

# Rapport annuel 2008/2009 Chronique des transports

# LITRA

INFORMATIONSDIENST FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR  
SERVICE D'INFORMATION POUR LES TRANSPORTS PUBLICS  
SERVIZIO D'INFORMAZIONE PER I TRASPORTI PUBBLICI  
SURVETSCH D'INFORMAZIUN PER IL TRAFFIC PUBLIC

# Comité de la LITRA 2008–2009

- Président* \* Peter Bieri, conseiller aux Etats, ing. agr. EPFZ, Schmittgass 2a, 6331 Hünenberg
- Vice-président* \* Peter Spuhler, conseiller national, directeur général de StadlerRail Group, 9565 Bussnang
- Membres*
- Caspar Baader, conseiller national, Baumgärtling 52, 4460 Gelterkinden (jusqu'au 30 avril 2009)  
Max Binder, conseiller national, Loorenhof, 8308 Illnau-Effretikon (jusqu'au 30 avril 2009)  
Paul Blumenthal, membre de la direction des Chemins de fer fédéraux suisses, CFF SA,  
directeur du Trafic voyageurs (jusqu'au 30 septembre 2009), Wylterstrasse 123/125, 3000 Berne 65  
René Böhlen, membre de la direction de CarPostal Suisse SA, Belpstrasse 37, 3030 Berne  
Christoffel Brändli, conseiller aux Etats, Hochwangstrasse 3, 7302 Landquart  
Peter Briner, conseiller aux Etats, Tresura Treuhand AG, Mühletalsträsschen 25, 8204 Schaffhouse  
Tarzius Caviezel, conseiller national, Mattastrasse 48, 7270 Davos  
Barbara Egger-Jenzer, présidente de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTP,  
conseillère d'Etat, Reiterstrasse 11, 3011 Berne  
Jacqueline Fehr, conseillère nationale, Ackeretstrasse 19, 8400 Winterthour  
Peter Föhn, conseiller national, Gängstrasse 38, 6436 Muotathal (jusqu'au 30 avril 2009)  
Frank Furrer, secrétaire général VAP, case postale, 8142 Uitikon  
Siegfried Gerlach, directeur général et délégué du conseil d'administration, SIEMENS Suisse SA,  
case postale, 8047 Zurich  
Konrad Graber, conseiller aux Etats, BDO Visura, Landenbergstrasse 34, 6002 Lucerne  
Bernard Guillelmon, directeur général de BLS SA, Genfergasse 11, 3001 Berne  
Andrea Hämmerle, conseiller national, Rietberg, 7415 Pratval  
Ursula Haller, conseillère nationale, conseillère communale Thoun, Thunerhof, 3602 Thoun  
Matthias Handschin, Managing Director Transport ALSTOM (Schweiz) AG, Oberer Quai 140,  
2503 Biel/Bienne  
Urs Hany, conseiller national, c/o Ing. Greuter AG, Langmattstrasse 8, 8182 Hochfelden  
Claude Héche, conseiller aux Etats, case postale 100, 2822 Courroux  
Hansjörg Hess, membre de la direction des Chemins de fer fédéraux suisses, CFF SA,  
directeur de l'Infrastructure (jusqu'au 31 décembre 2008), Hochschulstrasse 6, 3000 Berne 65  
Gabi Huber, conseillère nationale, présidente du groupe parlementaire pour le tourisme et les transports,  
avocate et notaire, Rathausplatz 7, 6460 Altdorf  
René Imoberdorf, conseiller aux Etats, Weingartenweg 22, 3930 Viège  
Michel Joye, directeur des Transports publics de la région lausannoise, Chemin du Closel 15, 1020 Renens  
Marianne Kleiner, conseillère nationale, Sonnenbühl, 9100 Herisau  
Bernhard Kunz, directeur HUPAC Intermodal SA, Viale Manzoni 7, 6830 Chiasso  
\* Daniel Landolf, membre de la direction du groupe, Belpstrasse 37, 3030 Berne  
Alex Naef, ing. dipl., directeur général, Hess SA, 4512 Bellach  
Fabio Pedrina, conseiller national, casella postale 1, 6780 Airolo  
Nicolas Perrin, membre de la direction des Chemins de fer fédéraux suisses, CFF SA,  
directeur CFF Cargo SA, Centralbahnstrasse 4, 4065 Bâle  
\* Alfred Ruckstuhl, Président du Conseil d'administration de Bombardier Transportation,  
Brown-Boveri-Strasse, case postale 8384, 8050 Zurich  
Erwin Rutishauser, directeur général des Chemins de fer rhétiques, Bahnhofstrasse 25, 7000 Coire  
Géraldine Savary, conseillère aux Etats, avenue de France 21, 1004 Lausanne  
Hans-Peter Schär, directeur des Transports publics zurichois (jusqu'au 30 juin 2009), Luggwegstrasse 65,  
8048 Zurich  
René Schmied, directeur BERNMOBIL, Eigerplatz 3, 3000 Berne 14  
Guido Schoch, président de la direction, Schweizerische Südostbahn SA (jusqu'au 30 juin 2009),  
Bahnhofplatz 1a, 9001 St-Gall  
Andreas Siegrist, chef du département ferroviaire, Pöyry Infra SA, Hardtumstrasse 161, 8037 Zurich  
\* Kurt Signer, secrétaire général CFF, Hochschulstrasse 6, 3000 Berne 65  
Renzo Simoni, président de la direction de AlpTransit Gotthard AG, Zentralstrasse 5, 6003 Lucerne  
Ulrich Sinzig, président de RAILplus SA, Riedhofstrasse 16, 4900 Langenthal  
Hansruedi Stadler, conseiller aux Etats, conseiller d'Etat, avocat et notaire, Pfiffermatt 8, 6460 Altdorf  
Georges Theiler, conseiller national, GT-Consulting, Obergütschrain 2, 6003 Lucerne  
Peter Vollmer, directeur UTP, Dählhölzliweg 12, 3000 Berne 6  
Ulrich Weidmann, professeur à l'Institut de planification des transports et des systèmes de transport IVT,  
ETH Hönggerberg, 8093 Zurich

(\* Membre du comité directeur)

Etat: août 2009

# 73<sup>e</sup> Rapport annuel 2008/2009 Chronique des transports

## **Objectifs et organes**

But et membres 3

Organisation 3

Secrétariat 53

## **Politique des transports**

Extraits de l'activité publicitaire 55

Tour d'horizon 86

## **Chronique de la politique des transports**

Feuille colorée

# ULTRA

INFORMATIONSDIENST FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR  
SERVICE D'INFORMATION POUR LES TRANSPORTS PUBLICS  
SERVIZIO D'INFORMAZIONE PER I TRASPORTI PUBBLICI  
SURVETSCH D'INFORMAZIUN PER IL TRAFFIC PUBLIC



THURGAU

# Les objectifs et l'organisation

## Le but et les membres

Le service d'information pour les transports publics LITRA est une association non lucrative selon les articles 60ss du Code civil suisse; son but est de promouvoir les transports publics sur rail et sur route en renseignant le public sur des questions ayant trait aux transports en commun et au trafic individuel et en exprimant son avis sur les problèmes s'y rapportant. La LITRA est une institution des entreprises de transports publics, de l'économie, des cantons et des associations. C'est ainsi qu'elle est composée de personnes morales de droit public ou privé, d'entreprises, d'administrations, d'autorités et de particuliers.

## L'organisation

### *L'assemblée des membres*

La 72<sup>e</sup> assemblée ordinaire des membres s'est tenue le 2 octobre 2008 à Berne, sous la présidence de *Peter Bieri*, Hünenberg. Près de 200 représentants des Chambres fédérales, des directions des entreprises de transports publics, des cantons, de l'économie privée intéressée au secteur des transports publics, de tous les milieux des transports publics et du trafic privé, des cantons et de la Confédération, ainsi que des médias y ont pris part. Les membres ont approuvé à l'unanimité le procès-verbal de l'assemblée des membres 2007, le rapport annuel et la chronique 2007/08 sur Internet, les comptes annuels 2007 et le budget 2009. Les délégués étaient appelés à élire



*Un voyage paisible, agréable et varié sur le fleuve et sur le lac avec la compagnie de navigation du Lac Inférieur et du Rhin (URh). Notre photo montre le bateau «MS Thurgau» près de Stein am Rhein.*

© URh

le comité, les réviseurs et le président pour la période administrative 2008–2012. Se sont retirés du comité: Erika Forster, conseillère aux Etats (PRD/SG), Rolf Escher, anc. conseiller aux Etats (PDC/VS), Thomas Pfisterer, anc. conseiller aux Etats (PRD/AG), Otto Laubacher, anc. conseiller national (UDC/LU) et Yves Christen, anc. conseiller national (PRD/VD). Ont donné leur démission les représentants suivants des entreprises: Werner Blatter, directeur de la logistique de CarPostal Suisse, Hubert Keiber, délégué du conseil d'administration de Siemens Suisse SA, Daniel Nordmann, anc. directeur de CFF Cargo SA, Peter Teuscher, directeur de BLS AlpTransit et Matthias Tromp, anc. directeur général de BLS SA. Les membres du Parlement suivants entrent au comité: Tarzsius Caviezel (PRD/GR), conseiller national, Jacqueline Fehr (PS/ZH), conseillère nationale, Konrad Graber (PDC/LU), conseiller aux Etats, Andrea Hämmerle (PS/GR), conseiller national, Urs Hany (PDC/ZH), conseiller national, Claude Hêche (PS/JU), conseiller aux Etats, René Imoberdorf (PDC/VS), conseiller aux Etats, Fabio Pedrina (PS/TI), conseiller national, Géraldine Savary (PS/VD), conseillère aux Etats. Font désormais partie du comité les représentants suivants des entreprises: Bernard Guillelmon, directeur général de BLS SA, Nicolas Perrin, membre de la direction CFF et directeur de CFF Cargo SA, Bâle, Siegfried Gerlach, directeur général et délégué du conseil d'administration de Siemens Suisse SA, Zurich, René Böhlen, membre de la direction de CarPostal Suisse SA, responsable de l'information et de la politique des transports, Frank Furrer, secrétaire général de l'Association des chargeurs VAP, Uitikon/Zurich, Bernard Kunz, directeur de Hupac Intermodal SA, Chiasso, Ulrich Sinzig, président de Railplus SA, Berne. Tous les membres non démissionnaires de l'ancien comité ont été confirmés dans leurs fonctions

pour une nouvelle période administrative de quatre ans (cf. liste ci-contre des membres du comité). Peter Bieri, conseiller aux Etats (PDC/ZG), et Peter Spuhler, conseiller national, Stadler Rail, (UDC/TG), ont été réélus à l'unanimité respectivement au poste de président et de vice-président. Ont été désignés réviseur principal pour la nouvelle période administrative Ernst Bigler, expert-comptable et responsable de la révision interne CFF (sortant), et Hans-Peter Pizzato, suppl. du directeur et CFO Aare Seeland mobil SA, en

remplacement du réviseur démissionnaire Ernst Boos, directeur de THURBO SA.

Ont été élus réviseur-suppléant Reinhard Pfäuti, révision CFF (sortant), et Silvio Briccola, suppl. du directeur et directeur des finances de RhB SA, en remplacement du réviseur démissionnaire Christoph Stucki, directeur unireso.

Le président de la LITRA, **Peter Bieri, conseiller aux Etats (PDC/ZG)**, a présenté



*Les gains tirés du trafic grandes lignes doivent être affectés au financement du renouvellement du matériel roulant, déclara-t-il lors de l'assemblée des membres (notre cliché montre des auditeurs très attentifs). Si le cadre prévu par la convention sur les prestations n'est pas rehaussé, les chemins de fer disposeront d'une marge de manœuvre toujours plus réduite notamment pour faire face à la charge croissante liée à l'entretien de l'infrastructure. D'une manière générale, il faut se poser la question de savoir dans quelle mesure le principe de causalité devrait davantage être appliqué pour financer la mobilité.*

© U. Kocher



*Peter Bieri, conseiller aux Etats (PDC/ZG), président de la LITRA, a présenté un exposé à la 72<sup>e</sup> assemblée ordinaire des membres, suivie du forum des transports, sous le titre «Un financement supportable de l'infrastructure ferroviaire»... Considérant le succès de l'ouverture du premier métro suisse à Lausanne et sa fréquence de 40 000 à 50 000 passagers par jour, le président a cité les termes d'un commentateur: «Génial – voilà de l'argent bien investi!» © U. Kocher*

son exposé aux membres de l'association et aux invités des milieux politiques et scientifiques, des transports, de l'économie, de la Confédération, des cantons et des associations faîtières, sous le titre **«Génial – voilà de l'argent bien investi – un financement supportable de l'infrastructure ferroviaire»**.

Dans son allocution, le président de la LITRA a souligné que le succès était au rendez-vous, au point que les entreprises de transports publics en sont devenues la victime. Les transports publics ont accru successivement leur

part de marché dans le secteur voyageurs ces dernières années. A l'évidence, les investissements opérés à l'enseigne de Rail 2000 et les nombreux projets cantonaux et communaux laissent des traces. Nombre d'offres de transports publics sont aujourd'hui déjà saturées, a déclaré Peter Bieri devant d'éminents représentants des milieux politiques, économiques et des transports. Après avoir rappelé que le M2 – le premier métro suisse – avait été inauguré à Lausanne et qu'il transportait quelque 40 000–50 000 passagers par jour, le président a cité les termes d'un commentateur: «Génial – voilà de l'argent bien investi».



*Peter Bieri, conseiller aux Etats (PDC/ZG), a souligné dans son exposé présidentiel que les instances politiques se doivent de concilier les projets et les finances. Afin d'obtenir un financement stable, les investissements dans l'ensemble du trafic devraient s'élever à environ 1,5% du PIB. Cette part du PIB permettrait de poursuivre une politique de développement constructive qui vise à couvrir les besoins particulièrement avérés en matière de mobilité. La photo montre des membres et des hôtes de la LITRA participant à l'assemblée des membres 2008.*

© U. Kocher

Le président Peter Bieri, qui préside également la commission des transports du Conseil des Etats, a ensuite fait l'éloge des transports publics, dont l'utilisation devient toujours plus confortable dans toutes les régions de la Suisse. Les usagers perçoivent quotidiennement les avantages des projets et des investissements déjà réalisés et les inconvénients liés aux chantiers en cours et aux carences qu'il s'agit encore d'éliminer sur le réseau. Le financement des investissements et la charge croissante liée à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure constituent un sujet de préoccupation.

Les gains tirés du trafic grandes lignes doivent être affectés au financement du renouvellement du matériel roulant. C'est ainsi que les CFF injecteront quelque 20 milliards de francs dans le seul matériel roulant (12 milliards dans le trafic grandes lignes et 8 mil-

liards dans le trafic régional) d'ici à 2030. Les amortissements et les charges d'entretien croissants qui en découlent sont pris en charge au travers de la convention de prestations, conformément à la loi sur les CFF. Cela signifie que la marge de manœuvre supplémentaire des chemins de fer s'amenuisera si l'enveloppe n'est pas augmentée.

D'une manière générale, il faut se poser la question de savoir dans quelle mesure le principe de causalité devrait davantage être appliqué pour financer la mobilité. L'accroissement de la part de marché des transports publics implique une amélioration de leur rentabilité et de l'efficacité des subventions. Le report des coûts sur les prix de transport ne peut toutefois être opéré de manière illimitée, compte tenu des conditions cadre qui prévalent pour l'ensemble de la société et plus particulièrement en matière d'économie,



de relations sociales et d'écologie. Le président de la LITRA Peter Bieri a relevé qu'une part du capital de sympathie dont jouissent les transports publics dans la population risquait d'être galvaudée selon la formule retenue en matière de formation des prix en fonction de l'heure ou de la demande. Il apparaît préférable de rendre l'utilisation des trains, des trams et des bus plus intéressante aux heures creuses en proposant des offres bon marché que d'augmenter les prix aux heures

de pointe. Les produits supplémentaires obtenus devraient être affectés au financement d'investissements dans le secteur de la mobilité, à la stabilisation des indemnités accordées en trafic régional et à une participation plus élevée aux coûts subséquents liés aux investissements dans le réseau.

Les instances politiques se doivent de concilier les projets et les finances, a souligné le président de la commission des transports du



*Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC), a salué les représentants des instances politiques et des milieux économiques et des transports participant au forum des transports 2008 de la LITRA. Le ministre des transports (notre photo) a présenté un exposé sur «les thèmes actuels de la politique des transports». Il a commencé en prenant de façon décidée position sur la question de savoir si la Confédération est un partenaire digne de confiance en matière de transports. Il a cité l'exemple du réexamen des tâches pour illustrer les conséquences auxquelles les transports doivent s'attendre. Il est en effet question de 900 millions de francs auxquels ce secteur devrait renoncer annuellement.*

© U. Kocher

Conseil des Etats, Peter Bieri. Des réflexions doivent être faites en matière de financement dans le cadre du projet ZEB II qui portent sur la constitution de nouvelles sources de recettes, sur le préfinancement par les cantons et sur le financement mixte public-privé. Un état des lieux de la politique suisse des transports a montré que le fondement de notre politique des transports est bien ancré dans la perspective des projets prévus à l'horizon

2030. Les investissements dans l'ensemble du trafic devraient s'élever à environ 1,5% du PIB, afin d'obtenir un financement fiable.

Cette part du PIB permettrait de poursuivre une politique de développement constructive qui vise à couvrir les besoins particulièrement avérés en matière de mobilité. (cf. [http://www.litra.ch/dcs/users/2/MV08\\_Referat\\_Bieri\\_d.pdf](http://www.litra.ch/dcs/users/2/MV08_Referat_Bieri_d.pdf))



*Selon le chef du DETEC, le réexamen des tâches auquel le Conseil fédéral veut procéder aura pour effet que les dépenses en faveur de la formation devraient augmenter de 4,5 pour cent en moyenne annuelle, celles de l'aide au développement de 3,3 pour cent, celles de la sécurité sociale de 4,4 pour cent et celles des transports de 2 pour cent seulement, renchérissement compris. Cela correspond à une croissance nulle pour les transports publics. Les dépenses faites au titre de la mobilité et de l'armement ne sont pas liées. Elles peuvent être plus facilement réduites car cela n'implique pas un amendement de loi. Notre photo montre (de g.à.dr.) Pierre Cosandier, directeur STI (décédé au printemps 2009), Christoph Herren, adjoint au chef du département des transports publics du canton de Berne, et Hans-Jakob Stricker, directeur-adjoint RBS, prenant l'apéro lors du forum des transports 2008 de la LITRA.*

© U. Kocher



*Le conseiller fédéral M. Leuenberger souligna que la propension à se déplacer continue à s'accroître, alors que des efforts ne cessent d'être déployés pour réduire les coûts dans tous les domaines. Nous savons tous que les prévisions en matière de mobilité ont un point commun: l'accroissement de la mobilité a été largement sous-estimé. Aujourd'hui, chaque individu parcourt chaque jour environ dix kilomètres de plus qu'il y a 25 ans. Les déplacements des personnes croîtront de 15 à 29 pour cent d'ici l'an 2030. Cette évolution ne doit pas être stoppée par l'Etat. Il est en revanche de son devoir, à l'enseigne du développement durable, de canaliser cette propension à se déplacer. Notre cliché montre l'orateur lors du forum des transports 2008 de la LITRA.*

© U. Kocher

## **Le forum suisse des transports**

L'exposé du **conseiller fédéral Moritz Leuenberger**, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC), a marqué le forum suisse des transports organisé à la suite de l'assemblée des membres de la LITRA. Le conseiller fédéral a commencé son exposé en citant un titre de l'édition de samedi de la NZZ qui l'a beaucoup étonné:

*«En matière de transport, on ne peut même plus avoir confiance dans la Confédération.»* Cette constatation repose sur le fait que le canton de Zurich accorde pour ainsi dire un prêt sans intérêts aux CFF pour permettre la poursuite de la réalisation de la ligne diamétrale. L'article égratigne également le ministre des transports: *«Les ministres en charge des transports au cours de ces dernières décennies ont toujours laissé des traces de leur mandat en réalisant un tunnel.*



*Des hautes personnalités du monde économique et politique ont participé au forum des transports 200. De g. à. dr.: Peter Spuhler, conseiller national (UDC/TG), vice-président de la LITRA, directeur général du groupe Stadler-Rail AG, Andreas Siegrist, chef de la division trafic ferroviaire, Pöyry Infra AG, et Martin Bachmann, président de la direction Pöyry Infra AG.*

© U. Kocher

*C'est ainsi que Roger Bonvin a fait construire le tunnel de la Furka, Leon Schlumpf le tunnel de la Vereina, Adolf Ogi le tunnel du Lötschberg. Le Zurichois Moritz Leuenberger fait exception, puisqu'il ne laisse aucune trace de ce genre au profit de son canton. Au contraire, il doit se faire avancer de l'argent par son propre canton pour réaliser l'extension de la gare.» Le paradoxe saute aux yeux. L'actuel ministre des transports se frotte tout d'abord les yeux en pensant que «Roger Bonvin n'a pas eu droit qu'à des éloges dans la NZZ pour son tunnel de la Furka, que la variante en réseau comprenant le tunnel du Lötschberg n'a pas particulièrement plu à la NZZ et que la question de sa-*

*voir si Adolf Ogi ou Moritz Leuenberger porte la responsabilité de cet ouvrage peut être laissée de côté».*

Après s'être frotté les yeux, on obtient une vue un peu plus claire qui permet de s'interroger pour «savoir si la Confédération est aujourd'hui un partenaire fiable en matière de transport? Les Suisses romands peuvent-ils avoir confiance en la Confédération s'agissant de la troisième voie entre Lausanne et Genève? La Suisse du nord-ouest peut-elle effectivement compter sur la Confédération pour réaliser le tunnel du Wiesenberger?» Force est de répondre par la négative en examinant ces questions d'un peu plus près.

C'est un signe alarmant. Aussi le ministre des transports saisit-il l'occasion dans cette docte assemblée de tirer la sonnette d'alarme.

Le financement des infrastructures de transport est en concurrence avec d'autres tâches telles que la réduction de la dette, la formation et la recherche, l'aide au développement, le programme d'armement. Tous ont de bons arguments à faire valoir: «Nous le faisons pour nos enfants», «La formation est le véritable capital de la Suisse», «Nous le faisons par solidarité à l'égard des pauvres». Sans

oublier l'autre dicton qui dit en substance: «Quand l'économie va bien, le pays se porte bien.»

Et le conseiller fédéral Moritz Leuenberger d'ajouter: «Quelle formule s'applique-t-elle à la mobilité? Qu'en est-il du financement de l'infrastructure des transports? Il faut se souvenir que la formule «Réexamen des tâches» cache la plus importante coupe de tous les temps pour les transports publics. Il est en effet question de 900 millions de francs dans le secteur des transports.



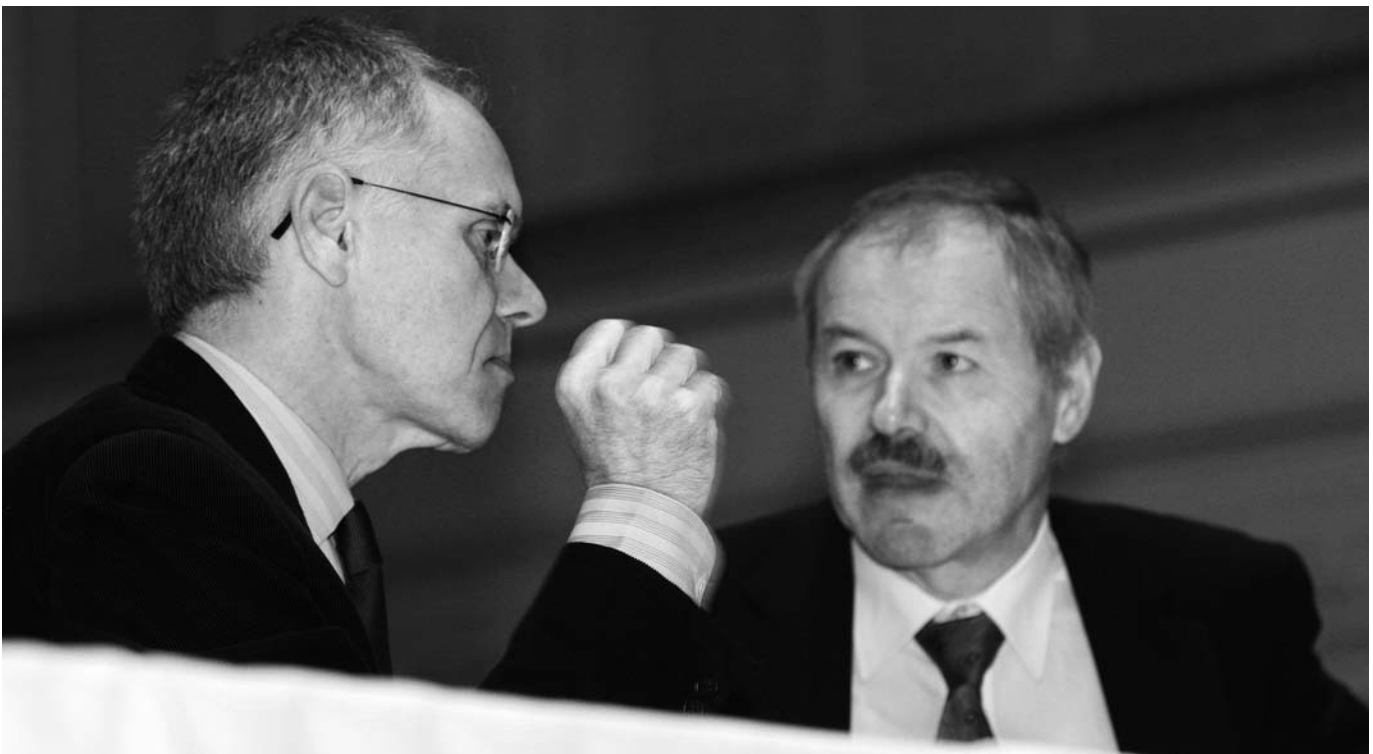
*La LITRA a été créée en 1935 au tant que «Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic (=«litra»), en allemand «Schweizerische Liga für rationelle Verkehrswirtschaft». En 1977, cette appellation a été transformée en «litra, service d'information pour les transports publics». Les manifestations qu'elle organise sont de véritables plates-formes pour la présentation et l'échange d'informations, d'idées et d'opinions. Notre cliché montre Paul Blumenthal, membre de la direction des CFF SA et directeur du trafic voyageurs, en discussion avec Hans Streuli, propriétaire du groupe Ruf.*

© U. Kocher

Pour rappel: les dépenses en faveur de la formation devraient augmenter de 4,5 pour cent en moyenne annuelle, celles de l'aide au développement de 3,3 pour cent, celles de la sécurité sociale de 4,4 pour cent et celles des transports de 2 pour cent, renchérissement inclus. Cela correspond à une croissance nulle pour les transports publics. Il faut en outre considérer que les projets d'infrastructure de transport relèvent pour la plupart de tâches faisant partie des dépenses non liées. Cela signifie que lorsque des coupes doivent être opérées pour une raison quelconque à l'enseigne du frein à l'endettement, ce sont tout d'abord les dépenses non liées qui sont réduites, car une coupe dans les dépenses liées

implique préalablement un amendement de loi. Il s'agit grosso modo des dépenses faites au titre de la mobilité et de l'armement. Il va sans dire dans ces conditions que le secteur des transports et des investissements souffre tout particulièrement.

Si je pense à ce qui se passe maintenant aux USA – je ne veux toutefois pas dire que cela est aussi le cas chez nous –, mais dans l'éventualité où notre pays devrait faire face à une dépense extraordinaire, les dépenses non liées payeraient à nouveau les pots cassés, puisque nous avons décidé de soumettre également les dépenses extraordinaires au frein à l'endettement. Les transports ne représentent



*La solution des fonds permet une planification sûre à long terme et offre la marge de manœuvre nécessaire pour façonner les projets, déclara le conseiller fédéral Moritz Leuenberger lors du forum des transports 2008. Cet aspect est primordial pour les infrastructures de grande dimension, car un grand laps de temps sépare la genèse de l'idée et la mise en service de l'ouvrage. Les manifestations de la LITRA créent un climat propice à l'échange d'informations. Notre photo montre le conseiller fédéral Moritz Leuenberger en discussion avec le président de la LITRA, Peter Bieri.*

© U. Kocher



*Les piliers de la LITRA sont les entreprises de transport public, routières et ferroviaires, les cantons, les entreprises industrielles et de services, les associations faitières de l'économie et des transports, les hautes écoles et d'autres cercles intéressés aux questions de transport, de politique et d'économie, ainsi que les autorités. Notre photo: des responsables politiques en discussion lors du forum des transports 2008 (de g. à dr.): Andrea Hämmerle, conseiller national (PSS/GR), président de la commission des transports, et Thomas Egger, directeur de la communauté de travail en faveur des régions de montagne (SAB).*

© U. Kocher

ainsi pour beaucoup plus qu'un facteur de coûts dans la lutte pour la répartition des fonds publics. La troisième voie n'a guère de chance de s'imposer face à l'avenir de nos enfants pas plus d'ailleurs qu'un tunnel ou qu'une ligne diamétrale n'a de chance de l'emporter devant le véritable capital de la Suisse.

Il semble que beaucoup ne perçoivent plus les transports publics qu'au travers de tel ou tel projet et que les tunnels leur masquent l'importance des transports. Ils ne voient plus que les arbres qui ont pour nom ZEB, DML, CEVA, mais la forêt, en l'occurrence l'importance du secteur des transports publics

pour notre pays, leur échappe. Les besoins en matière de développement des transports publics dépassent comme l'on sait de loin les possibilités financières.

La propension à se déplacer continue à s'accroître, alors que des efforts continuent à être déployés pour réduire les coûts dans tous les domaines. Nous savons tous que les prévisions en matière de mobilité ont un point commun, qu'il s'agisse de la mobilité en général, du trafic d'agglomération ou du trafic de transit: l'accroissement de la mobilité a été largement sous-estimé. Aujourd'hui, chaque individu parcourt chaque jour environ dix kilomètres de plus qu'il y a 25 ans. Les

déplacements de personnes croîtront de 15 à 29 pour cent, selon les scénarios retenus par notre service du développement territorial, d'ici à l'an 2030. L'expérience nous invite même à considérer que ces prévisions sont toutes trop basses. Le trafic voyageurs des CFF s'est accru de 6,9 pour cent durant le premier semestre 2008. Nous avons par conséquent affaire à une évolution très dynamique dans ce domaine. Nous nous posons régulièrement la question de savoir «si nous devons accepter que la mobilité croisse de cette façon? Est-ce bien raisonnable? Pour quelle raison les individus doivent-ils se déplacer toujours plus loin et plus rapidement»? Je suis convaincu que cette évolution en tant que telle ne peut être stoppée par l'Etat. Il est en revanche de son devoir, à l'enseigne du développement durable, de canaliser cette propension à se déplacer. Nous entendons en effet mener une politique des transports qui est en adéquation avec le développement durable. Il me semble important et nécessaire de rappeler l'importance de la mobilité sous cet aspect.

Peut-être vous dites-vous qu'il aurait pu choisir un autre endroit pour le faire, mais – voyez-vous – il importe que les conspirateurs se retrouvent. La LITRA est une communauté où l'on peut encore se dire la vérité, en l'occurrence combien les transports publics sont importants pour le premier pilier du développement durable: l'économie.

J'ai constaté – tout particulièrement durant la dernière législature – que les besoins en matière de transports publics étaient fréquemment opposés à l'économie, tout simplement parce que les dépenses enregistrées au titre des transports publics leur étaient liées et étaient présentées comme des dépenses de l'Etat. L'Etat ne doit rien dépenser, car moins il dépense, mieux l'économie se porte, est-il déclaré. Il m'importe de rappeler que les in-

frastructures de transport sont les veines de l'économie. Loin de moi l'idée d'opposer les transports publics au trafic individuel, le rail à la route, car la sève de l'économie coule dans toutes les veines. D'un autre côté, les milieux économiques étayent leurs exigences en nous indiquant combien de millions de francs un bouchon quotidien coûte. Les revendications sont justifiées, mais il ne faut pas prétendre que les dépenses d'investissement sont en contradiction avec les intérêts de l'économie.

Nous aménageons au contraire les transports publics de manière très économique. L'infrastructure de transport est payée par les collectivités publiques. Les transports publics ne peuvent être gérés sans subventions, mais ces fonds sont utilisés de manière efficiente et judicieuse.

Les subventions sont nécessaires là où les recettes de transport ne permettent pas de couvrir les coûts, soit dans les secteurs du trafic régional et du trafic marchandises. L'efficience a été sensiblement augmentée dans ces domaines. L'offre du transport régional s'est amplifiée alors que les moyens financiers mis à disposition sont pour ainsi dire demeurés stables. Dans le secteur du fret, les subventions accordées par conteneur ont baissé, ce qui signifie que davantage de conteneurs sont transportés pour le même montant.

Il est également important de rappeler l'aspect écologique des transports publics: ceux-ci polluent moins par personne transportée et par kilomètre, ils produisent moins de bruit et ils requièrent moins d'espace. La politique de transfert constitue de surcroît un mandat constitutionnel. Malgré les invectives qui nous sont adressées en raison de la peine que nous avons à suivre la courbe entamée avec succès pour transférer le trafic, je me dois de



dire que sensiblement moins de camions traversent les Alpes en comparaison avec l'année 2000. Sans cette politique de transfert qui repose sur la RPLP, sur la limite de 40 tonnes, sur le mandat de prestations en trafic marchandises et sur l'accord sur les transports terrestres coordonné au plan européen, quelque 500 000 poids lourds de plus qu'en l'an 2000 traverseraient les Alpes aujourd'hui. L'Autriche fait actuellement l'expérience de ce qui arrive lorsque les instruments ad hoc ne sont pas disponibles.

Il va sans dire que des instruments supplémentaires sont nécessaires, telles la bourse du transit alpin et la RPLP complète. Ces instruments ont été acceptés en votation populaire, mais ils n'ont pas encore passé la rampe du Parlement. Nous continuons à miser sur le rail au travers du projet de loi sur le trafic marchandises, sur lequel les deux Chambres se sont déjà penchées.

L'aspect social du développement durable doit également être évoqué en corrélation avec le plaidoyer en faveur des transports publics. La cohésion sociale ne serait absolument pas garantie dans les différentes régions de notre pays sans les transports publics. Ceux-ci fournissent un apport essentiel pour l'image et les fondements de notre pays.

Quels sont nos projets concrets? La Suisse n'est pas encore construite. Je rappelle tout d'abord le projet ZEB 1, qui porte sur un montant de 5,2 milliards de francs. Les débats sont terminés au Conseil des Etats. Le Conseil national et la commission ont procédé à une première lecture. Je suis content que les débats se soient déroulés de manière très disciplinée. Je m'explique: le Parlement n'a pas succombé à la tentation de satisfaire aux désirs des régions en ajoutant bon nombre de projets régionaux, quand bien même ceux-ci seraient tout à fait justifiés.

Le financement n'en aurait pas été garanti. Je suis soulagé que les parlementaires se soient limités à ces 5,2 milliards de francs.

Ce montant nous permet de construire le tunnel d'Eppenberg – il sera ainsi possible de se rendre de St-Gall à Zurich en moins d'une heure, d'aménager la ligne Lausanne–Berne et de proposer une offre sensiblement améliorée sur la ligne du pied du Jura. A ce projet est naturellement lié le vœu justifié du Parlement de s'atteler rapidement au projet suivant ZEB 2. Je vous épargne la description de la situation partiellement piteuse qui caractérise l'Arc lémanique et le trafic au départ et à destination de Zurich. Les nombreuses plaintes ne peuvent être ignorées. Les goulets d'étranglement dont il est question ne sauraient être éliminés par le seul projet ZEB 1.

Le Parlement nous a déjà donné de nombreux mandats contraignants portant sur le projet ZEB 2, en particulier la troisième voie Genève–Lausanne, le tunnel du Zimmerberg, le tunnel du Wiesenberg, le second tunnel du Heitersberg, le tunnel de Brütten, le tronçon Gléresse–Douane, la ligne du pied du Jura et les accès NLFA au nord et au sud. Nous devons bon gré mal gré fixer des priorités. Nous pourrions opter en faveur d'améliorations ponctuelles en arrondissant les angles de ZEB 1. Il en coûterait davantage si nous portions l'accent de manière ciblée sur les agglomérations. Il faudrait tabler sur des investissements sensiblement plus élevés si l'enjeu de ZEB 2 consistait à développer les infrastructures du trafic voyageurs et marchandises de manière systématique sur la totalité du réseau. Le ministre de l'infrastructure que je suis préfère à l'évidence la dernière solution, mais nous devons évaluer le projet en fonction des possibilités de financement. Ces dernières constituent la partie la plus délicate du projet ZEB 2 au plan politique. Le Conseil fédéral en discutera – dans

la mesure du possible cette année encore – et mettra ensuite le projet en consultation. Le message portant sur Rail 2030 destiné au Parlement devrait être prêt en 2010 au plus tard. Il faut s'attendre à ce que la procédure débouche sur une votation constitutionnelle; je ne vois en effet à ce stade pas de financement fiable ou alternatif qui n'impliquerait pas de modification de la Constitution. Il s'agit d'un dossier à caractère conflictuel tant au plan financier qu'au plan de la confrontation des désirs des différentes régions.

Abordons tout d'abord la question du financement en partant du statu quo: nous nous devons aujourd'hui d'être très satisfaits de pouvoir payer les deux éléments principaux à l'aide de deux fonds. Le rail fait pour l'essentiel appel au fonds FTP; il s'agit d'un bon instrument, également pour ZEB1, car il permet de planifier sur des bases sûres et d'obtenir les crédits nécessaires régulièrement. Son approbation par le peuple et par les cantons en 1998 lui confère une légitimation évidente; il est alimenté par la RPLP, la taxe sur les huiles minérales et la TVA.

Quant à la route, elle est financée par les parts liées de la taxe sur les huiles minérales et nouvellement par un fonds d'infrastructure. La route a ainsi également obtenu son fonds; alimenté par la taxe sur les huiles minérales, le fonds atteint un montant de 20,8 milliards de francs, dont 8,5 milliards sont nécessaires à la mise à niveau du réseau des routes nationales.

La solution des fonds permet une planification sûre à long terme et offre la marge de manœuvre nécessaire pour façonner les projets. Cet aspect est primordial pour les infrastructures de grande dimension, car un grand laps de temps sépare la naissance de l'idée et la mise en service de l'ouvrage. Le FTP et le fonds d'infrastructure ne sont de surcroît sou-

mis ni au frein à l'endettement ni à un quelconque programme d'austérité. Des tentatives sont toutefois enregistrées pour que le frein à l'endettement couvre également les fonds. Une extrême prudence est en l'occurrence de mise.

Le Conseil fédéral soumet une solution souple au Parlement au travers du message sur une règle complémentaire au frein à l'endettement. Cette règle porte sur les avances versées au fonds FTP. Il peut effectivement en résulter à la limite un abaissement du plafond des dépenses. Le Parlement sera appelé chaque année à en décider lors de l'approbation du budget.

Que cela signifie-t-il? Des dépenses extraordinaires ne seront alors compensées directement dans le budget ordinaire que s'il n'est pas enregistré d'excédent. Au cas où les fonds seraient entièrement soumis au frein à l'endettement, la fiabilité en matière de planification – c'est le progrès réalisé au travers de ces fonds – disparaîtrait. Le volume des investissements s'abaisserait sensiblement.

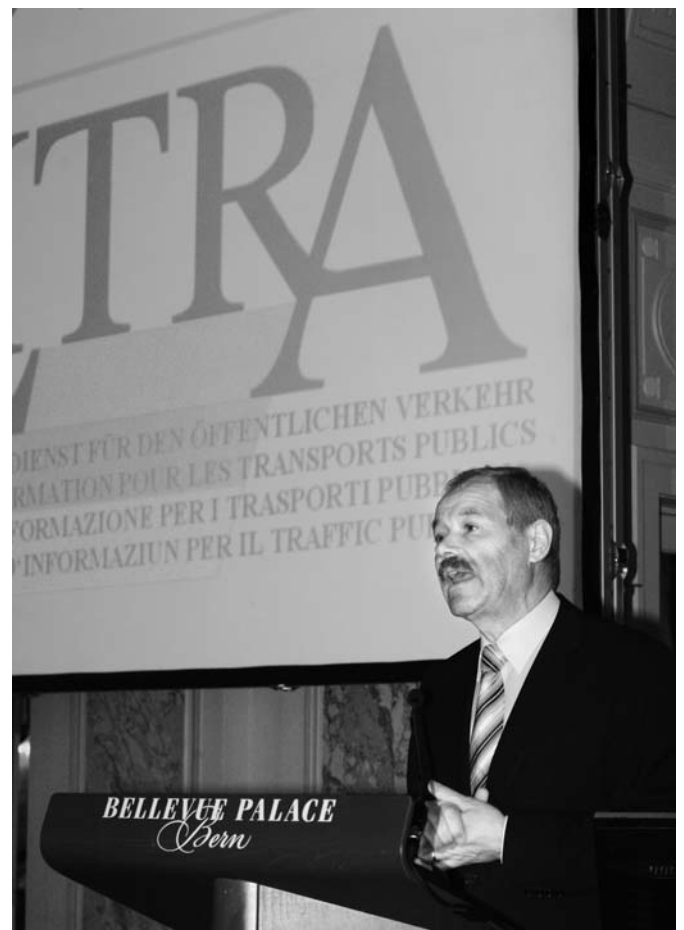
Abordons le sujet du réexamen des tâches. Un taux de croissance limité à 2 pour cent a des répercussions négatives sur l'enveloppe affectée à la mobilité. Cela signifie que la mobilité se voit pour ainsi dire prescrire une croissance zéro jusqu'en 2015. Le trafic régional se verrait alors contraint de diminuer sensiblement ses prestations. Si nous devons en arriver là, le reproche fait à la Confédération de n'être plus fiable serait, je l'avoue, pleinement justifié.

Il faut en outre considérer que le Conseil fédéral et le Parlement réservent leurs décisions; c'est ainsi en politique. Je me souviens d'un épisode lorsque je suis entré en fonction: la nouvelle gare de Coire n'a pas été réalisée, quand bien même mon prédécesseur

l'avait en toute bonne foi promise. La situation politique peut changer; la fiabilité ne peut être garantie lorsqu'aucun fonds n'est à disposition. Ce qui explique que nous avons dû émettre toutes ces réserves politiques lors de la conclusion de l'accord sur la ligne diamétrale à Zurich.

S'agissant du financement du ZEB 2: nous devons examiner toutes les possibilités, tels une hausse de la TVA et le recours à la taxe sur les huiles minérales. Nous devons être conscients que le recours à la taxe sur les huiles minérales pour financer les transports publics est une source de conflit avec les associations routières. La discussion portera, comme lors des débats sur le fonds d'infrastructure, sur la question de savoir dans quelle mesure les transports publics déchargent la route. Une participation des usagers du chemin de fer aux coûts engendrés par les nouveaux projets est également une option.

Il est en l'occurrence fait état du principe de causalité (le terme n'est à mon avis pas le bon, puisque ce sont les clients qui sont appelés à payer leur part). Cet aspect n'a au demeurant rien de commun avec les débats qui sont menés actuellement sous un titre d'ailleurs pas très heureux «Le prix des billets doit être plus élevé durant les heures de pointe». Il s'agit d'une toute autre histoire. Je regrette que les auteurs de la communication se soient faits mal comprendre: au lieu de «il faut augmenter le prix des billets durant les heures de pointe», il eut été préférable de dire: «on peut proposer les billets à un prix légèrement inférieur pendant les heures durant lesquelles les trains circulent à moitié vides». Cela reviendrait exactement au même, puisqu'il s'agit de tenter d'obtenir un changement de comportement de la part de la clientèle. Les randonneurs qui prennent le train à 7 heures le matin en même temps que les pendulaires seraient incités à partir un peu



(GPTT), la LITRA a organisé une nouvelle fois une rencontre durant la session des Chambres fédérales dédiée au thème «Des trains et des bus – quel qu'en soit le prix?». Le prix est un facteur décisif dans le domaine de la mobilité, lorsqu'il s'agit d'opter pour le transport individuel ou pour les transports publics. Plusieurs orateurs se sont exprimés à ce sujet, dont Peter Vollmer, directeur de l'Union des transports publics, Vincent Ducrot, membre par intérim de la direction des CFF SA et directeur par intérim du trafic voyageurs ainsi que Stefan Meierhans, préposé à la surveillance des prix. La manifestation était dirigée par le président de la LITRA, Peter Bieri, conseiller aux Etats (PDC/ZG), ainsi que ...

© U. Kocher

plus tard. Ils disposeraient aussi de davantage de places pour déposer leur sac à dos.

Mentionnons aussi l'idée de l'ATE contre laquelle les associations routières ont déjà manifesté leur opposition: investir la moitié de la taxe sur les huiles minérales dans les transports publics. Il est vrai qu'une compen-

sation doit être créée à long terme. En ce qui concerne la route, je souhaiterais donner, aujourd'hui déjà, davantage de place à l'idée qui consiste à remplacer à long terme la taxe sur les huiles minérales par un road pricing. Nos efforts doivent déboucher sur un trafic routier qui n'utilise plus de carburant fossile. Si nous faisons dépendre la totalité du financement du pétrole consommé et que notre politique environnementale apporte le succès escompté, nous risquons un beau jour de ne plus avoir de recettes. Notre but est de parvenir à ce que le trafic ne rejette plus de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère; le carburant mis à disposition sera à coup sûr changé. A l'époque, la taxe sur les huiles minérales n'a pas été requise pour des raisons écologiques, mais pour financer le trafic routier sur la base du principe de causalité. Nous parviendrons vraisemblablement à une solution du type road pricing et quand je dis «nous», je pense à l'Europe (nous mettrons alors la solution en œuvre à nouveau de manière autonome). Il n'y aura en fin de compte pas d'autre solution.

