didier Castella, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

—

Mentionnée

Copie

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;

à la Chancellerie d'Etat.



Réponses de l'Etat de Fribourg au questionnaire de la 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 »

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

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

Non. Le montant est insuffisant et la délimitation entre maintenance des infrastructures et aménagement est trop rigide. Le processus proposé au point 1.2.2 du rapport nous semble en effet peu efficace ; les projets conduisant à des augmentations de capacité ou des réductions de temps de parcours ne doivent pas être exclus systématiquement des investissements de maintien des infrastructures car ils peuvent également servir à l'augmentation de la robustesse du réseau.

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

Le montant est insuffisant ; il doit correspondre au moins au montant total demandé par les gestionnaires d'infrastructure, soit 19,7 milliards de francs. De plus, il faut prévoir une indexation systématique au renchérissement. Par ailleurs les projets retardés de la convention de prestations 2021-2024 doivent être pris en compte dans la fixation du plafond de dépenses.

TPF INFRA avait communiqué à l'OFT un besoin de 702 millions de francs (renchérissement compris) ; or le montant retenu dans le projet mis en consultation est de 410 millions de francs seulement, soit une réduction de plus de 40%. Certaines installations ferroviaires de TPF INFRA, particulièrement celles des voies métriques, sont vétustes (40 à 50 ans pour certaines) et doivent être renouvelées sans plus attendre. TPF INFRA a également d'autres besoins importants de rattrapage dans les investissements, par exemple pour des installations de sécurité. Cette réduction conduira inévitablement à de coûteuses mesures de prolongation de la durée de vie de tronçons vétustes, à différer des investissements urgents notamment pour des installations de sécurité et pour des mises aux normes de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand).

Nous constatons d'ailleurs que le montant attribué pour les conventions de prestations (CP) de la présente période, à savoir 2021-2024, est déjà engagé totalement, ce depuis mai 2023.

L'affirmation à la page 37 du rapport explicatif qu'« il est déjà certain que les moyens disponibles et le renchérissement limiteront les investissements dans la maintenance des infrastructures, ce qui se traduira probablement par une baisse réelle du taux de maintenance des infrastructures au cours des années 2025 à 2028 » nous semble prématurée et devrait être supprimée. Nous trouvons par ailleurs qu'il n'est pas admissible qu'en Suisse occidentale des projets soient encore retardés alors qu'un horaire de chantier (Horaire 2025) détériorera l'offre durant de nombreuses années en raison des infrastructures ferroviaires vieillissantes et inadaptées.

Nous demandons que les frais supplémentaires pour le trafic régional de voyageurs (TRV) engendrés par la détérioration de l'Horaire 2025 du trafic grandes lignes en Suisse romande soient pris en charge par la Convention sur les prestations.

Il nous paraît également important de constituer des réserves pour des besoins non identifiables (par ex. suite à des catastrophes naturelles) ou si des projets d'aménagement peuvent être réalisés plus rapidement que prévu.

3. *Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :*
- > *Sécurité ?*
 - > *Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?* Les orientations
 - > *Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ? ...*
 - > *Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ? ...*
 - > *Efficiencia et durabilité ?*

Oui. Néanmoins, les principes de financement décrits au point 1.2 du rapport explicatif ne sont pas en adéquation avec ces objectifs.

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

Oui, ceux de robustesse et de flexibilité (la planification à long terme est incertaine et il importe d'en tenir compte), ainsi que de « ponctualité, temps de parcours et capacité minimale ». Les gestionnaires d'infrastructure doivent tout mettre en œuvre pour que les conditions soient remplies au niveau de l'infrastructure afin de garantir l'atteinte de cet objectif. Une partie des problèmes de ponctualité est à chercher du côté de l'infrastructure (normes LHand, nouveaux systèmes de sécurité ETCS, longueur des quais) et de leur obsolescence et/ou inadéquation.

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

Le réseau à voie métrique des TPF est particulièrement vétuste. Prolonger la durée de vie d'installations qu'il est urgent de renouveler engendre des coûts inutiles.

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

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

Le canton de Fribourg n'est pas directement concerné par ce crédit d'engagement. Nous laissons donc le soin aux cantons concernés de répondre à cette question. De manière générale, nous trouvons important de soutenir le transport de marchandises par rail.

Nous soulignons toutefois, qu'il y a un besoin d'investissements pour le trafic marchandises en Suisse romande. La ligne Berne-Fribourg/Freiburg-Lausanne-Genève est saturée et les sillons réservés pour le trafic marchandises accentuent la problématique. La région de la Broye connaît une problématique identique.

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

Là également, comme le canton de Fribourg n'est pas directement concerné, nous laissons le soin à ceux qui le sont de répondre à cette question.

A noter que, comme mentionné au point précédent, il y a un besoin important d'investissements pour le fret ferroviaire en Suisse romande.

C) Autres remarques

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

Comme indiqué dans les réponses aux questions 1 et 4, des objectifs de robustesse et de flexibilité doivent être inclus dans le maintien de la substance ; ceux de ponctualité, d'amélioration de la capacité et d'augmentation du temps de parcours ne doivent pas en être exclus.

Nous constatons que la durée des procédures s'est considérablement allongée ces dernières années. Des réflexions sont à mener sur le niveau de détail demandé et l'engagement de ressources supplémentaires, sachant que tout retard se traduit par des coûts supplémentaires futurs.

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

- > Le rapport explicatif contient quelques données chiffrées du Fonds d'infrastructure fédéral (FIF) ; nous souhaiterions toutefois que l'OFT publie les comptes détaillés de ce fonds qui est également alimenté par les cantons.
- > En ce qui concerne la planification à long terme du FIF présenté dans un tableau à la page 51 et 52 du rapport explicatif, nous constatons que la contribution cantonale augmente entre 2% et 3% par année entre 2024 et 2028, soit environ 11% durant la période (cette même proportion est également appliquée pour la part de la Confédération).
- > Le rapport mentionne à la page 53 les mesures d'allègement budgétaire prévues par la Confédération à partir de 2025, qui concernent notamment le FIF. Nous nous opposons fermement à cette diminution. Ce fonds présente certes une réserve importante, mais certains projets sont abandonnés ou repoussés par les gestionnaires d'infrastructures en raison d'un manque de ressources financières dans les conventions de financement ; cette situation est ubuesque. Les infrastructures ferroviaires en Suisse occidentale et dans d'autres régions de la Suisse sont vieillissantes et inadaptées (les CFF ont annoncé un Horaire 2025 fortement dégradé en Suisse romande). Des aménagements conséquents et coûteux sont indispensables pour remédier à cette situation mais aussi pour permettre les développements de l'offre prévus dans les programmes de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) déjà votées par le Parlement fédéral et ceux à venir. Le FIF doit continuer à être alimenté comme prévu lors de sa création. La Confédération doit optimiser son processus afin de garantir l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire.
- > L'Etat de Fribourg demande que la Confédération compense la diminution du prix du sillon du trafic grandes lignes destinée à assainir la situation financière des CFF qui impactera le FIF.
- > Nous tenons à souligner la qualité du rapport explicatif qui explique de manière détaillée le système de financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire.