



Fédération des
Entreprises
Romandes

FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

Procédure de consultation
FER No 24-2023

Personnes responsables:
M. E. Simonin

Date de réponse:
10.10.2023

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, 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,

La FER a pris connaissance avec intérêt de l'objet mis en consultation et vous prie de bien vouloir recevoir sa prise de position.

1. Contexte

Le financement de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures ferroviaires est assuré par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), moyennant un plafond de dépenses quadriennal et des conventions de prestations (CP) conclues avec les différents gestionnaires d'infrastructure (GI). Le Conseil fédéral a l'intention de proposer un plafond de dépenses d'un montant de 15,1 milliards de francs afin de financer l'exploitation et la maintenance des infrastructures ferroviaires ainsi que les tâches systémiques à accomplir dans ce domaine pour les années 2025 à 2028. Il propose aussi un crédit d'engagement de 185 millions de francs pour des contributions d'investissement en faveur d'installations privées de transport de marchandises pour la même période.

Le Conseil fédéral fixe également les objectifs de l'exploitation, de l'entretien et du développement technique de toute l'infrastructure ferroviaire en Suisse. De plus, il rend compte de l'état des installations, de la sollicitation de l'infrastructure ferroviaire et de son taux d'utilisation.

2. Position de la FER

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, la FER estime qu'un réseau ferroviaire dense, fiable et adapté tant aux besoins du trafic voyageurs que du trafic marchandises constitue un atout majeur pour l'économie suisse. Afin

de maintenir des conditions-cadres attractives, il est par conséquent indispensable de consentir à des investissements permettant la mise à disposition d'offres ferroviaires efficaces et la conservation de la qualité et des performances du réseau ferré suisse.

Par ailleurs, l'amélioration du réseau ferroviaire suisse doit être considérée comme une priorité afin de permettre la mise en œuvre de la Stratégie Climatique du Conseil fédéral en induisant un report modal important de la route vers le rail, tant pour le fret que le transport de personnes. Considérant ceci, la FER soutient dans les grandes lignes le projet mis en consultation.

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

La FER s'inquiète des réserves émises par les CFF quant aux moyens financiers et au volume des chantiers prévus pour 2025-2028. En effet, il est regrettable que le principal gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré suisse ne soit pas en mesure de stopper la tendance à l'augmentation du retard dans la maintenance des infrastructures. Plus encore, l'augmentation des risques sécuritaires latents et l'incapacité des CFF à garantir la disponibilité et la résilience du réseau est préoccupante¹. Si de tels risques sont avérés, la mise à disposition de moyens supplémentaires devrait être envisagée.

Plus généralement, il semble nécessaire d'améliorer rapidement la coopération entre l'OFT et les CFF afin de clarifier les raisons de ces divergences de point de vue sur les risques sécuritaires.

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 ?

Oui, cependant nous nous interrogeons sur les conséquences de la non-atteinte des objectifs sur les conventions de prestations futures : cela entraînerait-il une diminution des moyens alloués au gestionnaire d'infrastructure ou une augmentation des moyens pour qu'il atteigne les objectifs fixés ?

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

La ponctualité et le respect des temps de parcours de référence pourraient être inclus dans les conventions de prestations, une partie des problèmes de ponctualité étant imputable aux infrastructures (normes de réalisation des gares, nouveaux systèmes de sécurité ETCS).

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

¹ Commentaire se rapportant aux déclarations des CFF retranscrites en page 41 du Rapport explicatif.

Non.

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. Il convient également de mettre en évidence les besoins de capacité nécessaires pour le trafic marchandises sur l'axe Est-Ouest, notamment le Pied-du-Jura, la Broye et la région lémanique. En effet, la mise en place de l'horaire 2025 pour la Suisse occidentale a mis en lumière la saturation du réseau et la difficulté de tracer des sillons marchandises sans compromettre l'offre du trafic voyageurs.

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

Oui, moyennant la prise en compte du point précédent.

C) Autres remarques

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

Non.

9. Avez-vous d'autres remarques ?

Non.