Croyez-moi, il n'existe pas de projet dans nos tiroirs, je réfléchis par anticipation. Nous ne pouvons pas faire dépendre la totalité de notre politique en matière de recettes de la taxe sur les huiles minérales.

Il ne faut en outre pas oublier que ces dépenses liées à la mobilité entrent en conflit avec d'autres dépenses tout à fait justifiées de l'Etat. J'ai évoqué au début de mon exposé la formation et l'aide au développement. Loin de moi l'idée de m'en moquer. Je suis seulement un peu jaloux en voyant comment les autres parviennent aisément à leurs fins. J'ai des projets qui entrent en conflit, par exemple la protection contre les crues. Celui-ci est absolument nécessaire et nous coûtera des milliards. Comment les payer? C'est la question que je me pose. L'idée d'une taxe d'incitation est dans l'air. Elle ressemblerait à

la taxe CO<sub>2</sub>; la totalité du produit serait affectée directement à la protection contre les crues.

La question est délicate du point de vue politique, mais par quel autre moyen voulons-nous faire face à ces dépenses indispensables et garantir que celles-ci ne mettent pas en péril les transports publics? En tant que représentants du secteur des transports publics, nous pouvons faire valoir le fait que nous protégeons l'environnement: «Nous le faisons pour nos enfants». Nous avons profité des actes de pionniers de nos ancêtres, telle la ligne du Gothard; à nous maintenant d'investir pour les générations futures. Nous pouvons dire aux représentants de l'économie: «Lorsque la mobilité va bien, le pays et l'économie vont bien aussi».

Nous ne devons pas seulement nous chauffer au sujet de tels ou tels projets, mais nous pencher sur le financement de la mobilité à long terme. Il est intéressant de relever l'étonnement que suscite le financement de nos projets à l'étranger. La question m'est en effet parfois posée lors des rencontres que j'ai avec les ministres des transports d'autres pays: «Quoi, tu t'occupes du financement de tes projets? Chez nous, ce n'est pas le cas, nous les payons avec les impôts et c'est le ministre des finances qui règle le tout».

«Les choses ont été réglées de manière différente chez nous, et je vous invite à nous aider à trouver un financement global à long terme, afin que la Confédération redevienne un partenaire fiable dans le secteur des transports.»

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a répondu aux nombreuses questions posées au terme de son exposé. La question a été posée de savoir quelle est la position du Conseil fédéral s'agissant de la constitution d'une société d'infrastructure ferroviaire qui exploi-



*... Gabi Huber, conseillère nationale, présidente du Groupe parlementaire pour le tourisme et les transports (GPTT). Le très important développement des transports publics entraîne une hausse des coûts d'exploitation et d'entretien. Le risque de voir ces coûts constituer un piège pour les chemins de fer n'est pas négligeable, surtout ceux-ci ne sont pas en mesure d'adapter régulièrement leurs prix en se fondant sur les données économiques.*

© U. Kocher

terait et entretiendrait l'ensemble du réseau à voie normale. Une holding CFF SA constituerait-elle une option et pourrait-il en résulter des gains en termes d'efficacité? Une telle société n'est pas prévue, a répondu le conseiller fédéral Moritz Leuenberger. Le Conseil fédéral a toujours été opposé à une séparation de l'infrastructure et du transport. Les CFF ont plusieurs divisions, qui sont séparées du point de vue comptable. Il suffit de jeter un regard du côté de la Grande-Bretagne pour voir ce qu'il est advenu de la séparation juridique.

Une autre question a porté sur les instruments destinés à favoriser le transfert du trafic marchandises, en particulier le prix des sillons

qui est pénalisant pour le secteur du fret, et sur le laps de temps sur lequel il faut tabler pour un message du Conseil fédéral. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a répondu que ce sujet sera abordé lors de la prochaine tranche de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil fédéral souhaite que les prix des sillons soient aménagés de telle manière qu'un parcours plus long ou qu'un détour puisse le cas échéant être meilleur marché. Le réseau pourrait ainsi être mieux utilisé. En trafic marchandises, ce n'est pas tant la vitesse qui compte que le prix et, bien entendu, la ponctualité.

Une question a été posée concernant le pré-financement d'infrastructures de transport et

de projets par les cantons. Ceux-ci sont de plus en plus appelés à combler les lacunes. La ligne diamétrale de Zurich est le dernier exemple en date.

Le Conseil fédéral est à ce stade satisfait que des avances de fonds soient faites, a répondu le conseiller fédéral Moritz Leuenberger. Cela ne peut cependant être réalisé que pour des projets qui ont reçu l'aval du Parlement. A défaut, le préfinancement d'un projet contraindrait les cantons à agir, ce qui ne saurait se justifier sous l'aspect démocratique. La question du taux d'intérêt est également importante.

## Les rencontres des parlementaires

Organisée par la LITRA et par le Groupe parlementaire pour le tourisme et les transports, la rencontre des parlementaires a eu lieu à l'enseigne du sujet «**Des trains et des bus – quel qu'en soit le prix?**». Ont pris la parole MM. *Peter Vollmer*, directeur de l'Union des transports publics, *Vincent Ducrot*, membre par intérim de la direction des CFF et responsable par intérim du Trafic voyageurs, et *Stefan Meierhans*, surveillant des prix.

Le président de la LITRA, le conseiller aux Etats Peter Bieri (PDC/ZG), et la présidente



*Selon les propos de Peter Vollmer, directeur de l'Union des transports publics UTP, les transports publics constituent un système global indépendamment du fait qu'une partie du trajet soit effectuée en train, en bus, en bateau ou en téléphérique. Les décisions sont toujours prises pour l'ensemble de la branche, qui est chapeautée par l'UTP. En ce qui concerne la réforme du système, il faut notamment mieux lier le trafic direct suisse et le système des prix communautaires. Il faut aussi harmoniser les dispositions en matière d'utilisation des prestations. © U. Kocher*



*Vincent Ducrot, responsable du trafic voyageurs CFF par intérim, a informé les nombreux membres du Parlement fédéral au sujet de la stratégie des transports publics en matière tarifaire en Suisse et à l'étranger. L'objectif est un résultat d'exploitation positif chaque année, qui permette de dégager un cash-flow suffisant pour garantir le financement à long terme des investissements nécessaires. Les CFF veulent et doivent croître. Il est prévu d'investir 20 milliards de francs dans de nouvelles places assises d'ici à 2030, soit 38% de plus. Par ailleurs, il s'agit d'améliorer la transparence et la compréhensibilité du système des prix en visant une solution aussi simple que possible.*

© U. Kocher

du Groupe parlementaire pour le tourisme et les transports (GPTT), Gabi Huber, conseillère nationale (PRD/UR), ont animé les débats.

Le prix est un facteur décisif dans le domaine de la mobilité, lorsqu'il s'agit d'opter pour le transport individuel ou pour les transports publics. La demande influence les exigences posées à l'infrastructure, qui se doit d'être performante et, partant, bien développée. Le maintien de la fonctionnalité des réseaux routiers et ferroviaires implique la mise à niveau des infrastructures. Il importe que les

ouvrages de substitution, les extensions et les nouveaux aménagements soient réalisés en temps opportun pour répondre à la demande. Dans le secteur des transports publics s'ajoute l'acquisition de bus et de matériel roulant modernes et confortables. Les entreprises en assurent le financement en répercutant les coûts sur le prix de transport ou en sollicitant l'aide des pouvoirs publics.

L'amélioration de la rentabilité des transports publics influence la formation des tarifs et des prix. Les transports publics sont parvenus à abaisser sensiblement leurs coûts et à pro-

poser des prestations supplémentaires à un prix inférieur grâce à une efficacité accrue. Les mandants qui versent des subventions obtiennent de ce fait davantage de prestations en contrepartie. Cette évolution a toutefois des limites; celles-ci sont imputables aux extensions indispensables de l'offre de transports publics. Le très important développement des transports publics entraîne une hausse des coûts d'exploitation et d'entretien. Le risque de voir ces coûts constituer un piège pour les chemins de fer n'est pas négligeable. Le professeur Weidmann de l'EPFZ a écrit ceci dans le «Mittellandzeitung» du 21 avril 2008: «Les coûts fixes devrondront

une charge insupportable pour les transports publics, car ceux-ci ne parviendront pas à encaisser les recettes supplémentaires nécessaires sur le marché.» Il ne faut pas tabler sur une bonne volonté illimitée des contribuables et des majorités politiques en la matière. Aussi les transports publics ont-ils tout intérêt à améliorer leur efficacité et leur rentabilité.

Il est attendu des transports publics qu'ils constituent une alternative au transport individuel écologique et de qualité, voire qu'ils proposent leurs prestations à des prix inférieurs à ceux de la concurrence. La popula-



*Stefan Meierhans, préposé à la surveillance des prix, a qualifié les transports publics de gage d'espoir à maints égards et a cité le rapport stratégique du Conseil fédéral. L'objectif est de transférer le trafic marchandises transalpin sur le rail et le trafic voyageurs sur les transports publics grâce à la mise en place d'un trafic public attractif et performant. L'élaboration d'un nouveau système des prix prend du temps. Il importe que des tabous, telle la suppression des kilomètres tarifaires, ne soient pas écartés d'emblée.*

© U. Kocher





*Les transports publics sont aujourd'hui poussés à offrir une alternative écologique et de haute qualité au trafic individuel et qui, de plus, devrait être plus avantageuse que les produits concurrentiels. Les manifestations de la LITRA et du GPTT créent des possibilités d'entamer des contacts tant politiques que professionnels. Notre photo montre (de g.à.dr.): George Ganz, délégué/directeur CTP, Renate Amstutz, directrice de l'Union des villes suisses, Hans Werder, secrétaire général du DETEC, et Peter Schuster, membre de la direction de Ernst Basler + Partner AG.*

© U. Kocher

tion et le surveillant des prix sont sceptiques à l'égard des bénéfices dégagés par les transports publics. Les entreprises de transport doivent néanmoins réaliser des bénéfices pour être en mesure d'investir davantage dans l'extension des réseaux et dans de nouveaux véhicules appréciés par la clientèle. Une tarification conforme au marché doit également être possible dans le secteur des transports publics.

Des prix tenant compte de la demande aux différentes heures de la journée pourraient jouer un plus grand rôle à l'avenir. Comment peut-on, par exemple au travers d'incitations tarifaires ciblées, parvenir à ce que les flux de passagers et de pendulaires du matin et du soir, qui dictent les extensions de l'infrastructure et les suppressions de goulets d'étranglement, se répartissent mieux dans la journée?

Une grille de prix attrayante finira par englober la structure des titres de transport. La qualité des prestations joue aussi un rôle important lors de hausses tarifaires. Une plus-value doit alors être visible (stabilité de l'exploitation, offre, confort, temps de parcours plus court, davantage de places assises, etc.). Enfin, il ne faut pas oublier l'aspect social et économique, ainsi que celui de la politique régionale et de l'aménagement du territoire, lorsqu'il est question de la gamme de prix.

*Peter Vollmer* s'est penché dans son exposé sur des questions de fond touchant le futur système de prix des transports publics suisses. Les entreprises de transports publics ont renoncé à des hausses de prix, compte tenu de la situation économique difficile qui prévaut actuellement. Il y a un dilemme entre

la nécessité économique des entreprises et leur responsabilité politico-économique. Les transports publics constituent un système global, indépendamment du fait qu'une partie du trajet soit effectuée en train, en bus, en bateau ou en téléphérique.

Horaire commun, billet commun, système d'information de la clientèle commun, etc. sont autant d'éléments qui caractérisent cette globalité. Les décisions sont toujours prises pour l'ensemble de la branche, qui est chapeauté par l'UTP. Les autorités ne sont plus appelées à approuver les tarifs. Le surveillant

des prix peut le cas échéant intervenir. Mais tout cela ne s'applique pas aux entreprises à caractère exclusivement touristique et aux communautés locales ou régionales.

Du point de vue de la clientèle, il y a lieu de tenir compte des carences suivantes dans la perspective de la réforme du système: des critiques croissantes sont formulées par les consommateurs au sujet de la transparence (médias inclus), lien insuffisant du service direct suisse (SD) avec les communautés tarifaires, harmonisation insuffisante des dispositions en matière d'utilisation des prestations.



*Les entreprises de transport doivent pouvoir réaliser des bénéfices afin d'être en mesure de financer les investissements nécessaires au développement des réseaux et au renouvellement du matériel roulant, pour le bien de la clientèle. Les manifestations organisées conjointement par la LITRA et le GPTT fournissent l'occasion de discuter aussi de telles questions. Notre cliché montre (de g. à dr.): Jürg Gygax, CEO Stadler Winterthur, Hermann Bürgi, conseiller aux Etats (UDC/TG), et Christian Neuweiler, directeur de Neuweiler AG.*

© U. Kocher



*L'amélioration de la rentabilité des transports publics influence la formation des prix et des tarifs. Les transports publics sont parvenus à réduire sensiblement leurs coûts et à proposer des prestations supplémentaires à un prix inférieur grâce à une efficacité accrue. De nombreux responsables des transports suisses ont participé à la manifestation organisée durant la session (de g. à dr.): Michel Joye, directeur des Transports publics de la région lausannoise, Alex Naef, CEO Hess AG, et Hans Käser, délégué du CA CIDEON Schweiz AG.*

© U. Kocher

Du point de vue des entreprises, les points faibles actuels se résument comme suit: manque de souplesse dans la présentation des exigences des différentes catégories d'entreprises (qualités de l'offre, variations saisonnières, ...), possibilités limitées de différencier les prix, d'où la propension à réaliser des opérations de promotion, les nouveaux systèmes de vente (mobile, @, ...) constituent une opportunité, mais ils accroissent aussi la complexité de la distribution.

Les exigences sont claires, selon Peter Vollmer: l'application du principe de la tarifica-

tion de bout en bout (un billet), un système ouvert (pas d'obligation de réserver), l'AG, le demi-tarif, l'acceptation par les clients / la compréhension / pas de salade tarifaire, davantage d'autonomie en matière de prix pour les entreprises de transport, le futur système de prix doit permettre d'optimiser et de garantir les recettes (dimension politico-financière / situation des budgets publics!), le système de prix en tant qu'élément du système global de mobilité (concurrence entre les modes de transport!). L'enjeu et les défis sont connus: l'actuelle multitude de communautés tarifaires souveraines en matière de prix,



*Des hautes personnalités des sphères politiques et professionnelles ont pris part à la manifestation organisée par la LITRA et le GPTT, dont Mme Chiara Simoneschi (PDC/TI), présidente du Conseil national.*

© U. Kocher

les niveaux de prix variant selon les régions (communautés), l'intégration du trafic à longue distance dans les communautés actuelles (système du tarif à la distance opposé au système des zones), l'ouverture du marché européen / la désintégration par la concurrence / le service public.

(Cf. [http://www.litra.ch/dcs/users/2/090318\\_Referat\\_Vollmer\\_d.pdf](http://www.litra.ch/dcs/users/2/090318_Referat_Vollmer_d.pdf))

Le responsable du trafic voyageurs CFF par intérim, Vincent Ducrot, a informé les nombreux membres du Parlement fédéral au sujet de la stratégie des transports publics en matière tarifaire en Suisse et à l'étranger. L'objectif du propriétaire est en l'occurrence déterminant: «un résultat d'exploitation positif chaque année, qui permet de dégager un cash-flow suffisant pour garantir le financement à long terme des investissements nécessaires». La situation est claire pour les

CFF: «Nous voulons et nous devons croître.» Durant la période horaire 2009, nous tablons sur une croissance de la demande de 16 pour cent en termes de voyageurs-kilomètres et de 5 pour cent en termes de trains-kilomètres. Il est prévu d'investir 20 milliards de francs dans de nouvelles places assises d'ici à 2030. Il sera également investi dans le service et dans la qualité.

Les prestations du trafic régional sont commandées par la Confédération et par les cantons, qui indemnisent les entreprises pour les coûts non couverts. Les offres sont valables deux ans. Les entreprises constituent des provisions avec les bénéfices éventuels. En trafic à longue distance, les coûts sont mis en regard des recettes. Les prestations de transport font l'objet de concessions de réseau valables jusqu'en 2017. Les bénéfices doivent assurer les investissements à long terme, car ce secteur ne bénéficie pas de l'apport de deniers publics. La capacité de transport mesurée en termes de places assises sera accrue de 38 pour cent d'ici à 2030 et la qualité des prestations proposées aux passagers sera améliorée. Les prestations exprimées en sillons-kilomètres ont augmenté de près de 20 pour cent entre 2000 et 2008. La stabilité du système pourrait souffrir de nouvelles intensifications de l'utilisation du réseau. Les mesures susceptibles d'être prises pour améliorer la stabilité et la qualité sont cependant très coûteuses.

Vincent Ducrot a ensuite présenté le système de prix de base et le système de prix dynamique. La stratégie tarifaire s'appuie sur les maximes suivantes: aussi ouvert que possible, pas d'obligation de réservation intégrale en trafic intérieur, des restrictions dans l'optimisation des coûts de déplacement. Il s'agit d'améliorer la transparence et la compréhensibilité du système de prix en visant une solution aussi simple que possible

(1 déplacement = 1 billet) à l'enseigne de l'évolution et non de la révolution et en évaluant les mesures de manière minutieuse.

La stratégie tarifaire des CFF vise la réalisation d'un free cash-flow au plan national au travers des mesures suivantes: une consommation plus forte et une croissance des produits, une stabilisation des produits par voyageur-kilomètre, une modération du trafic aux heures de pointe et une plus forte utilisation des ressources aux heures creuses, une gamme de prix basée sur l'offre et la de-

mande sur les différentes lignes et une optimisation autonome du temps et des coûts de déplacement ainsi que de l'itinéraire par les clients. Les CFF vont proposer l'instauration d'un AG valable dès 9 heures aux transports publics. 50 pour cent des voyageurs se déplacent durant 25 pour cent des heures d'exploitation. L'AG valable dès 9 heures récompense les clients qui se déplacent à dessein en dehors du pic matinal. Les deux groupes de clients en profitent. La réduction de prix sera de l'ordre de 20 pour cent par rapport au prix de l'AG normal. L'effet de canalisation et



*Une grille de prix attrayante finira par englober la structure des titres de transport. La qualité des prestations joue aussi un rôle important lors de hausses tarifaires. Une plus-value doit alors être visible (stabilité de l'exploitation, offre, confort, temps de parcours plus court, davantage de places assises, etc.). Intenses discussions lors de la manifestation organisée par la LITRA (de g. à dr.): Georges Ganz, délégué/directeur ACTP, Christian Küng, directeur par intérim de l'Office fédéral pour l'aménagement du territoire, et Frank Furrer, secrétaire général de l'Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés VAP.*

© U. Kocher

l'accroissement du trafic durant les heures creuses figurent au premier plan du point de vue de l'entreprise.

Le yield-management couplé à une extension des prestations doit permettre d'accroître la part de marché. Il se trouve au premier plan de la stratégie retenue pour le trafic international. Le positionnement des CFF dans le cadre de l'ouverture des marchés en trafic voyageurs international fera l'objet d'une attention particulière à partir de 2010. Une offre de prestations performante sera de mise pour faire face à la route et à la navigation aérienne. (Cf. [http://www.litra.ch/dcs/users/2/090318\\_Referat\\_Ducrot\\_d.pdf](http://www.litra.ch/dcs/users/2/090318_Referat_Ducrot_d.pdf))

*Stefan Meierhans* a commencé son exposé en qualifiant les transports publics de gage d'espoir à maints égards et en citant la phrase suivante se rapportant au renforcement des transports publics, tirée du rapport stratégique du Conseil fédéral portant sur le développement durable (Lignes directrices et plan d'action 2008–2011): «Il s'agit de veiller que le transfert du trafic marchandises transalpin sur le rail et du trafic voyageurs sur les transports publics soit réalisé à l'aide de la maintenance, de la modernisation et de l'extension de l'infrastructure ferroviaire et grâce à la création de structures institutionnelles adéquates.» Puis, il s'est penché sur le rôle de la surveillance des prix en plaçant celle-ci dans



*Une fois de plus, la manifestation organisée par la LITRA et le GPTT durant la session des Chambres a réuni de nombreuses personnalités du Parlement et du comité de la LITRA. Notre photo montre Mme Thérèse Meyer-Kaelin, conseillère nationale (PDC/FR), et Norbert Hochreutener, conseiller national (PDC/BE).*

© U. Kocher



*Le réseau ne pourra pas absorber des charges supplémentaires sans que la stabilité du système n'en souffre. Les mesures aptes à maintenir la stabilité et la qualité sont toutefois liées à des coûts importants. Sur le plan national, la stratégie tarifaire des CFF est axée sur la garantie d'un free cash flow généré par l'accroissement de la demande, l'augmentation des recettes, la stabilisation des recettes par kilomètre-voyageur, la structure des prix fondée sur l'offre et la demande relative aux diverses lignes et l'optimisation des temps de parcours, de l'itinéraire et des coûts par le client lui-même. Notre cliché montre des membres intéressés du Parlement fédéral lors de la session organisée durant la session des Chambres par la LITRA et le GPTT.*

© U. Kocher

le contexte plus large de la Confédération en tant que propriétaire, en donnant un aperçu historique des unités de mesure, dont la signification n'était pas la même à chaque époque. Il a ensuite posé la question de savoir dans quelle mesure un prix plus élevé pouvait être perçu des pendulaires lorsque la qualité des prestations se détériore (pas de place assise, retard, etc.). Enfin, il a déclaré que le cas particulier de «Borromini» intéressait beaucoup le surveillant des prix qu'il est.

Il a ensuite passé à l'actualité et abordé la dernière ronde tarifaire, à laquelle le surveillant des prix a participé en donnant des recommandations. Il est revenu sur la décision prise au début mars et a montré de

quelle manière les négociations et les entretiens s'étaient déroulés. Le temps qui est à disposition pour débattre du sujet lors de telles rondes tarifaires est très important. Il convient également d'analyser les attentes placées dans un nouveau régime tarifaire.

L'élaboration d'un nouveau système prend du temps. Il importe que des tabous, telle la suppression des kilomètres tarifaires, ne soient pas écartés d'emblée. Un nouveau système doit être clair, suivre des critères objectifs qui ne pénalisent pas les pendulaires et ne pas comprendre d'éléments tirant indûment profit de situations de monopole. (Cf. [http://www.litra.ch/dcs/users/2/090318\\_Referat\\_Meierhans\\_d.pdf](http://www.litra.ch/dcs/users/2/090318_Referat_Meierhans_d.pdf))



*Les manifestations organisées par la LITRA et le GPTT sont des occasions de rencontre où les thèmes consacrés aux transports sont largement débattus. Lors de la réunion de cette année, les participants apprennent notamment que 50 pour cent des voyageurs se déplacent durant 15 pour cent des heures d'exploitation. C'est pourquoi les transports publics vont proposer l'instauration d'un AG valable dès 9 heures, une récompense pour les usagers qui se déplacent à dessein en dehors du pic matinal. Notre photo montre des parlementaires fédéraux en grande discussion lors du déjeuner (de g. à dr.): Claude Hêche, conseiller aux Etats (PSS/JU), Anita Lachenmeier-Thüring, conseillère nationale (PES/BS), et Jean-René Germa-nier, conseiller national (PRD/VS).*

© U. Kocher

## **Le voyage d'information**

Le voyage d'information destiné aux membres et au comité de notre association, aux membres des Chambres fédérales et aux représentants des administrations cantonales et fédérales était consacré au printemps de cette année au sujet «**Confort et innovations dans le secteur des bus**». Le matin, les participants ont eu l'occasion de visiter LANTAL TEXTILES à Langenthal/Melchnau, une

entreprise qui jouit d'une réputation mondiale dans le domaine de la création, du design et de la confection de tissus pour le chemin de fer, les bus et l'aviation. L'après-midi, les innovations lancées dans le secteur des bus par l'entreprise HESS SA à Bellach ont fait l'objet de discussions. Après les souhaits de bienvenue et un bref tour d'horizon sur la politique des transports présentés par le président de la LITRA Peter Bieri, le responsable des marchés de LANTAL TEXTILES,



Herbert H. Chautems, a réservé un accueil chaleureux à ses hôtes au lieu de production du fidèle membre de la LITRA. Puis, *Vincent Ducrot, membre par intérim de la direction des CFF et responsable par intérim du Trafic voyageurs CFF, a présenté un exposé sur «les souhaits de la clientèle et la politique des Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA en matière de parc du matériel roulant»*. L'orateur a posé la question de savoir ce que le client souhaite. Lors des dernières enquêtes qui portaient sur le service, les facteurs portant sur la ponctualité, la propreté, la sécurité et les exigences en matière d'infra-

structure ont été jugés comme étant les plus importants. Des éléments personnels du service ont certes été cités, mais ils se trouvent plutôt à la fin des énumérations dans toutes les études. La question a été posée de savoir ce que le client qui voyage en 1<sup>e</sup> classe souhaite. La réponse: le client souhaite trouver à coup sûr une place assise. Il souhaite également avoir suffisamment d'espace autour de lui, ne pas entrer en contact avec le bras du voisin, prendre ses aises en s'étendant, être tranquille, ne pas avoir des écoliers bruyants à proximité, être assis sur un siège large et confortable, bénéficier d'un service préféren-



*Le voyage d'information pour les membres de la LITRA, les membres de son comité, les membres des Chambres fédérales et les représentants des autorités cantonales et fédérales était dédié cette année au thème «Confort et innovation dans le secteur des bus». Il a conduit ce printemps les participants tout d'abord chez LANTAL TEXTILES à Langenthal/Melchnau. Cette entreprise jouit d'une réputation mondiale dans le domaine de la création, du design et de la confection de tissus pour le chemin de fer, les bus et l'aviation (notre photo montre des participants lors de l'apéro de bienvenue). L'après-midi fut consacré à la visite de l'entreprise HESS AG à Bellach, où les innovations en matière de construction de bus firent grande impression.*

© U. Kocher

tiel et disposer de WC qui fonctionnent. Les équipements suivants sont en outre désirés pour travailler en cours de route: une prise électrique, Internet pour les pendulaires, un bureau mobile, le cas échéant un compartiment pour les entretiens.

Le taux de satisfaction générale a légèrement fléchi en comparaison avec celui recensé l'année précédente, a indiqué Vincent Ducrot. Cela est attribué au recul enregistré en matière de bien-être. Les autres éléments sont

situés au niveau de l'année précédente. La stratégie suivie en matière de matériel roulant a en l'occurrence valeur de levier (cf. *graphique*). Les voitures proposant des espaces silence ont contribué à satisfaire la clientèle qui désire bénéficier d'un meilleur confort. La mise à disposition plus fréquente d'une voiture restaurant/bistrot répond également à un besoin de confort plus marqué. Il est prévu d'accroître le nombre de places assises de 38 pour cent d'ici à 2030. Cela implique des investissements d'environ 20 milliards de



*Peter Bieri (CVP/ZG), président de la LITRA, accueille les nombreux membres et les hôtes. Les voyages d'information ont aussi pour but de montrer aux membres et aux hôtes le haut niveau technologique, la diversité et l'offre des transports publics. Dans son allocution de bienvenue, Peter Bieri évoqua notamment les propositions relatives à la politique des transports, la période actuelle de récession, les mesures conjoncturelles, le message relatif à l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF et de l'ASCOOP, la révision de la loi sur la TVA, la réforme des chemins de fer 2, le transport des marchandises ainsi que Rail 2030 et son financement.*

© U. Kocher



*Une fois de plus, les participants aux manifestations de la LITRA purent échanger des informations et des propos. Notre photo montre des participants attentifs aux exposés présentés dans la salle d'exposition de l'entreprise LANTAL TEXTILES à Melchnau/Langenthal. © U. Kocher*

francs dans du nouveau matériel roulant. Un appel d'offres pour 59 rames du trafic IC et IR a été lancé. Le matériel devrait être livré entre 2012 et 2019.

Plusieurs variantes d'offres et options (par exemple la compensation de l'inclinaison) sont en outre prévues qui garantiront une grande souplesse lors de la décision au début 2010. (Cf. [http://www.litra.ch/dcs/users/2/Referatfolien\\_Ducrot\\_6.5.09.pdf](http://www.litra.ch/dcs/users/2/Referatfolien_Ducrot_6.5.09.pdf))

*Urs Rickenbacher*, CEO LANTAL TEXTILES, et *Anna-Maria Müller*, responsable du Design LANTAL TEXTILES, ont ensuite présenté un exposé sur le «**bien-être des passagers**». Lantal, Transportation Fashion apporte le bien-être aux passagers. L'aspect inédit et l'identité des moyens de transport sont deux facteurs importants. L'équipe Design de Lantal a beaucoup d'expérience et elle sait la mettre à profit en créant la mode pour les véhicules!

Les designer de Lantal s'intéressent à tout ce qui a trait aux couleurs, aux formes, à la mode et à l'art. La nature, les villes, l'architecture, les tendances en matière d'intérieurs et les autres cultures sont autant de sources d'inspiration. En considérant la multiplicité des types d'individus et de leur caractère, on se rend compte que la tâche n'est pas simple. Il existe en effet le type classique, le type moderne, le type jeune, le type extravagant, le type romantique et le type naturel. Chacun crée son propre monde au travers du choix de ses habits, de son logement et de sa voiture. La tâche est sensiblement plus difficile pour LANTAL, puisqu'il s'agit de considérer l'ensemble des types et de parvenir à ce que tous se sentent parfaitement à l'aise dans le même véhicule!

La grande variété des véhicules rend la tâche d'autant plus complexe qu'ils doivent répondre à de multiples besoins: trafics ferroviaire, routier, local ou à longues distances.

La durée des déplacements varie entre quelques minutes et plusieurs heures. Les exigences et les souhaits des constructeurs de véhicules doivent être pris en considération. Il va sans dire qu'il doit être satisfait aux normes et aux spécifications. Les orateurs ont ensuite emmené les participants



*Vincent Ducrot, responsable ad intérim du trafic voyageurs CFF et membre ad intérim de la direction de CFF SA, présenta au cours du voyage d'information en exposé sur «les souhaits de la clientèle et de la politique des Chemins de fer fédéraux suisses en matière de parc du matériel roulant». Lors des dernières enquêtes qui portaient sur le service, les facteurs relatifs à la ponctualité, la propreté, la sécurité et les exigences en matière d'infrastructure ont été jugés comme les plus importants. Des éléments personnels du service ont certes été cités, mais ils se trouvent plutôt à la fin des énumérations dans toutes les études.*

© U. Kocher



*Herbert H. Chautems (notre photo), chef du marketing de l'entreprise LANTAL TEXTILES, souhaita la bienvenue aux participants. Il brossa un tableau sur le développement, la fabrication et la vente des produits LANTAL. Lantal Transportation Fashion apporte le bien-être aux passagers. L'aspect inédit et l'identité des moyens de transport sont deux facteurs importants.*

© U. Kocher

dans le monde des couleurs. Les couleurs offrent des possibilités parfois inattendues de changer, d'aménager et d'embellir dans chaque secteur: «Les couleurs ont une force, elles créent des ambiances, génèrent des sentiments, elles ont un effet psychologique ou symbolique, elles véhiculent des messages sans paroles, représentent des entreprises et des logos; les couleurs vibrent, oscillent, elles engendrent des effets sur les individus qui les font réagir de manière émotionnelle.»

Les textiles nous accompagnent jour et nuit. Ils sont en effet omniprésents, que ce soit dans la mode, les intérieurs, la technique, les arts, les loisirs ou le sport. Les textiles nous réchauffent et nous protègent, nous rendent la



*Anna Maria Müller, responsable du design chez LANTAL TEXTILES (notre photo), convia les participants au voyage d'information à une incursion dans le monde des couleurs. Les couleurs offrent dans chaque domaine des possibilités parfois inattendues de modifier, de créer et d'embellir dans chaque secteur: «Les couleurs ont une force, elles créent des ambiances, elles éveillent des sentiments, elles ont des effets psychologiques et symboliques, elles véhiculent des messages sans paroles, elles représentent des entreprises et leur logo. Les couleurs vibrent, oscillent, elles engendrent des effets sur les personnes et éveillent en elles des émotions.» Pour certains, l'intérieur d'un véhicule vide doit être parfaitement décontracté, multicolore et ultramoderne. D'autres souhaitent un intérieur calme, agréable et harmonieux, car ils estiment qu'il appartient aux passagers d'apporter des couleurs et de la vie. LANTAL a opté pour cette dernière option.*

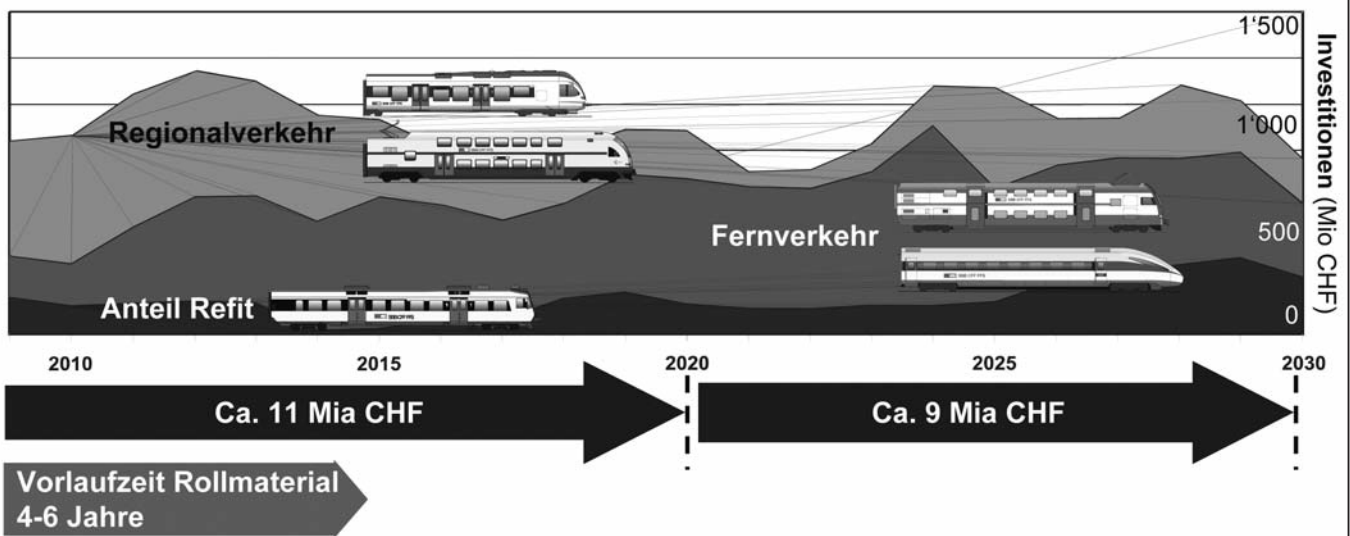
© U. Kocher



*Les exposés des amphitryons LANTAL TEXTILES étaient à l'enseigne du «Bien-être des voyageurs». L'équipe chargée du design de Lantal Transportation dispose d'un know how important et sait comment l'utiliser. Il crée la mode pour les véhicules. Les designers Lantal s'intéressent à tout ce qui touche aux couleurs, aux formes, à la mode et aux arts. La nature, les villes, l'architecture, les tendances en matière d'intérieurs et les autres cultures sont autant de sources d'inspiration. En considérant la multiplicité des types d'individus et de leur caractère, on se rend compte que la tâche n'est pas simple. Il existe en effet le type classique, le type moderne, le type jeune, le type extravagant, le type romantique et le type naturel. Chacun crée son propre monde au travers du choix de ses habits, de son logement et de sa voiture. La tâche est sensiblement plus difficile pour LANTAL, puisqu'il s'agit de considérer l'ensemble des types et de parvenir à ce que tous se sentent parfaitement à l'aise dans le même véhicule. Notre photo montre Urs Rickenbacher, CEO de LANTAL TEXTILES.*

© U. Kocher

## Rollmaterial – 20 Mia. CHF Investitionen bis 2030.



Les CFF, en tant que leader du système ferroviaire suisse, se proposent d'augmenter de 38 pour cent le nombre des places assises jusqu'en 2030. Cela implique des investissements d'environ 20 milliards de francs dans du nouveau matériel roulant. Un appel d'offres pour 59 rames du trafic IC et IR a été lancé. Le matériel devrait être livré entre 2012 et 2019. Plusieurs variantes d'offres et options (par exemple la compensation de l'inclinaison) sont en outre prévues qui garantiront une grande souplesse lors de la décision au début de 2010. Le graphique montre comment se déroulera la livraison du nouveau matériel roulant jusqu'en 2030.

© SBB

vie agréable et belle. Une vie sans textiles est tout simplement inconcevable. Il existe diverses philosophies s'agissant de l'effet que doit dégager l'intérieur d'un véhicule. Il est par exemple attendu d'un véhicule vide qu'il dégage un effet décontracté, multicolore, ultramoderne ou alors qu'il en émane la tranquillité, la douceur, l'harmonie. Dans cette seconde variante, ce sont les passagers qui apportent la variété de couleurs et de la vie. C'est d'ailleurs la variante préférée de LANTAL. Nous sommes aujourd'hui assaillis de

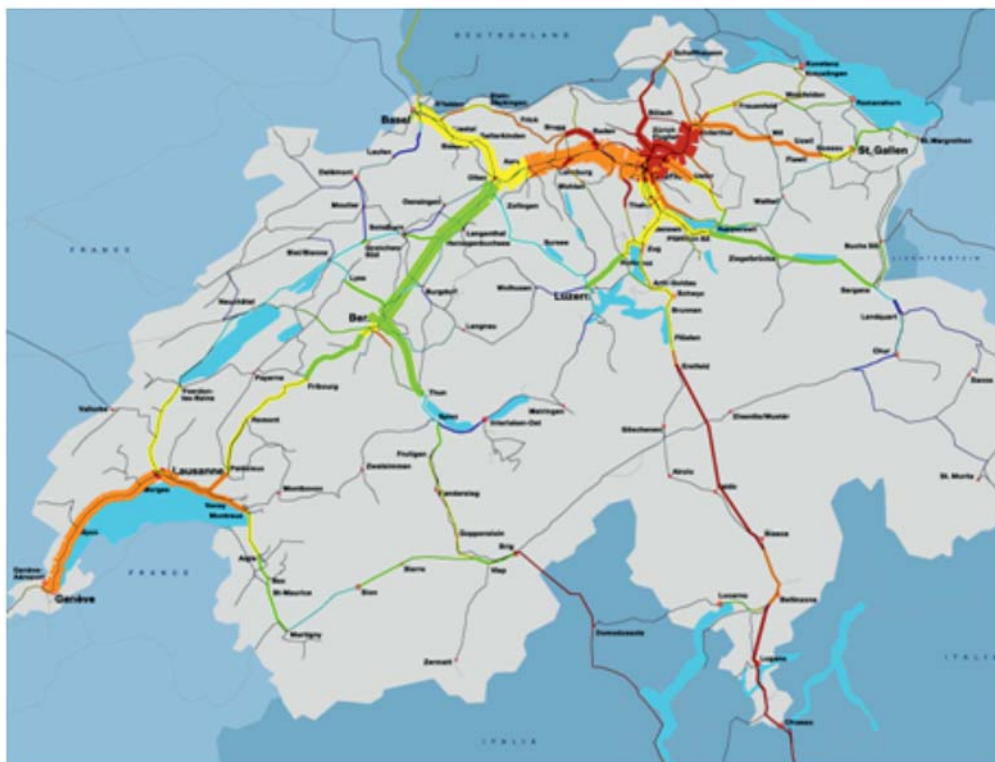
toutes parts par des messages visuels. Il n'existe pratiquement plus de surfaces vierges qui permettent à l'œil de se reposer. Aussi est-il important que nous nous entourions de couleurs appréciées, qui diffusent le calme et l'harmonie, à plus forte raison dans les espaces où se concentre un grand nombre de personnes d'origines et de caractères différents.

Il ne faut pas oublier non plus qu'un véhicule ferroviaire circulera une vingtaine d'années,

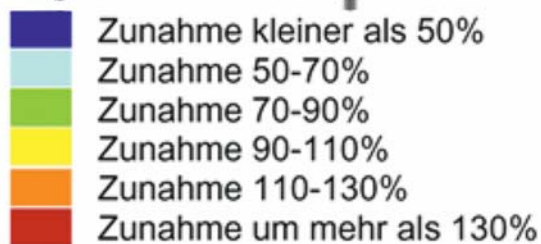
voire davantage, lorsque l'on confectionne son intérieur. Un intérieur peut ainsi demeurer

longtemps attrayant si les couleurs ont été choisies avec précaution et de manière subtile.

### Nachfrage bis 2030



#### Legende Einfärbung der Strecken:



*Des exposés présentés lors du voyage d'information ressortit nettement ce que le client souhaite en premier lieu. Il s'agit pour lui de trouver à coup sûr une place assise. Celui qui voyage en première classe souhaite également avoir suffisamment d'espace autour de lui, ne pas entrer en contact avec le bras du voisin, prendre ses aises en s'étendant, être tranquille, ne pas avoir des écoliers bruyants à proximité, avoir de la place pour ses bagages, être assis sur un siège large et confortable, bénéficier d'un service préférentiel et disposer de WC qui fonctionnent. Les équipements suivants sont en outre désirés pour travailler en cours de route: une prise électrique, Internet pour les pendulaires, un bureau mobile, le cas échéant un compartiment pour les entretiens. Le graphique montre quelles augmentations de trafic sont attendues et sur quelles lignes.*



*Les couleurs permettent de créer des ambiances dans lesquelles un grand nombre d'individus de provenances très diverses se sentent à l'aise. Les éléments constituant l'intérieur d'un véhicule sont primordiaux lors du choix de la couleur. Ces propos très intéressants ont été tenus par les responsables de LANTAL TEXTILES lors du voyage d'information. Il importe que les différents tons permettent de créer un tout harmonieux, indépendamment de la couleur choisie. Aujourd'hui, il ne suffit plus d'être «seulement» un designer; il faut aussi connaître tous les détails importants relatifs aux moyens de transport et aux tâches que ceux-ci doivent remplir. Le revêtement des sièges représente au moins 50 pour cent de l'effet visuel dégagé par l'intérieur. Ces spécialistes habillent en fait les sièges tout en donnant de la couleur aux véhicules – au sens propre du terme: Transportation Fashion. Notre photo montre des participants intéressés en face d'un métier chez LANTAL TEXTILES.*

© U. Kocher

Il convient aussi de considérer que l'intérieur du véhicule a la forme d'un espace étroit et allongé, qui est le plus souvent en mouvement. Les couleurs permettent de créer des ambiances dans lesquelles un grand nombre de personnes se sentent à l'aise. Les éléments constituant l'intérieur du véhicule sont primordiaux lors du choix de la couleur. Il importe que les différents tons permettent de

créer un tout harmonieux, indépendamment de la couleur retenue.

Les designers de Lantal ne sont pas seulement des designers, ils connaissent tous les détails importants et ils possèdent de vastes connaissances des moyens de transport et des tâches que ceux-ci sont appelés à remplir, ont souligné Urs Rickenbacher et Anna-Maria Müller.



De nombreuses possibilités techniques et les nouvelles technologies ne sont pas étrangères aux designer de Lantal. Conscients que le revêtement des sièges représente au moins 50% de l'effet visuel dégagé par l'intérieur, ils attachent une grande importance à la recherche, au développement et à la création. C'est ainsi qu'ils créent des collections et des modèles de revêtement pour les chemins de fer, les bus, les avions et les bateaux. On peut

dire qu'ils habillent les sièges tout en donnant de la couleur aux véhicules – au sens propre du terme: transportation fashion. Par ses conseils avisés et son savoir-faire et grâce à des textiles et à des couleurs adaptés aux besoins des clients, LANTAL TEXTILES s'est forgée une excellente réputation depuis plus de cinquante ans.

(Cf. [http://www.litra.ch/dcs/users/2/Referat-folien\\_LANTAL\\_20090506.pdf](http://www.litra.ch/dcs/users/2/Referat-folien_LANTAL_20090506.pdf))



*Les exigences en matière d'achat sont importantes. CarPostal exploite en effet près de 2000 véhicules dont les spécifications et les profils d'exigences sont très variés. Selon Werner Blatter, les exigences posées par les usagers aux transports publics divergent (trafic pendulaire et de loisirs). Il s'agit aussi de satisfaire aux exigences de la loi sur l'égalité des handicapés. Les mandats font également valoir des besoins au niveau de l'équipement des véhicules. Ces derniers consomment toujours plus d'énergie (diesel, électricité, etc.) Enfin, il faut considérer les exigences croissantes en matière de développement durable (émissions polluantes et sonores, etc.) Notre cliché montre des participants au voyage d'information prenant l'apéro offert par l'entreprise HESS AG à Bellach*

© U. Kocher

*Werner Blatter*, membre de la direction de CarPostal Suisse SA, a ouvert les feux l'après-midi, lors de la visite de l'entreprise HESS SA, en présentant un exposé sur «la stratégie menée par CarPostal Suisse SA en matière de développement durable dans le secteur des véhicules». L'an dernier, CarPostal Suisse SA est à nouveau parvenu à transporter davantage de passagers en atteignant le chiffre record de 114,7 millions de personnes. Le réseau des lignes s'étend sur 10 345 kilomètres. Le parc de CarPostal compte actuellement 2014 véhicules.

Entre 130 et 180 véhicules sont achetés chaque année pour remplacer des anciens. Quelque 400 véhicules de régie se trouvent

dans le forfait de réparation. 31,6 pour cent des véhicules proviennent de Mercedes-Benz, 16,1 pour cent de MAN, 15,8 pour cent de SETRA et 11,8 pour cent de VOLVO. Suivent dans l'ordre Neoplan (7,9), Renault (5,1), Fiat (2,4), Irisbus/Iveco (2,2), etc. Les exigences en matière d'achat sont importantes. CarPostal exploite en effet près de 2000 véhicules aux spécifications et profils d'exigences différents. Quant aux exigences posées par les passagers aux transports publics, elles sont très variées (trafic pendulaire et de loisirs). Il s'agit aussi de satisfaire aux exigences de la loi sur l'égalité pour les handicapés. Les mandants font également valoir des besoins au niveau de l'équipement des véhicules. Ces derniers consomment toujours



*Harry Hondius, ing. dipl. de l'EPF Zurich (notre photo), a présenté un exposé sur «les moyens de transport performants (énergie électrique) en site urbain».*

*L'orateur a souligné que le tram n'était pas le seul moyen de transport qui était en mesure de faire face à d'importants flux de passagers. Le bus ou le trolleybus à haute capacité peuvent tout-à-fait remplir la même fonction.*

© U. Kocher



*Werner Blatter, membre de la direction de CarPostal Suisse SA (notre photo), a ouvert les feux lors de la visite de l'entreprise HESS SA en présentant un exposé sur «la stratégie de CarPostal Suisse SA en matière de développement durable dans le secteur des véhicules». L'an dernier, l'entreprise CarPostal est à nouveau parvenue à transporter davantage de passagers en atteignant le chiffre record de 114,7 millions. Le réseau des lignes s'étend sur 10345 kilomètres. Le parc de CarPostal compte actuellement 2014 véhicules. Entre 130 et 180 véhicules sont achetés chaque année pour remplacer des anciens. Quelque 400 véhicules se trouvent dans le forfait de réparation. 31,6 pour cent des véhicules proviennent de Mercedes-Benz, 16,1 de MAN, 15,8 pour cent de SETRA et 11,8 pour cent de VOLVO. Suivent dans l'ordre Neoplan (7,9), Renault (5,1), Fiat (2,4), Irisbus/Iveco (2,2) et d'autres.* © U. Kocher

plus d'énergie (électricité, diesel, etc.). Enfin, il faut considérer les exigences croissantes en matière de développement durable (émissions polluantes, bruit, etc.).

L'orateur s'est ensuite penché en détail sur le processus d'acquisition des véhicules. Il s'agit tout d'abord de préparer le dossier conformément aux exigences GATT/WTO, puis de procéder à différentes analyses pour évaluer par exemple le rapport coût/qualité,

pour terminer par le contrôle et la réception des véhicules. Le processus dure environ deux ans. Autre point important: les véhicules sont évalués par une commission d'acquisition. Les projets suivants sont actuellement en cours: pose d'appareils de mesure de la consommation de diesel et formation du personnel dans le cadre d'un programme d'économie d'énergie; pose de filtres à particules de suie sur quelque 600 bus, tous les nouveaux bus acquis répondent à la norme

## 70 Jahre ÖV-Entwicklung in London, Renaissance der Tram?

Jahr	U-Bahn Mio.FG	Busse Zahl	Busse Mio.FG	Trams, Zahl	Tramnetz Netzkm	Trams Mio.FG	Trolleys, Zahl	Trolley Netzkm	Trolleys Mio.FG
1933	416	5976	2000	2560	540	1000	61	28	21
1942	?	?	?	1052	168	?	1757	421	?
1948	720	6400	2400	1051	168	302	1811	418	909
2003	900	8000	1600	24	28,2	20	---	---	---

*Harry Hondius, ing. dipl. de l'EPF Zurich, cita l'exemple du développement des transports publics à Londres au cours de 70 dernières années pour montrer comment les différents modes de transport public ont évolué. L'offre des transports publics est aujourd'hui encore assurée par un réseau de bus performant. L'orateur...*

## Vergleich dreier energetischer Gesamtwirkungsgrade

Diesel-HM-Bus	$\eta$	Gas-HM-Bus	$\eta$	Trolleybus	$\eta$
Dieselmotor inkl. Hilfsantriebe	0,42	Gasmotor	0,3	Kombikraftwerk	0,60
		----	---	380-150 kV Netz	0,98
		----	---	150-6 kV Verteilung	0,98
		----	---	Trafo+Gleichrichter	0,97
		----	---	600 V DC Fahrleitung	0,94
				$\eta$ bis Stromabnehmer	0,524
				IGBT-Wechselrichter	0,98
Hydromech. Getriebe	0,93		0,93	E-Motor	0,93
Kardanwelle	0,99		0,99	Kardanwelle	0,99
Achstrieb	0,95		0,95	Achstrieb	0,95
$\eta$ Antrieb	0,874		0,874	$\eta$ Antrieb	0,857
$\eta$ Radumfang	0,367		0,262		0,449
Brennstoffersparnis durch Rekuperation	20%		20%	Fahrdraht Supercap	10% 20%
" $\eta$ RU nach Rekuperation"	0,458	$\eta$	0,327	$\eta$	0,641

Trolley beim Kohlekraftwerk mit  $\eta = 0,46 : 0,344$

*... compara les degrés d'efficiencé énergétique de la propulsion diesel, à gaz et électrique. Il s'avère que le trolleybus présente de loin le degré d'efficiencé globale le plus élevé.*

EEV (Euro 5 avec filtre à particules de suie); environ 80% des kilomètres effectués le sont par des véhicules équipés d'un filtre à particules de suie; acquisition et test d'un bus hybride à partir de 2010; participation à des projets de véhicules fonctionnant à l'hydrogène et avec une pile à combustible; participation au comité de programme du Forum suisse de la mobilité électrique.

*Harry Hondius*, ing. dipl. de l'EPF Zurich, a ensuite présenté un exposé sur «**les moyens**

**de transport performants (énergie électrique) en site urbain**». L'orateur a souligné que le tram n'était pas le seul moyen de transport qui était en mesure de faire face à d'importants flux de passagers. Le bus ou le trolleybus à haute capacité de transport peut tout à fait donner la réplique, voire fournir de meilleures prestations. L'exemple du développement des transports publics à Londres au cours des 70 dernières années montre comment les différents modes de transport ont évolué (cf. *tableau*).



*Alex Naef, directeur général de HESS SA (notre photo), présenta un exposé sur «l'innovation dans le secteur des bus et des trolleybus» au cours du voyage d'information de la LITRA. En 1882, le charron Heinrich Hess a commencé à construire toutes sortes de charrettes et de chariots. C'est en 1919, avec le début de la motorisation, que les premières carrosseries de voiture et de bus ont vu le jour. Le premier bus a circulé en 1933. Sa carrosserie était en aluminium. Les villes de Bienne et de Bâle ont été parmi les premières, en 1940, à commander des trolleybus dont la carrosserie était en aluminium. C'est en 1957 que la construction du premier bus, sous licence, à l'étranger, a démarré. Entre-temps, des bus sont construits dans 13 sites différents.*



*En Suisse, 350 personnes travaillent dans quatre sites de HESS SA. Cette entreprise construit des trolleybus, des bus diesel, des bus à plancher surbaissé et des bus à entrée abaissée. Tous les types sont basés sur un système modulaire appelé CO-BOLT. Les points forts en matière d'innovations se trouvent actuellement dans le secteur des volumes des véhicules, des véhicules peu bruyants, de la propulsion électrique pour les agglomérations, du design et du guidage des bus. Notre photo montre des auditeurs attentifs lors de la visite des ateliers de HESS SA à Bellach.*

© U. Kocher

L'offre de transports publics est aujourd'hui encore assurée par un réseau de bus performant. Puis, Harry Hondius a comparé les degrés d'efficacité énergétique de la propulsion diesel, à gaz et électrique. Il s'avère que le trolleybus présente de loin le degré d'efficacité globale le plus élevé.

Enfin, l'orateur a montré, à partir d'exemples de pays étrangers, quelle pouvait être l'efficacité d'un nouveau système basé sur un tracé de 20 km dédié à des bus à double articulation, à des trolleybus à double articulation ou à des trams (cf. *tableau*).

Alex Naef, directeur général de HESS SA, a pour sa part présenté un exposé sur «**l'innovation dans le secteur des bus et des trolleybus**». En 1882, le charron Heinrich Hess a commencé à construire toutes sortes de charrettes et de chariots. C'est en 1919, avec le

développement de la motorisation, que les premières carrosseries de voiture et de bus ont vu le jour. Le premier bus a circulé en 1933; sa carrosserie était en aluminium. Les villes de Bienne et de Bâle ont été parmi les premières, en 1940, à commander des trolleybus dont la carrosserie était en aluminium. C'est en 1957 que la construction du premier bus, sous licence, à l'étranger, a démarré. Entre-temps, des bus sont construits dans 13 sites différents. En Suisse, 350 personnes travaillent dans quatre sites de Hess SA. L'entreprise construit des trolleybus, des bus diesel, des bus à plancher surbaissé et des bus à entrée abaissée. Tous les types sont basés sur un système modulaire appelé CO-BOLT. Les points forts en matière d'innovations se trouvent actuellement dans le secteur des volumes des véhicules, des véhicules peu bruyants, de la propulsion électrique pour les agglomérations, du design et du guidage des bus.

HESS investit principalement dans les véhicules de grande taille offrant davantage de places tout en présentant des avantages du point de vue économique, au vu des flux de pendulaires croissants qui sont enregistrés dans le monde entier. Dans ce contexte, le «LighTram» est une réussite en site urbain. Ce bus électrique à double articulation, qui lui confère l'aspect d'un tram, tire le courant soit d'une caténaire soit d'un générateur diesel. Le bus articulé offre 39–44 places assises, alors que le LighTram (hybride et trolley) en offre 59–66 (+ 45–50 pour cent). A ce surplus de confort du LighTram obtenu grâce à davantage de places assises s'ajoute un plus grand nombre de places debout. La différence par rapport à un bus articulé peut atteindre 42 pour cent. Le LighTram trolley présente également des avantages écologiques puisqu'il récupère l'énergie. La pollution diminue. La maniabilité est optimale

grâce à deux essieux mobiles (1 et 4). La tenue de route est bonne, également en présence de pluie, de glace et de neige. HESS s'inspire de la devise «des transports publics attrayants pour les passagers, mais aussi pour les exploitants», a souligné le directeur général. HESS construit lui-même le châssis des trolleybus et des bus hybrides. Quant au châssis des bus diesel, il est construit par SCANIA. (Cf. [http://www.litra.ch/dcs/users/2/Referatfolien\\_Naef\\_20090506.pdf](http://www.litra.ch/dcs/users/2/Referatfolien_Naef_20090506.pdf))

### Voyage d'information et visite du chantier des NLFA au Gothard

La LITRA a invité, avec le concours de AlpTransit et de l'Office fédéral des transports, les membres du Parlement fédéral ainsi qu'un certain nombre d'autres personnes à un voyage d'information d'un genre particulier. Les hôtes se sont en effet vu conduire là où la



*Au vu des flux de pendulaires croissants qui sont enregistrés dans le monde entier, HESS investit principalement dans les véhicules de grande taille offrant davantage de places tout en présentant des avantages du point de vue économique. Le «LighTram» est une réussite en site urbain. Ce bus électrique à double articulation, qui lui confère l'aspect d'un tram, tire le courant soit d'une caténaire soit d'un générateur diesel. Le «LighTram» (hybride et trolley) offre 59 à 66 places assises contre 39 à 44 d'un bus articulé (plus 45 à 50 pour cent). Notre cliché montre le «LighTram» de Hess SA.*

politique suisse des transports est en train de poser des jalons qui marqueront l'histoire. Les participants ont eu la possibilité de visiter le chantier de *Faido des NLFA* et le synclinal de Piora, qui vient d'être franchi avec succès. Il s'agit d'un des plus grands défis rencontrés lors de la construction du tunnel de base du Gothard. Conviés à une présentation au San Salvatore au-dessus de Lugano, les parlementaires, les membres du comité et les autres personnes invitées ont obtenu des informations sur l'état d'avancement des tra-

voux des NLFA au Gothard et sur les résultats de l'étude de faisabilité du tracé des NLFA jusqu'à la frontière avec l'Italie.

Les hôtes ont eu la possibilité d'échanger des propos durant toute la journée dans une atmosphère particulière.

Le président de la direction de AlpTransit Gothard SA, *Renzo Simoni*, a accueilli et accompagné les hôtes durant toute la durée de la visite et leur a présenté un exposé sur



À ce surplus de confort obtenu grâce à davantage de places assises s'ajoute un plus grand nombre de places debout. La différence par rapport à un bus articulé peut atteindre 42 pour cent. Le «lighTram» présente aussi des avantages écologiques puisqu'il récupère l'énergie. La pollution diminue. La maniabilité est optimale grâce à deux essieux mobiles (1 et 4). La tenue de route est bonne, également en présence de pluie, de glace et de neige. Selon son CEO, HESS s'inspire de la devise «des transports publics attrayants pour les passagers, mais aussi pour les exploitants». L'entreprise HESS construit elle-même les châssis des trolleybus et des bus hybrides. En revanche, le châssis des bus diesel est fabriqué par SCANIA. Notre photo: Visite des ateliers de HESS SA.

© U. Kocher





*La LITRA a invité, avec le concours de AlpTransit et de l'Office fédéral des transports, les membres du Parlement fédéral ainsi qu'un certain nombre d'autres personnes à un voyage d'information d'un genre particulier. Les participants se sont en effet vu conduire là où la politique suisse des transports est en train de poser des jalons qui marqueront l'histoire. Ils ont eu la possibilité de visiter le chantier de Faido des NLFA, puis ils ont été conviés à une présentation au San Salvatore au-dessus de Lugano. Ainsi les parlementaires, les membres du comité et d'autres hôtes ont obtenu des informations sur l'état d'avancement des travaux de la NLFA du Saint-Gothard et sur les résultats de l'étude de faisabilité du tracé de la NLFA jusqu'à la frontière avec l'Italie. Notre photo montre la digue de Melide, qui entre dans les projets relatifs aux jonctions avec l'Italie.*

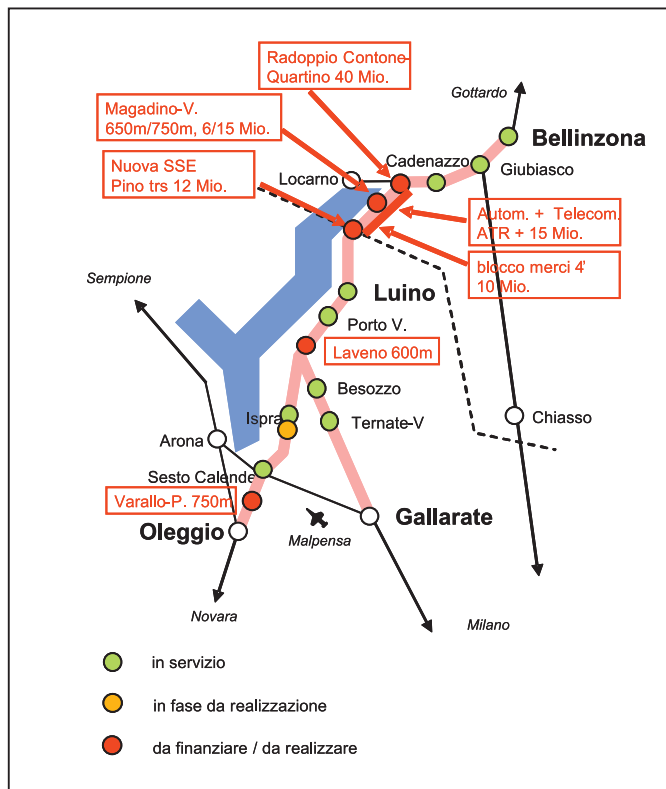
© LITRA

les phases d'avancement des travaux des NLFA au Gothard (cf. 3<sup>e</sup> partie – La politique des transports – du présent rapport annuel). Le vice-directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), *Toni Eder*, a ensuite donné des informations sur la poursuite de la modernisation de l'axe du Gothard au sud du Ceneri. Il a tout d'abord présenté les bases juridiques (arrêté sur le transit alpin de 1991, l'article 84 de la Constitution fédérale et l'accord conclu le 2 novembre 1999 entre la Confédération et l'Italie). Il existe deux liaisons entre Bellinzone et la frontière italienne, soit la ligne de faite du Ceneri via Lugano–

Chiasso et la ligne via Luino (cf. carte). L'axe du Gothard et celui du Lötschberg–Simplon sont complémentaires. Les capacités et le profil des tracés reliant Rotterdam à Gênes constituent un critère important. La solution en réseau retenue par la Suisse a fait ses preuves. Des études de la demande et des capacités, coordonnées entre la Suisse et l'Italie, ont été réalisées pour les besoins de la planification à moyen terme (jusqu'en 2030). ZEB joue aussi un rôle important dans la planification de l'infrastructure. Des aménagements – davantage de voies, des profils plus importants et des adaptations visant à

permettre d'accroître la longueur des trains – sont également nécessaires en Italie.

Les prévisions de trafic montrent que des aménagements supplémentaires, telle la suppression du goulet d'étranglement situé entre Giustizia et Camorino (contournement de Bellinzone), sont nécessaires. Des études de faisabilité et d'opportunité ont été réalisées

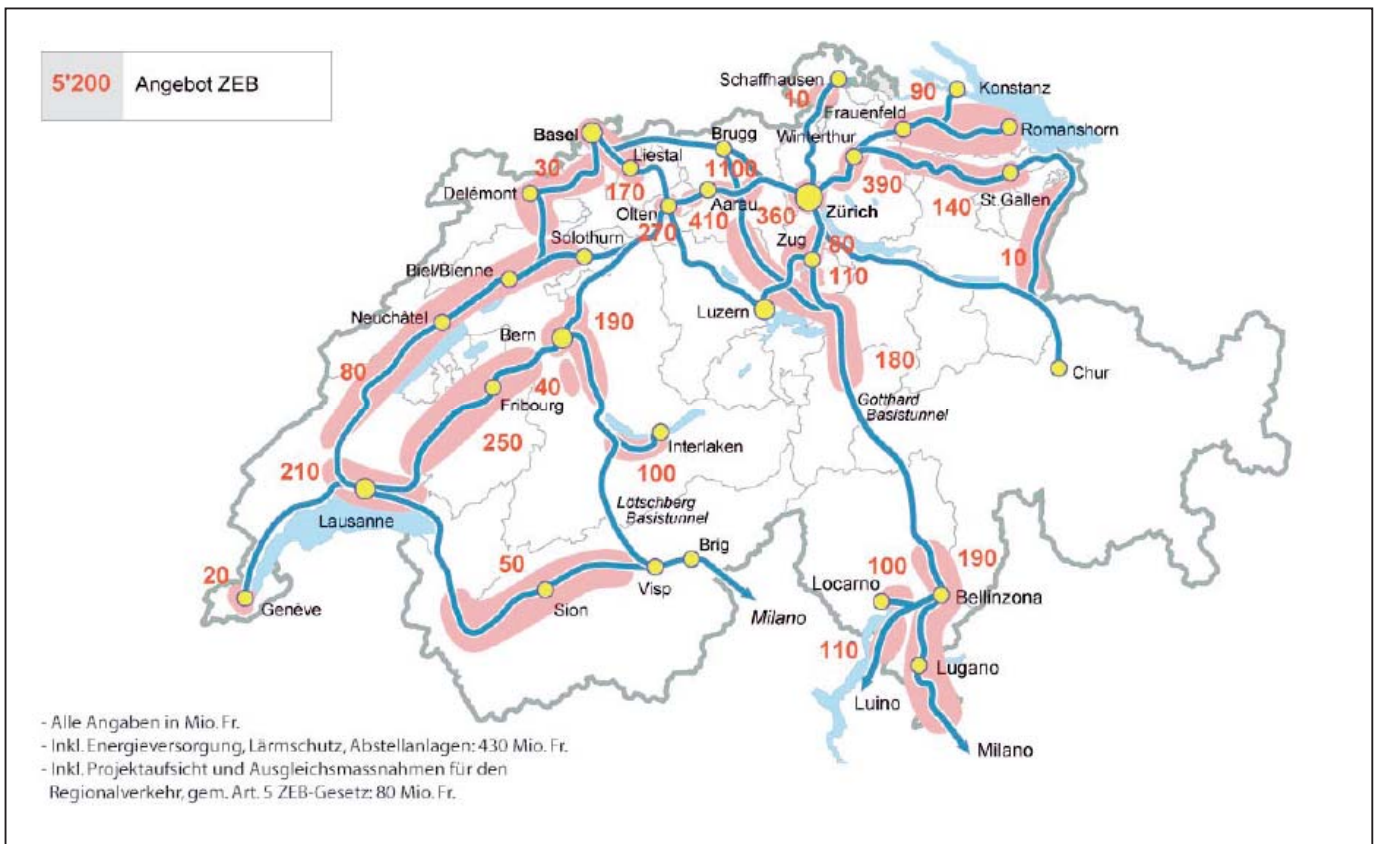


*Toni Eder, vice-directeur de l'Office fédéral des transports, donna aux participants à ce voyage d'information des renseignements sur la poursuite de la modernisation de l'axe du Saint-Gothard au sud du Ceneri. Il existe deux liaisons entre Bellinzone et la frontière italienne, à savoir la ligne de façade du Ceneri via Lugano–Chiasso et la ligne via Luino (voir la carte). L'axe du Gothard et celui du Lötschberg–Simplon sont complémentaires. Les capacités et le profil des tracés reliant Rotterdam à Gênes doivent être pris en considération.*

© BAV

en Suisse et en Italie pour la liaison Lugano–Chiasso–Gronda Ovest. L'étude à long terme portant sur la ligne Lugano–Chiasso vise à parvenir à relier Berne et Zurich à Milan en deux heures. La création des capacités nécessaires dans le secteur du fret est également prioritaire. Enfin, il s'agit de réaliser entièrement les NLFA, conformément à l'arrêté sur le transit alpin du 4 octobre 1991. Les variantes de liaisons ferroviaires situées au sud du Gothard, qui font actuellement l'objet d'un examen, ressortent de la carte. Quatre variantes de tracé existent entre Lugano et Chiasso. (cf. carte). L'impact du tracé est important à certains endroits, ce qui ne rend toutefois pas la réalisation impossible. Les différences en matière d'acceptation, de travaux et de coûts sont considérables. La traversée du lac de Lugano constitue un défi particulier. Des études portant sur les temps de parcours sont réalisées pour toutes les variantes. Il faut compter entre 13 et 17 ans pour une réalisation échelonnée et entre 7 et 9 ans si les travaux sont exécutés sans interruption. Les coûts sont estimés entre 5,5 et 6,5 milliards de francs dans le premier cas et entre 5 et 5,2 milliards dans le second. Le surplus de coûts lié à l'échelonnement est estimé à 6–25 pour cent. L'évaluation des différentes variantes est opérée à l'aide des indicateurs en matière de développement durable retenus pour les projets d'infrastructure ferroviaire. Le système d'objectifs et d'indicateurs du trafic sous l'angle du développement durable, qu'utilise le DETEC, sert de base. Il va sans dire que les trois éléments du développement durable que sont l'écologie, l'économie et la société, sont également retenus comme critères.

Une prémisses figure au premier plan dans la variante Gronda Ovest: la traversée de la localité de Luino doit être évitée et les difficultés géotechniques peuvent être contournées. La liaison a une longueur totale de 34,8 km,



*Des études de la demande et des capacités, coordonnées entre la Suisse et l'Italie, ont été réalisées pour les besoins de la planification à moyen terme (jusqu'en 2030). ZEB (notre cliché) joue aussi un rôle important dans la planification de l'infrastructure. Mais aussi... © BAV*

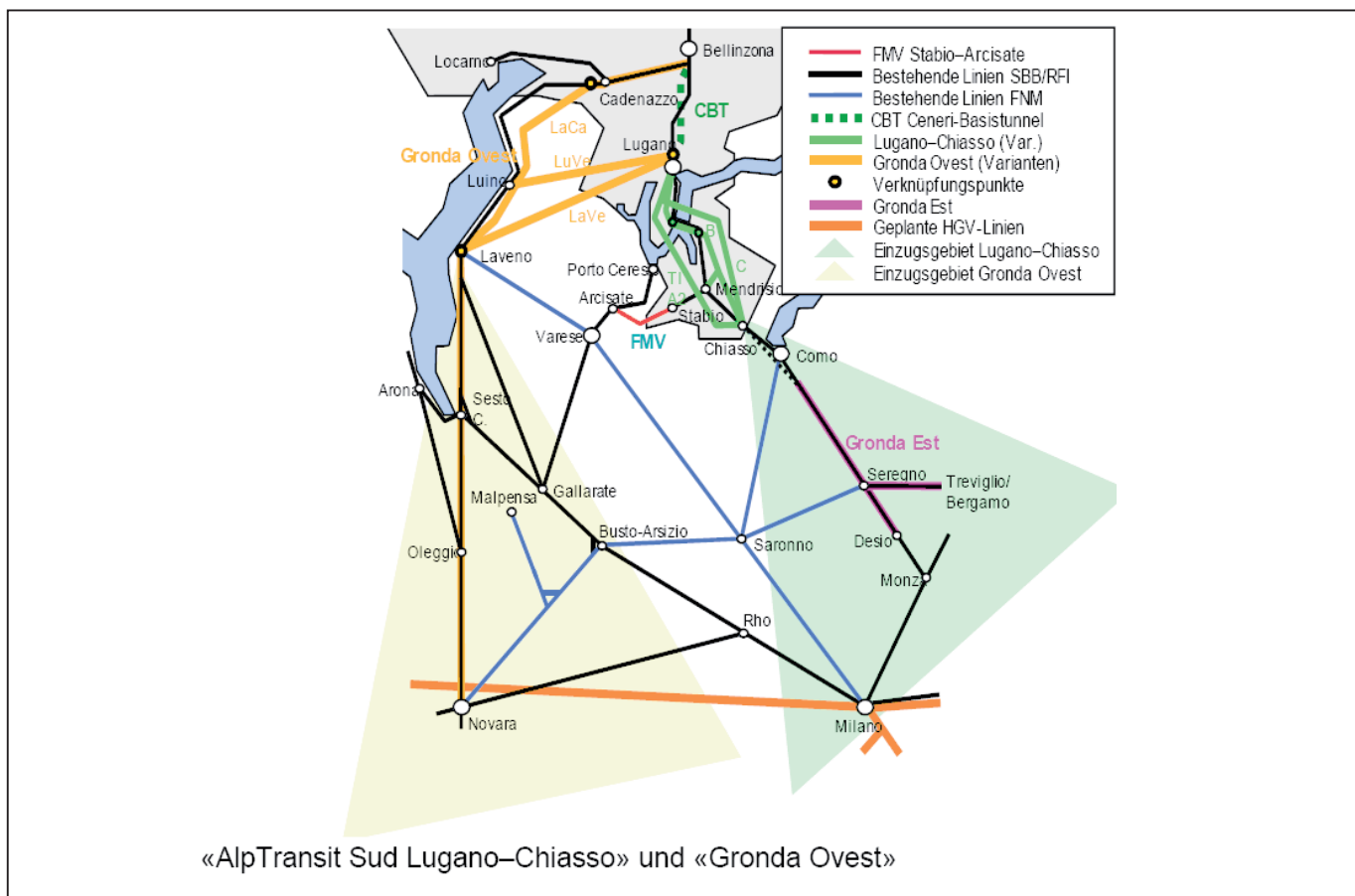
dont 16,6 km sur le territoire helvétique. La ligne est à 92 pour cent souterraine. Les conditions cadre techniques et stratégiques varient pour l'exploitation et l'aménagement des réseaux ferroviaires situés au sud du Ceneri. C'est ainsi que 2 voies sont prévues en Suisse et 4 en Italie. La capacité des voies est plus élevée en Suisse qu'en Italie. La Suisse mise sur le trafic mixte, alors que l'Italie donne la préférence à une dissociation des trafics. En Suisse, le leitmotiv «l'électronique avant le béton» prévaut. Il s'ensuit que les possibilités d'exploitation sont épuisées jusqu'à la saturation.

Les intervalles entre les trains sont plus courts en Suisse qu'en Italie. Les trains sont plus longs en Suisse et le réseau d'alimenta-

tion en électricité est plus performant en Suisse qu'en Italie. En résumé: les futures liaisons ferroviaires situées au sud du Gotthard sont à l'étude. La planification et les prévisions de trafic sont coordonnées avec l'Italie. Il importe que les bonnes décisions soient prises le moment venu. (Cf. [http://www.litra.ch/dcs/users/2/Folienreferat\\_Eder\\_20090513.pdf](http://www.litra.ch/dcs/users/2/Folienreferat_Eder_20090513.pdf))

### Le comité

Le comité s'est réuni deux fois au cours de la période sous rubrique. Lors de sa *réunion d'été*, le comité a approuvé les comptes 2008 et le budget 2010, a pris connaissance des dossiers en cours présentés par le comité



... des aménagements – davantage de voies, des profils plus importants et des adaptations visant à accroître la longueur des trains – sont également nécessaires en Italie. Les prévisions de trafic montrent que des aménagements supplémentaires, telle la suppression du goulet d'étranglement situé entre Giustizia et Camorino (contournement de Bellinzona) sont nécessaires. Des études de faisabilité et d'opportunité ont été réalisées en Suisse et en Italie pour la liaison Lugano–Chiasso et via Luino (voir la carte). L'étude à long terme portant sur la ligne Lugano–Chiasso vise à relier Berne et Zurich à Milan en deux heures. © BAV

directeur et a pris les décisions qui s'imposaient. Il s'est penché sur les problèmes d'actualité relevant de la politique des transports qu'ont présentés les présidents des deux commissions des transports, le conseiller national Andrea Hämmerle (PS/GR) et le conseiller aux Etats Peter Bieri (PDC/ZG). Le sujet «**Le financement de l'infrastructure ferroviaire – Les défis d'aujourd'hui et de demain**» figurait au centre des débats de la partie de la réunion réservée à l'information. Le directeur de l'Office fédéral des

transports (OFT), Max Friedli, a présenté un exposé sur le sujet. Philippe Gauderon, membre de la direction du groupe CFF et responsable de l'Infrastructure, et Bernard Guillelmon, directeur général de BLS SA, ont également présenté leur vision des choses dans ce domaine. La mobilité croît. Les besoins en matière d'infrastructures de transport sont importants. Les recettes liées et les fonds garantissent leur financement. Près de 60 pour cent des crédits affectés à la mobilité par la Confédération proviennent de recettes

liées. La taxe sur les huiles minérales et la vignette autoroutière représentent la part du lion: 45 pour cent. La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) atteint quelque 11 pour cent. Les 4 pour cent restant provien-

ent du pour mille de la TVA affecté au fonds FTP. Il existe un rapport évident entre les investissements opérés dans le secteur de la mobilité et la croissance. C'est ainsi qu'une lacune de financement est apparue dans le



*La traversée du lac de Lugano constitue un défi particulier. Des études portant sur les temps de parcours sont réalisées pour toutes les options. Il faut compter entre 13 et 17 ans pour une réalisation échelonnée, et 7 à 9 ans si les travaux sont exécutés sans interruption. Les coûts sont estimés entre 5,5 et 6,5 milliards de francs dans le premier cas et à 5 à 5,2 milliards dans le deuxième. Le surplus des coûts liés à l'échelonnement est estimé à 6 à 25 pour cent. L'évaluation des diverses options est opérée à l'aide des indicateurs en matière de développement durable retenus pour les projets d'infrastructure ferroviaire. Notre photo montre des participants au voyage d'information devant le portail du tunnel (de g. à dr.): Michel Joye, directeur des transports publics de la région lausannoise, Toni Eder, vice-directeur de l'Office fédéral des transports, Ruedi Aeschbacher, conseiller national (PEV/ZH), et Andrea Hämmerle, conseiller national (PS/GR), président de la CTT.*



*La longueur totale de la liaison avec l'Italie est de 34,8 kilomètres, dont 16,6 sont situés sur territoire suisse. Elle est à 92 pour cent souterraine. Selon l'OFT, les conditions-cadres techniques et stratégiques varient pour l'exploitation et l'aménagement des réseaux ferrés situés au sud du Ceneri. C'est ainsi que deux voies sont prévues en Suisse et quatre en Italie. La Suisse mise sur le trafic mixte, alors que l'Italie donne la préférence à une dissociation du trafic. En Suisse, le leitmotiv «l'électronique avant le béton», prévaut. Il s'ensuit que les possibilités d'exploitation sont utilisées jusqu'à saturation. Les intervalles entre les trains sont plus courts en Suisse qu'en Italie. Les trains sont plus longs en Suisse et le réseau d'alimentation en électricité est plus performant en Suisse qu'en Italie. Notre photo montre (de g.à.dr.): Jean-Pierre Grin, conseiller national (UDC/VD), Alice Glauser-Zufferey, conseillère nationale (UDC/VD), Alexandra Perina-Werz, secrétaire général par intérim du PDC Suisse, et Christoph von Rotz, conseiller national (UDC/OW).*

© LITRA

fonds FTP en raison de la récession (moins de recettes provenant de la RPLP). Lacune qu'il s'agit de combler pour réaliser à temps les projets de construction décidés par le Parlement. Le projet de futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) est sous toit. Il va être réalisé. Le Parlement a chargé en même temps le Conseil fédéral de lui présenter une nouvelle étape de développement de l'infrastructure ferroviaire (Rail 2030). Il existe encore d'autres défis financiers à relever: les aménagements de l'infrastructure de

transport dans les agglomérations (rail et route), l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales, le nouvel arrêté portant sur le réseau autoroutier (NEB+) et des projets routiers cantonaux. L'administration fédérale des finances indique que les ouvrages souhaités reviendraient à 60 milliards de francs. L'établissement de priorités et un financement réaliste sont indispensables. A ce stade, le financement de Rail 2030 n'est que partiellement assuré. Aussi des solutions de financement bien

conçues, susceptibles de déboucher sur un consensus et économiquement supportables sont-elles de mise. Les orateurs nous ont apporté des informations importantes et donné leur avis sur nombre de questions en suspens.

Le comité dispose ainsi d'une bonne base pour apprécier les perspectives de développement de l'infrastructure ferroviaire. Outre le compte rendu des rencontres dédiées à l'information, l'avenir de la LITRA figurait à l'ordre du jour de la *réunion de décembre*.

Les attentes placées dans la LITRA se sont sans cesse accrues au cours de ces dernières années. Les ressources sont cependant restées les mêmes. Il s'avère nécessaire de concentrer les forces dont les transports publics ont besoin, car d'autres secteurs politiques ont renforcé leur position au Parlement et au Conseil fédéral ces dernières années. Un élargissement des attributions de la présidence de la LITRA doit permettre de renforcer son action. Pour y parvenir, le président de la LITRA est engagé à hauteur de 40 pour cent.

Les trois principaux bailleurs de fonds de la LITRA que sont les CFF, CarPostal et Stadler Rail Group assurent le financement. Dans la partie réservée aux informations, le directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), *Max Friedli*, a présenté un exposé sur «**les questions actuelles en matière de politique des transports**». Il a également évoqué la révision de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire et la réforme à venir des prix des sillons. Il a précisé aux participants comment le prix des sillons était formé, comment les différents facteurs étaient pondérés et montré à l'aide d'un exemple comment le prix de base était calculé. Ce dernier est composé d'un prix plancher et d'une contribution de couverture. Ajouté aux prestations complémentaires, le prix de base constitue le prix du sillon (cf. *tableau*).

## **Le comité directeur**

Le *comité directeur* s'est réuni à deux reprises, en particulier pour préparer les dossiers du comité. La *sous-commission financière* s'est réunie deux fois pour préparer et approfondir les objets dont le comité directeur a la charge.

## **Le secrétariat**

### *Les relations publiques*

Durant la période sous rubrique, l'activité de la LITRA dans le domaine de la politique des transports s'est portée sur le travail d'information lié au message sur le *futur développement de l'infrastructure ferroviaire ZEB et sur la vue d'ensemble FTP*. Une attention particulière a été vouée à la loi sur le service de sécurité des entreprises de transport au vu des débats des Chambres fédérales sur la *réforme des chemins de fer 2 / RévTP* et plus précisément sur le message complémentaire et la reprise des directives concernant l'interopérabilité. Quant à la *révision de la loi sur la TVA*, une ancienne revendication de la LITRA, à savoir *l'abolition de la déduction de l'impôt préalable et l'application d'un taux de TVA inférieur*, comme cela est le cas dans tous les autres pays européens, figure au premier plan. Il ressort de l'étude SwissVAT que près de 400 millions de francs passent annuellement d'une caisse à l'autre en raison de la déduction de l'impôt préalable, sans qu'il en résulte un profit quelconque. Seules la quote-part fiscale et celle de l'Etat sont augmentées artificiellement; de fait, les cantons subventionnent indirectement la Confédération aussi bien dans le secteur de l'exploitation que dans celui des investissements. Nous nous sommes également penchés sur les programmes de relance conjoncturelle de la Confédération. Des exigences du secteur

de la mobilité ont pu être englobées aux paquets 1 et 2. La LITRA a également accompagné les débats ayant trait à la *loi sur le transfert du trafic marchandises*, laquelle est entrée en vigueur au début 2009. Les différentes ordonnances ont été mises en consultation. Enfin, le Conseil fédéral a présenté les grandes lignes de *l'examen des tâches de la Confédération*, au cours de la période sous rubrique. Elles font ressortir une croissance nulle – en tenant compte du renchérissement – dans le secteur de l'infrastructure des transports publics. *L'Alliance des transports* regroupant cantons et associations faitières s'est à nouveau formée pour contrecarrer une telle évolution et d'autres mesures planifiées. La question est abordée avec d'autres sujets actuels en matière de politique des transports dans la 3<sup>e</sup> partie du présent rapport annuel.

La LITRA s'est à nouveau penchée, seule ou avec le concours d'autres associations faitières, sur des *sujets et des projets relevant de la politique des transports*. Le secrétariat a pu s'appuyer sur des *collaborateurs internes*

*et externes, qualifiés et motivés*, pour assurer les tâches qui lui ont été imparties.

Ce sera également le cas à l'avenir. Le *travail d'information* a été opéré par les canaux qui ont fait leurs preuves jusqu'ici, à savoir *les entretiens personnels, les conférences, les réunions d'information, le service de presse, la chronique des transports, la statistique des transports de la LITRA, la série jaune des brochures, la participation à différentes commissions, les réunions des membres, les rencontres des parlementaires et le voyage d'information*. L'activité de la LITRA a également porté sur le traitement des demandes de renseignement, la mise à disposition de documents, la mise en contact de personnes que les transports publics intéressent, l'élaboration d'avis en rapport avec des sujets d'actualité relevant de la politique des transports ou lors de consultations, la prise d'initiative pour lancer de nouveaux projets visant à renforcer la position des transports publics. Enfin, la LITRA s'est impliquée tout aussi intensivement dans le domaine du *financement* de son activité d'information.



### Nr. 825 Litra D

Damplokomotiv  
Litra D Nr. 825 fra  
De danske Stats Baner  
– DSB –  
bygget 1905  
hos Hartmann som  
bygge nr. 2944.

Lokomotivet blev i 1930  
ombygget i København,  
og i 1974 tilgik det  
Østjællandske Jernbane-  
klub (ØSJK),  
hos hvilken det har virket  
siden.

Lokomotivet er her  
fotograferet på Køge St.  
i forbindelse med et  
udflugstog.



*La dénomination «LITRA» est aussi connue sur le plan «international». Même cette locomotive à vapeur qui circule au Danemark s'appelle «LITRA».*

© cliché reçu



# La politique des transports

## L'activité en matière de relations publiques

Ce chapitre de la chronique des transports et du rapport annuel est consacré à l'information diffusée par la LITRA sous forme d'informations de presse. Les sujets et les textes repris ci-après constituent un résumé partiellement actualisé et complété par les informations les plus récentes. Le texte exhaustif des publications de la LITRA peut être consulté sur le site Internet [www.litra.ch](http://www.litra.ch) ou commandé sous forme imprimée au secrétariat.

## Le réseau européen des trains à grande vitesse s'étend

Le réseau prend de l'ampleur malgré la crise économique. Mais la morosité ambiante ne constitue-t-elle pas une opportunité? On serait tenté de le penser. Des mesures conjoncturelles ciblées permettraient en effet d'accélérer encore la poursuite du développement du réseau ferroviaire à grande vitesse en Europe. La LITRA a fait le point et élaboré un répertoire de onze pages résumant les futures étapes du développement. (Cf. [www.litra.ch](http://www.litra.ch))

La ligne à grande vitesse est-européenne Paris–Strasbourg a été mise en service en juin 2007. En février 2008, c'était le tour de la ligne à grande vitesse Madrid–Barcelone. Les Italiens ont ouvert les lignes Milan–Bologne et Rome–Naples. Bientôt, la ligne Bologne–Florence suivra. Sur cette nouvelle ligne, un *record de vitesse* a déjà été réalisé avant même sa mise en service. Le train a roulé à la vitesse de 362 km/h.

La première branche (1<sup>ère</sup> tranche) de la ligne à grande vitesse Rhin–Rhône, à savoir le tronçon Mulhouse–Dijon, est en construction. *La Suisse* participe à son financement. Elle démontre ainsi qu'elle ne veut pas man-

quer l'occasion de se connecter au réseau européen. Parmi les mesures à prendre à cet égard figurent le message concernant le développement futur de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) et la construction des nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA). Les lignes ferroviaires suisses sont construites de façon à permettre une vitesse commerciale de 200 km/h.

Aujourd'hui, le trafic à grande vitesse table sur des vitesses supérieures à 250 km/h. À l'étranger, les trains parcourent les nouvelles lignes à grande vitesse à plus de 300 km/h (voir encadré).

En 1981, la France a fait œuvre *de pionnier*. Elle a brillé en mettant en service les 418 premiers kilomètres de ligne à grande vitesse, reliant Paris et Lyon. Le réseau français figure encore toujours en tête des pays européens pratiquant la grande vitesse. Ce pays devance ainsi l'Espagne, un pays qui fait des efforts considérables pour édifier un système ferroviaire des plus modernes. Sur toutes les lignes à grande vitesse européennes, la demande ne cesse de croître et les vitesses augmentent graduellement, de façon à réduire encore plus les temps de parcours. La France, notamment, redouble d'efforts en ce sens.

**La France** poursuit son programme de construction de manière très intensive. L'évènement le plus marquant remonte à l'année 2007, qui vit l'ouverture de la ligne à grande vitesse est-européenne Paris–Strasbourg. Depuis lors, cet axe est parcouru à l'allure de 320 km/h tant par les TGV français que par les ICE allemands. Le TGV emprunte la branche sud, de Paris à Stuttgart via Strasbourg. L'ICE roule sur la branche nord jusqu'à Francfort-sur-le-Main.

Au cours de la première année d'exploitation, plus de 11 millions de passagers ont utilisé

cette ligne. Selon les prévisions de la SNCF, l'objectif qui aurait dû être atteint au bout de *trois ans* le sera déjà après deux ans, très probablement. Dans ce cas aussi, le succès de la grande vitesse ferroviaire *est éclatant*.

Dans un premier temps, 300 km de ligne à grande vitesse sont construits pour atteindre Baudrecourt. Ils seront suivis d'une ligne de 100 kilomètres à travers les Vosges. L'ensemble sera mis en service vraisemblablement en l'an 2015. Grâce à cette réalisation, le temps de parcours pour se rendre de Paris à Strasbourg sera réduit à une heure et 50 minutes.

Mais cela n'est pas le seul grand chantier ferroviaire en France. Le début de la construction de la ligne à grande vitesse *Sud-Europe-Atlantique*, longue de 300 kilomètres, est prévu pour 2011. Elle complètera la LGV Paris-Bordeaux, un parcours qui sera franchi en deux heures et cinq minutes. La mise en service devrait avoir lieu en 2016.

La première branche de la LGV Rhin-Rhône est en chantier. La mise en service des 140 kilomètres que compte cette ligne est prévue pour l'an 2011. Elle mettra Mulhouse à deux heures et demie de Paris.

La liaison franco-espagnole Perpignan-Figueras via le *tunnel du Perthus* sera achevée en 2009. Mais, contrairement aux attentes, les Espagnols n'auront pas terminé les travaux permettant de relier Figueras à Barcelone. Ce n'est qu'en 2013, si tout va bien, que les trains passeront d'Espagne en France en utilisant la voie normale.

L'ensemble du *projet LGV Languedoc-Roussillon* comprend les contournements LGV de Nîmes et de Montpellier, la modernisation de la ligne classique Montpellier-Perpignan, la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan

et la LGV Perpignan-Le Perthus, actuellement en construction. L'importance de ce projet s'est accrue du fait qu'il permet à la France de se raccorder à l'Espagne. Le problème qui se posera sera celui du volume du trafic de fret à destination et en provenance de l'Espagne. En raison de l'impact sur l'environnement et des faibles capacités, il n'est pas question de faire circuler les trains sur l'ancienne ligne. Les décisions concernant les détails de ce grand projet n'ont pas encore été prises. Les contournements de Montpellier et de Nîmes profiteront tant au trafic voyageurs qu'au trafic marchandises. Leur construction constitue la première étape du projet. Les travaux débiteront en 2010 et la mise en service est prévue pour 2015.

*D'autres projets* sont à l'étude, mais le moment de leur réalisation est encore très incertain. Il s'agit des projets suivants: LGV Bordeaux-Toulouse, prolongement Bordeaux-Espagne, LGV Bretagne-Pays de la Loire, LGV Poitiers-Limoges ainsi qu'une LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur «LGV Paca». Il est question aussi d'une LGV Paris-Amiens-Calais et d'une LGV Paris-Clermont-Ferrand-Lyon.

*La liste* est disponible aussi sur Internet en format PDF, présente un tableau complet de ces lignes.

En **Italie**, la réalisation des lignes dites en «T» avance à grands pas. Ces lignes sont: Turin-Milan-Venise et Milan-Bologne-Florence-Rome-Naples. Le premier tronçon des lignes à grande vitesse Naples-Rome et Milan-Turin est en service. Le deuxième tronçon, Novara-Milan, suivra en 2009.

L'an dernier, l'Italie a fêté comme il se doit l'ouverture de la ligne *Milan-Bologne* et l'amélioration de l'offre qui en découle. Le prochain événement de grande envergure

# European HS Network

Situation as at 2008



Information given by the Railways

UIC - High-Speed Updated 22.02.2008 – OG/IB

# European HS Network

Forecasting 2025



Information given by the Railways

UIC - High-Speed Updated 22.02.2008 – OG/IB



HS lines in Europe – UIC – High Speed – OG/IB Updated 20080222

**LITRA** Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr  
 Service d'information pour les transports publics

Mai 2009 No.3/09

*Le réseau européen à grande vitesse (réseau LGV européen), tel qu'il se présente en 2008 (dessus) et se présentera vraisemblablement en 2025 (dessous), selon l'UIC.*

© UIC/LITRA



*Le réseau à grande vitesse des chemins de fer européens prend très rapidement de l'ampleur. La mobilité, elle aussi, continue à s'accroître. La LITRA a fait le point et élaboré un répertoire de onze pages résumant la situation actuelle (voir le site [www.litra.ch](http://www.litra.ch)). La Suisse s'en sort très bien sans ligne à grande vitesse grâce au succès de Rail 2000 et à l'horaire cadencé intégral. Mais la qualité de la desserte par les transports publics doit encore être améliorée. Notamment la réduction des temps de parcours sur quelques lignes doit figurer parmi les objectifs. Le concept RAIL 2000 doit par conséquent être encore développé. Les autres pays développent, eux aussi, leurs réseaux ferroviaires et ils ont l'avantage de rouler plus vite! Notre cliché montre le train ETR 610, construit par Alstom, traversant le Valais. © R.Cicillini/Cisalpino*

sera l'ouverture du tronçon *Bologne–Florence*, prévue pour 2009. Grâce à cette nouvelle ligne qui, du point de vue topographique, a posé des exigences particulièrement élevées, le parcours *Milan–Naples* pourra être franchi de bout en bout par les trains à grande vitesse «Alta Velocità». À partir de 2010, ce sont les TGV de la nouvelle génération, construits par Alstom et portant le nom d'Automotrice à Grande Vitesse AGV qui circuleront sur cette ligne. Le nouvel exploitant, Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), est le premier acheteur de ce type de train. Il en a commandé 25.

L'Italie projette, elle aussi, la construction d'autres lignes à grande vitesse, notamment

Naples–Bari, Naples–Reggio di Calabria et, dans la région septentrionale, les connexions avec Gênes.

Les gouvernements français et italien ainsi que l'Union européenne remettent périodiquement le projet titanesque *Lyon–Turin* sur le tapis et le prônent comme étant le projet européen numéro un. Il comprend deux tunnels de base, l'un de 53 km et l'autre de 12 km de longueur ainsi que les lignes rapides d'accès et des tronçons spéciaux réservés au trafic marchandises. Bien que les sondages aient déjà eu lieu, l'élan manque toujours pour réaliser ce projet. La revue *Ville & Transports* écrit, par exemple: «Malgré quelques éléments positifs, le projet ne semble

toujours pas véritablement lancé.» Et le commentaire le plus actuel est «Le projet de Lyon–Turin continue à se hâter lentement.»: Il semble que le début des travaux pourrait être fixé à l'année 2013. Encore plus *problématique* est le pronostic concernant la mise en service.

Avec la France, l'**Espagne** figure au premier rang des pays qui construisent des lignes à grande vitesse. Elle se dote en fait d'un nouveau réseau ferroviaire. La ligne rapide *Madrid–Cordoue–Séville*, longue de plus de 470 km, a été ouverte au trafic en 1992 déjà.

Une autre ligne à grande vitesse, longue de 650 km, qui relie *Madrid à Barcelone*, est parcourue depuis février 2008 par des trains très puissants de RENFE à l'allure de 300 km/h. Pour des raisons de politique interne et aussi en souvenir des grandes difficultés rencontrées lors de sa construction, cet événement pourtant très marquant a été estompé médiatiquement. Après une certaine période de rodage, la vitesse sera encore augmentée. Le gain en temps de parcours est énorme. Alors qu'il fallait 7 heures pour se rendre de Madrid à Barcelone, il ne faut plus que 2 heures 38 à l'heure actuelle. L'importance future de cette ligne est soulignée par le véritable «*pont aérien*» qui reliait ces deux métropoles.

En décembre 2007, deux branches partant de l'axe principal du trafic à grande vitesse *Madrid–Barcelone* ont été mises en service. Il s'agit de *Madrid–Valladolid* (200 km) et *Cordoue–Malaga* (170 km).

L'Espagne continue à planifier l'aménagement de lignes et la construction de nouvelles lignes à grande vitesse sur tout le réseau, dont le but est de relier *Madrid aux cités de Valencia, Alicante, Murcie et Almeria*. Si le programme espagnol se réalise, ce pays dis-

posera d'un réseau à grande vitesse cohérent couvrant tout le pays. Simultanément, il aura concrétisé sa connexion avec l'Europe en adoptant l'écartement normal.

Le texte suivant résume bien l'optimisme espagnol: «*In 2012 Spain will be located as the first nation in the world in number of kilometers of high-speed operation even ahead of countries with a great tradition in this mode of transport such as Japan and France.*» Pour atteindre cet objectif, il faudra aussi que l'*UE* en assure le cofinancement.

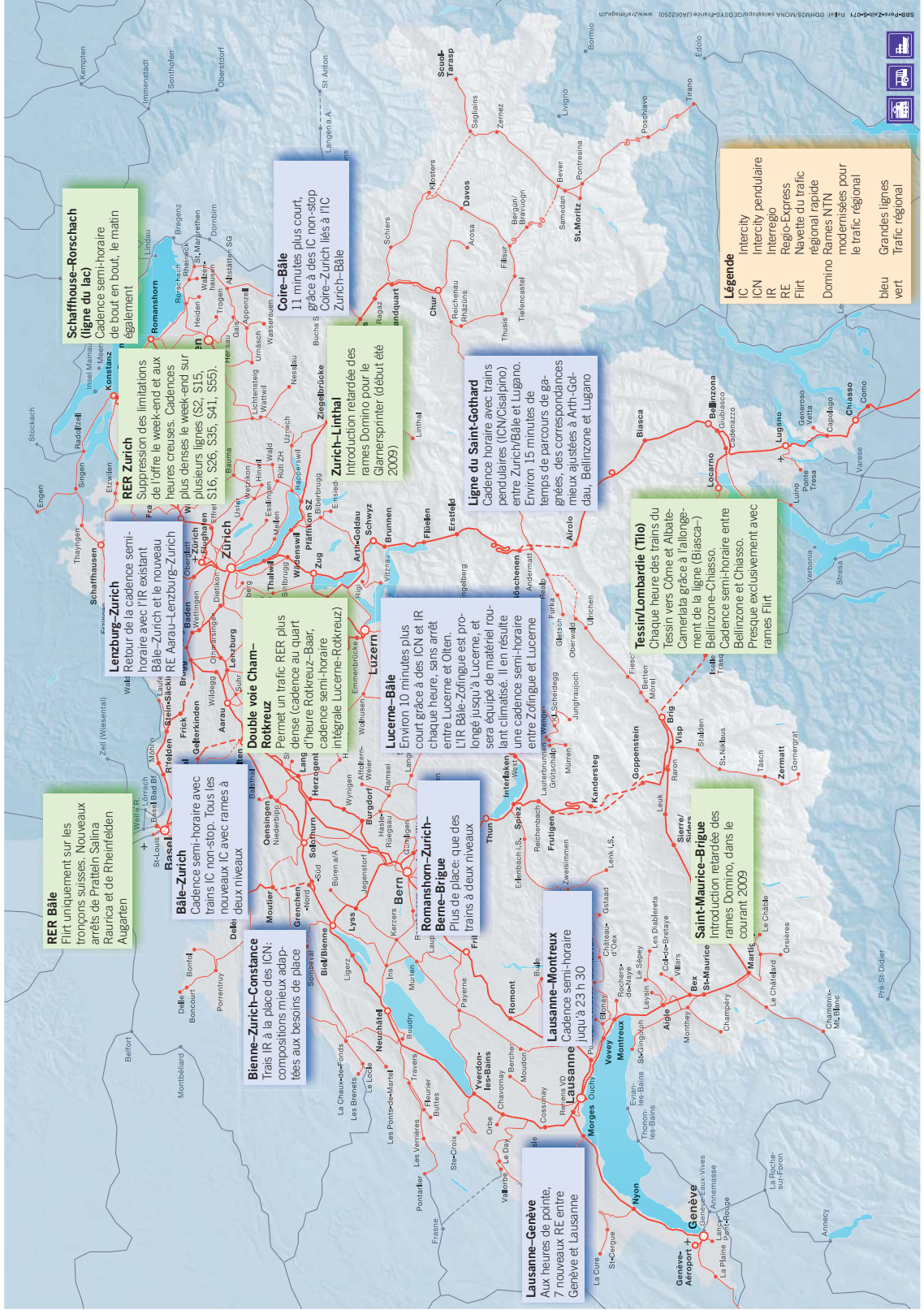
En **Allemagne**, la ligne *Nuremberg–Ingolstadt–Munich*, en partie nouvelle et en partie modernisée a été mise en service. Le temps de parcours a ainsi pu être réduit de 1 heure 42 à 1 h 02. L'Allemagne dispose ainsi de deux lignes à grande vitesse sur lesquelles les trains circulent à 300 km/h: *Nuremberg–Munich* et *Cologne–Francfort sur le Main*.

Sur l'axe *Nuremberg–Leipzig/Halle–Berlin* de nombreux chantiers sont ouverts. La ligne complète devrait pouvoir être mise en service au plus tôt en 2017.

Le début des travaux relatifs à la *nouvelle ligne Stuttgart–Ulm* est prévu pour 2010. Son ouverture devrait avoir lieu en 2019. Le temps de parcours sera alors de 23 minutes environ.

Pour l'aménagement de la *ligne Karlsruhe–Bâle*, les travaux se concentrent sur l'important tunnel de Katzenberg, long de 10 kilomètres, qui se situe entre Freiburg im Breisgau et Bâle. La date de la mise en service de toute la ligne est encore aléatoire. Il est question de l'année 2017, voire 2020. L'Allemagne est moins pressée que la France et l'Espagne de construire des lignes à très grande vitesse. Ces deux derniers pays s'engagent fortement dans la construction de

# Une offre étendue sur un réseau CFF très chargé, grâce à des rames pendulaires ou à deux niveaux



lignes permettant de circuler à des vitesses de 300 km/h et plus. L'Allemagne, en revanche, aménage ses lignes de façon à pouvoir circuler à des vitesses de l'ordre de 200 km/h, comme c'est le cas sur la liaison Hambourg–Berlin.

Les chemins de fer nationaux des **Pays-Bas** ont la plus grande densité de trains en Europe. La ligne à grande vitesse, longue de 130 kilomètres, entre *Amsterdam CS–Schiphol–Rotterdam–Breda*, sur la frontière belge, est entièrement construite. Sa mise en service a été renvoyée à l'an 2010. Le temps de parcours entre *Amsterdam et Paris* passera de 4 heures 04 à 3 heures 03.

La **Belgique** n'est pas en reste en ce qui concerne les lignes à grande vitesse. *La branche nord* et la liaison entre Bruxelles et la frontière néerlandaise sont en chantier. *La branche ouest*, à savoir celle qui part de la frontière française pour rejoindre Bruxelles a été mise en service en 1997. Quant à la *branche orientale* Bruxelles–frontière allemande, elle est entièrement en service depuis 2008.



*Le rapport plus équilibré qui existe aujourd'hui entre les investissements pour la route et pour le rail est nécessaire pour faire face aux besoins toujours accrus de mobilité. La réalisation progressive des grands projets FTP/Rail 2000, les nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) du Saint-Gothard (en construction) et du Lötschberg (en service), le raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse (LGV) ainsi que les mesures d'assainissement du bruit ferroviaire constituent la base du développement de l'offre (voir la carte des nouvelles offres à partir de décembre 2008).*

© SBB

### **Encore d'autres pays s'engagent dans le trafic ferroviaire à grande vitesse**

La nouvelle ligne Kerava–Lahti, ouverte en septembre 2008, en *Finlande* devra permettre à l'avenir de circuler à grande vitesse entre Helsinki et Saint-Pétersbourg, avec correspondance pour Moscou.

La *Russie* planifie également la construction de trois lignes à grande vitesse, partant toutes de Moscou. L'époque à laquelle elles seront mises en service est toutefois encore assez lointaine. Il est question aussi de la construction d'une nouvelle ligne Ankara–Yozgat–Sivas, en Turquie, dont l'ouverture devrait advenir en 2011.

Il est grand temps que les *USA* commencent à s'intéresser à la grande vitesse ferroviaire. Ce pays, avec ses immenses conurbations, est prédestiné pour le trafic à grande vitesse. Jusqu'ici, les initiatives en sa faveur ont toujours été balayées. Les mesures conjoncturelles prévoient désormais l'attribution de moyens financiers pour la grande vitesse. Cela pourrait être un début très prometteur.

La **Grande-Bretagne** a concentré ses efforts sur le *Channel Tunnel Rail Link*. Cette liaison a été mise en service en novembre 2007 sur toute sa longueur et aboutit à la gare de *London–Saint-Pancras*. Le temps de parcours de *Londres à Paris* est de 2 heures et 15 minutes. Désormais, les discussions portent diverses options concernant l'aménagement des lignes *East Coast Main Line* et *West Coast Main Line*.

En **Autriche**, les travaux se poursuivent sur la nouvelle ligne *Vienne–St. Pölten*, avec prolongation jusqu'à Linz. Elle est conçue pour une vitesse de 200 km/h. L'Autriche ne semble pas s'intéresser au trafic ferroviaire à

### **Mise à jour permanente des projets et des mises en service**

La liste ci-jointe des nouvelles lignes européennes devrait être mise à jour en permanence car les problèmes de nature technique, légale et financière freinent fréquemment les projets et leur mise en œuvre. Les délais prévus initialement ne peuvent pas être respectés. Le début des travaux et la mise en service sont repoussés de plusieurs années. Néanmoins, le réseau européen à grande vitesse prend forme. Aujourd'hui, le trafic à grande vitesse doit être défini comme trafic se déroulant à des vitesses supérieures à 250 km/h. Les trains atteindront des vitesses de 270, 300 et 350 km/h. La compagnie ferroviaire espagnole RENFE a atteint la vitesse maximale de 404 km/h avec son train Velaro construit en série par Siemens. Par ailleurs, SNCF/Alstom ont réalisé un nouveau record de vitesse sur rail avec le train d'essai V150, qui a atteint 574,8 km/h!

gueur de plus de 600 kilomètres, devrait être opérationnelle entre *Lisbonne et Madrid*. La ligne Oporto–Vigo sera en service déjà auparavant.

La **Suède** construit une nouvelle ligne à l'enseigne de *Botniabanan: Västeråsby (Nyland)–Umeå*. D'une longueur de plus de 190 km, elle est à simple voie, mais équipée pour une vitesse de 250 km/h.

### **Route et rail: rapport équilibre des investissements**

En 2007, près de 4,2 milliards de francs ont été investis dans l'infrastructure routière et 3,7 milliards dans l'infrastructure ferroviaire. Les parts modales du trafic individuel routier et des transports publics se sont élevés respectivement à 77,3 et à 22,7 pour cent. Grâce à leurs commandes, les entreprises de transports publics ont assuré directement et indirectement le maintien de plus de 100 000

grande vitesse proprement dit (300 km/h). Aussi les nouveaux trains «*Railjet*» sont-ils construits pour atteindre une vitesse maximale de 230 km/h seulement.

En ce qui concerne la ligne du *Brenner*, les dernières nouvelles indiquent que le *financement* sera très prochainement assuré tant en *Autriche qu'en Italie* et que les travaux pourraient débuter encore au cours de cette année. Les communiqués de ce genre au sujet de ce tunnel sont jusqu'ici bien plus fréquents que les pas concrets menant à la réalisation du projet.

Le **Portugal** prépare avec l'UE des plans portant sur cinq lignes à grande vitesse. En 2015, une ligne à grande vitesse, d'une lon-

### **La Suisse s'est dotée de Rail 2000 et de l'horaire cadencé intégral**

La Suisse, grâce à la mise en œuvre du concept RAIL 2000 et à l'introduction de l'horaire cadencé intégral, peut se passer de longues lignes à grande vitesse. Mais elle doit encore faire des efforts pour améliorer la qualité des prestations de transport. Il faut notamment raccourcir les temps de parcours, qui sont insatisfaisants sur quelques relations. De toute façon, la Suisse peut de moins en moins se targuer d'avoir l'exclusivité en matière de couverture du pays par les transports publics grâce au grand succès de RAIL 2000. D'autres pays développent leur système ferroviaire et surtout, ils roulent plus vite!



## Questions concernant la vitesse maximale de Rail 2000 et les LGV

1. *Quelle est la vitesse maximale autorisée aujourd'hui et à l'avenir sur une nouvelle ligne suisse?*

En Suisse, il est tenu compte de la vitesse nécessaire pour assurer l'offre et non pas la vitesse maximale susceptible d'être atteinte techniquement.

C'est ainsi que les chemins de fer suisses circulent

– à 200 km/h sur la nouvelle ligne Mattstetten – Rothrist

– à 200 km/h dès la fin 2007 dans le tunnel de base du Lötschberg, à 250 km/h ultérieurement (possible seulement avec les CIS II)

– à 230 km/h dans le tunnel de base du Gothard.

Dans les longs tunnels, la vitesse maximale répond également à des facteurs économiques. Avec l'augmentation de la vitesse, la résistance de l'air et, partant, l'énergie de traction nécessaire croît de manière disproportionnée.

2. *Quelles sont ces nouvelles lignes?*

Voir la première question.

Dans le cadre du ZEB, de nouveaux tronçons de ligne pourront être réalisés, telle la nouvelle ligne de Chestenberg entre Rapperswil et Gruemet (à proximité du Heitersberg).

3. *La Suisse peut-elle néanmoins qualifier ces liaisons de lignes répondant au standard LGV?*

Des lignes sur lesquelles des vitesses supérieures à 160 km/h sont qualifiées de lignes à grande vitesse. En Europe, il n'existe pas de limite claire dans ce domaine. Les spécifications techniques d'interopérabilité pour les lignes à grande vitesse TSI (feuille officielle européenne 2002; peut être téléchargée sur le site web de l'OFT).

4. *Dans l'affirmative, existe-t-il des lignes caractérisées par des vitesses maximales variables?*

Voir les questions 1 et 3; la seule condition à remplir est une vitesse supérieure à 160 km/h.

5. *Pour quelles raisons la Suisse a-t-elle renoncé d'emblée à des vitesses de l'ordre de 320/350 km/h? Est-ce dû aux rayons de courbe nécessaires?*

Pas uniquement pour cette raison. Au début des travaux de planification des NLFA et de la ligne du Gothard, des vitesses plus élevées étaient prévues. Les deux projets étaient à l'origine basés sur les possibilités techniques et non sur les nécessités du marché en Suisse.

RAIL 2000 a constitué le tournant: Dans le triangle de planification portant sur l'offre, le matériel roulant et l'infrastructure, les CFF ont privilégié l'offre, à savoir le temps de trajet nécessaire pour assurer de bonnes correspondances. La vitesse de 200 km/h s'est ainsi avérée suffisante entre Berne et Olten.

6. *La nouvelle ligne Mattstetten–Rothrist pourrait-elle est franchie à la vitesse de 320–350 km/h?*

La vitesse maximale autorisée par l'OFT est limitée à 200 km/h.

places de travail en Suisse en 2007. Ces informations ressortent parmi d'autres de la statistique des transports 2008 de la LITRA, qui a rencontré un large écho dans les médias et dans les milieux politiques.

*La comparaison des investissements réalisés dans l'infrastructure routière et dans l'infrastructure ferroviaire*, que permet d'effectuer la statistique des transports de la LITRA, montre que 4,174 milliards de francs ont été investis dans la route et 3,742 milliards dans le chemin de fer en 2007. Au début des années nonante, les dépenses d'infrastructures routières s'élevaient à 3,7 milliards de francs, alors que celles en faveur du rail atteignaient à peine 2 milliards. Au début des années septante, la différence était encore plus frappante, puisque la route obtenait 2 milliards de francs et le rail 0,4 milliard. Le rapport actuel entre la route et le rail en matière d'investissements est plus équilibré. Cela tient pour l'essentiel à la réalisation de la première étape de Rail 2000, des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) au Gothard (chantiers en cours) et au Lötschberg (réalisation terminée), des premiers chantiers du raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse, ainsi qu'aux mesures d'assainissement phonique du réseau ferroviaire.

Dans le même temps, les fonds consacrés au réseau routier sont demeurés stables, mais à un niveau élevé. Si le rapport des *investissements* affectés aux deux modes de transport était encore de 5:1 en faveur de la route dans les années septante et quatre-vingt, il est presque équilibré aujourd'hui. Un rapport équilibré pourra être maintenu au cours des prochaines années grâce à l'extension de l'offre de transports publics à l'enseigne du projet de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB 1) et, dans un proche avenir, du message sur Rail 2030.

Il ressort également de la statistique des transports de la LITRA que la mobilité s'est accrue en Suisse en 2007 en comparaison avec l'année précédente (estimation de la part modale).

*Le nombre de personnes-kilomètres* (nombre de personnes qui se sont déplacées multiplié par la distance parcourue = pkm) s'est élevé à 27 448 millions de pkm pour les transports publics et à 93 267 millions de pkm pour le trafic routier individuel. Les parts modales respectives ont atteint 22,7 pour cent (année précédente: 22,1 pour cent) et 77,3 pour cent (année précédente: 77,9 pour cent). Une partie de ces chiffres a un caractère provisoire. *Globalement, le trafic* s'est accru pour atteindre 120 715 millions de personnes-kilomètres en 2007 (année précédente: 117 686 millions de pkm). En 2007, les entreprises de transports publics suisses ont transporté 2,034 milliards de *passagers* (chiffres provisoires). A noter que la Suisse comptait 4,2 millions de bicyclettes en 2007, ce qui signifie qu'un peu plus d'un habitant sur deux en possédait une en moyenne.

La statistique de la LITRA montre également que les commandes des entreprises suisses de transport à hauteur de plus de 5 milliards de francs en 2007 ont permis d'assurer directement et indirectement le maintien de quelque 100 000 emplois. Les entreprises de transports publics ont attribué leurs commandes à plus de 90 pour cent dans le pays. En maintenant leurs commandes à l'économie domestique au niveau de l'année précédente, les transports publics continuent à jouer un *rôle important en tant que commettant et employeur*.

La statistique de la LITRA donne également un aperçu intéressant en matière de *consommation d'énergie* en présentant les chiffres par *groupes de consommateurs*. Sur un total

de 865 420 térajoules consommés en 2007, 300 530 l'ont été dans le secteur des transports, dont 77 pour cent dans le trafic routier, 19 pour cent dans le trafic aérien et 4 pour cent dans le trafic ferroviaire (les transports publics par bus représentent environ 1 pour cent et sont compris dans le trafic routier).

Quant à la *consommation d'électricité*, elle s'est élevée au total à 206 266 térajoules en 2007; en ne représentant que 5 pour cent, la part du rail est demeurée comparativement plutôt modeste. La statistique de la LITRA révèle également en matière de *sécurité dans les déplacements* (fréquence d'accidents lors

desquels des blessés et des morts sont déployés) que les transports publics sont 49 plus sûrs que le trafic motorisé individuel. La statistique des transports de la LITRA présente également *l'évolution de l'indice des tarifs et de l'indice du coût de la vie*. Il s'avère que les frais d'utilisation des voitures, les salaires, les prix à la consommation et les prix des carburants ont en partie sensiblement augmenté depuis l'année précédente, alors que les prix des billets de chemin de fer ont stagné.

A noter enfin que la statistique de la LITRA permet, comme d'habitude, de suivre l'évolu-

## Investissements d'infrastructure

Investissements pour le rail et la route en Suisse (en millions de francs)

Année	Route <sup>2</sup>				Rail <sup>1)</sup>			Rapport Rail/Route <sup>3)</sup>	Par habitant (en francs)		Parc des véhicules à moteur 30.9. (en 1000)
	Communes	Cantons	Confédération	Total	CFF	Autres chemins de fer	Total <sup>5)</sup>		Rail	Route	
1950	60,8	73,2		134,0	88,5	9,0	97,5	1 : 1,4	20,7	28,4	189
1960	182,8	194,4	113,2	490,4	128,4	11,0	139,4	1 : 3,5	26,0	91,5	574
1970	546,4	478,5	1 029,0	2 054,0	292,9	75,5	368,4	1 : 5,6	59,5	331,7	2 193
1980	680,7	683,7	1 211,4	2 575,8	485,0	34,2	519,2	1 : 5,0	82,0	406,6	2 702
1990	1 006,9	1 109,7	1 557,8	3 674,4	1 840,3	127,7	1 968,0	1 : 1,9	291,3	543,8	3 809
1999	751,4	1 198,0	2 217,0	4 166,4	2 216,9	349,5	2 566,4	1 : 1,6	358,2	581,6	4 470
2000	873,0	1 148,0	2 209,9	4 230,9	2 375,7	545,0	2 920,7	1 : 1,4	405,4	587,3	4 585
2001	783,2	1 169,7	2 223,9	4 176,8	2 394,3	812,3	3 206,6	1 : 1,3	441,9	575,6	4 707
2002	807,0	1 060,0	2 311,0	4 178,0	2 855,9	881,2	3 737,1	1 : 1,1	511,0	571,2	4 809
2003	804,0	1 095,0	2 260,0	4 159,0	3 022,2	854,0	3 876,2	1 : 1,1	526,4	564,8	4 888
2004	804,0	1 103,0	2 307,0	4 214,0	3 222,1	969,8	4 191,9	1 : 1,0	565,3	568,3	4 969
2005	858,0	1 225,0	2 200,0	4 283,0	3 314,2	1 157,6	4 471,8	1 : 1,0	599,5	574,2	5 043
2006	956,0	1 229,0	2 080,0	4 265,0	3 835,5	877,5	3 713,0	1 : 1,1	494,5	568,0	5 108
2007 <sup>4)</sup>	971,0	1 233,0	1 970,0	4 174,0	3 038,0	703,6	3 741,6	1 : 1,1	492,7	549,6	5 186

<sup>1)</sup> Investissement dans les bâtiments et les installations y compris les renouvellements et l'entretien ordinaire

<sup>2)</sup> Construction, amélioration, aménagement, acquisition des terrains et entretien

<sup>3)</sup> Total rail comparé au total route

<sup>4)</sup> Données provisoires (rail et parc des véhicules à moteur définitifs)

<sup>5)</sup> Rail 2000, AlpTransit, réduction du bruit inclus, à partir de 2006 LGV européen inclus  
Sources: OFS, CFF, ATG, BLS, LITRA

*La comparaison des investissements réalisés dans l'infrastructure routière et dans l'infrastructure ferroviaire montre que 4,174 milliards de francs ont été investis en 2007 dans la route et 3,742 milliards de francs dans le chemin de fer. Au début des années 90, les dépenses en faveur de l'infrastructure ferroviaire atteignaient presque deux milliards de francs, mais ceux en faveur de la route étaient de 3,7 milliards de francs. Au début des années 70, la différence était encore plus forte puisque la route obtenait 2 milliards de francs et le rail 0,4 milliard.*

Type de moyen de transport	Capacité moyenne d'accueil	Niveau de performance en matière de confort par heure pendant les heures de pointe	Niveau de performance en matière de confort par jour
	<i>Personnes par trajet de véhicule</i>	<i>Personnes par sens</i>	
<b>Bus</b>			
Bus standard	63	1 520	22 700
Bus articulé	92	2 124	31 100
Bus de grande capacité	123	2 821	40 900
<b>Tram</b>			
Tram court	94	2 184	32 000
Tram moyen	180	3 989	54 800
Tram long	222	5 028	71 800
<b>Métro</b>			
Métro court	274	3 564	58 600
Métro long	764	10 084	163 700
<b>RER</b>			
RER court	530	4 527	70 600
Rame navette moyenne	1 144	10 131	157 900
Rame navette longue	1 716	14 246	222 100
Rame à deux étages	745	6 704	104 500
Double rame à deux étages	1 495	13 408	209 000
Triple rame à deux étages	2 242	18 783	292 800

tion dans des domaines tels que le *comportement* de la population suisse en matière de mobilité, la *longueur des réseaux* et le *nombre d'employés* des entreprises de transports publics, l'utilisation des *recettes liées* pour répondre aux *besoins de la route*, le nombre de *trajets de poids lourds* à travers les Alpes, le *volume des transports de marchandises* à travers les Alpes, les *dépenses des ménages privés*, etc.

La statistique informative et clairement structurée peut être obtenue gratuitement auprès du Service d'information des transports publics LITRA, case postale 7123,

3001 Berne, en envoyant une enveloppe affranchie (85 centimes) et munie de votre adresse. Les chiffres peuvent également être consultés sur le site internet [www.litra.ch](http://www.litra.ch) ou [www.verkehrstatistik.ch](http://www.verkehrstatistik.ch).

### **Quels sont les moyens de transport appropriés pour desservir les agglomérations?**

L'autobus, le trolleybus, le tram, le métro ou le RER? La question se pose souvent lorsqu'il s'agit de faire un choix en fonction des capacités de transport souhaitées pour desservir une agglomération. Une étude réalisée par

l'Institut de planification du trafic et des systèmes de transport de l'EPF zurichoise fournit chiffres et informations à ce sujet.

Outre le tram, les autres moyens de transport que sont l'autobus, le trolleybus, le métro et le RER sont généralement aussi appropriés pour assurer la desserte des agglomérations.

L'Institut pour la planification de la circulation et des systèmes de transport (IVT) de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich a réalisé récemment *une étude* sur les moyens de transport qui se prêtent le mieux à la desserte des agglomérations et sur les facteurs dont le choix dépend. Le niveau de performance constitue dans chaque cas un élément



*Outre le tram, les autres moyens de transport que sont l'autobus, le trolleybus, le métro et le RER sont généralement aussi appropriés pour assurer la desserte des agglomérations. L'Institut pour la planification de la circulation et des systèmes de transport (IVT) de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich a réalisé récemment une étude sur les moyens de transport qui se prêtent le mieux à la desserte des agglomérations et sur les facteurs dont le choix dépend. Le niveau de performance et les capacités sont les critères les plus importants. S'y ajoute la plus grande diversification possible en ce qui concerne la source énergétique et l'efficacité en matière de consommation d'énergie. Le bus hybride de VOLVO (trolley et diesel) est un exemple. Les transports en commun de la ville de Schaffhouse (VBSH) le testent actuellement.*

d'évaluation important. Les questions suivantes ont été examinées en priorité:

- Quelle limite supérieure peut-elle théoriquement être retenue pour un moyen de transport en matière de niveau de performance? Quels sont les facteurs déterminants, afin que cette limite supérieure ne puisse pas être atteinte?
- Comment cette limite supérieure théorique des niveaux de performance est-elle graduée? Comment les niveaux de performance se réduisent-ils? De combien s'éloigne-t-on de la limite supérieure théorique?
- Quelles différences existent-elles aux échelons développés entre les niveaux de performance des moyens de transports publics?
- Comment le terme de capacité peut-il être défini?

La définition *de la capacité* (nombre de passagers susceptibles d'être transportés) et du niveau de performance ne sont pas chose aisée, car les indications des constructeurs de véhicules sont souvent trop optimistes. C'est ainsi qu'elles ne tiennent par exemple guère compte du fait que les passagers voyageant avec un sac à dos prennent davantage de place.

Pour répondre à toutes ces questions et en particulier à celle de savoir à partir de quel moment les passagers ne tentent plus de pénétrer dans un véhicule parce qu'ils l'estiment «plein», les auteurs de l'étude ont examiné le comportement des passagers en pratique.

Plusieurs *facteurs abaissent en pratique* le niveau de performance théorique d'une ligne de transports publics:

- L'influence des autres véhicules de la même ligne.

- Les exigences de la clientèle en matière de confort (des taux d'occupation des véhicules différents sont acceptés en fonction des heures de circulation).
- L'influence des véhicules d'autres lignes du même moyen de transport.
- L'influence d'autres moyens de transport.

Le niveau de *performance en matière de confort* tient compte du fait que les passagers ont des exigences qui varient selon l'heure de circulation. C'est ainsi qu'une densité de places debout plus élevée est tolérée aux heures de pointe que durant les heures creuses en soirée. Plus le déplacement est long et plus l'importance attachée à la mise à disposition d'une place assise est élevée.

Les *paramètres* suivants ont été déterminés pour les différents moyens de transports publics:

---

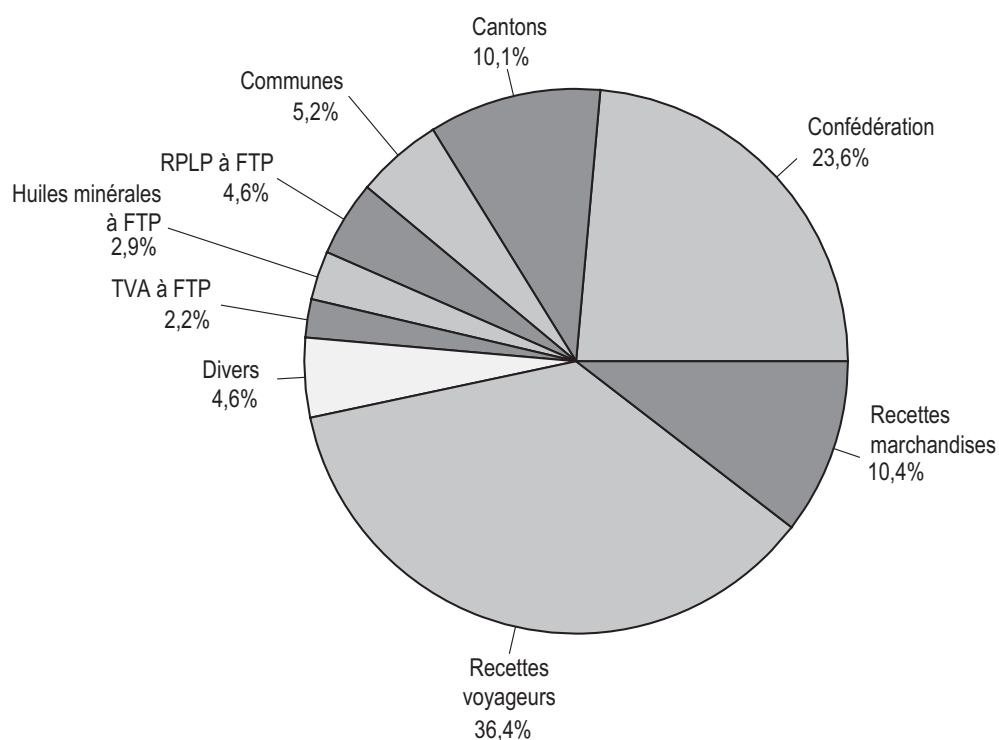
*En Suisse, l'utilisation des moyens de transport (évaluation des parts des divers modes) s'est encore accrue par rapport à l'an dernier. Le nombre des kilomètres-voyageurs (nombre de personnes multiplié par la distance parcourue) s'est élevé en trafic public à 27448 millions (soit une part de 22,7 pour cent, l'année précédente 22,1 pour cent). La part du trafic privé routier s'est inscrite à 93267 millions de kilomètres-voyageurs (77,3 pour cent, l'année précédente 77,9 pour cent). Le total du trafic enregistré sur la route et sur le rail a atteint en 2007 120715 millions de kilomètres-voyageurs (l'année précédente 117686 millions). En 2007, les entreprises suisses de transport privé ont transporté au total 2,034 milliards de passagers. Les moyens financiers utilisés pour les adaptations courantes de l'infrastructure à l'accroissement des flux de trafic proviennent de diverses sources (voir le tableau et le graphique).*

## D'où provient l'argent pour les transports publics?

	2001		2006		2007	
	Mio Fr.	%	Mio Fr.	%	Mio Fr.	%
Confédération	2 980	25,8	3 234	24,3	3 158	23,6
Cantons	1 100	9,5	1 342	10,1	1 350 <sup>1)</sup>	10,1
Communes	564	4,9	676	5,1	700 <sup>1)</sup>	5,2
RPLP à FTP	440	3,8	611	4,6	610	4,6
Huiles minérales à FTP	205	1,8	396	3,0	386	2,9
TVA à FTP	217	1,9	280	2,1	295	2,2
Recettes accessoires	4	0,0	590	4,4	608 <sup>1)</sup>	4,6
Recettes voyageurs	4 598	39,9	4 813	36,2	4 860 <sup>1)</sup>	36,4
Recettes marchandises	1 425	12,4	1 347	10,1	1 387 <sup>1)</sup>	10,4
Total	11 533	100,0	13 289	100,0	13 354	100,00

<sup>1)</sup> Estimation

Sources: Finances publics de la Suisse OFS/DFF, UTP



## 50 années de politique suisse des transports

La Suisse s'est particulièrement mise en évidence au cours de ces cinquante dernières années en matière de politique des transports. Notre réseau de transport attire aussi l'attention à l'étranger: RAIL+BUS 2000 a fait ses preuves, le concept de financement et d'utili-

sation des NLFA est révélateur de la politique de transfert qui est menée, les transports publics performants mis en place dans les agglomérations constituent un atout important des villes suisses. Les droits populaires de la démocratie directe – l'initiative et le référendum – ont en l'occurrence joué un rôle essentiel. Le développement du réseau autoroutier dans toutes les régions du pays



*L'évolution de la politique suisse des transports au cours de 50 dernières années est caractérisée par de nombreuses péripéties. Le concept d'offre RAIL+BUS 2000 a fait ses preuves, le concept de financement et d'utilisation des NLFA est révélateur de la politique de transfert qui est menée (notre cliché montre le trafic marchandises transalpin), les transports publics performants mis en place dans les agglomérations constituent un atout important des villes suisses. Les droits populaires de la démocratie directe – l'initiative et le référendum – ont en l'occurrence joué un rôle essentiel. Le développement du réseau autoroutier dans toutes les régions du pays avait débuté deux à trois décennies avant les importants investissements ferroviaires. Un ouvrage coédité par la LITRA, paru au début de cette année, donne un large aperçu de la politique des transports menée par la Suisse au cours de ces cinquante dernières années.*



avait débuté deux à trois décennies avant les importants investissements ferroviaires. Un ouvrage coédité par la LITRA, paru au début de cette année, donne un large aperçu de la politique des transports menée par la Suisse au cours de ces cinquante dernières années.

L'évolution de la politique suisse des transports au cours des 50 dernières années est caractérisée par plusieurs cheminements. Le trafic routier et le trafic ferroviaire ont bénéficié d'aménagements et de la *modernisation* de leur infrastructure. Des aménagements qui ne se sont d'ailleurs pas arrêtés aux frontières du pays, puisque l'intégration dans les réseaux de transport européens est en cours. Des *ressources financières* ont été trouvées qui ont permis d'affecter des *fonds aux investissements* dans les transports publics en sus de ceux réservés à la construction routière. Le fonds des routes nationales et le fonds FTP ne sont de surcroît pas séparés hermétiquement l'un de l'autre. Une certaine perméabilité existe en effet selon le secteur d'activités – en priorité en faveur des NLFA.

La modernisation des infrastructures n'a toutefois pas permis d'éviter la formation de goulets d'étranglement, tant sur la route que sur le rail et dans les airs, en raison de la *forte croissance du trafic*. Les questions portant sur l'optimisation du fonctionnement des modes de transport sont par conséquent devenues capitales. C'est ainsi que «l'interopérabilité» des solutions techniques et organisationnelles (au contraire des solutions isolées) s'impose au niveau international.

L'exploitation tant domestique qu'internationale des systèmes de transport fonctionne de plus en plus à l'enseigne de la *politique de la concurrence*. Si la Suisse favorise la concurrence entre les modes de transport, l'UE stimule la concurrence entre les entreprises du même mode de transport. On parle en



*La modernisation des infrastructures n'a pas permis d'éviter la formation de goulets d'étranglement, tant sur la route que sur le réseau ferré et dans le secteur aérien, en raison de la forte croissance du trafic. Les questions portant sur l'optimisation du fonctionnement des modes de transport sont par conséquent devenues capitales. C'est ainsi que «l'interopérabilité» des solutions techniques et organisationnelles (au contraire des solutions isolées) s'impose au niveau international (voir photo). L'exploitation tant domestique qu'internationale des systèmes de transport fonctionne de plus en plus à l'enseigne de la politique de la concurrence. Si la Suisse favorise la concurrence entre les modes de transport, l'UE stimule la concurrence intermodale et intramodale, donc entre les entreprises du même mode de transport.* © SBB

l'occurrence de concurrence *intermodale et intramodale*. La Suisse vise une concurrence intermodale en considérant que la route et le rail doivent être mis sur un pied d'égalité s'agissant des investissements dans les infrastructures et des charges liées aux coûts externes.

## Importance économique

Commandes des transports publics à l'économie suisse (en millions de francs)

	1972	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
CFF <sup>1)</sup>	814	997	2 371	2 642	3 315	3 203	3 150	3 214	3 563
Chemins de fer privés <sup>2)</sup>	100	171	229	307	215	227	222	401	429
Funiculaires et téléphériques <sup>2)</sup>	46	90	118	134	162	155	164	160	157
Moyens de transport à courte distance <sup>2)</sup>	61	68	184	204	288	280	294	298	310
Service des cars postaux <sup>3)</sup>	67	103	250	323	389	411	425	427	387
Entreprises concessionnaires d'automobiles	75	60	145	161	174	178	184	188	192
<b>Total</b>	<b>1 163</b>	<b>1 489</b>	<b>3 297</b>	<b>3 771</b>	<b>4 543</b>	<b>4 454</b>	<b>4 439</b>	<b>4 688</b>	<b>5 038</b>
Emplois <sup>4)</sup>		84 446	105 951	95 860	103 146	101 441	100 734	100 174	103 326

<sup>1)</sup> Industrie des machines (matériel roulant); bâtiment; industrie métallurgique; prestations de service; industrie du papier, du bois et du textile, arts graphiques, matériel de bureau; combustibles et carburants; industrie chimique

<sup>2)</sup> Seuls investissements des installations, aménagements fixes, engins de transport et objets mobiliers (estimation partielle)

<sup>3)</sup> Véhicules, installations techniques, pièces de rechange, équipements pneus, prestations de tiers (sans constructions)

<sup>4)</sup> Personnel occupé dans entreprises de transports publics (sans trafic aérien) et fournisseurs (effets d'occupation suite aux commandes; selon la méthode valeur de la production brute, à savoir consommation intermédiaire et valeur ajoutée)

Sources: CFF, CarPostal, UTP, EPFZ, LITRA

*La construction et l'exploitation des infrastructures ainsi que la politique de la concurrence ont été au cours des cinquante dernières années de plus en plus influencées par les questions relatives à la compatibilité avec la sécurité et la protection de l'environnement. Les projets de construction doivent être mieux intégrés dans leur environnement, les tunnels doivent être plus sûrs. Il s'ensuit le plus souvent un renchérissement du coût des ouvrages. Les moyens de transport sûrs et respectueux de l'environnement doivent obtenir de meilleures conditions pour opérer sur le marché que ceux dont l'impact est important. Des mesures de régulation endiguent les émissions fortement perturbantes. L'importance du trafic pour l'économie nationale est de plus en plus mise en évidence. Par exemple, les entreprises de transport public ont confié en 2007 des commandes pour un montant total de 5,04 milliards de francs, ce qui correspond environ à la garantie du maintien de plus de 100 000 places de travail.*

© LITRA

La concurrence intramodale est en revanche visée à l'échelle européenne au travers d'une *libéralisation des marchés*, dont les éléments clés sont une large ouverture dans le secteur du fret routier, le libre accès au réseau dans le secteur ferroviaire et les libertés accordées sur le marché des services dans le secteur aérien. Des limites à la libéralisation apparaissent toutefois dans le secteur du transport des voyageurs sur le rail. C'est ainsi qu'en Suisse, l'offre de transports publics régulière et cadencée proposée à l'enseigne de RAIL+BUS 2000 est soumise à des contingences au

niveau de la concession: les opérateurs ne doivent pas se concurrencer sur une même ligne.

Les questions liées à la compatibilité avec la sécurité et la protection de l'environnement ont de plus en plus marqué de leur empreinte la construction et l'exploitation des infrastructures, mais aussi la politique menée en matière de concurrence. Les projets de construction doivent être mieux intégrés dans leur environnement; les tunnels doivent être plus sûrs. Il s'ensuit le plus souvent un renchéris-

sement du coût des ouvrages. Les moyens de transport sûrs et respectueux de l'environnement doivent obtenir de meilleures conditions pour opérer sur le marché que ceux dont l'impact est important. Des *mesures de régulation* endiguent les émissions qui perturbent fortement. Il est en l'occurrence fait référence au principe de causalité ou plus précisément à l'internalisation des coûts externes du trafic. En adoptant la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), la Suisse a fait un pas important dans cette direction, tant pour elle que pour ses voisins européens. La mobilité doit de surcroît être

compatible avec les buts visés en matière de politique de l'aménagement du territoire. La voiture a engendré des effets divers dans ce domaine. Si elle a permis de désenclaver les régions périphériques, dont les régions de montagne, elle a aussi contribué à un éclatement de l'habitat dans les agglomérations et dans les couloirs situés le long des axes autoroutiers. Autant de zones dont la desserte par les transports publics est difficile. Il s'avère cependant que le concept RAIL+BUS 2000 et les réseaux de RER favorisent un *renforcement de la densification de l'habitat et de l'urbanisation*.



*Le réseau des chemins de fer suisses comporte aujourd'hui encore environ 5700 passages à niveau, dont 3100 sont conformes aux prescriptions actuelles. Par conséquent, environ 2600 passages à niveau doivent encore être soit supprimés soit assainis jusqu'à fin 2014. Les entreprises de chemin de fer préparent les projets afin de les remettre aux instances compétentes. Note photo montre un passage à niveau assaini dans la région de Berthou.*

© BAV

Type de passage à niveau	2005	2006	2007
Passages à niveau non gardés	3380	3310	3155
Passages à niveau dotés de signaux à feux clignotants, sans barrières	405	405	410
Passages à niveau dotés de barrières ou de demi-barrières	1935	1955	1954
<b>Total</b>	<b>5720</b>	<b>5670</b>	<b>5519</b>

Source: Rapport sur la sécurité des transports publics 2007, Office fédéral des transports, Berne 2008

Suppression de passages à niveau	840
Equiperment de passages à niveau de croix de St-André ou de signaux	614
Equiperment de passages à niveau de signaux à feux clignotants	288
Equiperment de passages à niveau de barrières	396
Barrières à ouverture sur demande, barrages, obstacles	179

Source: Rapport sur la sécurité des transports publics 2007, Office fédéral des transports, Berne 2008

Passages à niveau	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Total</b>	<b>1503</b>	<b>1447</b>	<b>1388</b>	<b>1395</b>	<b>1311</b>	<b>1137</b>	<b>1103</b>	<b>1047</b>
Techniquement sécurisés	766	762	754	834	811	814	856	857
Privés	533	494	464	431	402	291	246	223
Uniquement pour piétons (depuis 2006 sans la ligne du Seetal)	233	220	208	201	165	105	99	82

Source: Aide-mémoire statistique, Les CFF en chiffres

Accidents de la route aux intersections avec le train ou le tram			
Année	Accidents	Blessés graves	Décès
1992	368	34	17
1993	437	49	12
1994	453	50	12
1995	474	40	11
1996	409	48	16
1997	413	50	23
1998	351	36	10
1999	344	53	16
2000	262	40	9
2001	296	39	13
2002	250	32	9
2003	266	24	14
2004	236	18	17
2005	213	21	7
2006	221	18	6
2007	238	31	9

Source: bpa – Bureau de prévention des accidents

Globalement, les auteurs de l'ouvrage voient dans la politique des transports intégrative de ces 50 dernières années une évolution vers une gestion durable plus marquée. Les premiers signes en sont non seulement l'amélioration graduelle de l'efficacité des trafics routiers et aériens en termes environnementaux et énergétiques, mais aussi la *stabilisation de la répartition modale* entre le trafic individuel et les transports publics après deux décennies de promotion active de ces derniers.

Des notes reflétant des entretiens avec les trois conseillers fédéraux en charge des transports durant la période considérée, Leon Schlumpf, Adolf Ogi et Moritz Leuenberger, complètent en outre les textes des auteurs. S'y ajoutent les visions de six jeunes membres de l'actuel Conseil national en matière de politique des transports.

### **Passages à niveau aménagés: 35 pour cent de moins d'accidents**

L'assainissement des passages à niveau dangereux progresse. 81 pour cent des passages à niveau les plus dangereux (moins de six secondes entre l'apparition du train dans le champ de vision de l'automobiliste et son passage) étaient aménagés à fin 2007. Le nombre de passages à niveau non gardés a diminué de 225 unités au cours des seules trois dernières années. Le nombre d'accidents enregistrés aux passages à niveau des réseaux de chemin de fer et de tram s'est abaissé de 368 à 238, soit de 35 pour cent, entre 1992 et 2007. La LITRA a consacré un dossier de presse à la question qui a rencontré un large écho.

Le rapport publié pour la première fois par l'Office fédéral des transports OFT sur la sécurité des transports publics mentionne tout

#### **Qu'en est-il du sifflet des locomotives?**

Pourquoi les nouveaux engins de traction des CFF ne sifflent-ils plus comme nous avons l'habitude de les entendre et ont-ils opté pour un signal rauque et peu sympathique? La réponse à cette question est la suivante: L'augmentation de la vitesse des convois implique que les signaux de danger (par exemple pour indiquer la présence d'un passage à niveau non gardé) doivent être émis de manière à ce qu'ils remplissent leur but de signaler un danger et que les automobilistes puissent les entendre aussi lorsque les fenêtres de leur voiture sont fermées. C'est la raison pour laquelle l'UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) a décidé que tous les véhicules-moteurs circulant en trafic international doivent être dotés d'un signal acoustique à deux tons. La fréquence du ton le plus bas doit être de 370 hertz environ et celui du ton le plus élevé de 660 hertz. De plus, la sonorité des signaux acoustiques doit comporter le plus possible de tons élevés. Conformément à cette prescription de l'UIC, les nouveaux véhicules des CFF sont dotés de signaux acoustiques à deux tons. En revanche, les nouveaux engins de traction des chemins de fer privés sont toujours dotés d'un sifflet, si bien que le «concert» des trains demeure bien coloré.

spécialement l'assainissement des passages à niveau. Le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger, chef du département de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications, a créé en automne 2004 un groupe de travail chargé d'assainir rapidement les 190 passages à niveau les plus dangereux, à savoir ceux dont le temps de visibilité est inférieur à six secondes. Au terme de l'année 2007, 154 tels passages à niveau avaient été assainis, soit 81%. 23 autres pas-

### **En 1847 déjà, un problème de sécurité du trafic**

Déjà lors de l'ouverture de la ligne du «Spanisch-Brötli-Bahn» entre Zurich et Baden en 1847, des points de croisement à niveau entre le rail et la route existaient. Les instructions publiées à l'époque pour les gardiens des passages à niveau de la compagnie de chemins de fer du Nord de la Suisse (Schweizerische Nordbahn) réglai-ent au § 23 la question de la fermeture et de l'ouverture des barrières. Ce paragraphe prescrivait que les barrières devaient être fermées au minimum cinq minutes et, selon les circonstances, au maximum dix minutes avant le passage du train. Lorsque celui-ci avait passé, les barrières devaient être ouvertes «le plus rapidement possible». Il va de soi qu'une aussi longue fermeture des barrières ne serait plus tolérée aujourd'hui. La patience des usagers de la route est de courte durée lorsque le passage d'un train leur coupe la route.

sages de ce genre sont actuellement en cours d'assainissement ou en passe d'être assainis. Pour les 13 passages à niveau restants, la procédure d'approbation des plans est en cours.

Le tableau suivant montre l'évolution relative aux passages à niveau situés sur le réseau ferré suisse au cours des trois dernières années:

Parallèlement à la suppression systématique des plus dangereux passages à niveau, des examens approfondis ont été faits dans le cadre de la planification à moyen terme des entreprises de transport pour 2317 autres passages. Jusqu'en 2014, les mesures suivantes sont prévues:

Les Chemins de fer fédéraux (CFF) s'efforcent résolument, eux aussi, de remplacer les

passages à niveau par des passages dénivelés. En 1961, quelque 4000 passages à niveau existaient encore sur l'ensemble du réseau des CFF. Aujourd'hui, il en subsiste encore un quart. Le nombre des passages à niveau s'est réduit au cours des dernières années de la façon suivante:

Mais le nombre de 1047 intersections entre la voie ferrée et la route doit encore être réduit car, selon l'ordonnance sur les chemins de fer de 2003, tous les passages à niveau non gardés du réseau des CFF doivent être assainis au plus tard en 2014, ou alors être supprimés. Souvent, la construction de chemins de contournement en aval permet de supprimer plusieurs passages à niveau non gardés. Mais cela implique parfois des déviations pour les piétons et pour les conducteurs.

Par ailleurs, l'article 37a de l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins

### **Des solutions avantageuses pour les passages à niveau très peu fréquentés**

Sur les lignes à simple voie, doter les passages à niveau très peu fréquentés de signaux à feux clignotants ou de barrières est une opération relativement onéreuse. Aussi l'Union des transports publics (UTP) a-t-elle lancé avec l'appui de l'Office fédéral des routes (OFROU) et de l'Office fédéral des transports (OFT) une étude dénommée «MICRO» visant à chercher des solutions économiques. Ils ont élaboré des installations de sécurité simplifiées. Quatre installations ont été sélectionnées, qui font l'objet d'essais pratiques. Aussi bien l'Office fédéral des routes que l'Office fédéral des transports ont donné leur accord en été 2008 au concept «MICRO». Les modifications de la législation pourront donc intervenir lors de sa prochaine révision.



*La suppression ciblée des passages à niveau a eu une incidence favorable sur le nombre des accidents qui s’y produisent. Comme l’indique une statistique du Bureau de prévention des accidents (BPA), depuis 1992 un recul continu de 35 pour cent est enregistré dans le secteur des accidents survenant à des passages à niveau (chemin de fer et tram). En 1992, 368 accidents étaient à déplorer. En 2000, ce chiffre s’était réduit à 238. Ceci est sans doute dû à la suppression ciblée de passages à niveau. Notre photo montre un passage à niveau modernisé sur la ligne du Septal.*

© BAV

de fer de 2003 stipule qu’aucun passage à niveau n’est admis sur les tronçons et dans les gares où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 160 km/h.

Les intersections entre la route et le rail les plus sûres sont celles qui sont dénivelées. Les coûts parfois exorbitants qu’implique la suppression d’un passage à niveau soulèvent la question de savoir qui paiera un tel assainissement.

### **La couleur orange a-t-elle des significations controversées?**

En trafic routier, les feux clignotants de couleur orange sont un signe de danger et de prêter attention. Dans les rues de la ville de Berne, les feux clignotants oranges situés à proximité des bornes signalent voie libre pour la poursuite de la course. Le même signal optique n’a donc pas partout la même signification pour le participant au trafic routier.

C’est l’entreprise de chemins de fer qui endosse la responsabilité concernant l’assainissement d’un passage à niveau, mais les propriétaires de la route (cantons, communes ou privés) doivent également participer aux coûts.

L’article 26 de la loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 prévoit que tous les coûts doivent être assumés par l’entreprise ferroviaire «lorsque la modification est due en premier lieu aux besoins du trafic ferro-

viaire». *L'ordonnance sur la séparation des trafics du 6 novembre 1991* va plus loin en ce sens que la Confédération fournit des contributions prélevées sur le produit de l'impôt sur les huiles minérales destinées «à supprimer ou améliorer les croisements à niveau des voies ferrées sur plate-forme indépendante avec des routes ou des chemins publics ou privés servant au trafic motorisé général (passages à niveau)».

Il est heureux de constater que les efforts accomplis de manière résolue pour supprimer les passages à niveau aient un impact positif sur le nombre des accidents enregistrés à ces endroits. Comme le montre la statistique du bureau de prévention des accidents, le nombre des accidents qui se produisent aux passages à niveau ne cesse de diminuer depuis 1992. Cela est sans conteste dû à la *suppression ciblée de ces passages dangereux*.

### **Renaissance de Trolleybus?**

Le trolleybus est omniprésent dans les villes suisses et dans les pays de l'Europe de l'Est, alors qu'il ne représente qu'un produit de niche dans les autres pays. L'augmentation de sa capacité, des voies dédiées et une plus grande indépendance par rapport à la caténaire sont à l'origine de son retour en force dans les grandes agglomérations. Plus de 300 experts provenant du monde entier ont participé au congrès «Nouveaux horizons dans le trafic urbain» qui s'est tenu à Zurich et qui avait pour thème l'avenir du trolleybus en site urbain. Le sujet a fait l'objet d'un compte rendu dans un dossier média.

Les participants ont été unanimes à reconnaître que la tendance à réduire la dépendance du pétrole devrait inciter à se tourner de plus en plus vers l'utilisation de *l'énergie électrique* pour faire face aux problèmes de

trafic dans les villes. Une telle tendance n'est toutefois pas encore décelable à l'échelon mondial. Une légère augmentation de la longueur des réseaux et du nombre des véhicules n'est intervenue que dans les pays de *l'Est et en Russie*, pays qui n'ont jamais renoncé aux trolleybus du fait de leur économie planifiée et où, par conséquent, le ton n'était pas donné par l'industrie automobile. Dans *l'hémisphère occidental*, le bus circulant sous caténaire, qui avait remplacé le tram à l'époque, n'a subsisté que par endroits après les années 1960.

Depuis lors, la longueur des réseaux est demeurée stable, voire en léger recul. La Suisse, qui tire une bonne partie du courant électrique des forces hydrauliques et dispose d'une forte industrie électrotechnique depuis longtemps, compte aujourd'hui *13 villes* où circulent des *trolleybus*. Pour ce qui est des fréquences, celles des trolleybus sont tombées au troisième rang des moyens de transport locaux en l'an 2005. Le tram occupe encore toujours la première place, suivi dorénavant par l'autobus.

Dans notre pays, l'engouement pour le trolleybus semble plus être le fait des politiciens que des entreprises de transport. Celles-ci reconnaissent certes les *avantages indéniables* des bus mus à l'électricité, tels que leur faible bruit ou leur efficacité élevée du point de vue énergétique. Mais simultanément, les entreprises ne cessent de mettre l'accent sur les coûts plus élevés que le trolleybus engendre par rapport à l'autobus, coûts dus à la caténaire et au prix plus élevé des véhicules. Pour les transports en commun de la ville de Zurich, par exemple, ces derniers se montent à 4 millions de francs par année. Cette manière de voir doit être en partie relativisée, car il faut tenir compte du fait que la longévité des trolleybus est *le double*, sinon *le triple* de celle d'un bus diesel en rai-



son des vibrations beaucoup plus faibles du moteur. Mais cela suppose que les véhicules électriques fassent l'objet d'une rénovation totale au moins une fois durant leur «carrière» afin qu'ils adaptés aux progrès techniques et puissent satisfaire aux vœux de la clientèle. Par ailleurs, le trolleybus offre de grands avantages lorsque la demande est telle qu'un seul véhicule articulé ne suffit pas car, contrairement aux véhicules classiques à combustion, les trolleybus peuvent être doublement articulés.

Il est aussi ressorti du congrès de Zurich qu'à l'avenir, il faudra comparer le bus électrique aux systèmes de trams et de chemins de fer urbains qui offrent également de plus grandes capacités mais sont plus chers et le mettre en service sur les axes les plus fréquentés. Cela implique la création de couloirs ininterrompus à usage exclusif, marqués par des «*rails aériens*». En Suisse, les trolleybus doublement articulés mis en service à Genève, Lucerne, Zurich et Saint-Gall sont déjà à même de transporter près de 200 passagers.

En revanche, la création de couloirs qui leur seraient réservés se heurte encore à maints obstacles. Et lorsque ceux-ci existent, ils ne sont que signalés par de la peinture sur la chaussée. Pionniers en matière de création de couloirs réservés sont les *villes de l'Amérique latine* qui, en raison de leurs moyens financiers limités, doivent renoncer à construire des métros et des réseaux ferroviaires express urbains pour acheminer les usagers sur les axes les plus importants. Ces métropoles installent sur ces lignes des systèmes de bus disposant de couloirs propres. Généralement, les bus circulant sur les artères les plus fréquentées sont équipés de moteurs à combustion. Mais il est question d'introduire la traction électrique, comme le montre l'exemple de Bogotá. Dans la cité de Quito, capitale de l'Equateur, à Merida, au Venezuela et, plus

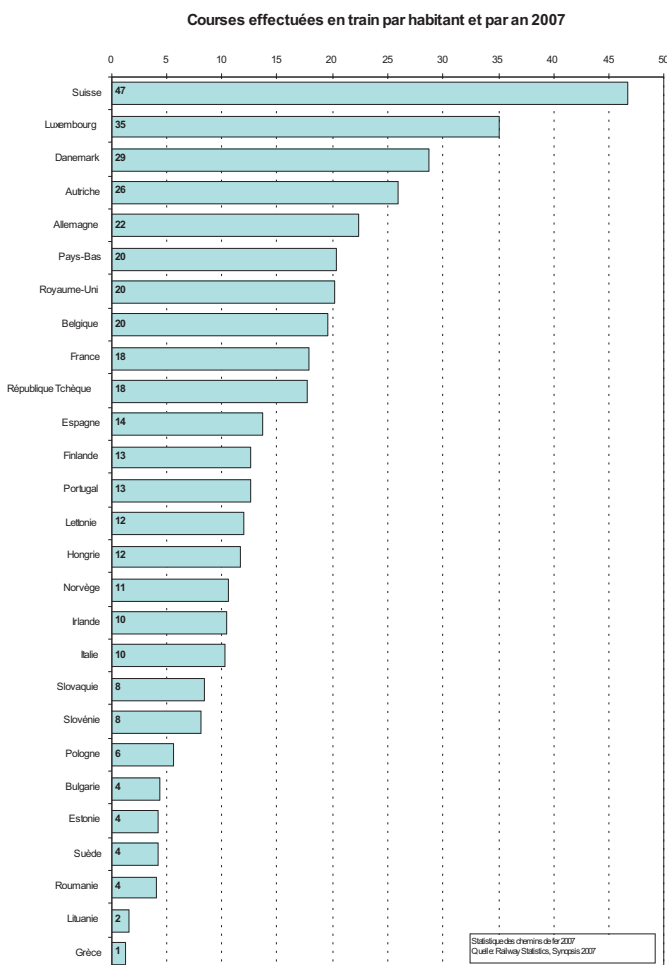
récemment à Barquisimeto, dans ce même pays, de tels systèmes ont été dès le début conçus comme réseaux de trolleybus, si bien qu'ils roulent partiellement en souterrain.

À l'instar de la ville de Bogotá, les autorités ou les entreprises de transport de nombreuses autres cités ont souhaité pouvoir disposer à l'avenir au moins partiellement d'une *flotte de véhicules à traction électrique sans toutefois devoir installer des caténaires*. Cela correspond aux objectifs des constructeurs de matériel roulant. Ils misent pour cela sur «Supercap», un nouvel appareil doté d'un accumulateur retenant dans le véhicule l'énergie des freinages pour ensuite l'utiliser en cas de besoin. Ce dispositif permet non seulement d'augmenter l'efficacité des trolleybus, mais aussi de couvrir en trafic de ligne des distances de plusieurs kilomètres sans avoir besoin d'une caténaire. Cela pourrait permettre d'étendre des lignes de trolleybus sans devoir pour autant prolonger les lignes de contact. Grâce à ce système, il devrait aussi être possible de renoncer à des aiguillages et des croisements aériens dans les nœuds urbains. Il faudra vraisemblablement attendre encore quelques années jusqu'à ce que ce système soit optimisé.

Prochainement, le constructeur allemand Vossloh-Kiepe fournira aux transports en commun de Milan une première série de véhicules équipés du système «Supercap», mais ce dernier ne permet pour le moment de surmonter seulement quelques centaines de mètres. Une autre *solution transitoire*, dans l'attente d'un trolleybus beaucoup plus autonome, est le bus hybride, dont les moteurs sont actionnés par l'énergie accumulée lors des freinages et par celle d'un moteur diesel. Seul un trolleybus mû par des énergies «propres» peut rouler sans carburant et, par conséquent, sans émettre du dioxyde de carbone.

## Les Suisses demeurent champions d'Europe et du monde en matière de voyages en train

Il ressort de la récente statistique UIC que chaque habitant de ce pays a pris 47 fois le



Les habitants de la Suisse demeurent champions d'Europe en matière d'utilisation du train. Ce sont eux qui l'empruntent le plus souvent et qui accomplissent les plus longs voyages. En 2007, chaque habitant de notre pays a pris en moyenne 47 fois le train. Ce sont trois courses de plus qu'en 2006 et cinq courses de plus qu'en 2005. Les succès de Rail et Bus 2000 se reflètent dans l'augmentation des fréquences. Au niveau mondial, seul le Japon figurait devant la Suisse, avec 70 trajets par habitant.

train en moyenne en 2007. Le train n'est utilisé dans aucun autre pays européen de manière aussi intense. Cet engouement s'explique par les prestations de qualité (horaire cadencé, véhicules et installations modernes et confortables) proposées par les entreprises de transports publics suisses. Au plan mondial, seul le Japon figurait devant la Suisse en 2007 (70 trajets par habitant). En comparant la distance moyenne par habitant, on constate que la Suisse (2103 kilomètres) devance le Japon (1976 kilomètres). Elle est ainsi parvenue à consolider sa position en tête des nations. Le dossier de presse consacré à ce sujet par la LITRA a rencontré un large écho.

La LITRA a élaboré une synthèse de la statistique de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Il s'avère que la Suisse (47 trajets par habitant et par an) devance le Luxembourg (35), le Danemark (29), l'Autriche (26), l'Allemagne (22), les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Belgique (20). La Grèce (1 trajet par habitant et par an) ferme la marche du classement des pays européens.

Pour ce qui est des *kilomètres parcourus par habitant et par année*, la Suisse occupe le premier rang à l'échelon mondial avec 2103 kilomètres. Au Japon, en moyenne chaque habitant effectue 1976 kilomètres en train par année. Ce pays est suivi par la France (1350 km), l'Autriche (1090 km) et le Danemark (1041 km). En queue de liste figure la Lituanie, avec 120 kilomètres par année et par habitant.

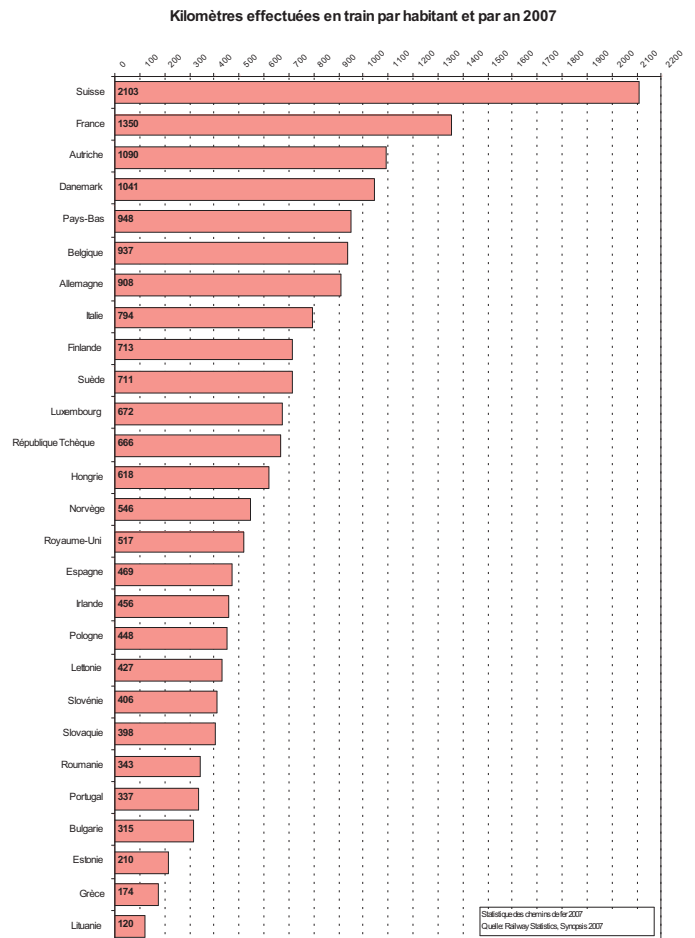
Dans le calcul des courses et des kilomètres parcourus, seules sont retenues les compagnies ferroviaires qui sont membre de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Il s'agit en principe, dans tous les pays, des compagnies nationales de chemins de fer. Pour ce qui est de la Suisse, les Chemins de fer fédéraux (CFF), la compa-

gnie du Chemin de fer du Lötschberg (BLS) et BLS Cargo en font partie. Tous les autres chemins de fer suisses (compagnies privées, compagnies de trams et téléphériques ne sont par conséquent pas retenues dans la statistique de l'UIC. L'excellent résultat de la Suisse résulte aussi du grand nombre des touristes qui utilisent le train pour visiter notre pays.

Par rapport à l'année précédente (2006) le nombre des courses par habitant et par année a augmenté (47 au lieu de 44), de même que celui des kilomètres parcourus (2103 contre 2009 km). Les conséquences positives des améliorations de l'offre résultant de la première étape de Rail 2000, avec un plus grand nombre de trains, des temps de parcours réduits et de bonnes correspondances, sont évidentes. Elles se manifestent encore aujourd'hui.

Dans l'intérêt de tous les participants au trafic, et notamment des automobilistes (moins de trafic sur les routes, moins de bouchons), il est important de conserver la haute qualité et l'attractivité des transports publics suisses. L'environnement y gagne aussi (moins de pollution atmosphérique), de même que la sécurité et la mobilité de toute la population. La *qualité et l'efficacité des transports publics suisses* sont dues avant tout à l'attractivité de leur offre (horaire cadencé, bonnes correspondances, fiabilité, ponctualité, personnel motivé, matériel roulant moderne, tarifs de bout en bout, etc.).

Le premier rang des transports publics suisses résulte aussi du fait que les entreprises ferroviaires helvétiques sont des entreprises intégrées. C'est-à-dire qu'elles ne sont juridiquement pas divisées en deux entités, l'infrastructure d'une part et l'exploitation d'autre part. Cette séparation est uniquement de nature organisationnelle puisque les deux ressorts ont une direction commune, qui en-



*Pour ce qui est des kilomètres parcourus par habitant et par année, la Suisse occupe le premier rang à l'échelon mondial avec 2103 kilomètres. Elle devance ainsi le Japon, qui enregistre 1976 kilomètres. Les 2103 kilomètres représentent une augmentation par rapport à l'année précédente de 94 kilomètres!*

© LITRA

dosse ainsi l'entière responsabilité des prestations proposées.

### **2008: année record pour la navigation suisse**

Les bateaux naviguant sur les lacs et les cours d'eau suisses ont transporté près de 14 millions de passagers l'an dernier. L'augmentation de 1,4 pour cent par rapport à 2007

## Nombre des passagers enregistrés en 2007 et 2008

Lac, cours d'eau		Naissance de la compagnie	Nombre de places assises	Passagers	
				2007	2008 <sup>1)</sup>
ABG	Bac Beckenried–Gersau <sup>2)</sup>	1930	35	32 000	32 000
AeS	Lac d'Ägeri	1972	175	25 014	24 357
BLS	Lacs de Thoune et de Brienz	1913	2 665	1 071 070	1 030 347
BPG	Navigation rhénane bâloise	1968	520	87 205	87 560
BSG	Lac de Biemme et Aar	1887	3 480	347 179	350 559
CGN	Lac Léman	1873	10 230	1 686 394	1 790 702
FHM	Bac Horgen-Meilen, lac de Zurich	1933	1 500	2 247 348	2 290 122
FWS	Lac de Sarnen	1986	60	9 450	10 400
LNM	Lacs de Neuchâtel et de Morat	1872	3 110	230 429	260 682
NLB	Lac des Brenets	1962	300	71 094	86 547
NLJ	Lac de Joux	1977	40	3 000	3 000
NLM	Lac Majeur (bassin suisse)	1957	1 206	727 946	667 165
SBS	Lac de Constance/Romanshorn	1996	1 050	447 194	479 607
SBS	Bodensee/Rorschach	1960	520	64 124	63 710
SGG	Greifensee	1890	320	84 000	83 000
SGH	Lac de Hallwil	1888	840	122 083	118 941
SGV	Lac des Quatre-Cantons	1837	13 000	2 376 313	2 316 091
SGZ	Lac de Zoug	1897	745	135 866	143 623
SMGN	Mouettes Genevoises	1896	230	1 172 130	1 172 150
SNL	Lac de Lugano	1881	2 500	375 000	375 000
SS	Lac de Sils	1908	30	8 000	6 800
SW	Lac de Walen	1960	660	194 000	190 000
SZR	Ellikon–Eglisau–Rheinsfelden	1998	350	30 000	30 000
URh	Lac Inférieur et Rhin	1865	1 533	391 295	424 439
ZSG	Lac de Zurich et Limmat	1890	7 703	1 680 627	1 765 963
--	Navigation des chutes du Rhin <sup>2)</sup>	1896	570	150 000	155 000
<b>TOTAL</b>			<b>53 372</b>	<b>13 768 761</b>	<b>13 957 765</b>

<sup>1)</sup> chiffres en partie provisoires

<sup>2)</sup> ne figure pas dans l'indicateur officiel

Source: Chiffres communiqués par les compagnies de navigation, sans la navigation entre les chutes du Rhin et Eglisau (indications non disponibles).

(13,8 millions) est d'autant plus remarquable que la saison avait assez mal débuté en raison de l'EURO 2008 et d'une météo capricieuse. Les nouvelles offres proposées sur certains lacs ne sont pas étrangères à cette évolution positive.

En raison de Euro 08, la saison a débuté assez faiblement. De plus, le temps variable de l'été n'a pas été favorable à la navigation. Nonobstant ces faits, quelques lacs ont enregistré des *fréquences plus élevées* grâce à de nouvelles offres. Le nombre des passagers transportés sur le *lac des Brenets*, par

exemple, a crû de 22 pour cent, une augmentation que les responsables attribuent à l'intensification de la publicité. Les bateaux des *lacs de Neuchâtel et de Morat* ont également vu le nombre des passagers augmenter de 13 pour cent par rapport à 2007.

Le seuil de 12 millions de passagers avait été atteint pour la première fois en 1989. Celui de 13 millions a même été dépassé en 2003. Avec presque 14 millions de passagers, la navigation suisse enregistre un *nouveau record*. L'accroissement des personnes transportées durant la *saison hivernale* contribue

aussi à ce bon résultat. Le *lac des Quatre-Cantons* figure à nouveau en tête de la liste des entreprises pour ce qui est du nombre des passagers transportés. 2,316 millions de passagers ont vogué sur ce lac en 2008.

Le bac du *lac de Zurich–Horgen–Meilen* suit de peu avec 2,290 millions de passagers. Vient ensuite le *lac Léman* (1,791 mio de passagers), le *lac de Zurich*, y compris la navigation sur la *Limmat* (1,766 mio), les *Mouettes Genevoises* (1,172 mio) et les *lacs de Thoune et de Brienz* (ensemble 1,030 mio).

Lors de mornes et froides journées d'hiver, une balade sur le lac offre un charme tout particulier et bien agréable. Sur de nombreux lacs, l'offre hivernale n'est cependant pas destinée aux seules personnes désireuses de faire une promenade, mais également aux pendulaires qui utilisent le bateau comme leur moyen de transport quotidien. N'oublions pas non plus les skieurs qui se rendent sur les pistes de ski en utilisant les liaisons quotidiennes attrayantes que leur propose par exemple la compagnie de navigation du lac des Quatre-Cantons.



*Les bateaux naviguant sur les lacs et les cours d'eau ont transporté près de 14 millions de passagers l'an dernier. Cela correspond à une augmentation de 1,4 pour cent par rapport à l'année 2007. Les résultats de 2008 constituent un nouveau record. La limite de 12 millions de passagers avait été atteinte pour la première fois en 1989 et celle de 13 millions en 2003. Le trafic hivernal lacustre n'est pas étranger à cette évolution. En tête de liste des fréquences figure à nouveau le lac des Quatre-Cantons, avec 2316 millions de passages, suivi de près par le bac du lac de Zurich–Horgen–Meilen, avec 2290 millions de passagers (notre photo), ...*

© Fotoarchiv Zürichsee-Fähre

## Les bateaux de la navigation suisse (Etat au 1<sup>er</sup> janvier 2009)

	Lac, cours d'eau	Bateaux à vapeur	Bateaux à aubes diesel électr.	Bateaux à moteur	Bateaux mus par énergie solaire	Bacs	Barges/chalands	Total
ABG	Bac Beckenried–Gersau <sup>3)</sup>					1		1
AeS	Lac d'Ägeri			3				3
BLS	Lacs de Thoune et de Brienz	2		13				15
BPG	Navigation rhénane bâloise			3				3
BSG	Lac de Bienne et Aar			8	1			9
CGN	Lac Léman	5	3	12				20
FHM	Bac Horgen–Meilen, lac de Zurich					5		5
FWS	Lac de Sarnen			1				1
LNM	Lacs de Neuchâtel et de Morat			9				9
NLB	Lac des Brenets			3				3
NLJ	Lac de Joux			1				1
NLM	Lac Majeur (bassin suisse)			5				5
SBS	Lac de Constance/ Romanshorn <sup>1)</sup>			7		2		9
SBS	Lac de Constance/ Romanshorn			3				3
SGG	Greifensee <sup>2)</sup>	1		3				4
SGH	Lac de Hallwil			5			1	6
SGV	Lac des Quatre-Cantons	5		15			1	21
SGZ	Lac de Zoug			4				4
SMGN	Mouettes Genevoises			4	2			6
SNL	Lac de Lugano			10				10
SS	Lac de Sils			1				1
SW	Lac de Walen			4			2	6
SZR	Ellikon–Eglisau–Rheinsfelden			4		2		6
URh	Lac Inférieur et Rhin			6				6
ZSG	Lac de Zurich et Limmat	2		15				17
--	Navigation des chutes du Rhin <sup>3)</sup>			12				12
<b>TOTAL</b>		<b>15</b>	<b>3</b>	<b>151</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>186</b>

<sup>1)</sup> 2 bacs n'appartiennent qu'à 50% à SBS

<sup>2)</sup> Le bateau à vapeur appartient à la fondation «Greif» et est loué par la SGG

<sup>3)</sup> Ne figure pas dans l'indicateur officiel

Source: Indications des compagnies de navigation

## **Autres dossiers média et publications de la LITRA (extraits)**

### **Les stations de vélos en plein boom!**

De nouvelles stations de vélos ont vu le jour dans de nombreuses gares ces dernières années. (Cf. [http://www.litra.ch/Nouvelle\\_vie\\_dans\\_les\\_anciennes\\_halles\\_aux\\_marchandises.html](http://www.litra.ch/Nouvelle_vie_dans_les_anciennes_halles_aux_marchandises.html))

### **L'accélération de la vente des billets dans les bus**

Quand le conducteur du bus vend des billets ... (Cf. [http://www.litra.ch/Quand\\_le\\_conducteur\\_du\\_bus\\_vend\\_des\\_billets.html](http://www.litra.ch/Quand_le_conducteur_du_bus_vend_des_billets.html))

## **Projets innovateurs recherchés**

Comme chaque année, la LITRA a apporté son soutien au DETEC s'agissant du concours d'idées en matière de mobilité.

(Cf. [http://www.litra.ch/Projets\\_innovateurs\\_recherches.html](http://www.litra.ch/Projets_innovateurs_recherches.html))

## **Les anniversaires des chemins de fer, des trams et des bus en 2009**

Pléthore d'anniversaires durant l'année en cours (Cf. [http://www.litra.ch/Dix\\_nouvelles\\_lignes\\_ont\\_ete\\_ouvertes\\_il\\_y\\_a\\_150\\_ans.html](http://www.litra.ch/Dix_nouvelles_lignes_ont_ete_ouvertes_il_y_a_150_ans.html))



... par la CGN sur le lac Léman avec 1791 millions de passagers (en photo, la bateau «La Suisse») et le lac de Zurich (y compris la navigation sur la Limmat) avec 1766 millions de passagers. Suivent les Mouettes Genevoises (1172 millions et les lacs de Thoune et de Brienz (ensemble 1030 millions).

# Politique des transports

## Tour d'horizon de l'actualité

Nonobstant la récession, le trafic ne cesse de croître. Afin de pouvoir couvrir à moyenne échéance et de façon durable les besoins engendrés par cette croissance, il est nécessaire de *continuer à investir* dans les infrastructures de transport. La création de nouvelles offres de la part des transports publics se heurte à la question du financement. Le fonds pour les transports publics (FTP), et aussi les autres sources de financement, la convention sur les prestations Confédération/CFF et le neuvième crédit-cadre, tels qu'ils sont conçus aujourd'hui, ne suffisent pas. Le mode de financement relatif à *Rail 2030* est encore recherché.

Le fonds FTP actuel suffit seulement à financer une offre de base (ZEB I) de 5,4 milliards de francs. Les capacités supplémentaires que cette offre permet de créer sont toutefois insuffisantes et arrivent trop tard. Un facteur qui limite l'extension complémentaire des capacités des transports publics est le fait que les moyens financiers mobilisés de la part des collectivités publiques pour garantir la sécurité de l'exploitation et *l'entretien de l'infrastructure* sont toujours plus importants. Le domaine de la construction des routes est confronté à une évolution semblable.

Le futur financement du trafic en général, mais en premier lieu des transports publics, doit reposer sur des bases *solides*. Les infrastructures de transport constituent les artères vitales de la société et de l'économie. Les infrastructures sont aussi un facteur important de la position du pays par rapport à la concurrence. Il en découle que le financement de l'infrastructure fait partie des tâches principales dévolues à l'Etat. Une question ouverte est celle de savoir quelles sont les sources auxquelles il faut faire appel pour payer les investissements, l'exploitation et l'entretien

des installations. Alors que la mise à disposition de l'infrastructure relève des *tâches essentielles de l'Etat*, le financement de l'offre doit être assuré en premier lieu par les *prix du transport*, par analogie aux coûts d'exploitation d'une voiture particulière que l'automobiliste doit prendre à sa charge. Pour des raisons d'ordre politique, les sources de financement de l'infrastructure et de l'exploitation doivent être ventilées séparément.

À long terme, la politique suisse relative aux infrastructures ne doit pas être tributaire des aléas de la politique financière à court terme. C'est pourquoi il est urgent de créer des nouvelles sources de financement pour pouvoir réaliser les futures infrastructures. Des mesures neutres du point de vue fiscal, telles que des emprunts dans le cadre du fonds FTP 1 ou d'un éventuel fonds FTP 2 doivent être prioritaires.

De plus, *la rentabilité du trafic ferroviaire* doit être améliorée. Le trafic ferroviaire doit augmenter sa propre rentabilité aussi en exploitant le marché du transport. Il décharge ainsi les dépenses de l'Etat en ce sens qu'il augmente de degré de couverture du trafic régional commandé et celui de l'exploitation de l'infrastructure. Chaque extension du trafic public conduit à des subventions plus élevées pour l'exploitation. À longue échéance, les utilisateurs des chemins de fer devront verser une plus forte contribution pour couvrir les frais d'exploitation. Cela implique des augmentations réelles des tarifs, même si de telles mesures paraissent impopulaires à première vue. Il est aussi pensable de prélever durant une période limitée un supplément d'investissement (ou un supplément d'exploitation) sur les billets des transports publics au sens d'un centime ferroviaire.

Les recettes de transport plus élevées permettraient de réduire les subventions accordées



au trafic régional. Elles pourraient aussi être utilisées pour financer l'achat de matériel roulant ou encore, sous forme de taxes d'utilisation des tracés, pour réduire les coûts non couverts de l'exploitation. L'extension des infrastructures et l'élimination des goulets d'étranglement sont toujours du ressort de la Confédération. Enfin, pour alimenter en partie un fonds FTP 2, il y a lieu de reconduire le prélèvement de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP).

Le financement futur des transports, et notamment des transports publics, devra être

fixé dans les limites de ce schéma. Les *conditions-cadres de nature politique* sont en effet claires: Le frein aux dépenses doit être respecté, les impôts ne seront pas augmentés, d'éventuelles majorations de la TVA seront réservées au domaine social. A contrario, la nouvelle réglementation concernant la fiscalité des familles conduira à une réduction des recettes, de même que la compensation de la progression à froid et la réforme de la taxation des entreprises. *La diminution des recettes* entraînée par ces fluctuations – les premières estimations portent sur un montant de deux à trois milliards de francs par année –



*Le financement futur du trafic dans son ensemble doit être fondé sur des bases solides. Les infrastructures sont d'importance capitale pour le bon fonctionnement de l'économie et de la société. Elles constituent également un atout non négligeable en ce qui concerne la concurrence entre les Etats. Par conséquent, le financement des infrastructures (notre cliché) fait partie indubitablement des tâches principales de l'Etat. Une question qui reste ouverte est celle de savoir quelles sources doivent être appelées à financer les investissements, l'exploitation et l'entretien. Alors que la mise en place de l'infrastructure est une tâche qui incombe à l'Etat ...*

augmenteront la pression sur les transports. Des programmes d'économie sont déjà annoncés en liaison avec le budget 2010. Les programmes d'économies consécutifs à l'examen des dépenses accentueront encore cette pression. Dans cette optique également, la participation aux coûts sous forme de suppléments, etc. de la part resp. de l'utilisateur ou du consommateur de prestations de transport s'avère inéluctable.

Satisfaire au mieux les besoins croissants en mobilité est le but premier de

### **l'arrêté fédéral relatif au futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) présenté dans la vue d'ensemble FTP.**

Cet arrêté a été approuvé par le Parlement au cours de la *session d'hiver 2008*. Sa mise en vigueur correspond à l'approbation d'un programme qui comporte 28 améliorations de petite envergure dans toutes les régions du pays (voir la carte). Le Conseil fédéral en a porté le *crédit sollicité de 5,2 milliards de francs à 5,4 milliards*. Cette majoration est prévue pour procéder à des adaptations en faveur du transport régional (voir aussi notre rapport annuel 2007/08). Ces 28 projets ont notamment pour but d'augmenter le nombre des nœuds ferroviaires complets (avec horaire à la cadence de la demi-heure) et de diminuer le temps de parcours de 30 minutes sur l'axe Nord-Sud. L'ordre selon lequel les 28 projets ZEB I (voir encadré) seront réalisés sera fixé par l'Office fédéral des transports et les CFF cette année encore. Le *montant disponible* du fonds FTP (perte de recettes en raison de la diminution du rapport de la RPLP due à la récession) sera déterminant, de même que le nombre des cantons qui participeront à des *préfinancements*. Un tel préfinancement est expressément prévu pour les 28 projets.

Les coûts de ZEB I ont moins donné lieu à discussion que la planification d'une nouvelle étape, présentée dans le même message par le Conseil fédéral. Jusqu'à 2010, il y aura lieu d'examiner des projets importants, tels que la troisième traversée de la chaîne du Jura, un deuxième tunnel de base du Zimmerberg ou la troisième voie entre Lausanne et Genève. Leur coût total devrait dépasser les 10 milliards de francs. Afin de pouvoir les réaliser en temps utile, le Conseil fédéral doit prévoir des nouvelles sources de financement pour le fonds FTP (voir aussi l'introduction au présent chapitre). Sur proposition de la commission des transports, le mandat d'examen approuvé par le Conseil des Etats a été complété. Il comprend donc aussi le tunnel de Ligerz, sur les rives du lac de Biemme, et le tronçon fribourgeois Siviriez-Villars-sur-Glâne (voir encadré). Le Parlement tient compte dans cette liste des priorités qu'un scrutin fédéral populaire a approuvées et qui sont considérées urgentes du point de vue de l'intérêt national (le tunnel du Zimmerberg en liaison avec la NLFA en fait partie).

La question du financement se posera aussi en premier lieu lorsque le Conseil fédéral présentera son

### **deuxième message relatif au projet de futur développement de l'infrastructure ferroviaire Rail 2030.**

Il s'agit en principe de la *troisième étape de Rail 2000*. Selon l'article 10 de la loi ZEB, le Conseil fédéral doit présenter ce message au Parlement jusqu'à 2010. Les projets sont déjà plus ou moins définis (voir encadré).

Rail 2030 fait partie d'un *plan global du Conseil fédéral* relatif au futur développement des infrastructures de transport. Il comprend un programme d'agglomération, la

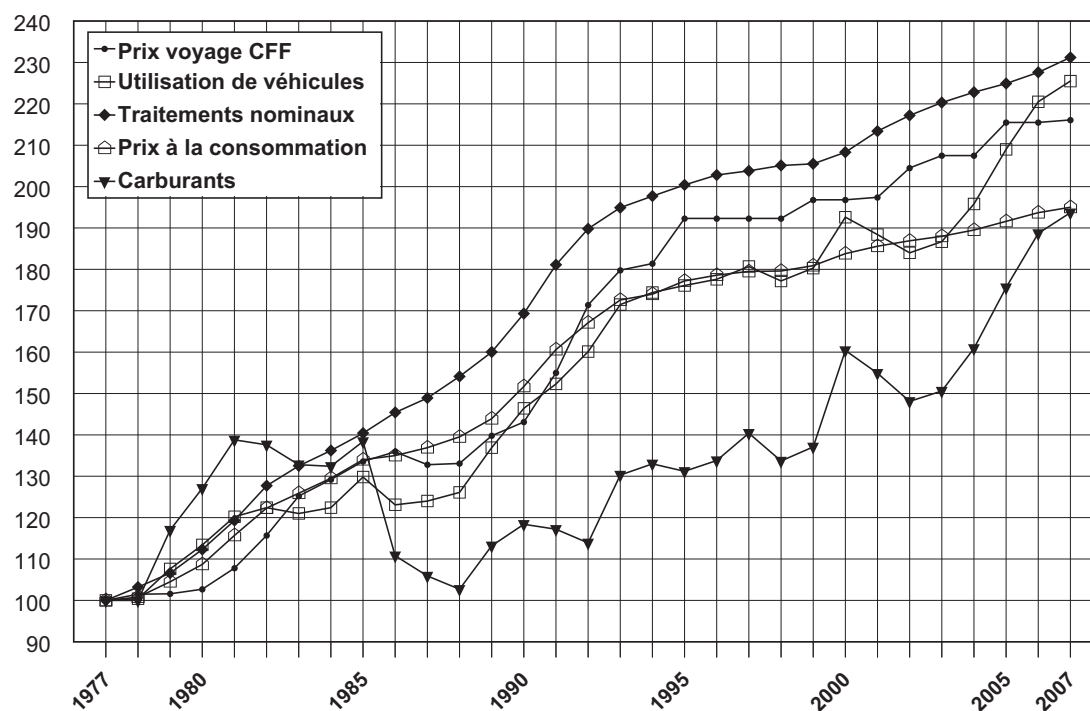
## Indices: Tarifs et coûts de la vie

(Indice 1977 = 100)

	1977	1980	1990	2000 <sup>1)</sup>	2004	2005	2006	2007
Prix voyage (CFF)	100	102,7	143,1	196,8	207,5	215,5	215,5	216,1
Utilisation de voitures	100	113,4	146,4	192,6	195,8	209,0	220,5	225,5
Traitements nominaux	100	112,3	169,3	208,3	222,8	224,9	227,6	231,2
Prix à la consommation	100	108,7	151,7	183,8	189,5	191,6	193,7	195,0
Carburants	100	127,1	118,4	160,4	160,9	175,6	188,7	193,7

<sup>1)</sup> Augmentation 1995 exclusivement due à la TVA

Source: OFS



... le financement de l'offre des transports publics devra en premier lieu être assuré par le prix que les usagers devront payer, en raison de la précarité des moyens versés par les pouvoirs publics. Cela est comparable aux coûts d'exploitation qu'un automobiliste doit prendre à sa charge. La rentabilité du trafic ferroviaire s'améliore lorsque celui-ci augmente sa productivité en exploitant les ressources du marché. Ainsi, il ménage les dépenses de l'Etat. Chaque extension des transports publics induit des subventions pour l'exploitation plus élevées. À long terme, les usagers des chemins de fer devront de ce fait contribuer dans une plus forte mesure à couvrir les coûts d'exploitation. Notre tableau montre l'évolution des tarifs et de l'indice du coût de la vie depuis 1977.

© LITRA

suppression de goulets d'étranglement du réseau national routier et précisément Rail 2030. Selon les propositions publiées par le Conseil fédéral fin 2008, deux des programmes sont financés, à savoir le programme d'agglomération et l'élimination des goulets d'étranglement des routes nationales. Pour ce qui est de Rail 2030, la question du financement est totalement ouverte.

Dans le cadre du *programme d'agglomération*, 26 villes et agglomérations devraient recevoir de la Confédération au total 1,5 milliard de francs durant la période allant de 2011 à 2014. C'est ce que propose le Conseil fédéral. Ainsi, la Confédération prend à sa charge entre 30 et 40 pour cent des coûts. Au total, 6 milliards de francs sont à disposition pour réaliser le programme d'agglomération en l'espace de 20 ans. Le Parlement a déjà libéré 2,6 milliards de francs pour 23 projets urgents, prêts à être réalisés et pour lesquels la pose de la première pierre devait avoir eu lieu avant la fin de 2008 pour avoir droit au cofinancement de la part de la Confédération. La première tranche du reste, soit 1,5 milliard de francs devrait être libéré par le Parlement jusqu'à la fin de 2009. La deuxième tranche des autres 1,16 milliard de francs sera disponible entre 2015 et 2018. La répartition aura lieu dans quatre ans. 780 millions de francs sont prévus à titre de réserve (voir aussi le prochain chapitre consacré au *trafic d'agglomération*).

Le Conseil fédéral lance, en plus du programme consacré aux agglomérations, un train de mesures visant à éliminer les *goulets d'étranglement des autoroutes*. Il veut consacrer à cet effet 5,5 milliards de francs au cours des 20 prochaines années. Ce programme est aussi mentionné dans la procédure de consultation lancée au début de l'année. La première étape coûtera 1,58 milliard de francs. Elle comprend la construction de voies sup-

plémentaires sur les tronçons Härkingen–Wiggertal et Blegi–Rütihof (canton de Zoug), sur le contournement nord de Zurich et dans la région de Crissier sur Lausanne. Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), environ 15 milliards de francs seraient nécessaires pour supprimer tous les goulets d'étranglement. Etant donné que seuls 5,5 milliards de francs sont disponibles, il a fallu fixer des priorités. Celles-ci comprennent les travaux suivants: contournement de Winterthur, Luterbach–Härkingen, projets concernant Genève (Le Vengeron–Coppet), Bâle (Tunnel de Schwarzwald) et Berne (Wankdorf). Dans les grandes agglomérations, il n'est pas possible d'assainir partout les goulets d'étranglement au moyen de la construction de voies supplémentaires. Dans le cas du contournement Morges–Lausanne et dans la vallée de la Glatt, par exemple, la construction de nouvelles autoroutes s'avère nécessaire, ce qui implique des nouveaux financements.

Il en va de même de *Rail 2030*, le troisième pilier du programme global de la Confédération. La Suisse dispose de l'un des systèmes de transport public les plus performants et les meilleurs d'Europe. Personne n'utilise le train aussi fréquemment que les Suissesses et les Suisses. De plus, nulle part dans le monde l'infrastructure ferroviaire n'est autant mise à contribution. En effet, la densité des trains qui l'utilisent bat tous les records. Aussi se heurte-t-elle aux limites de capacité.

Dans le cadre du message relatif au futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), le DETEC s'est engagé à remettre au Parlement un nouveau paquet complémentaire contenant d'autres mesures visant à renforcer les infrastructures ferroviaires (article 10). Ces mesures devraient être financées, tout comme ZEB, au moyen du fonds FTP. Le Conseil fédéral est d'avis que ce fonds a besoin de *ressources supplémentaires*.

## **Les 28 mesures relatives aux grands projets ferroviaires selon la loi sur le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEBG) – Offre de base ZEB I**

### **a. sur les lignes de base des NLFA:**

1. Bâle–Gothard Nord: Réduction des intervalles de succession des trains,
2. Gothard Sud–Chiasso: Augmentation des capacités des gares de Bellinzona, Lugano et Chiasso, réduction des intervalles de succession des trains Biasca–Bellinzona–Chiasso, augmentation des capacités Balerna–Mendrisio
3. Bellinzona–Luino: Augmentation des capacités,
4. Zoug–Arth-Goldau: Augmentation des capacités de la gare de Arth-Goldau,
5. Région de Berne: Augmentation des capacités de la ligne Berne–Thoune,
6. Axes du Saint-Gothard et du Lötschberg: Mesures visant à garantir l'alimentation en courant de traction et mesures antibruit (en cas d'augmentation du trafic) sur les voies d'accès au tunnel de base.

### **b. sur les autres lignes**

1. Région de Genève: Augmentation des capacités,
2. Région de Lausanne: Augmentation des capacités (4<sup>e</sup> voie Lausanne–Renens, augmentation des capacités du nœud de Lausanne),
3. Lausanne–Brigue–Iselle: Accélération et augmentation des capacités,
4. Lausanne–Bienne–Olten: Accélération et augmentation des capacités,
5. Lausanne–Berne: Accélération et augmentation des capacités,
6. Région de Berne: Décongestion Wylerfeld, augmentation des capacités du nœud de Berne,
7. Thoune–Interlaken: Augmentation des capacités, amélioration des correspondances à Thoune,
8. Bienne–Delémont–Bâle: Accélération,
9. Bâle–Olten–Lucerne: Décongestion Liestal, augmentation des capacités de la gare de Bâle-Voyageurs, augmentation des capacités Bâle–Lucerne,
10. Région de Olten: Décongestion Olten Nord et Olten Est, augmentation des capacités du nœud d'Olten, futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). BG 7833,
11. Olten–Aarau: Augmentation des capacités Olten–Aarau (4 voies sur tout le tronçon), augmentation des capacités (4<sup>e</sup> voie) Dulliken–Däniken, tunnel de Eppenberg,
12. Région de Rapperswil/Gruemet/Mellingen: Augmentation des capacités Rapperswil–Gruemet (nouvelle ligne du Chestenberg),
13. Région de Zurich: Part du trafic à longue distance sur la ligne diamétrale, augmentation des capacités de l'accès sud Altstetten–Zurich,
14. Thalwil–Lucerne: Augmentation des capacités Cham–Rotkreuz, augmentation des capacités de la gare de Thalwil,
15. Zurich–Winterthur: Décongestion de la région de Dorfnest et augmentation des capacités; décongestion Hürlistein, augmentation des capacités de la gare de Effretikon et de la ligne Bassersdorf–Effretikon–Winterthur,
16. Région de Winterthur: Augmentation des capacités Tössmühle–Winterthur et du nœud ferroviaire de Winterthur,
17. Winterthur–Saint-Gall: Accélération et augmentation des capacités
18. Winterthur–Weinfelden: Accélération et augmentation des capacités,
19. Bellinzone–Locarno: Augmentation des capacités
20. Rheintal: Augmentation des capacités,
21. Neuhausen–Schaffhouse: Augmentation des capacités,
22. Mesures visant à garantir l'alimentation en courant de traction, mesures antibruit (en cas d'augmentation du trafic) et construction de voies de garage.

## Rail 2030

Selon la volonté du Parlement (LZEB, article 10), le Conseil fédéral doit présenter au Parlement jusqu'à 2010 un nouveau message relatif au futur développement de l'infrastructure ferroviaire. Il doit notamment examiner les mesures suivantes:

- Densification au pied du Jura, y compris le tunnel de Ligerz
- Densification Lausanne–Genève
- Accélération Lucerne–Zurich avec le tunnel de base de Zimmerberg II
- Cadence à la demi-heure Berne–Viège
- Amélioration de l'offre Bienne–Bâle et Bienne–Zurich
- Cadence à la demi-heure Intercity Zurich–Coire
- Amélioration de l'offre Bienne–Delémont–Delle/Bâle
- Délestage du trafic marchandises de la région de Baden
- Désenchevêtrement Bâle-Est
- Tunnel de Wiesenberg (troisième traversée du Jura)
- Voies d'accès NLFA au Nord et au Sud
- Tunnel du Brüttener
- Siviriez–Villars-sur-Glâne
- Tunnel du Heitersberg II

Le département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) préparera *jusqu'à 2010 un message concernant Rail 2030, qui sera soumis à consultation*. Etant donné les dimensions de ce projet, *deux options seront mises en discussion*. Elles se différencient d'une part dans le domaine de l'offre et de l'infrastructure, d'autre part dans celui de ressources supplémentaires pour alimenter le fonds FTP.

*L'option 1* prévoit le développement du réseau ferroviaire pour un montant de 21 milliards de francs. Les investissements sont répartis sur une période de 25 ans environ. Cela correspond à un montant annuel moyen de 1,2 milliard de francs, soit un montant plus ou moins égal à celui des tranches annuelles prélevées dans le fonds FTP pour ZEB. Les premiers investissements pour Rail 2030 seront vraisemblablement à l'ordre du jour en 2017. En fonction de leurs volumes, ils pourraient s'échelonner jusqu'à 2040 environ.

*L'option 2* comprendrait un développement redimensionné qui coûterait environ 12 milliards de francs. Les dépenses annuelles seraient en moyenne de 850 millions de francs.

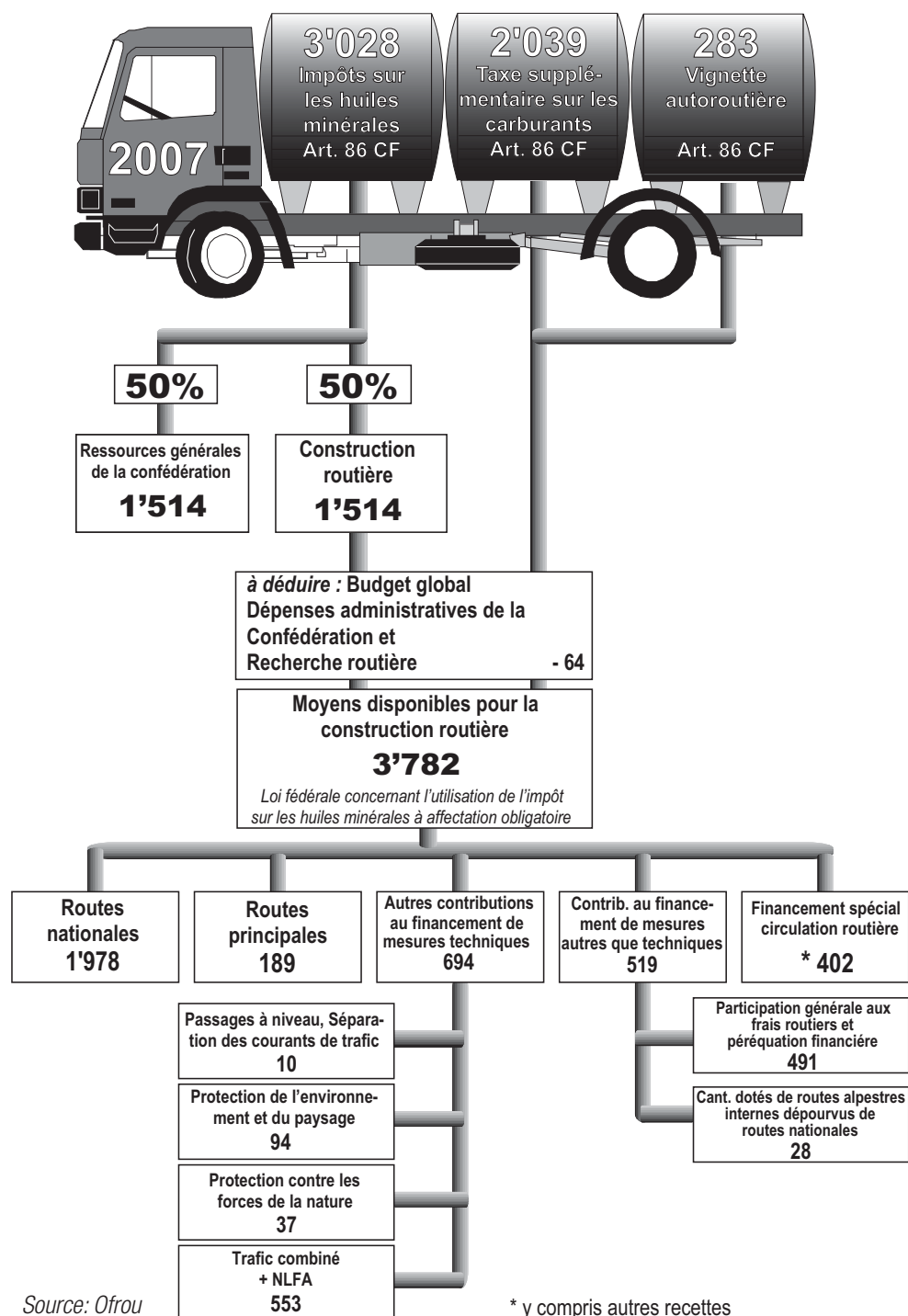
---

*L'affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales est aussi pour les transports publics d'une importance vitale. Environ 25 pour cent des recettes provenant de cet impôt est affecté aux transports publics qui l'utilisent pour financer la construction des NLFA, l'exploitation du trafic combiné non accompagné, les mesures en faveur de l'assainissement des passages à niveau et la séparation des trafics. Depuis 2008, elles alimentent aussi le fonds d'infrastructure destiné à financer le trafic d'agglomération privé et public.*

© ASTRA/LITRA

À la fin de l'an 2008, le Conseil fédéral a fixé les jalons de Rail 2030. Afin de maîtriser les flux toujours croissants de voyageurs, qui souvent conduisent aujourd'hui déjà à des trains combles, et aussi pour satisfaire aux besoins de l'économie dans le domaine du transport des marchandises, l'extension du réseau ferroviaire doit être poursuivie. Elle est notamment nécessaire dans le secteur du trafic à longue distance, entre les agglomérations, et également dans le trafic régional au sein des agglomérations.

## Utilisation des recettes affectées au domaine routier en mio. frs 2007







La principale différence entre ces deux options réside dans le fait que l'option 2 n'autoriserait pratiquement pas de développement substantiel du trafic d'agglomération, bien que la demande en trafic voyageurs soit aussi particulièrement notable dans ce secteur.

Conformément aux vœux du Parlement, toutes les options visant à des extensions des installations ZEB seront examinées. Il s'agit entre autres de la troisième voie entre Lausanne et Genève, du tunnel de Ligerz et du tunnel de base du Zimmerberg. Ce sera le cas aussi pour le tunnel de Wisenberg, pour les voies d'accès aux NLFA au Nord et au Sud, pour le tunnel de Brüttener et pour le tunnel de Heitersberg II.

Le financement des extensions selon Rail 2030 doit être assuré au moyen du *fonds existant de financement des projets d'infrastructure des transports publics (fonds FTP)*. Celui-ci a toutefois besoin temporairement de disposer de ressources complémentaires. Pour que ce fonds puisse continuer à subsis-



*Dans le cadre du programme d'agglomération, 26 villes et agglomérations recevront au total 1,5 milliard de francs entre 2011 et 2014. C'est ce que propose le Conseil fédéral. Ainsi, la Confédération prend à sa charge entre 30 et 40 pour cent des coûts. Au total, 6 milliards de francs sont à disposition pendant 20 ans pour le trafic d'agglomération. Le Parlement a déjà libéré une tranche de 2,6 milliards de francs pour 23 projets urgents et prêts à être mis en chantier. Une autre tranche de 1,5 milliard de francs devrait être libérée par le Parlement jusqu'à la fin 2009. Enfin, 1,16 milliard de francs seront disponibles entre 2015 et 2018. Notre photo montre le métroM2 des Transports publics de la région lausannoise, construit par Alstom. © ast*

### **Le financement de l'infrastructure ferroviaire**

En résumé, la Confédération dispose à l'heure actuelle des sources suivantes pour assurer le financement de l'infrastructure ferroviaire (voir aussi le *tableau*):

Le budget de la Confédération alloue aux CFF, à l'enseigne de la *convention sur les prestations*, environ 1,4 milliard de francs annuellement ainsi qu'au titre de *crédit-cadre et d'indemnités versées aux chemins de fer privés* (environ 500 millions de francs).

*Fonds d'infrastructure*: Depuis 2008, des moyens financiers sont disponibles pour les projets urgents concernant les agglomérations.

*Le fonds pour le financement des projets d'infrastructure des transports publics (fonds FTP)* a pour but d'assurer le financement des quatre grands projets Rail 2000/ ZEB, NLFA, connexion au réseau européen à grande vitesse et assainissement du bruit ferroviaire. Leur coût s'est élevé à 1,5 milliard de francs en 2008.

ter et pour lui trouver des nouvelles sources financières, une modification de la Constitution est nécessaire. *Le peuple et les cantons devront par conséquent s'exprimer au sujet de Rail 2030.*

Le Conseil fédéral a décidé qu'il faudrait maintenir les *sources actuelles de recettes en faveur du fonds FTP*. Il s'agit notamment de la part de la RPLP dont la Confédération dispose, d'un millième de la TVA et d'une part en provenance de l'impôt sur les huiles minérales (réservée jusqu'ici pour les NLFA). En ce qui concerne cette part, il est question de 3 à 4 centimes par litre d'essence. Ceux-ci voient être considérés dans l'optique d'une majoration totale du prix de

l'essence *pouvant aller jusqu'à 22 centimes par litre*. Ce moyen pourrait permettre à la Confédération de financer les routes nationales et d'autres projets.

Afin de garantir la liquidité du fonds, il est nécessaire de recourir temporairement – vraisemblablement pendant dix ans – à *des sources supplémentaires de recettes*. Dans le message qui sera soumis à la procédure de consultation, des solutions visant à résorber les difficultés de financement seront proposées. L'option 2 prévoit en premier lieu une contribution des usagers des chemins de fer. L'option 1 est semblable à l'option 2 mais

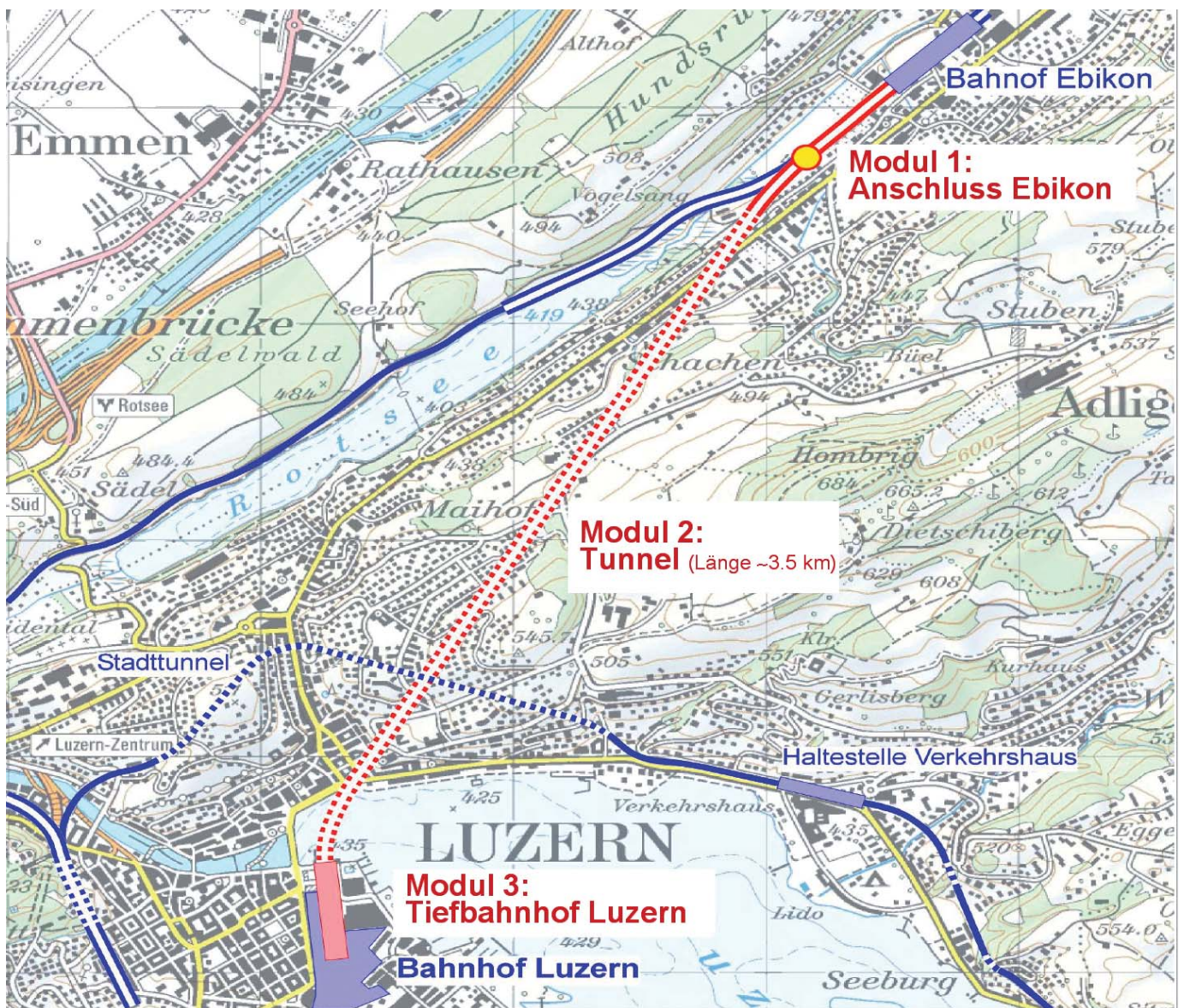
propose en plus *d'utiliser à cet effet la part de la RPLP attribuée actuellement aux cantons*. Ainsi, les cantons intéressés cofinanceraient les projets.

Les travaux de préparation du message sont en cours. Les CFF y collaborent. Ils portent en particulier sur les besoins en investissements, les besoins financiers et les instruments du financement. Selon les prévisions, le Conseil fédéral devrait ouvrir la procédure de consultation au printemps 2010 et approuver le message qui sera soumis au Parlement à la fin de 2010, comme le souhaitent les Chambres.



À l'avenir, le principe de causalité sera vraisemblablement appliqué plus systématiquement et touchera tant l'utilisateur du transport privé que l'usager des transports publics. Pour les deux genres de trafic, une augmentation du prix de la vignette autoroutière ou de l'impôt sur les carburants ou, dans le secteur des transports publics, la perception d'une taxe sur les billets et les abonnements seront acceptés seulement à la condition que les milieux politiques indiquent de façon crédible que ces augmentations seront utilisées aux fins d'optimiser les réseaux routiers et ferroviaires. Notre photo montre le chemin de fer de la vallée de la Glatt franchissant le viaduc de Balsberg.

© Daniel Baschung/VBG



*Selon l'administration fédérale des finances, même une augmentation annuelle des impôts de 2 milliards de francs ne permettrait pas de financer plus de la moitié des projets d'extension routiers et ferroviaires au cours des 10 à 20 prochaines années. La demande en matière d'infrastructure pour les transports publics et privés dépasse les capacités financières des pouvoirs publics dans une proportion allant dans les milliards de francs. Dans le budget actuel de la Confédération, les transports occupent la troisième place avec un montant de 8,7 milliards de francs ou 15 pour cent des dépenses totales. Il faut s'attendre par conséquent à ce que l'utilisateur des transports doive de plus en plus passer à la caisse vu les ressources financières insuffisantes. Notre photo montre le projet «gare souterraine de Lucerne».*

© LU/vif

Tous les indices portent à croire que

**le financement des futures infrastructures de transport est et demeurera l'élément clé de son développement.**

Ce constat est valable tant pour l'infrastructure ferroviaire que pour l'infrastructure routière. Leur rôle est d'importance capitale pour le bon fonctionnement de l'économie.

Celle-ci a elle-même grand intérêt à ce que le bon fonctionnement des transports privés et publics soit garanti et encore consolidé, ce qui implique le recherche de solutions pour maîtriser les nouveaux défis. Il faut notamment que les transports publics accroissent encore leurs performances. Pour cela, il est indiqué de prendre des mesures telles que redéfinir le domaine de la concurrence et la responsabilité de l'Etat, augmenter la liberté

d'action des entreprises de transport public en modifiant la structure de la propriété et en simplifiant le système des subventions.

En plus de cela, quelles sont, dans l'optique actuelle, *les possibilités réelles et théoriques de mettre en place un meilleur mode de financement des futures infrastructures ferroviaires?*

1. Il faut rechercher des toutes nouvelles sources de financement, par exemple l'impôt sur le tabac, sur les boissons alcooliques, etc. Cette proposition part d'un bon principe, mais elle est difficilement réalisable. Néanmoins, le Parlement a confié au Conseil fédéral la mission de rechercher des moyens supplémentaires pour alimenter le fonds FTP afin de financer Rail 2030.
2. La loi ZEB prévoit déjà la possibilité que les cantons soient appelés à financer les projets au préalable. Cette manière de faire peut être étendue aux projets de Rail 2030. Mais il ne faut pas oublier que la Confédération devra un jour ou l'autre rembourser ces avances aux cantons. La planification du financement doit par conséquent être réglée déjà dans l'arrêté relatif à un financement préalable. Les conditions mises à un financement préalable sont fixées dans un arrêté fédéral concernant le programme ZEB.
3. Dans des cas opportuns, des financements assurés selon le modèle de Public-Private-Partnership pourraient aussi être envisagés. Le système suisse de subventions rend toutefois la mise en œuvre de modèles PPP très difficile, étant donné que la Confédération subventionne la construction et l'exploitation ce qui, de facto, signifie que les rendements pour l'investisseur privé sont payés par les collectivités publiques. De plus, les cautions de la Confédération qui pourraient s'avérer né-

cessaires dans de telles opérations figureraient dans les comptes comme dettes éventuelles et seraient par conséquent soumises au frein sur les dépenses.

4. Le trafic public doit améliorer sa propre rentabilité afin d'être en mesure de continuer à augmenter ses parts de marché. Les améliorations du rendement qui ont déjà été réalisées et l'impact des subventions ne suffisent pas ou leurs effets sont épuisés. Le transport public doit être exploité de façon à en glaner plus de profits. Les conditions légales doivent être adaptées en conséquence. Par exemple, les acheteurs de billets et d'abonnements des transports publics pourraient être contraints à verser un centime en faveur du rail ou de ses investissements. Ces recettes seraient utilisées directement aux fins de financer l'achat de matériel roulant et/ou de renforcer les infrastructures. Ceci permettrait aux entreprises de chemins de fer de contribuer à la couverture des coûts d'exploitation du réseau grâce à l'apport des prix plus élevés des sillons qu'engendrerait l'utilisation de l'offre encore améliorée. Les recettes plus élevées permettraient en outre de stabiliser l'indemnisation des coûts du trafic régional. Les structures tarifaires devraient pouvoir être fixées de manière autonome, en fonction du marché. Les prescriptions relatives à la constitution de réserves pour le trafic régional devraient être allégées.
5. Enfin, le système de fixation du prix des sillons doit être plus axé sur l'exploitation du réseau la plus rentable possible du point de vue économique. Il faut mettre de manière ciblée des structures incitatives à disposition du gestionnaire du réseau.
6. Les avances que la Confédération fournit actuellement au fonds FTP et qu'elle a de toute façon déjà utilisées ne seront pas remboursées et ne porteront pas intérêt. Ainsi, le fonds FTP dispose d'une plus

grande marge de manœuvre. La Confédération doit passer ce montant en une fois par pertes et profits, ce qui n'est en fait qu'une opération comptable qui n'augmente nullement le montant de la dette fédérale. Le montant résultant du renoncement au remboursement des avances et des intérêts permettrait au fonds FTP de disposer immédiatement de moyens financiers pour des investissements (Rail 2030).

Selon l'Administration fédérale des finances, une augmentation annuelle des impôts de deux milliards de francs ne permettrait de financer que la moitié des projets d'extension des réseaux routier et ferré. C'est en milliards de francs que se chiffre le dépassement des possibilités des pouvoirs publics de répondre à la demande en matière d'infrastructures pour le trafic public et privé. Dans le budget actuel de la Confédération, le trafic occupe le troisième rang avec un montant de 8,7 milliards ou 15 pour cent des dépenses totales.

Il suit ainsi le domaine social et la santé ainsi que la formation et la recherche. Il est donc prévisible qu'à défaut de nouvelles sources de financement ou encore de disette des sources actuelles l'utilisateur devra de plus en plus passer à la caisse (voir aussi le chapitre suivant). L'application plus fréquente du principe pollueur-payeur concerne aussi bien l'usager des transports publics que celui du réseau routier. Pour les deux genres de trafic, seule la garantie, que doivent fournir les milieux politiques de manière crédible et selon laquelle les recettes supplémentaires générées par une augmentation du prix de la vignette autoroutière ou de la taxe sur les carburants ou, dans le domaine du transport public, la perception d'une taxe sur les billets et les abonnements seront utilisées aux fins d'optimiser l'infrastructure routière et ferroviaire permettra de concrétiser de tels apports de moyens supplémentaires.

Par exemple, un supplément de 20 centimes par litre de carburant générerait des recettes supplémentaires annuelles de 1,4 milliard de francs qui seraient utilisés pour supprimer les goulets routiers d'étranglement des autoroutes.

Dans le contexte actuel, l'exploitation et l'entretien du réseau ferré sont soustraits à l'influence des lois du marché. La plus grande part de leurs recettes découle de prestations des pouvoirs publics, qui compensent les frais d'exploitation non couverts et ceux des coûts consécutifs aux investissements. Tous les projets d'extension d'une certaine importance sont décidés par la politique. En plus de la demande qui découle du marché, la répartition régionale des projets constitue une base importante de décision et peut conduire parfois à des programmes d'investissements parfois peu compréhensibles (par exemple en ce qui concerne les lignes à grande vitesse).

---

*Aussi bien l'infrastructure ferroviaire que l'infrastructure routière jouent un rôle capital pour le bon fonctionnement de l'économie. Celle-ci a elle-même un intérêt imminent à ce que le bon fonctionnement des transports privés et des transports publics soit garanti et consolidé, ce qui implique la recherche de solutions pour maîtriser les nouveaux défis. Il faut notamment que les transports publics accroissent encore leur productivité. Pour cela, il est indiqué de prendre des mesures visant à redéfinir le domaine de la concurrence et celui de la responsabilité de l'Etat, conférer aux entreprises de transport public une plus grande liberté d'action en modifiant la structure du propriétaire et simplifier le système des subventions. Le dessin figurant sur les deux pages suivantes montre les projets ferroviaires pour 2030 (ZEB) et les extensions qui pourraient avoir lieu après cette date.*

# Projets ferroviaires pour 2020 («ZEB») et aménagements

## Rapperswil–Mellingen

Augmentation de la capacité (avec le nouveau tunnel du Chestenberg)

## Nœud Olten

Augmentation de la capacité, notamment par des désenchevêtrements

## Olten–Aarau

Augmentation de la capacité (quatre voies continue Olten–Aarau, tunnel de l’Eppenbergl), réduction des temps de parcours des trains pendulaires

## Bâle–Olten

Augmentation de la capacité (avec désenchevêtrement de Liestal)

## Bâle–Delémont–Bienne

Réduction des temps de parcours

## Nœud Berne, Berne–Thoune

Augmentation de la capacité (notamment désenchevêtrement de Wylerfeld)

## Gürbetal

Réduction des temps de parcours, augmentation de la capacité

## Région lac de Thoue

Augmentation de la capacité

## Genève

## Genève

Augmentation de la capacité

## Lausanne

Augmentation de la capacité

## Lausanne–Bienne–Olten

Augmentation de la capacité, y compris pour le trafic marchandises (notamment voies de dépassement plus longues)

## Lausanne–Berne

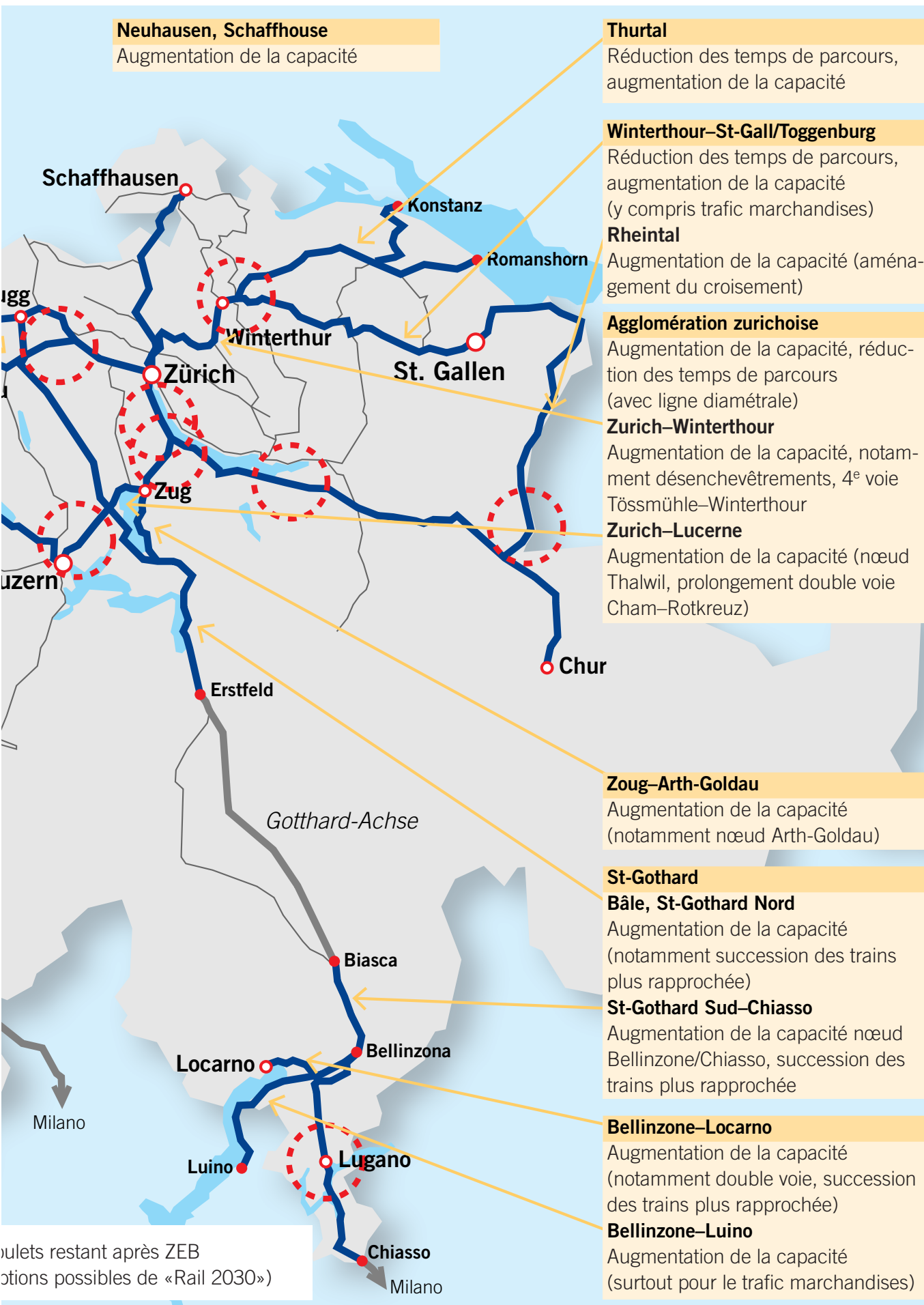
Augmentation de la capacité (notamment adapter pour trains pendulaires, corrections du tracé)

## Lausanne–Brigue–Domodossola

Réduction des temps de parcours



# Options possibles dès 2030 («Rail 2030»)



Dans le système actuel, chaque extension de l'offre des transports publics entraîne un besoin supplémentaire en indemnisation de la part du gestionnaire de l'infrastructure. Fait foi en l'occurrence la formation du prix des sillons. En Suisse, le prix du sillon est calculé selon les frais marginaux, c'est-à-dire selon les coûts directs qu'engendre la circulation d'un train supplémentaire sur le réseau (ex-

ploitation, entretien, énergie). De plus, un «coût de couverture» peut être prélevé, qui est fonction du chiffre d'affaire réalisé par le train (c'est-à-dire la somme de tous les titres de transport des clients qui ont utilisé ce train).

En Suisse, le transport des marchandises n'est pas même de fournir une contribution

### **50 pour cent des impôts sur les carburants en faveur des transports publics?**

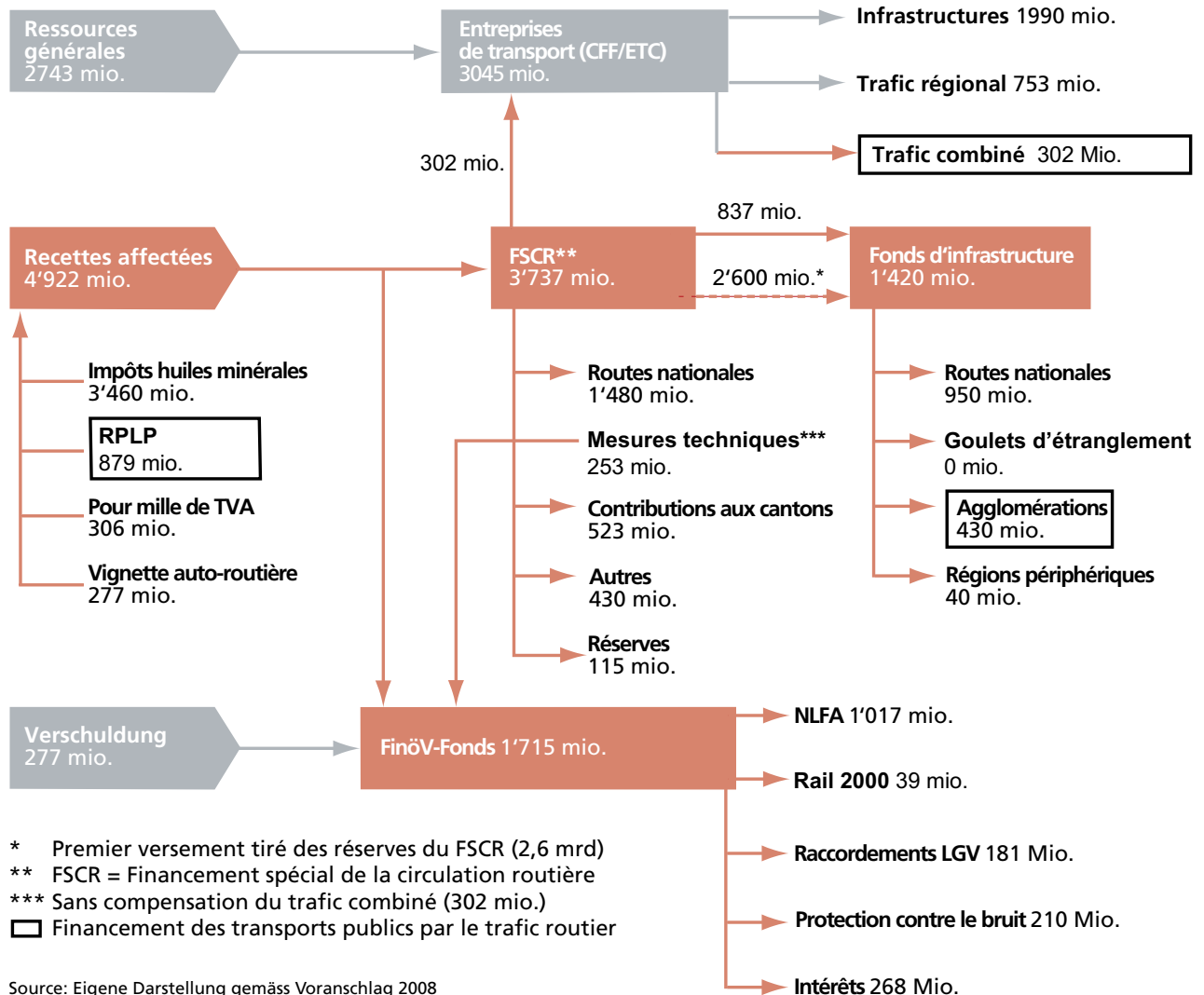
L'Association Transports et Environnement (ATE) veut contraindre la Confédération et les cantons à promouvoir les transports publics et le transfert du trafic marchandises de la route sur le rail. Elle a lancé à cet effet une initiative populaire fédérale demandant un apport supplémentaire de moyens en provenance des recettes des huiles minérales. Ce financement serait assuré chaque année par un montant de cinq milliards de francs qu'une nouvelle clé de répartition devrait lui attribuer. À l'heure actuelle, 1,5 milliard de francs alimentent la Caisse fédérale. Le solde, de 3,5 milliards de francs environ, est presque en totalité attribué obligatoirement au réseau routier. Seulement un quart environ est réservé aux transports publics (NLFA, transfert du trafic sur le rail, goulets d'étranglement dans les agglomérations).

À l'avenir, ces 3,5 milliards de francs devraient être partagés par moitié entre la route et les transports publics, donc être destinés au financement des infrastructures. L'ATE veut par conséquent réserver à la route seulement un quart des recettes de l'impôt sur les huiles minérales et la moitié de la surtaxe. Selon la Constitution fédérale, la moitié de l'impôt appartient à la route et toute la surtaxe. Les recettes provenant de la vignette autoroutière, d'un montant annuel de 300 millions de francs environ, demeurent entièrement à disposition de la route.

Le fonds constitué au moyen des taxes sur les carburants permet de terminer le réseau national autoroutier et aide à éliminer les goulets d'étranglement dans les agglomérations, tant routiers que ferroviaires. Il est déjà visible actuellement que les moyens financiers ne suffiront pas pour éliminer tous les importants goulets d'étranglement des autoroutes. C'est pourquoi le Conseil fédéral songe à une majoration de l'impôt sur les huiles minérales de 3 à 4 centimes. Selon le Département fédéral des finances, une augmentation de 18 à 22 centimes pourrait même s'avérer nécessaire, ce qui porterait le montant des impôts sur l'essence à environ un franc par litre. Si l'initiative de l'ATE aboutissait, la construction des routes devrait être freinée, bien que ses coûts soient aujourd'hui déjà quasiment couverts. Aux dires du professeur de l'EPF de Zurich Ulrich Weidmann, l'initiative de l'ATE ne respecte pas le principe pollueur/payeur. A l'heure actuelle déjà, plus de deniers publics sont consacrés aux transports en commun qu'à la route. Pour des investissements presque identiques, les prestations du trafic routier sont quatre fois plus importantes que celles du rail. La question des coûts subséquents n'est pas résolue non plus. Et pourtant les réseaux dans lesquels sont investis des milliards de francs devront être exploités, entretenus et renouvelés. Personne ne sait qui en paiera les coûts.



## Flux de financement pour le transport routier et ferroviaire au niveau fédéral (2008)



À l'avenir, les coûts consécutifs aux investissements joueront aussi un grand rôle. Pour les investissements relatifs à Rail 2000, de 7,4 milliards de francs environ, les amortissements se monteront à 3 pour cent (225 millions) et l'entretien courant à 2 pour cent (150 millions). Selon la loi sur les CFF, ces coûts doivent être supportés par la Confédération conformément à la convention sur les prestations. En face de ces coûts supplémentaires se trouvent les recettes générées par la mise à disposition des sillons. Leur prix est calculé sur la base des coûts marginaux, c'est-à-dire des coûts directs que la circulation d'un train supplémentaires engendre. Ils ne couvrent dès lors qu'une partie des coûts supplémentaires. Le graphique montre les flux financiers relatifs au trafic routier et ferroviaire, au niveau fédéral (2008). © economiesuisse

aux coûts. Le trafic régional et le trafic à longue distance versent, aujourd'hui déjà, un pourcentage défini du chiffre d'affaire pour couvrir les coûts d'exploitation du réseau.

Dans l'ensemble, les recettes provenant de la mise à disposition des sillons ne couvrent qu'un tiers environ des coûts d'exploitation du réseau et de son entretien. Etant donné

que, dans notre pays, le prix des sillons est un instrument de la politique des transports, il n'a jamais été adapté depuis son introduction en 1999. Parfois, il a même été réduit (notamment en trafic des marchandises).

Le système de calcul des prix des sillons doit par conséquent être réformé de la manière suivante:

- *Réexamen des coûts marginaux*  
Les coûts marginaux (sous-évalués à l'heure actuelle) doivent être réexaminés et adaptés régulièrement à l'évolution des coûts.
- *Prix relatifs à la pénurie*  
Sur des tronçons particulièrement sollicités et durant les heures de fort trafic, les prix des sillons doivent être majorés pour être conformes à la demande du marché. Ce but

peut être atteint en adaptant et en différenciant la contribution à la couverture des coûts.

- *Contributions à la couverture des coûts pour les nouveaux grands projets*  
Lors de l'approbation de nouveaux grands projets, il y a lieu d'en indiquer clairement leurs conséquences financières. Il faut examiner si l'approbation de nouveaux projets ne devrait pas être liée à des exigences en



*Les capacités et l'attractivité de la future infrastructure ferroviaire dépend largement des moyens financiers qui seront mis à sa disposition. La forte progression des coûts consécutifs aux investissements et les mesures d'économie de la Confédération restreignent toujours plus les possibilités des CFF d'agir dans le domaine des infrastructures. En 1999, la contribution de la Confédération pour le maintien de la substance s'élevait à 711 millions de francs. En 2008, ce montant atteignait 910,2 millions. Divers programmes d'économie de la Confédération lancés durant les années 2002 et 2004 ont eu pour conséquence que plus de voies ont dû être entretenues avec moins de moyens de l'Etat. L'information des passagers fait partie de l'infrastructure d'un moyen de transport public attrayant qui se ramifie sur tout le territoire en constituant des chaînes de transport. Notre photo: un tableau d'affichage moderne de l'entreprise RUF.*



*L'écart entre l'augmentation des coûts consécutifs aux investissements d'une part et le financement insuffisant ressort aussi de la convention sur les prestations 2007 à 2010 des CFF. Bien que, par rapport à la convention précédente, des voies supplémentaires doivent être entretenues, le crédit-cadre de 5880 millions de francs est demeuré quasi identique. Cet état de fait a eu des conséquences sur les investissements financés en vertu de la convention sur les prestations. Seulement 390 millions restent encore à disposition. La plus grande part de 5190 millions est utilisé pour couvrir les coûts d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Les systèmes de gestion de la circulation des trains en font partie. Un exemple est le nouveau type Iltis-N de Siemens (notre photo), qui permet de gérer l'exploitation de manière encore plus efficace.*

© Siemens

matière du montant à verser au titre de contribution à la couverture des coûts d'exploitation. Lors de la mise en service de Rail 2000, le degré de contribution à la couverture des coûts du trafic voyageurs a été majorée de 4 à 8 pour cent. Ainsi, une partie des recettes supplémentaires a pu être utilisée pour couvrir les coûts d'exploitation.

- *Séparation entre les subventions et la fixation du prix des sillons*

Les prix des sillons constituent aujourd'hui en premier lieu un instrument de la politique des transports. Divers objectifs sont

indirectement poursuivis par ce biais, tels que le transfert sur le rail du trafic Nord-Sud, le transport régional de voyageurs. Les objectifs de la politique des transports devraient être visés directement par l'octroi de subventions (indemnisation de trafics particuliers, subventions accordées pour des installations de transbordement).

- *Les prix des sillons en tant qu'instrument de gestion économique de l'exploitation du réseau*

L'exploitation du réseau est aujourd'hui largement dépendant des subventions étatiques et n'a que peu de liens avec in-



*Au total, les recettes générées par la mise à disposition des sillons ne couvrent qu'un tiers environ des coûts d'exploitation et d'entretien. Vu qu'en Suisse le prix des sillons constitue un instrument de la politique des transports, il n'a jamais été adapté depuis son introduction en 1999. Il a même été réduit, notamment pour le trafic marchandises. Le système des prix des sillons doit par conséquent être développé et réformé. Quelques éléments à prendre en considération: Examen des coûts marginaux, prix de pénurie, objectifs de la couverture des coûts pour de nouveaux grands projets, prix des sillons en tant qu'instrument de gestion de l'exploitation, séparation entre les subventions, d'une part, et la fixation des prix des sillons, d'autre part. Notre cliché montre la halle de production de Stadler Rail Group à Bussnang.*

© Stadler

fluences macroéconomiques. Il faut par conséquent revoir si la fixation des prix ces sillons en fonction des coûts marginaux est adéquate. La fixation des prix des sillons devrait inciter les gestionnaires des infrastructures à utiliser au maximum les capacités du réseau.

Toutes les options concernant le financement ont un trait commun: elles se fondent sur l'expérience selon laquelle les *infrastructures ferroviaires ne produisent aucun bénéfice*. S'ajoute à cela le fait que le *maintien de la substance et l'exploitation engendrent des coûts périodiques annuels* qui, aujourd'hui déjà, grèvent les comptes des entreprises de transport et qui ne sont pas financés dans la situation actuelle. Il faudra aussi indiquer

comment et par qui les coûts futurs d'entretien et d'exploitation des lignes actuelles et des lignes nouvelles seront financés.

Pour que les transports publics puissent se développer avec succès, *un concept de financement à long terme* doit être instauré, garantissant en plus des moyens financiers pour les investissements, également le financement de l'exploitation courante et de l'entretien. Si cette opération devait échouer, les transports publics ne seront plus concurrentiels. Les expériences tirées du projet Rail 2000 doivent être à la base de départ d'un concept de financement à long terme Rail 2000 a été mis en service le 12 décembre 2004. Le Conseil fédéral avait déjà prévu le succès économique de ce concept avant son entrée en ser-

vice en proposant au Parlement, le 8 septembre 2004, de modifier le financement des projets FTP. Cette proposition avait pour but de transformer le prêt portant intérêt, de 1,1 milliard de francs environ, qui avait été mis à disposition de Rail 2000. Le Conseil fédéral était d'avis que l'exploitation ne permettrait pas de générer les recettes qui auraient dû couvrir les coûts du financement de Rail 2000.

Après quatre années d'exploitation, *le succès de Rail 2000 sur le plan économique* est réjouissant. Le taux de croissance du trafic ferroviaire est très élevé. La demande a dépassé l'offre de la première étape de Rail 2000 peu après sa mise en service. Le facteur «*time to market*», très long dès lors qu'il s'agit d'investissements dans l'infrastructure ou le matériel roulant, joue un grand rôle. Cela confirme que, au moment où les améliorations



*En 2008, la moitié du programme d'assainissement du bruit provoqué par les chemins de fer a été réalisé. Selon l'Office fédéral des transports, l'avancement du projet est satisfaisant dans l'ensemble. 4546 ou deux tiers des wagons marchandises des CFF sont assainis sur le plan sonore. Le reste du parc le sera au cours des deux prochaines années. De grands progrès ont été réalisés grâce aux essais de freins et aux travaux d'ingénierie pour les wagons spéciaux qui appartiennent la plupart du temps à des tiers. L'autorisation de circuler de ces quelque 1900 wagons a été donnée. Dans l'année sous revue, l'OFT a conclu une convention avec l'Association des chargeurs VAP portant sur les travaux préparatoires pour assainir tous les wagons privés sur le plan sonore. L'assainissement devrait être terminé jusqu'en 2015. Notre photo montre un train complet de l'entreprise Holcim sur la ligne du Gothard.*

© SBB



*Selon une enquête conduite par l'UTP, les entreprises suisses de transport public dépenseront probablement jusqu'en 2013 au total environ 7,5 milliards de francs pour du nouveau matériel roulant, soit quatre millions par jour! Cela concerne les trains, les bus et les trams. Cette année, les seuls CFF ont commandé 200 compositions à deux étages pour un montant de 2,3 milliards de francs. Elles seront mises en service sur les réseaux express régionaux (RER). Jusqu'en 2013, les CFF vont commander des nouveaux trains pour cinq milliards de francs. Ce rythme de commandes devrait perdurer au moins jusqu'en 2030. L'entreprise Cisalpino veut aussi investir jusqu'en 2013 environ 520 millions de francs. Les CFF veulent consacrer une partie du montant prévu à l'achat de huit trains d'extinction et de sauvetage, construits par l'entreprise Josef Meyer AG.*

© Josef Meyer AG

de l'offre portent leurs fruits sur le marché, l'offre supplémentaire est pratiquement à nouveau épuisée.

Le succès du projet Rail 2000 sur le plan économique peut être évalué en analysant l'évolution du gain de la division du trafic voyageurs des CFF. Celle-ci exploite le trafic national à longue distance, divers réseaux exprès régionaux (RER) et le trafic régional.

Etant donné que les domaines RER et trafic régional, qui donnent droit à indemnisation, ne produisent aucun bénéfice, l'évolution du segment du trafic voyageurs des CFF reflète assez bien le succès de Rail 2000.

Selon le rapport de gestion, CFF Voyageurs a évolué de la manière suivante:

(en millions)	2004	2005	2006	2007	2008
CFF Voyageurs	78,8	152,5	193,7	193,0	276,8

Par rapport à l'année précédant celle de la mise en service de Rail 2000 (2004 ayant clôturé par un bénéfice de 78,8 millions de francs), ce segment a *amélioré* son résultat de 200 millions de francs. Ce montant aurait permis de verser les intérêts d'une dette de 5 milliards de francs.

La proposition du Conseil fédéral de transformer les prêts portant intérêts à charge du

fonds FTP était justifiée compte tenu des informations disponibles à l'époque. Mais elle a à ce moment-là restreint considérablement les possibilités de développer le réseau ferroviaire. *Des ressources se comptant par milliards de francs ont ainsi échappé* au fonds FTP. Si elles étaient disponibles pour financer le projet ZEB, une offre très élargie pourrait être mise à disposition rapidement. Inversement – et ceci est tout aussi important – les bénéfices sont aujourd'hui les bienvenus pour financer le renouvellement du matériel roulant. Jusqu'en 2030, environ 20 milliards de francs lui seront consacrés.

Le jugement est moins positif lorsque l'on tient compte des *coûts consécutifs aux investissements*. Les investissements relatifs à Rail 2000 se sont élevés à environ 7,4 milliards de francs. Les amortissements se montent à 3 pour cent par année (ou 225 millions) et les coûts d'entretien à 2 pour cent par année (150 millions de francs). Selon la loi sur les CFF, ces coûts doivent être supportés par la Caisse fédérale en vertu de la convention sur les prestations. Ces coûts sont à mettre en relation avec les recettes supplémentaires générées par la mise à disposition des sillons. Ceux-ci sont calculés sur la base des coûts marginaux, c'est-à-dire sur les coûts directs engendrés par la circulation d'un convoi supplémentaire. Ils ne couvrent par conséquent qu'une partie des coûts supplémentaires.

Les prestations versées par les pouvoirs publics en vertu de la convention sur les prestations se sont accrues considérablement entre 1999 et 2007. En 1999, la Confédération a versé au titre de contribution au maintien de la substance 711 millions de francs. En 2008, ce montant a passé à 910,2 millions de francs. Divers programmes d'économie de la Confédération lancés durant les années 2002 à 2004 ont eu pour effet que plus de rails ont été entretenus avec moins de moyens fi-

nanciers fédéraux. L'augmentation des coûts consécutifs aux investissements et les mesures d'économie de la Confédération ont fortement restreint les possibilités des CFF d'investir dans le secteur de l'infrastructure.

La convention sur les prestations 2007 à 2010 est soumise à la même tendance. Le cadre budgétaire reste plafonné à 5880 millions de francs. Cela a des conséquences sur les investissements relatives aux extensions, pour lesquelles seulement 390 millions demeurent disponibles. La plus grande partie du montant, à savoir 5,190 millions de francs, est utilisé aux fins de financer l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure.

En liaison avec le financement de l'infrastructure ferroviaire,

### **l'assainissement des nuisances sonores**

joue un rôle non négligeable en ce qui concerne la sympathie manifestée à l'égard des transports publics par le peuple et les cantons. Il appert de plus en plus que la protection contre le bruit du trafic deviendra un thème récurrent au cours des prochaines années. Si les problèmes qu'il soulève ne seront pas résolus à brève échéance, le souverain ne sera plus enclin à accepter la construction de nouveaux ouvrages pour les transports publics.

En 2008, la moitié des travaux concernant l'assainissement des nuisances sonores ferroviaires étaient réalisés. Selon un rapport de l'Office fédéral des transports les progrès sont satisfaisants. Compte tenu de la situation actuelle, l'OFT estime que les travaux seront terminés en 2015. 4546, soit environ deux tiers des wagons marchandises des CFF ont été assainis sur le plan phonique. Le reste du parc le sera au cours des deux prochaines années. De grands progrès ont été faits grâce

aux essais de freins et aux travaux d'ingénierie pour les wagons spéciaux qui appartiennent la plupart du temps à des tiers. L'autorisation d'équiper ces quelque 1900 wagons a été donnée. A cours de l'année sous revue, l'OFT a conclu une convention avec l'Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés (VAP)

relative aux travaux préparatoires pour la transformation de tous les wagons de particuliers. Le programme d'assainissement devrait être achevé en 2015.

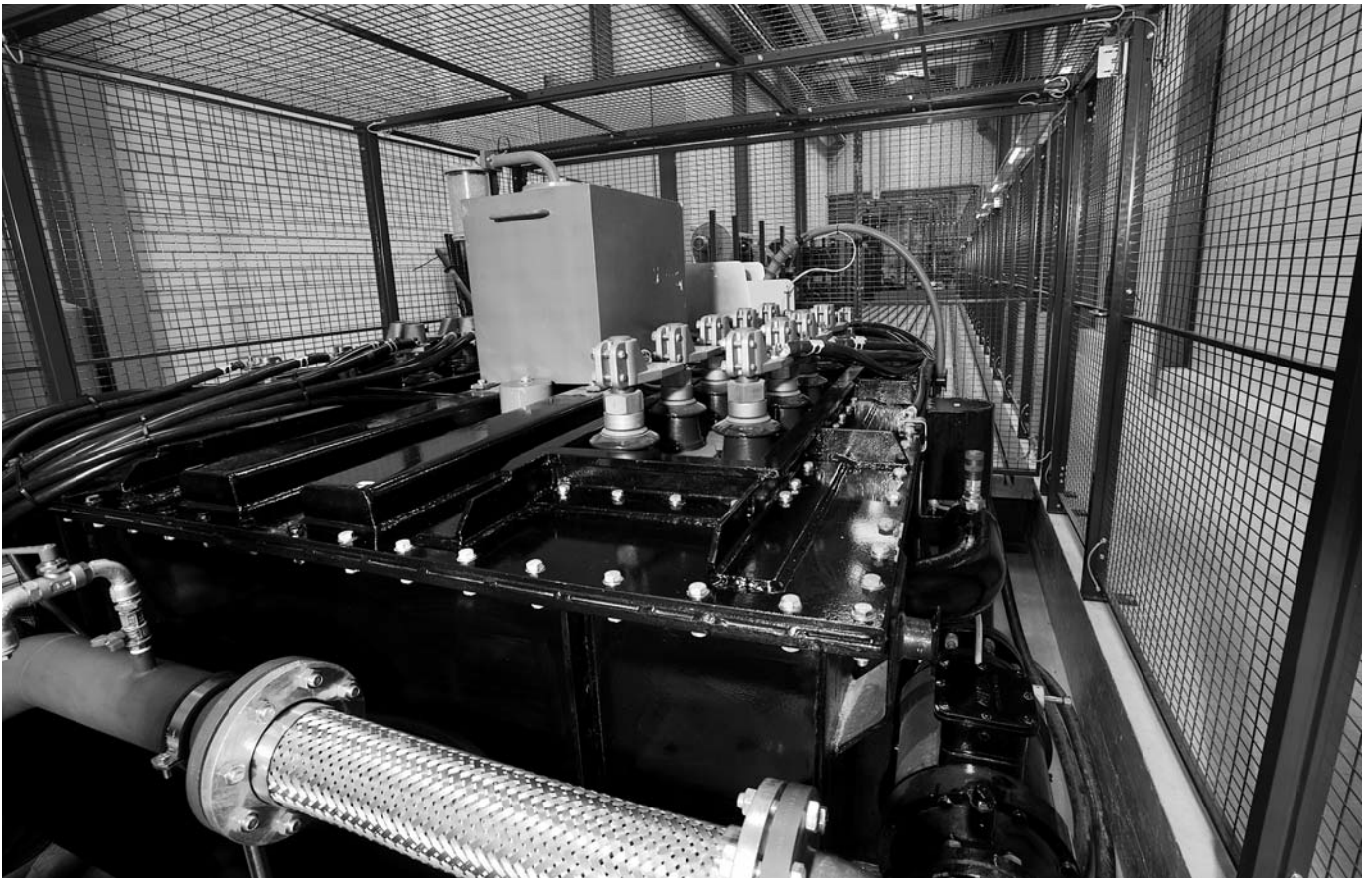
L'assainissement des 1147 voitures à voie normale pour le transport de voyageurs est aussi achevé. Durant l'année en cours, les



*Depuis la mise en service de Rail 2000 en décembre 2004, le nombre des passagers a augmenté de 30 pour cent. Selon les prévisions pour les prochaines années, la demande s'accroîtra de 50 pour cent (voir aussi le chapitre consacré aux CFF). Cette croissance devrait même dépasser 100 pour cent dans les sites urbains proches de Zurich ou bordant le lac Léman! La mise en service de trains supplémentaires ne suffira pas à elle seule à maîtriser un tel afflux de la demande vu que les capacités du réseau sont limitées et que leur extension a été commandée trop tard. La seule solution permettant de faire face à ce problème est la mise en service de matériel roulant plus performant, donc de voitures à deux étages. Les fournisseurs de matériel roulant et ABB profitent aussi de ce programme. Note photo montre le montage sur le toit des nouveaux redresseurs Bordline CC pour les trains régionaux des entreprises de chemin de fer RBS et BDWM.*

© ABB





*Le plus important appel d'offres pour du matériel roulant que les CFF ont lancé depuis leur avènement a été lancé en avril 2009. Il porte sur 59 compositions à deux étages dont le prix s'élèvera à 2,1 milliards de francs. Dès 2013, ces trains effectueront les liaisons à longue distance en tant qu'InterCity (IC) et InterRegio (IR) sur le réseau des CFF. Les systèmes de commande des portes et les escaliers seront conçus de manière à faciliter les déplacements de grands flux de passagers. La vitesse des trains devra atteindre 200 km/h; ils devront pouvoir accélérer et freiner très rapidement. De plus, les compositions devront pouvoir être accouplées pour former des trains de 400 mètres de long au maximum. Parmi les fabricants de matériel roulant figure aussi Bombardier. Cette entreprise a récemment ouvert un centre de compétence international pour la technique de traction, dans lequel se trouve un laboratoire de recherche et d'essai ultramoderne et respectueux de l'environnement.*

© Bombardier

57 voitures VU III que la compagnie du BLS a repris des CFF en échange seront aussi modifiées. Les Chemins de fer rhétiques disposent de plus de 50 pour cent de matériel silencieux. Jusqu'à la fin de l'année 2008, 90 projets comprenant au total 106 kilomètres de parois antibruit ont été réalisés. Jusqu'ici, l'OFT a clos la procédure d'approbation des plans pour 223 projets, dont 42 au cours de l'année dernière. 17 cantons mettent en œuvre les mesures d'assainissement concernant des bâtiments. Les projets réalisés comprennent 11 744 fenêtres isolantes. Environ 30 000 autres fenêtres de ce genre seront posées à brève échéance.

Le but visé à l'horizon 2015 est d'obtenir un taux de protection contre le bruit de deux tiers au moins. Dans son rapport, l'OFT le considère comme très ambitieux. Le taux de protection atteint selon les projets et, partant, la poursuite de l'objectif global suisse, dépend largement des facteurs suivants: protection des sites et de la nature, topographie, besoins de la population concernée et rentabilité des moyens investis. L'atteinte du but visé ne dépend donc pas en première ligne de la pénurie de moyens financiers. En général, des parois antibruit supplémentaires coûtent cher mais ne protègent que peu d'autres personnes. Les parois antibruit élevées sont sou-

vent refusées par les riverains ou ne conviennent pas du point de vue de la protection des sites et de l'environnement. Des mesures locales telles que le remplacement d'un pont métallique n'améliorent pas substantiellement le taux d'assainissement à l'échelon national et sont généralement onéreuses. En ce qui concerne le matériel roulant, l'effet d'assainissement sur les corridors de transit n'apparaîtra qu'au moment où les wagons étrangers auront aussi été transformés. La Suisse n'a pas de possibilité directe d'intervenir dans ce domaine.

Les mesures d'assainissement phonique à la source sont prioritaires dans le concept suisse. C'est pourquoi un groupe de travail de l'OFT et des CFF examine quel est le potentiel et les possibilités de mise en œuvre de mesures d'assainissement touchant la superstructure. Entrent en ligne de compte en premier lieu le polissage des rails et la réduction du bruit provoqué par les joints de rail. Ces mesures ont été appliquées en Allemagne et aux Pays-Bas. Il y a lieu de profiter de leurs expériences.

Lors des discussions concernant le message ZEB, les Chambres fédérales ont abordé aussi la question du crédit relatif à l'assainissement du bruit prévu par le FTP. Le Conseil national a approuvé la proposition initiale portant sur 1,85 milliard de francs, mais le Conseil des Etats en a réduit le montant à 1,33 milliard de francs. À l'instar du Conseil fédéral, il estime que l'utilisation plus répandue de véhicules moins bruyants permet de renoncer partiellement à la mise en œuvre de mesures telles que les parois antibruit, ce qui en diminue les coûts. Il veut utiliser les 500 millions ainsi économisés pour réaliser d'autres projets. Parmi ceux-ci figure la première étape du futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Le crédit définitif sera alloué probablement au cours de la session d'automne du Parlement.

Une motion introduite ce printemps au Conseil des Etats par Peter Bieri et cosignée par tous les membres de ce Conseil demande au Conseil fédéral de soulever à nouveau la question de l'assainissement phonique dans le message relatif au futur développement de l'infrastructure ferroviaire (art. 10 ZEB). Devraient figurer dans ce texte l'état actuel des mesures d'assainissement et une évaluation des nuisances sonores entraînées par l'accroissement des capacités du réseau.

Par la même occasion, le Conseil fédéral devrait examiner si la législation actuelle est encore adéquate et tient compte de l'état technique tel qu'il se présente aujourd'hui (équipement des véhicules suisses et étrangers). Au besoin, le Conseil fédéral pourrait proposer des mesures complémentaires, voire la révision de la loi fédérale sur l'assainissement du bruit.

La question des nuisances sonores joue un rôle important lorsqu'il est question de

### **l'achat de nouveaux véhicules pour les transports publics ferroviaires et routiers.**

Plus vite le parc de véhicules sera renouvelé, plus vite les émissions sonores diminueront. Les nouveaux véhicules répondent d'emblée aux sévères exigences en matière de nuisances sonores et contribuent ainsi à diminuer le bruit à la source. Selon une enquête de *l'Union des transports publics (UTP)*, les entreprises suisses de transport public, y compris Cisalpino, dépenseront jusqu'en 2013 environ 7,5 milliards de francs pour l'achat de matériel roulant, soit 4 millions par jour! Cela englobe les bus, les trams et les chemins de fer. Cette année, les seuls CFF ont commandé 200 compositions à deux niveaux pour le RER zurichois. Cela correspond au montant de 2,3 milliards de francs.

Jusqu'en 2013, les CFF auront commandé et mis en service des nouveaux véhicules pour 5 milliards de francs. Ce rythme devrait se poursuivre au moins jusqu'en 2030. La société Cisalpino veut aussi investir quelque 520 millions de francs jusqu'en 2013. Toujours selon cette enquête, les ETC devront accomplir un grand effort au cours de 40 prochaines années. Environ 750 locomotrices et 180 locomotives (sans les locomotives Cargo).

Il y a cinquante ans, deux genres d'investissements étaient courants. Ils concernaient le matériel roulant et l'infrastructure. Aujourd'hui, *une troisième position* s'est ajoutée à cette paire: la télématique. Au cours des cinq prochaines années, les CFF vont investir près de quatre milliards de francs pour se procurer les équipements IT et électroniques ainsi que les installations de sécurité liés à l'acquisition de matériel roulant. Ce montant s'inscrit même à cinq milliards de francs si les besoins des ETC y sont ajoutés.

La plus importante mise au concours de matériel roulant de tous les temps émanant des CFF est en cours depuis avril 2009. Elle porte sur 59 compositions à deux niveaux qui seront mises en service en trafic à longue distance et coûtera environ 2,1 milliards de francs. Elles circuleront en tant que InterCity (IC) et InterRegio (IR) sur le réseau des CFF à partir de 2013. Les systèmes de commande des portes et les escaliers seront adaptés aux importants flux de voyageurs attendus. La vitesse des trains devra atteindre 200 km/h; ils devront pouvoir accélérer et freiner très rapidement.

De plus, les compositions devront pouvoir être accouplées, de manière à former des trains longs de 400 mètres. Mais les 2,1 milliards ne constituent que le début d'une véritable offensive au point de vue investissements. Jusqu'en 2030, les seuls CFF acquer-

ront du nouveau matériel roulant pour 18 milliards de francs ou pour assainir leurs véhicules actuels. Le nombre des places assises offertes par les CFF devrait augmenter de 40 pour cent environ jusqu'à l'an 2030.

Les trains à deux niveaux assureront à l'avenir le trafic à longue distance. Ils ont l'avantage de proposer un nombre plus important de places assises que les trains conventionnels. En trafic régional, les CFF ne mettront plus que du matériel climatisé à disposition des voyageurs. Tous ces investissements en matériel roulant seront financés par les CFF eux-mêmes au moyen de leurs propres recettes. Déjà au cours des deux dernières années, les CFF ont commandé du nouveau matériel roulant pour près de 2,5 milliards de francs. La plus grande partie, à savoir 1,5 milliard a été attribuée à la commande 50 nouveaux trains à deux niveaux et à 121 voitures à plancher surbaissé et à deux niveaux. 523 millions de francs ont servi à moderniser la flotte actuelle de trains-navettes régionaux comportant 140 voitures intermédiaires. La modernisation de 32 compositions FLIRT a coûté 419 millions.

Depuis la mise en service de l'horaire Rail 2000 en décembre 2004, le nombre des passagers des CFF a augmenté de 30 pour cent. Selon les estimations, il devrait continuer à croître de 50 pour cent au cours des prochaines années (voir aussi le chapitre suivant consacré aux CFF). Dans la région urbaine de Zurich et sur les rives du Léman, la croissance pourrait même atteindre plus de 100 pour cent! Un tel afflux de nouveaux passagers ne pourra pas être maîtrisé par la mise en service de trains supplémentaires vu les capacités limitées du réseau et de ses extensions commandées trop tardivement. Seul du matériel roulant plus performant, à savoir des compositions à deux niveaux, permettront de faire face à une telle demande.

Un pilier important du financement du trafic est

**la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales**

qui est entrée en vigueur au début de l'année 2008 (voir aussi le graphique). Environ 75 pour cent de la population suisse réside dans

un milieu urbain. La dynamique qui anime tant la répartition des places de travail que celle de la population a une grande influence sur le développement du trafic et sur sa planification. Selon l'Office fédéral du développement territorial (ARE), elle a évolué de façon très diverse selon les villes et les agglomérations. Depuis le début de ce siècle, tant l'augmentation de la population que la création de places de travail sont plus fortes dans les



*Il ressort de l'enquête citée ci-dessus de l'UTP que les chemins de fer privés devront, eux aussi, renouveler fortement leur parc de matériel roulant au cours des prochaines 40 années. Environ 750 automotrices et 180 locomotives (sans les locomotives Cargo) devront être commandées, soit en moyenne 18 trains par année. Il y a cinquante ans, deux genres d'investissements étaient courants dans le domaine du chemin de fer. Ils concernaient le matériel roulant et l'infrastructure. Aujourd'hui, une troisième position s'est ajoutée à cette paire: la télématique. Au cours des cinq prochaines années, les CFF vont investir près de quatre milliards de francs pour se procurer les équipements électroniques ainsi que les installations de sécurité liés à l'acquisition du nouveau matériel roulant. En ajoutant à ce montant celui que les chemins de fer privés devront déboursier, la somme atteint cinq milliards de francs. Un pionnier en matière d'innovation dans le secteur de la construction de matériel roulant est aussi l'entreprise Stadler Rail Group, qui livre les nouveaux véhicules de la compagnie RBS (en photo).*

© Stadler

## Projets concernant le trafic d'agglomération

Kanton	Projektname	Projektbeschreibung	Kosten Total (Mio. Fr.)	Entnahme aus Infrastrukturfonds
ZH	Glattalbahnhof, Etappen 2 und 3	2. Etappe: Ambassador bis Flughafen Fracht; 3. Etappe: Auzelg-Stettbach	507.0	253.5
ZH	Tram Zürich West	Tramnetz-Erweiterung zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten Nord	150.0	75.0
BE	Tram Bern West	Neue Tramlinie Bern -Ausserholligen – Bümpliz/Rehag / Bethlehem-Brünnen	130.0	65.0
BE	Wankdorfplatz, Tramverlängerung	Leistungssteigerung Wankdorfplatz und Tramverlängerung Guisanplatz – S-Bahn-Station Wankdorf	80.0	40.0
LU	Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn	Neues Doppelspurtrasse von rund 2 km Länge vom Bahnhof bis zur Allmend, Aufhebung von 4 Bahnübergängen	222.0	111.0
ZG	Stadtbahn Zug, 1. Teilergänzung	Doppelspurausbau Freudenberg (Rotkreuz) – Rotkreuz, 3. Gleis Bahnhof Zug – Lindenpark (Baar)	50.0	25.0
ZG	Neubau der Kantonsstrasse Nr. 4 «Nordzufahrt»	Neue Verbindung vom Autobahnanschluss N4a Baar Richtung Zentrum Zug	70.0	35.0
FR	Pont et tunnel de la Poya	Verbindung zwischen St. Léonard und Schönberg mit einer 1,5 km langen Brücke über die Saane	135.0	67.5
SO	Entlastung Region Olten	Neue Verkehrsführung in der Innenstadt Olten, Strassenraumgestaltung	256.0	128.0
BS	Tramlinienverlängerung	St. Johann/Pro Volta Verlegung Tramtrasse, Anbindung S-Bahn-Haltestelle St. Johann ans Tramnetz	18.2	9.1
BS	Tramverlängerungen nach St. Louis und Weil am Rhein in der Stadt Basel	Verlängerung der Linien 3, 8 und 11: nach Gare Saint Louis West, nach Friedlingen und Weil am Rhein, nach Gare Saint Louis Ost	79.0	39.5
BL	Bahnhof Dornach Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain	Verlegung Tramschleife, Doppelspurausbau Tram Nr. 10 im Gebiet Stollenrain, neuer Busbahnhof, P+R	22.0	11.0
BL	H2 Pratteln – Liestal	Neubau zweispurige Hochleistungsstrasse mit niveaufreien Anschlüssen, grösstenteils in Tunnels	275.0	137.5
AG	Eigentrasseierung WSB zwischen Suhr und Aarau	Verlegung des Trassees der WSB auf das Trasse der SBB (Eigentrasseierung)	80.0	40.0
TG	Kerntangente Frauenfeld (F21)	Bau Entlastungsstrasse F21 mit flankierenden Massnahmen	50.0	25.0
VD	Ouchy – Les Croisettes, Metro M2	Bau der Metrolinie M2 zwischen Ouchy und Les Croisettes (Epalinges)	240.0	120.0
VD	Bahnhof Prilly-Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	Neue SBB-Haltestelle zwischen Lausanne und Renens	80.0	40.0
VD	Durch das TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	Begleitmassnahmen zur Metrolinie M2: Bus-/Trolleybusnetz TL	40.0	20.0
GE	Tram Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC)	Neue Tramlinie vom Place Cornavin nach Meyrin und zum CERN	420.0	210.0
GE	Tram Onex – Bernex	Neue Tramlinie von La Jonction zu den Gemeinden Lancy, Onex und Bernex	180.0	90.0

## Projets d'infrastructures ferroviaires concernant le trafic d'agglomération

ZH	Durchmesserlinie Zürich (DML)	Kapazitätsausbau Altstetten – Zürich HB – Oerlikon, 1. Teil S-Bahn	1786.0	400.0 <sup>1</sup>
TI	Schienenverbindung zwischen Mendrisio-Varese (FMV)	Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindung bzw. Neubau zwischen Stabio und Arcisate	134.0	67.0
GE	Schienenverbindung zwischen Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA)	Neubau bzw. Ausbau der Schienenverbindung zwischen Genève und Annemasse (F) (16 km)	942.0	550.0 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Das Projekt DML in Zürich besteht aus einem S-Bahnanteil und einem Teil für den Fernverkehr. Der Bund wird den Anteil für den Fernverkehr mit Mitteln aus der Leistungsvereinbarung bzw. aus dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte finanzieren.

<sup>2</sup> Aufgrund eines Vertrages von 1912 zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf beträgt der Bundesanteil bei diesem Projekt mehr als 50 Prozent.

zones urbaines que dans les zones rurales, et qui diverge de l'évolution constatée au cours de années 1980 à 2000. Simultanément, les flux pendulaires entre les villes et la campagne ont augmenté.

*Les centres urbains des agglomérations* sont de fait les centres économiques et le lieu des places de travail, surtout dans le domaine des services. En général, la population réside dans les banlieues, mais cette différence

**Investissements en faveur de l'infrastructure: Les chemins de fer et la route sont à égalité**

Selon *la statistique de la LITRA 2008*, un montant toujours plus élevé a été investi au cours des dernières années dans l'infrastructure ferroviaire. En 2007, 3,742 milliards de francs avaient été consacrés aux chemins de fer et 4,174 milliards de francs à la route. Au début des années 90, les dépenses pour l'infrastructure ferroviaire atteignaient presque deux milliards de francs alors que celles en faveur de la route se montaient à 3,7 milliards. La différence était encore plus importante au début des années 70. À cette époque, l'infrastructure ferroviaire avait bénéficié de 0,4 milliard de francs comparativement à la route qui avait reçu deux milliards. Si l'équilibre est aujourd'hui presque atteint, cela est dû à la réalisation de la première étape de Rail 2000 et des NLFA, aux premiers ouvrages nécessités par les raccordements au réseau européen à grande vitesse et aux mesures de protection contre les nuisances sonores. Simultanément, les investissements en faveur du réseau routier ont stagné à un niveau élevé. Le rapport actuel demeurera constant durant les prochaines années. Les nouvelles étapes de Rail 2000 et le projet Rail 2030 contribueront à cette évolution.

s'atténue. Les problèmes socio-démographiques et socio-économiques fréquemment évoqués, relatifs aux villes dans lesquelles vivent beaucoup de chômeurs, d'étudiants et d'étrangers, se sont estompés depuis le début de ce siècle. Ce cumul ne concerne plus que le centre des grandes agglomérations. Ces centres doivent de ce fait supporter des coûts très élevés (sécurité, culture, sécurité sociale, etc.) La Suisse dispose d'un *réseau filigrane de villes*. Les agglomérations de moyenne et de grande importance se complètent réciproquement.

Le poids des grandes régions urbaines, Zurich, Genève–Lausanne, Bâle et Berne s'accroît. Une comparaison internationale fait aussi ressortir l'importance fonctionnelle de ces centres, qui est plus élevée que le nombre d'habitants ne le laisserait accroître.

Selon le rapport de l'ARE, une personne habitant dans une région urbaine parcourt en moyenne une distance journalière plus courte (36 km) qu'une personne résidant à la campagne (42 km), mais elle emploie à peu près le même temps pour le faire. La plus grande partie du trafic d'agglomération (45%) est dû aux loisirs. 24 pour cent concernent les déplacements des pendulaires, 12 pour cent ceux des acheteurs et 8 pour cent les voyages d'affaires.

Dans les villes principales, les transports publics *couvrent une partie proportionnellement élevée du trafic*. Cela doit être attribué à la forte densité de population, à la bonne qualité de l'offre des transports publics et à leur accessibilité ainsi qu'aux nombreux bouchons qui obstruent les routes dans les centres. La pénurie de places de parc s'y ajoute.

*Le fonds pour le financement des infrastructures est la base financière du développement du trafic d'agglomération, une évolution*

requis par les besoins croissants de la mobilité. Il est alimenté par les recettes de l'impôt sur les carburants et par la vignette autoroutière (voir graphique). Des 20,8 milliards de francs, 8,5 sont prévus pour terminer le réseau des routes nationales jusqu'en 2015. 5,5 milliards sont destinés à éliminer les goulets d'étranglement que comporte ce réseau. Six milliards seront consacrés, comme cela a été mentionné ci-dessus, à l'amélioration des infrastructures routières, ferroviaires et au trafic lent des villes et des agglomérations. Pour le maintien de la substance des routes principales situées dans les régions de montagne et les régions périphériques, un montant de 800 millions de francs est réservé. La loi fédérale stipule formellement que le maintien de la substance des infrastructures ferroviaires des régions de montagne et des régions périphériques devait aussi être sauvegardé, mais que le financement doit intervenir par le biais des instruments prévus par la loi sur les chemins de fer. La durée du fonds d'infrastructure est limitée à 20 ans (loi sur le fonds d'infrastructure, art. 13).

Le fonds d'infrastructure a été alimenté *la première fois en 2008* au moyen de la réserve spéciale réservée au trafic routier. Ce versement initial s'est élevé à 2,6 milliards de francs. Par la suite, des apports annuels de 900 millions de francs environ sont prévus, qui doivent être couverts par les recettes courantes provenant de l'impôt sur les carburants et la vignette autoroutière. Les dépenses du fonds sont décidées par arrêtés fédéraux. Lors de l'approbation de la loi sur le fonds d'infrastructure, *le Parlement a libéré les crédits* destinés à compléter le réseau national des autoroutes et pour maintenir en état le réseau des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. Pour ce qui est du trafic d'agglomération, il y a lieu de faire la différence entre le financement des 23 projets urgents et les contribu-

### **Nouvelle théorie concernant les agglomérations: Spécialisation par effets d'économie d'échelle et gros investissements**

En 2008, l'Américain *Paul Krugman* a obtenu le *Prix Nobel d'économie* pour avoir montré «les effets des économies d'échelle sur les modèles du commerce international et la localisation de l'activité économique». Cette théorie réactualise celle de Ricardo, qui a énoncé le concept d'avantage comparatif selon lequel le commerce découle des différents coûts de production. Selon la théorie de Krugman «*Economies of Scale*», plus un marché est grand, plus les entreprises sont compétitives en comparaison de celles des autres marchés. La *nouvelle économie géographique* selon Krugman permet d'expliquer pourquoi naissent des agglomérations et des conurbations. Les «*Economies of Scale*» fournissent aussi des informations sur le dépeuplement des vallées alpines et la concentration des habitants dans les milieux urbains du Mittelland. On peut en déduire *qu'un réseau de transport performant favorise le développement du marché du travail*. En d'autres termes, les lieux de travail peuvent être atteints depuis des régions bien plus éloignées grâce aux excellents réseaux express ferroviaires. Cela renforce leur économie qui dès lors peut se spécialiser. L'offre Rail 2000, qui *a fait de la Suisse un véritable réseau métropolitain*, a conduit à un effet similaire. Pour évaluer les effets des gros investissements dans le système de trafic des agglomérations, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas utilisent en plus de l'analyse classique coûts/avantages la théorie sur les agglomérations fondée sur l'effet d'économie d'échelle décrit ci-dessus. La transposition de la théorie de Krugman sur le trafic d'agglomération en Suisse pourrait sensibiliser les milieux économiques. Ils prendraient mieux conscience du fait que nos grandes agglomérations ont besoin de moyens de transport plus rapides et plus attrayants pour que notre économie demeure compétitive sur le marché mondial dans le domaine des produits hautement spécialisés et des prestations de service. Malheureusement, dans notre pays personne n'est disposé à commander et à financer une telle étude.

### **Les voitures couvrent 77 pour cent du trafic**

Selon la statistique de la LITRA 2008, la voiture demeure le moyen de transport le plus prisé. Le trafic privé routier a atteint en 2007 93 267 millions de kilomètres-voyageurs (nombre de voyageurs multiplié par la distance parcourue). Cela correspond à une part de 77,3 pour cent du total du trafic, qui s'inscrit à 120 715 millions de kilomètres-voyageurs. La part des transports publics est de 27 448 millions de kilomètres-voyageurs, soit 22,7 pour cent. Les transports publics ont transporté en 2007 environ 2034 milliards de passagers. 4,2 millions de vélos étaient enregistrés en Suisse, ce qui revient à dire que, statistiquement parlant, plus de la moitié de la population disposait d'une bicyclette. L'engouement pour la voiture ne peut toutefois masquer le fait que le chemin de fer consomme beaucoup moins d'énergie. Des 300 530 téra-joules d'énergie finale utilisées par le trafic suisse en 2007, 77 pour cent ont été consommées par les transports routiers, 19 pour cent pour le trafic aérien et 4 pour cent par les chemins de fer. Les transports publics routiers ne comptent que pour un pour cent du total du trafic sur la route. Pour ce qui est de la sécurité, le train est bien supérieur au trafic routier privé. Selon la statistique de la LITRA, le danger d'accident en voiture privée est 49 fois plus élevé qu'en train ou en un autre moyen de transport public. La statistique des transports 2008 publiée par la LITRA peut être obtenue gracieusement auprès du secrétariat.

Partant de cette base, le Conseil fédéral a ouvert *au cours de cette année* une procédure de consultation concernant le financement du trafic d'agglomération à partir de 2011. Au moment de la rédaction de ce rapport, les résultats de cette consultation n'étaient pas encore connus. Comme mentionné, six milliards de francs sont à disposition durant 20 ans pour améliorer les infrastructures dans les villes et les agglomérations. De ce montant, l'Assemblée fédérale a déjà libéré 2,6 milliards de francs pour la mise en œuvre de 23 projets urgents et prêts à être réalisés (voir tableau). Le Conseil fédéral doit indiquer jusqu'à la fin de cette année au Parlement la manière dont les 3,4 milliards de francs qui demeurent à disposition peuvent être répartis sur les agglomérations.

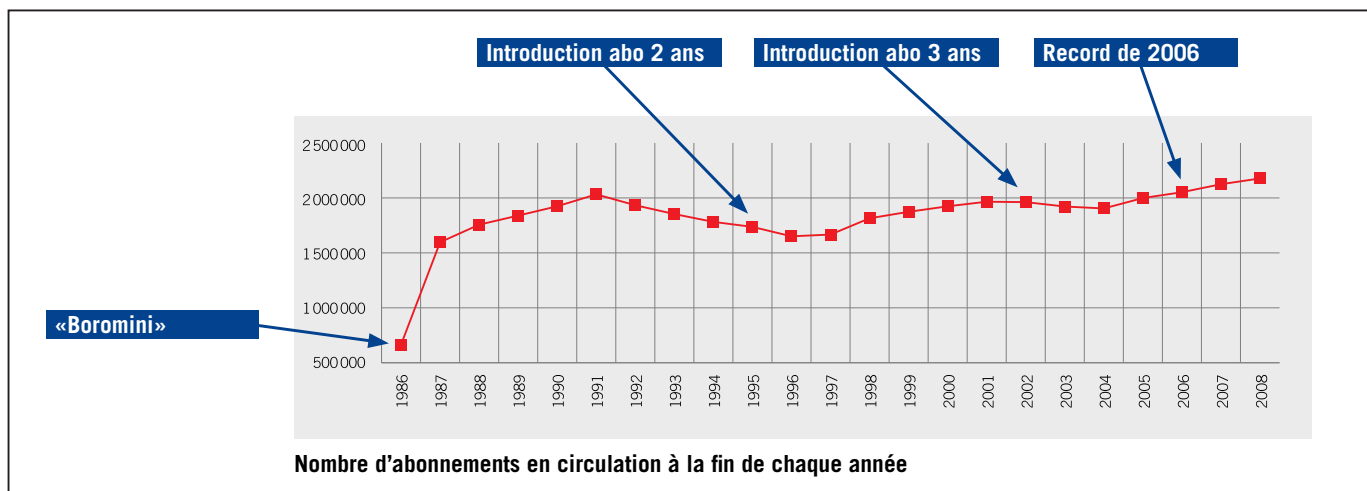
Les moyens financiers fédéraux seront répartis en deux étapes: Une première tranche de 1,5 milliard de francs sera attribuée pour les années 2011 à 2014. 1,16 milliard de francs suivront vraisemblablement pour les années 2015 à 2018. Une réserve de 780 millions subsiste, qui sera disponible pour des agglomérations qui n'auront pas été prises en considération jusqu'en 2015. Au centre de l'intérêt qui se dégage du message du Conseil fédéral figure toutefois la répartition des moyens pour les années 2011 à 2014.

30 projets relatifs aux agglomérations ont été soumis à l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Des investissements de l'ordre de 17 milliards de francs seraient nécessaire pour réaliser toutes les mesures prévues jusqu'en 2018.

La Confédération devrait en supporter environ 40 pour cent, soit 6,8 milliards de francs, ce qui dépasse de loin les 3,4 milliards disponibles. Ceci contraint le Conseil fédéral à se concentrer sur les mesures dont le rapport coûts/avantages est le meilleur.

tions fédérales aux programmes relatifs aux agglomérations. Pour les 23 projets urgents concernant les agglomérations, le Parlement a alloué les crédits nécessaires (issus de l'impôt sur les carburants) en même temps qu'il a accepté la loi sur le fonds d'infrastructure.





Un Suisse adulte sur deux possède un abonnement demi-tarif. Aujourd'hui, plus de 2 100 000 abonnements de ce genre sont utilisés (voir graphique). Depuis son introduction en 1986, la vente de cet abonnement ne cesse de croître. Son succès redoublera puisque, désormais, il est combinable avec une carte de crédit.

© SBB

26 des 30 programmes d'agglomération présentés devraient être mis au bénéfice de contributions de la Confédération. Chaque projet sera soutenu dans la première ou la deuxième étape de financement, selon son degré d'urgence. Les 1,5 milliard de francs de la première tranche ne concernent pas que les agglomérations de Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges, où les problèmes de trafic et d'environnement sont les plus urgents, mais aussi les petites agglomérations, qui peuvent ainsi améliorer leurs systèmes de trafic. Les moyens concernant la première étape de financement devraient être libérés par le Parlement avant la fin de 2009.

La répartition des moyens concernant la deuxième étape du financement aura lieu dans quatre ans environ. Le Conseil fédéral soumettra au Parlement un nouveau message comprenant des projets visant à compléter les programmes d'agglomération pris en considération. Ceux-ci seront tout d'abord examinés encore une fois du point de vue de leur rapport coûts/avantages. Les critères déterminants seront une fois de plus l'amélioration

de la qualité du système de transport, le développement interne de l'habitat, la réduction des atteintes à l'environnement, l'utilisation des ressources et l'amélioration de la sécurité du trafic.

Parmi les projets urgents concernant les agglomérations, le Métro M2 de Lausanne a déjà été réalisé. Du côté du projet CEVA (Genève), un premier tronçon a été construit. La tangente de Frauenfeld a été repoussée par le souverain. Jusqu'à fin mai 2008, 15 projets étaient en voie de réalisation.

Le programme trafic d'agglomération fixera le taux de contribution de la Confédération par agglomération pour la première étape de financement. Le taux sera à nouveau calculé et fixé dans quatre ans pour figurer dans le prochain message. Pour chaque programme d'agglomération de la première période (2011 à 2014), les mesures justifiées et groupées en deux listes (A et B) seront cofinancées par la Confédération. Le Conseil fédéral propose à l'Assemblée fédérale de libérer par arrêté les moyens nécessaires à la mise en

œuvre de la première étape. (Cf. <http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/14582.pdf>)

Dans la réponse qu'elle a fournie au cours de la procédure de consultation relative au financement du programme d'agglomération, la LITRA approuve les principes du message. Elle insiste sur le fait que la fonctionnalité de l'ensemble du système de trafic ne doit pas être compromise du fait que des projets concernant les agglomérations ne seraient pas suffisamment financés ou qu'ils le seraient trop tard. À moyenne échéance, il sera nécessaire d'adapter le financement spécial du trafic routier en vue d'assurer le financement de tous les besoins selon la loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr). Les modèles de financement devront être élaborés en étroite collaboration avec les cantons auxquels incombe la mise en œuvre des projets, d'entente avec la Confédération.

Etant donné que déjà le financement de la première tranche (2011 à 2015) n'est pas assuré, il faut prévoir une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales. Elle serait destinée à alimenter le fonds d'infrastructure. En complément ou à titre alternatif, il y aurait lieu de prévoir un financement de 1,5 milliard de francs réparti sur les années 2011 à 2020 dans le cadre du 4<sup>e</sup> paquet conjoncturel. Cela permettrait d'accélérer le programme de mise en œuvre et atténuerait les effets de la récession dans notre pays. De ces 1,5 milliard de francs, au moins 0,5 devraient être insufflés dans l'économie durant les années 2011 et 2012.

Sans cesse, des projets concernant les agglomérations sont revus, planifiés, recalculés, adaptés ou réalisés, comme en témoignent les exemples suivants:

- Une nouvelle ligne de tram sera construite dans l'agglomération de Bienne. À cet ef-

fet, la ligne de chemin de fer à voie étroite reliant Bienne à Anet (Ins) sera prolongée jusqu'à Bözingenfeld et transformée en ligne de tram. Elle aura alors une longueur de 27 kilomètres et sera la plus longue ligne de tram de Suisse. Début des travaux: 2014. Coût: 125 millions de francs.

- La construction de la nouvelle liaison ferroviaire entre la gare principale de Genève et Annemasse, en France (CEVA) ne coûtera pas 940 millions de francs, comme cela a été calculé en 2002, mais 1,5 milliard. Les coûts supplémentaires sont dus au renchérissement, à la sécurité de l'ouvrage, aux mesures exigées durant la période de construction et à des adaptations du projet. La CEVA sera le maillon le plus important du système de RER genevois.
- Dans dix ans déjà, le chemin de fer de la Limmatt, d'une longueur de 13,5 km, reliera Killwangen, en Argovie, à Zurich Altstetten.
- Fin 2008, la deuxième étape du chemin de fer de la Glatt a été inaugurée. Elle comprend une nouvelle ligne à double voie, de 5,3 kilomètres, entre Glattpark et la halle de fret de l'aéroport, via la gare de Glattbrugg et celle de l'aéroport de Zurich. Les coûts relatifs à cette deuxième étape se montent à près de 210 millions de francs. Ceux de la liaison par tram entre la gare de Zurich Oerlikon et Leutschenbach 18 millions de francs.
- Les travaux de réalisation de la troisième étape du chemin de fer de la Glatt sont menés bon train. Jusqu'au milieu de cette année, le dernier ouvrage en béton prévu dans ce projet techniquement très exigeant, à savoir le viaduc long de 1200 mètres qui relie la gare de Wallisellen à la halte de Neugut à Dübendorf, seront terminés.
- Le tram Zurich-West se concrétise. Récemment, les premiers rails ont été posés à la Pfingstweidstrasse. Dans un peu plus de deux ans, les trois premiers kilomètres de la nouvelle ligne seront mis en service.

Cette ligne devrait absorber la moitié de l'accroissement du trafic que générera cette partie de la ville. L'ensemble du projet, y compris l'aménagement des routes, coûtera environ 300 millions de francs.

- *Le réseau RER de la région bâloise* sera élargi à moyenne échéance. Cinq cantons du Nord-Est de la Suisse et les CFF ont élaboré des plans, dont la réalisation pourrait coûter 540 millions de francs. Les extensions touchent les lignes RER dans les vallées de Frick et de l'Ergolz et de Laufon ainsi que du Jura. Pour la prochaine étape de planification, qui comprendra «le plat de résistance» du réseau express régional, soit la liaison souterraine entre la gare CFF et la gare badoise 1,2 millions de francs sont prévus.
- Durant les six premiers mois d'exploitation (jusqu'en avril 2009), *le métro M2 de Lausanne* a transporté déjà plus de 10 millions de passagers. En moyenne journalière, 70 à 75 000 personnes empruntent le métro.
- *Genève et Vaud* ont conclu au début d'avril 2009 un contrat historique visant à investir ensemble plusieurs centaines de millions de francs dans l'infrastructure bordant le lac Léman. Parmi les projets figure bien entendu la ligne ferroviaire Lausanne–Genève. La population devrait croître de 30 pour cent entre 2020 et 2030 et atteindre 1,346 million de personnes. Pour la seule ligne Lausanne–Genève, le nombre des pendulaires devrait augmenter de 50 à 60 pour cent jusqu'en 2030.
- Les deux cantons veulent avancer aux CFF 300 millions de francs pour la construction d'une quatrième voie entre Lausanne et Renens ainsi que deux stations de croisement à Mies (VD et Chambésy (GE)). L'objectif de cette avance est aussi d'augmenter la pression sur les cercles concernés pour que la troisième voie sur toute la ligne Lausanne–Genève soit réalisée. Aujourd'hui, une troisième voie n'existe

qu'entre Lausanne et Renens ainsi que sur des tronçons partiels entre Genève et Allaman (VD).

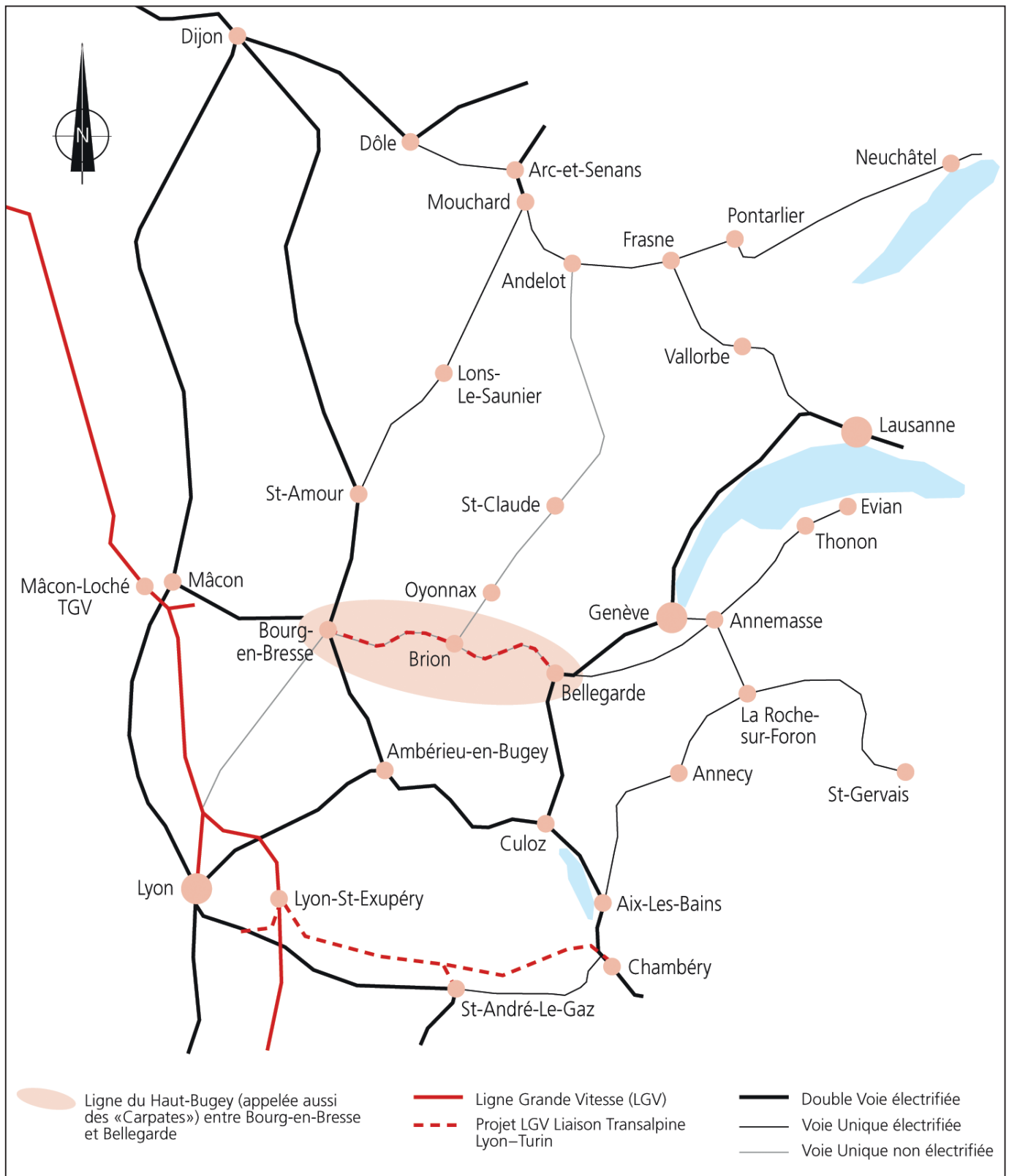
- Les chantiers concernant le *grand projet de ligne diamétrale de Zurich* ont débuté il y a 20 mois. Jusqu'ici, le tableau de marche est respecté, ce qui n'est pas évident puisque le tunnel de Weinberg a été percé. Cet ouvrage était particulièrement délicat puisqu'il devait traverser une zone géologique difficile en raison de la présence d'un lac souterrain dans la région de Buchegg. Des investissements de deux milliards de francs, dont le canton de Zurich a dû avancer une partie parce que la Confédération n'a pas effectué les versements voulus, 30 pour cent ou 600 millions de francs avaient déjà été utilisés à fin mai 2009.

En raison de la récession, le Conseil fédéral a différé

### **l'examen des tâches de la Confédération.**

Néanmoins, le Conseil fédéral tient toujours à réduire les dépenses annuelles de 5,3 milliards de francs jusqu'en l'an 2020. Cela correspond à environ dix pour cent des dépenses actuelles de la Confédération. Pour atteindre l'objectif de ce programme, des *économies devront être réalisées dans environ 50 domaines différents*. Celui des transports sera particulièrement touché. À l'enseigne de compensations, notamment les contributions aux routes principales seront réduites, l'achèvement de la construction du réseau des routes nationales sera retardé, des lignes de chemin de fer seront fermées et les contributions à l'exploitation des transports publics régionaux seront réduites.

*Pour l'ensemble du secteur du trafic*, l'examen des tâches de la Confédération est fondé sur une *croissance de 2 pour cent jusqu'à*



*La modernisation de la ligne Bourg-en-Bresse–Bellegarde, qui fait partie des travaux nécessités par le raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse, raccourcira de 47 kilomètres la distance parcourue par le TGV. Les travaux menés en France seront bientôt achevés. Pour le moment, des discussions ont lieu au sujet des futurs horaires.*

© BAV

2020. Si le renchérissement devait atteindre le même ordre de grandeur, ces 2 pour cent correspondraient à une *croissance nulle, sinon négative*. Le taux de croissance défini pour tout le budget fédéral est de 3,1 pour cent. Les secteurs de la formation et de la recherche ainsi que le domaine social se voient attribué une croissance de 4,5 à 6 pour cent! Le taux annuel de croissance de 3,1 pour cent signifie que le budget de la Confédération passera de 53,2 milliards de francs en 2008 à 65,7 milliards en 2015. Le domaine des transports est donc le parent pauvre puisque son taux de croissance est inférieur à la proportionnelle, ce qui conduit finalement à une réduction des prestations. Les objectifs fixés

par le Conseil fédéral pour l'ensemble de ce secteur auront pour conséquence *summa summarum une économie de 900 millions de francs*. Autrement dit, les investissements et les contributions seront réduites dans cette proportion, et cela chaque année.

Une *large alliance* comprenant les cantons, les villes, les communes, les régions de montagne et les organisations intéressées au trafic a demandé au Conseil fédéral de réduire ces mesures d'économie. Le domaine des transports a déjà été largement touché par les mesures d'économie prises en 2003 et 2004. D'autres mesures de ce genre ne peuvent plus être acceptées.



*Durant les dernières années, la réalisation des premiers projets ayant trait aux lignes à grande vitesse a débuté en Suisse. Pour le corridor Lindau–Geltendorf (Allemagne), une convention sur le préfinancement a été signée entre la DB et la Confédération. Il s'agit d'un jalon qui permettra d'électrifier la ligne Zurich–Munich sur toute sa longueur jusqu'en 2015. Par la même occasion, elle sera aménagée pour la circulation de trains à caisses inclinables, ce qui permettra de réduire d'une heure le temps de parcours. La préparation de tous les autres projets va également bon train, tant dans les entreprises ferroviaires CFF, BLS et SOB qu'auprès des cantons intéressés. Notre photo montre un train Intercity CFF à caisses inclinables devant le château de Grandson.*

Un pilier important relatif au futur développement du réseau ferroviaire (ZEB) est

### **le raccordement du réseau suisse au réseau européen à grande vitesse**

En 2008, la mise en œuvre de la *première étape des travaux relatifs aux projets de raccordement* a débuté en Suisse. Pour le *corridor Lindau–Geltendorf (Allemagne)*, une convention sur le préfinancement entre la DB AG et la Confédération a été signée après approbation par le Conseil fédéral. Il s'agit d'un événement marquant. La ligne Zurich–Munich sera entièrement électrifiée jusqu'en 2015 et adaptée à la circulation de rames à caisses inclinées. Le temps de parcours sera ainsi réduit d'une heure et ne sera plus que de 3 heures et 15 minutes. Pour ces travaux, la Suisse met à disposition un préfinancement de 50 millions d'Euros, ce qui devrait accélérer l'ouverture des chantiers. Les travaux devraient coûter 210 millions d'Euros. La contribution helvétique se présente sous forme d'un prêt à charge des moyens prévus pour les raccordements de la Suisse orientale et de la Suisse romande au réseau européen à grande vitesse. Ces moyens financiers avaient été approuvés par le Parlement en 2005. La Bavière versera 55 millions d'Euros. Selon les plans, six paires de trains devraient circuler chaque jour entre ces villes à la cadence de deux heures. Cela correspondrait au doublement de l'offre actuelle. Cette amélioration des installations permettra d'accroître la compétitivité du chemin de fer par rapport à la route et à la voie aérienne.

*En France*, les travaux subissent un peu de retard en raison des conditions météorologiques défavorables. Etant donné qu'ils arrivent bientôt à terme, des discussions intenses ont lieu à propos de la future offre concernant l'horaire de la région du Haut-Bugeat et du TGV Rhin-Rhône. Le finance-

ment de la liaison avec l'aéroport de Bâle (*Euro-Airport Basel*) n'est pas garanti et la France ne considère pas ce projet comme prioritaire. Selon l'Office fédéral des transports, une ouverture ne pourrait avoir lieu que si les trois pays intéressés se déclaraient d'accord de mettre les fonds nécessaires à disposition au moyen d'un financement spécial (qui, en Suisse, serait indépendant des moyens consacrés aux lignes de raccordement au réseau à grande vitesse).

Les travaux relatifs aux projets et qui concernent les sociétés ferroviaires *CFF, BLS et SOB* sont très avancés pour tous les corridors. Cette année, une réalisation allant dans ce sens est planifiée pour le nœud ferroviaire de Lausanne. Des voies de garage pour les TGV seront construites dans le secteur oriental de la gare. Selon l'OFT, les crédits d'engagement seront quasi entièrement utilisés pour tous les corridors. Des modifications des projets ou des difficultés rencontrées au cours des travaux pourraient entraîner des dépassements de crédit qui devraient être compensés sur le corridor concerné. Afin que le début des travaux puisse être fixé avant 2010, des *projets partiels ont été élaborés pour quelques corridors*. Dans certains cas, l'interdépendance entre des projets connexes ou des extensions de l'offre a pour conséquence le report du début des travaux à 2011/12.

Les premières conventions relatives à la modernisation de la *gare de Alt-stätten* et à la construction de la *double voie entre St-Gall St. Fiden et Engwil* ont été approuvées par le Conseil fédéral. Ainsi, les premiers travaux de réalisation relatifs aux raccordements LGV ont pu être entamés en Suisse durant la période sous revue. Fin mai, par exemple, le premier coup de pioche a été donné pour la construction de la double voie entre *Bülach et Schaffhouse*.



*Sur la NLFA du Gothard, les travaux progressent selon les plans sur tous les chantiers. L'ouverture programmée du tunnel de base à la fin de l'année 2017 et celle du tunnel de base du Ceneri en 2019 ne devraient pas être menacées, selon l'optique actuelle. Le tunnel de base du Saint-Gothard est creusé à partir de cinq chantiers. Au début de juin 2009, 133 kilomètres (87 pour cent) du système souterrain lié au tunnel de base étaient excavés. Notre photo montre un chantier au nord de Sedrun.*

© ATG

La cadence à la demi-heure entre Zurich et Schaffhouse pourra être introduite dès l'achèvement des travaux, ce qui permettra aux voyageurs se rendant de Zurich à Stuttgart de gagner 20 minutes.

Cela suppose toutefois que les tronçons allemands soient aménagés en conséquence. Tout d'abord, il s'agira d'adapter le tronçon Hüntwangen–Rafz et de moderniser la gare de Rafz. Les coûts de cette double voie se montent à 155 millions de francs environ.

La construction des

### **nouvelles lignes ferroviaires (NLFA) du Saint-Gothard**

est toujours couronnée de succès. Tant la société AlpTransit Gotthard AG que tous les collaborateurs méritent des lauriers. Sur tous les chantiers, avancent comme prévu. Dans

l'optique actuelle, rien ne s'oppose à l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard à fin 2017 et à celle du tunnel de base du Monte Ceneri en 2019, comme prévu. Le tunnel de base du Saint-Gothard est construit simultanément à partir de cinq endroits différents.

Les travaux d'excavation des *lots de Bodio et d'Amsteg* sont déjà terminés. Le 16 juin 2009, le premier percement entre Amsteg et Erstfeld a pu être fêté. Dans la galerie est, encore quelque 6 kilomètres de roche doivent être excavés.

*Au début du mois de juin 2009, 133 km des 153,3 km des tunnels constituant la galerie de base du Saint-Gothard, soit 87 pour cent, étaient creusés.*

Pour ce qui est du *tunnel de base du Monte Ceneri*, au début de juin 2009 6,2 km des 40 km de galeries étaient excavés, soit 15,4 pour cent.

*Tronçon à ciel ouvert Altdorf–Rynächt:* Durant les premiers mois 2008, les rubans transporteurs et les silos entre l'aire d'installation de Erstfeld et le chantier de Rynächt ont été installés. Au total 18 kilomètres de rubans transporteurs sont nécessaires pour acheminer à Altdorf–Rynächt le matériel récolté sur le chantier d'Erstfeld. Ce matériel est utilisé pour aménager le futur tracé de la nouvelle ligne de transit.

*Erstfeld:* En juin 2008 commença l'excavation par tunnelier de la galerie ouest. Celle de la galerie Est débuta en avril 2008. Avec une avance de près de six mois, le percement de la galerie est put être fêtée le 16 juin 2009. Les tunneliers ont parcouru en peu de mois la distance de 7,2 kilomètres. Le percement du tunnel a mis en relief l'exactitude du travail accompli. La différence était inférieure à un centimètre tant horizontalement que verticalement.

Les premiers 600 mètres du tunnel de base du Saint-Gothard, qui se trouvent à Erstfeld, sont construits à ciel ouvert. Les travaux ont débuté dans la partie Nord de l'aire d'installation en avril 2008. Depuis cette date, 230 mètres de la galerie est et 180 mètres de la galerie ouest ont été bétonnés.

*Amsteg:* Les travaux de bétonnage de la calotte de la galerie est ont été provisoirement terminés en mars 2008. Après le percement côté Erstfeld, les 470 mètres restants seront achevés. En avril 2008, les installations de posage des arceaux ont été transférées de la galerie est dans la galerie ouest. Les travaux de bétonnage dans les deux galeries sont quasiment terminés.

*Sedrun:* Les excavations partant de Sedrun en direction de Faido se sont heurtées en juin 2008 dans la galerie est à une large zone difficile inattendue, mais qui est maintenant

maîtrisée. Les travaux d'excavation de la galerie Ouest, distante de 50 mètres environ de l'autre, se font encore dans la zone difficile. Dans la direction nord, le percement des galeries est terminé depuis respectivement octobre et novembre 2007. Pour optimiser les travaux de bétonnage, deux wagons supplémentaires ont été montés, ce qui porte à quatre le nombre de ces véhicules. Ainsi, jusqu'à 600 mètres cubes de béton peuvent être travaillés chaque jour. Les banquettes latérales préfabriquées sont installées simultanément.

*Faido:* Les délais prévus pour les travaux entre Faido et Sedrun ont dû être modifiés en raison des conditions géologiques qui freinent l'avancement des tunneliers. La communauté de travail Transco Sedrun attendra probablement la limite du lot de Faido fin 2009. Inversement, les tunneliers partis de Faido n'arriveraient que une ou deux années plus tard à la limite du lot, ce qui aurait des conséquences sur la mise en service du tunnel de base. Pour éviter cela, la limite du lot de Sedrun a été décalée en direction sud. Le temps gagné qui en résultera permettra de respecter le délai de mise en service en 2017.

En octobre de l'an dernier, le tunnelier de la galerie est a traversé avec succès la zone de Piora, si redoutée. Le 3 février 2009, le tunnelier de la galerie ouest a également excavé les derniers mètres de ce tronçon particulièrement difficile et atteint la zone de granit de Medels. Les 4,5 kilomètres qui doivent encore être excavés pour atteindre la limite du lot de Faido sont ceux qui se trouvent sous la plus grande couche de roche. La température de la montagne y atteint jusqu'à 50 degrés. Pour cette raison, des sondages sous forme de percements horizontaux seront faits dans les deux galeries. Les résultats permettront de prendre les mesures nécessaires de protection.



*Bodio:* Les travaux de revêtement du tunnel ont été menés à chef le 24 juin 2008. Depuis octobre 2008, les installations dans les galeries latérales (portes, double-planchers et ventilation) progressent rapidement. 30 de ces galeries sont déjà complètement équipées.

*La liaison sud à ciel ouvert:* Le tracé pour la construction de cette ligne est presque totalement aménagé. Durant les premiers mois de cette année, les fondations et les profils métalliques pour la pose des parois antibruit ont été édifiés. Ces dernières seront installées

peu avant la mise en service de la nouvelle ligne. Les travaux préparatifs en vue de la transmission d'une partie de l'aire du chantier de l'entreprise de génie civil à l'entrepreneur général chargé de la technique sont en cours.

Les travaux de construction du *tunnel de base du Monte Ceneri* vont également bon train. Au début du mois de juin, le conseil d'administration de AlpTransit Gotthard AG (ATG) a adjugé le lot principal à la communauté de travail Consorzio Condotte Cossi, dont les sièges se trouvent à Rome, Sondrio



*En octobre de l'an dernier, le tunnelier forant la galerie est a atteint la zone de Piora, très redoutée pour des raisons géologiques. Il l'a traversée sans encombre. Le 3 février 2009, le tunnelier situé dans la galerie ouest du tunnel de base a également traversé cette zone pour atteindre ensuite le granit de Medels. Les 4,5 kilomètres qui doivent encore être excavés jusqu'à la limite du lot de Faido sont ceux qui se trouvent sous la plus épaisse couche de montagne et où, pour cette raison, la température est la plus élevée. Elle peut atteindre 50 degrés. Les mesures de sécurité doivent être adaptées aux dangers latents. Notre photo montre la révision de la roue de coupe dans la galerie est.*

(I) et Lugano. Le volume des travaux s'élève à 987 millions de francs. Compte tenu de tous les critères imposés, ce consortium avait présenté l'offre la plus avantageuse. D'un montant atteignant presque le milliard de francs, ce lot B52 est le plus important de tous ceux qui ont trait au tunnel de base du Monte Ceneri. Il comprend en premier lieu l'excavation des deux galeries de 11,5 kilomètres à partir de Sigirino, en direction Nord et Sud. L'aire d'installation sera aménagée en automne 2009. Les travaux débiteront au printemps 2010. ATG estime que les travaux d'excavation seront terminés en 2015 et que les installations techniques pourront suivre. Si tout se passe selon les plans, les premiers trains devraient franchir le tunnel de base du Monte Ceneri fin 2019. L'adjudication du premier lot des travaux a fait l'objet d'interventions aux Chambres fédérales. Des parlementaires des partis bourgeois avaient demandé que l'adjudication se fasse en faveur d'une entreprise suisse vu la situation économique précaire. Ils arguaient qu'aucun pays européen ne confierait un tel ouvrage à une entreprise étrangère. Le fait est que, parmi les candidats, il ne s'est trouvé aucune entreprise véritablement suisse. Seul un consortium était sur les rangs auquel une entreprise suisse appartenait.

Dans la région de *Camorino/Vigana*, divers chantiers sont ouverts pour réaliser les jonctions entre le tunnel de base du Ceneri et les lignes existantes. En font partie deux viaducs, les passages sous la route cantonale et sur l'autoroute. Après divers travaux préparatifs, le percement sous l'autoroute A2 a débuté au printemps 2009. Un canal d'évacuation des eaux est également aménagé dans la région de Magadino pour prévenir l'inondation des quartiers et des cultures.

*Sigirino*: Le 6 novembre 2008, un percement put être fêté dans les cavernes. Le 11 juin

2009, les travaux principaux du tunnel du Ceneri ont été adjugés. Le volume des travaux partant de Sigirino s'élève à 987 millions de francs. Les travaux débiteront au printemps 2010.

*Vezia*: Les travaux dans ce secteur sont particulièrement ardues. Parce qu'ils se situent dans des sites très habités et que la place est très restreinte. De plus, le tunnel de base traverse le tunnel routier Vedeggio-Casarate, également en construction, à une distance de quatre mètres seulement. Les travaux ont débuté en mars 2008.

*L'aménagement des installations techniques* sur toute la longueur du projet NLFA est un jalon. La signature du contrat pour l'aménagement du tunnel de base du Saint-Gothard en avril 2008 en fait partie. Ce contrat porte sur 1,7 milliard de francs et est le plus grand contrat de tout le projet. Il est probablement aussi l'un des plus grands contrats à l'échelon mondial dans le domaine des installations ferroviaires. Après une année d'intenses travaux de planification, les premiers aménagements techniques ont débuté le 18 mai 2009 à Biasca. À partir de l'été 2009, les dortoirs pour 230 ouvriers, une cantine, des halles

---

►  
*La Suisse possède environ 550 tunnels ferroviaires et 350 tunnels routiers. Le tunnel de Pierre Pertuis, situé dans le canton de Berne et long de cinq kilomètres, est considéré comme le premier tunnel destiné au trafic. Il faisait partie du système routier construit par les Romains. Le premier tunnel ferroviaire a été creusé durant les années 1846/47 à travers le Schlossberg, près de Baden. Le tunnel de base du Gothard sera le plus long tunnel du monde. (La carte n'est malheureusement disponible qu'en langue allemande).*

© Sonntags-Zeitung

## Die wichtigsten Tunnel der Schweiz

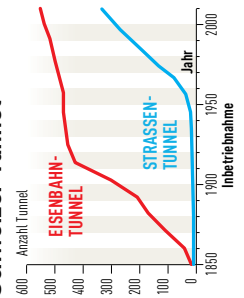
Die Schweiz hat rund 550 Eisenbahn- und 350 Strassentunnel. Als erster Verkehrstunnel gilt der aus römischer Zeit stammende, 5 m lange Pierre Pertuis im Kanton Bern. Der erste Eisenbahntunnel wurde 1846/47 durch den Schlossberg bei Baden gebohrt

- Eisenbahnen
- ..... Eisenbahntunnel
- Autostraszen
- ..... Strassentunnel

### Die 10 längsten Tunnel der Welt

Gotthard-Basistunnel (CH, im Bau)	57 km
Brenner-Basistunnel (A/I, geplant)	55 km
Selkian (J)	54 km
Mont-Cenis-Basistunnel (F/I, geplant)	52 km
Eurotunnel (F/GB)	50 km
Lötschberg-Basistunnel (CH)	35 km
Koralim (A, im Bau)	33 km
Guadarrama (E)	28 km
Hakkoda (J, im Bau)	27 km
Iwate-Ichinobe (J)	26 km

### Schweizer Tunnel



**Adolf Ogi**

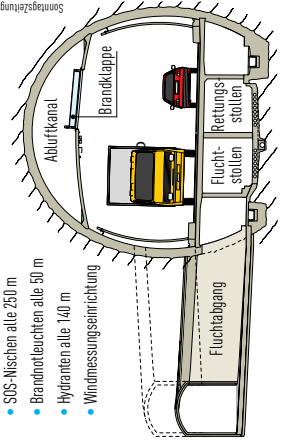
Ohne den Berner gäbe es die heutige Neat mit den zwei Achsen Lötschberg und Gotthard wohl nicht. Bei der Eröffnung des Lötschberg-Tunnels 2017 wurde Ogi zum «Chengast des Wallis» auf Lebenszeit ernannt



**Roger Bonvin**

Der ehemalige Walliser Bundesrat gilt als «Vater» des Furkatunnels. Der Bau kostete statt der budgetierten 74 Millionen 311 Millionen Franken. Bonvin wurde zum Spendenhock doch neue Verkehrsplanungsstudien rehabilitieren ihn

Der San-Bernardino-Tunnel wurde 2008 umfassend saniert. Seither zählt er zu den modernsten und sichersten Tunneln in Europa



### San-Bernardino-Tunnel

#### Sicherheitstechnik

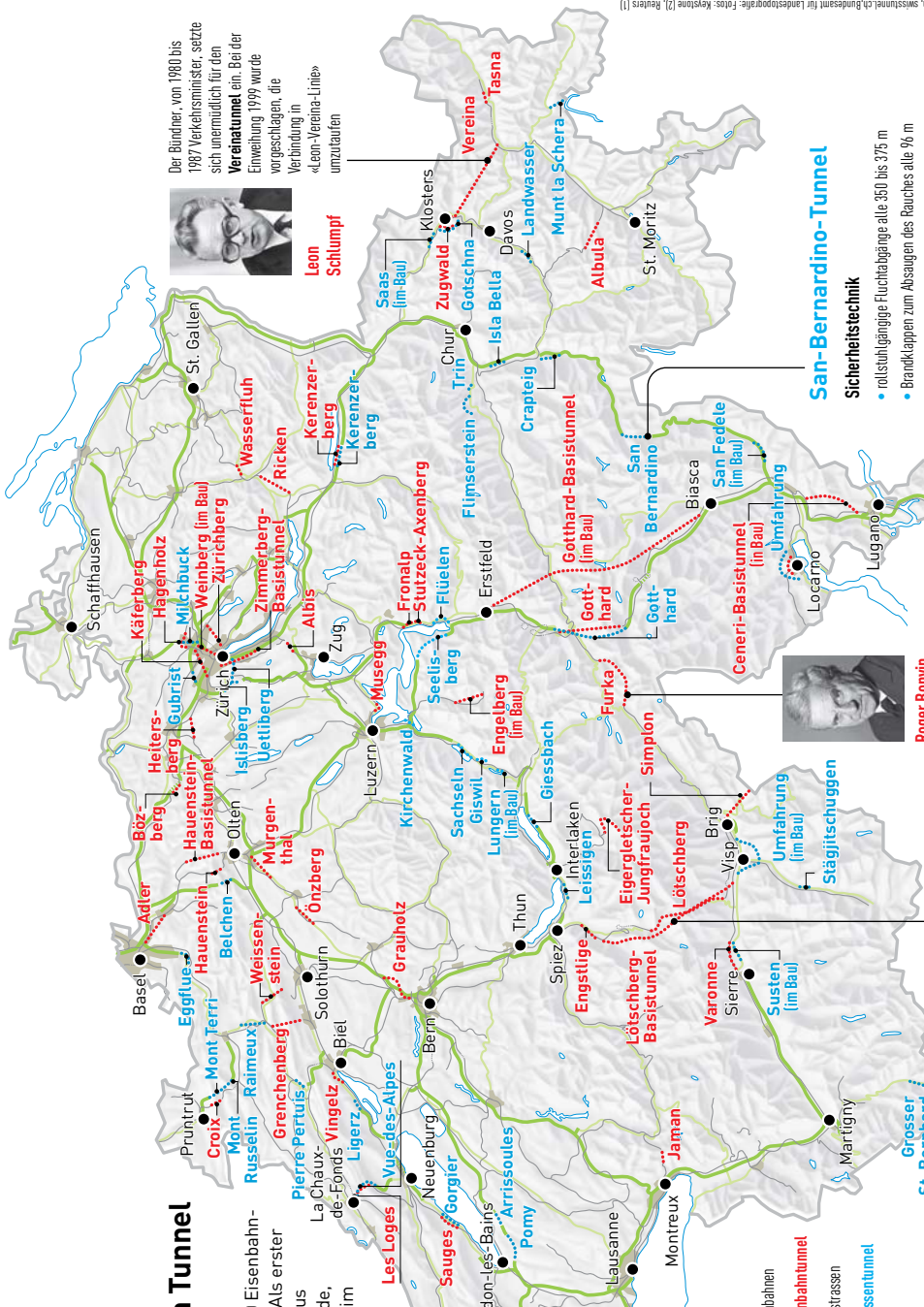
- rollstuhlgängige Fluchtabgänge alle 350 bis 375 m
- Brandkappen zum Absaugen des Rauches alle 96 m
- Brandmeldekebel durch den ganzen Tunnel
- Fluchtstollen unter der Fahrbahn
- Rettungsstollen alle 250 m
- SOG-Nischen alle 50 m
- Brandnotleuchten alle 50 m
- Hydranten alle 140 m
- Windmessungseinrichtung



**Leon Schlumpf**

Der Bündner, von 1980 bis 1987 Verkehrsminister, setzte sich unermüdlich für den Verinatunnel ein. Bei der Einweihung 1979 wurde vorgeschlagen, die Verbindung in «Leon-Verena-Linie» umzutauften

Sonntagszeitung Hwz; Quellen: Aetria, swisstunnel.ch Bundesamt für Landestopografie; Fotos: Keystone [2], Reuters [1]



de montage et d'autres aires d'installation seront aménagés sur une surface de quelque 60 000 m<sup>2</sup>. Les installations des équipements techniques débiteront à partir du portail sud, à Bodio, en mai 2010.

En ce qui concerne les raccordements de la NLFA situés au Sud (voir aussi la partie 1 de ce rapport annuel), quatre options techniquement réalisables existent pour les jonctions au réseau actuel tessinois. Ils se différencient

en premier lieu par les solutions apportées à la traversée du lac de Lugano. Selon l'Office fédéral des transports, toutes les options ont une longueur variant entre 22 et 26 kilomètres. Elles conduisent toutes depuis le portail Sud du tunnel de base du Monte Ceneri à Chiasso via Lugano. Deux lignes traverseraient le lac de Lugano sur la digue actuelle de Melide. Les deux autres lignes le feraient au Sud de cette digue. Pour toutes les options, la proportion des tunnels serait très



*Au début de juin 2009, 15,4 pour cent, soit 6,2 des 40 kilomètres de galeries du tunnel de base du Ceneri étaient excavés. Le Conseil d'administration de AlpTransit Gothard a adjugé en juin le lot principal à la communauté de travail Consorzio Condotte Cossi, dont les sièges sociaux se trouvent à Rome, Sondrio (I) et Lugano. Le volume des travaux porte sur 987 millions de francs. Compte tenu de tous les critères imposés, ce consortium a fourni l'offre la plus avantageuse. D'un montant de près d'un milliard de francs, ce lot B52 est au point de vue volume le plus important de ceux qui touchent à la construction du tunnel de base du Ceneri. Il comprend en premier lieu le percement des deux galeries à voie unique sur 11,5 km à partir du chantier intermédiaire de Sigirino en direction du Nord et du Sud. Notre vue aérienne montre le chantier de Camorino.*

© ATG



*Après une année d'intenses travaux de planification, les premiers aménagements techniques du tunnel de base ont débuté le 18 mai 2009 à Biasca. À cet effet, les voies d'accès reliant la gare de Biasca à l'aire d'installation de la technique ferroviaire ont été posée au sud de Biasca. À partir de l'été 2009, les dortoirs pour 230 ouvriers, diverses halles et un poste de commande seront installés sur une surface de près de 60 000 m<sup>2</sup>. L'installation des équipements techniques débutera à partir du portail sud, à Bodio, en mai 2010. Les excavations des lots d'Amsteg et de Bodio sont terminés. Le 16 juin 2009, le premier percement entre Amsteg et Erstfeld a été fêté (notre photo). Dans la galerie est, un peu plus de six kilomètres de roche doivent encore être excavés.*

© ATG

forte (jusqu'à 25 kilomètres). Ont été étudiées aussi l'impact sur l'environnement et les questions relatives à l'aménagement du territoire. Les conditions géologiques doivent encore être approfondies. Les planificateurs ont recherché l'option la plus adéquate. Les résultats de leurs travaux peuvent être consultés sous <http://www.litra.ch/dcs/users/2/Fo-lienreferat Eder 20090513.pdf> ou dans la partie 1 du présent rapport. Le raccordement Sud coûtera probablement 5 à 5,5 milliards de francs (niveau des prix 2008), mais son financement n'est pas encore réglé.

Durant la période sous revue, le Parlement fédéral a augmenté le crédit total pour les NLFA. Il est désormais de 19,1 milliards de francs. La majoration de 3,5 milliards com-

prend un montant de 1,3 milliard destiné à couvrir les risques qui se manifesteront très probablement et 400 millions pour des risques moindres.

Grâce à

## **la réforme des chemins de fer 2,**

les conditions-cadres pour un réseau national performant, moderne et attractif seront fixées. Le message du Conseil fédéral y relatif a été refusé par le Parlement il y a trois ans. L'UDC et le PSS s'y étaient opposés. Les points les moins contestés de la réforme ont depuis lors été présentés dans un nouveau message. Celui-ci contient le domaine de la

sécurité dans les transports publics et, par tant, les responsabilités qui seront attribuées à la police ferroviaire ainsi que la question de savoir à quelles conditions des tâches relatives à la sécurité pourront être déléguées à des entreprises privées.

Cette nouvelle proposition n'a toutefois pas trouvé grâce devant le Conseil national qui l'a refusée par 99 contre 85 voix lors de la session du printemps. L'UDC et le PSS s'étaient à nouveau ligüés pour la repousser.

*La privatisation des tâches de police a été refusée par les deux ailes du Parlement. Il y a quelques années, l'UDC avait encore estimé*

judicieux l'externalisation de ces tâches. Dans l'intervalle, la menace dans les gares et dans les trains s'est modifiée, ce qui, pour les représentants du *parti socialiste et une minorité des écologistes* n'est plus de nature à confier ces fonctions à une entreprise privée. Les déclarations des fractions n'ont toutefois fourni aucune indication sur la suite qui sera donnée à cette affaire. Si ces tâches ne peuvent pas être confiées à des privés, il faudra que les polices cantonales les remplissent. Au début, une telle répartition des tâches paraissait aussi illusoire que la création d'une police fédérale des transports. Pour le PS, il n'était de plus pas acceptable que le port d'armes ne soit pas strictement interdit par la



*Le nouveau message du Conseil fédéral sur la réforme des chemins de fer 2 a été à nouveau rejeté par l'UDC et le PSS lors de la session de printemps. Ces partis n'étaient pas d'accord avec la loi sur les organes de sécurité des entreprises de transport public, si bien que cette proposition a été refusée par 99 voix contre 85 en votation finale. Les deux ailes du Parlement ont rejeté la privatisation de tâches de police. (Notre photo montre un bus MAN de la compagnie Autobetrieb Sernftal, dans le canton de Glaris). Après l'été, la situation se débloqua ...* © MAN

loi. Contre l'avis de la gauche, le Parlement a décidé que la question de l'armement devait être du ressort du Conseil fédéral. *L'UDC* avait aussi des réserves d'autre nature. Elle avait souhaité la création d'une police des chemins de fer dotée de toutes les compétences qui ressortent à un corps de police. Cela n'étant pas prévu, elle a refusé son soutien à la proposition.

Le Conseil national et le Conseil des Etats n'avaient au cours des débats pas accepté que les agents de la police des chemins de fer ou des polices cantonales soient habilités à fouiller des personnes suspectes et à les arrêter provisoirement. En revanche, *PRD et PDC* avaient exprimé des avis clairs. Les passagers veulent plus de sécurité. Ils seront les victimes si la loi ne passe pas. En ce qui concerne la police des chemins de fer, on en demeure donc au statu quo, en dépit du travail que l'administration et le Parlement ont fourni des années durant. Cela signifie que Securitrans, la société filiale des CFF doit continuer à travailler sur la base d'une loi quasi antédiluvienne, puisqu'elle date de 1878.

*Une partie* de la réforme des chemins de fer 2 n'était pas contestée et a été acceptée. Il s'agit d'une série de prescriptions concernant des thèmes ressortissant aux domaines de la technique, de l'organisation, du personnel. La question de la surveillance vidéo dans les gares en faisait aussi partie. Selon une proposition du Conseil des Etats, *les réserves des entreprises de transport seront fixées à 25 pour cent du chiffre d'affaire annuel relatif aux branches donnant droit à indemnisation, ou 12 millions de francs.* Le Conseil national avait voulu, à l'instar du Conseil fédéral, fixer la limite à 12 millions de francs ou à la moitié du chiffre d'affaire annuel. Avec la limite de 25 pour cent, au total onze entreprises pourront disposer de leurs avoirs. Une majorité bourgeoise avait plaidé vainement

## **La réforme des chemins de fer 1 et 2**

Les réformes des chemins de fer 1 et 2 appartiennent, avec Rail 2000 et NLFA, aux refontes dont l'objectif est de renouveler en profondeur le système ferroviaire suisse et de le rendre ainsi plus concurrentiel par rapport au trafic privé. Par le biais de la réforme des chemins de fer 1, la Suisse s'est mise au diapason dans le domaine de la libéralisation du trafic ferroviaire qui avait débuté dans l'Union européenne au cours des années 90. Grâce à la réforme des chemins de fer 1, les CFF ont été transformés d'une régie de la Confédération en une société par actions de droit spécial, appartenant en totalité à la Confédération. Ainsi, les CFF ont été mis au bénéfice d'une certaine indépendance entrepreneuriale. Le trafic des marchandises a été confié à CFF Cargo, une société filiale des CFF. D'autres éléments de cette réforme ont été les suivants: l'ouverture des réseaux de trafic marchandises à la concurrence interne et étrangère, une séparation minimale entre l'exploitation et l'infrastructure, l'assainissement de l'exploitation, la nouvelle réglementation du financement du trafic régional ainsi que le financement des CFF au travers d'une convention sur les prestations conclue entre la Confédération et les CFF. La réforme des chemins de fer 2 a pour but de rendre encore plus efficace le domaine de l'infrastructure des chemins de fer et d'organiser différemment les services de sécurité. Le Conseil fédéral a proposé en 2005 de scinder le réseau ferré en un réseau de base, financé par la Confédération, et un réseau complémentaire dont les cantons auraient été responsables. Il proposait également de remplacer la police des chemins de fer par une police des transports. Après le rejet par le Parlement de ces propositions, en 2005, le Conseil fédéral a divisé le message et a mis en discussion, en première étape, la question de la sécurité. Le Parlement partageait unanimement l'avis selon lequel une police privée devait être chargée de la sécurité dans les transports publics. Mais le projet de loi sur les organes de sécurité s'est heurté à la question des compétences et de l'armement. Les Chambres sont en revanche tombées d'accord sur les autres points.

en faveur du maintien de la limite, prévue initialement, de 10 pour cent. Celle-ci aurait permis à environ 25 entreprises de disposer d'un volume total de 54 millions de francs.

Après la session d'été des Chambres fédérales, ce projet a été remis sur le tapis. À l'avenir, les agents des polices cantonales pourraient assurer la sécurité dans les convois suisses, *seuls ou en compagnie de services de sécurité privés*. Cette proposition émane des directeurs cantonaux de justice et police, qui étaient préoccupés par le refus opposé par le Parlement à une police privée des chemins de fer. Pour la Conférence des

directeurs, deux options sont pensables. Si les agents de police cantonaux travaillaient avec des services de sécurité privés, il faudrait encore éclaircir exactement quelle est la répartition des tâches. L'option selon laquelle seuls les agents de police cantonaux interviendraient est la mieux considérée. Elle aurait l'avantage d'éviter plus ou moins la question du port d'armes par les agents de la police des chemins de fer. Les Directeurs de justice et police choisiront leur option au mois d'août.

Fait aussi partie de la réforme des chemins de fer 2 la révision des actes normatifs relatifs



*... grâce aux directeurs cantonaux de justice et police qui présentèrent une proposition selon laquelle les polices cantonales seraient chargées à l'avenir de garantir la sécurité dans les trains (notre photo montre le Glacier-Express de la société Matterhorn Gotthard Bahn, dans la vallée de Conches), seules ou avec des services de sécurité privés. La partie de la réforme des chemins de fer 2 qui n'était pas contestée a été acceptée. C'est notamment le cas pour ...* © MGB



aux transports publics (RévTP) qui fait l'objet d'une procédure de consultation jusqu'à fin juin. La LITRA et l'UTP saluent les neuf ordonnances. Elles concernent en premier lieu des réglementations techniques et organisationnelles, sur lesquelles il n'est pas possible de s'étendre ici pour des raisons de place. Néanmoins, quatre réglementations donnent matière à des observations de principe.

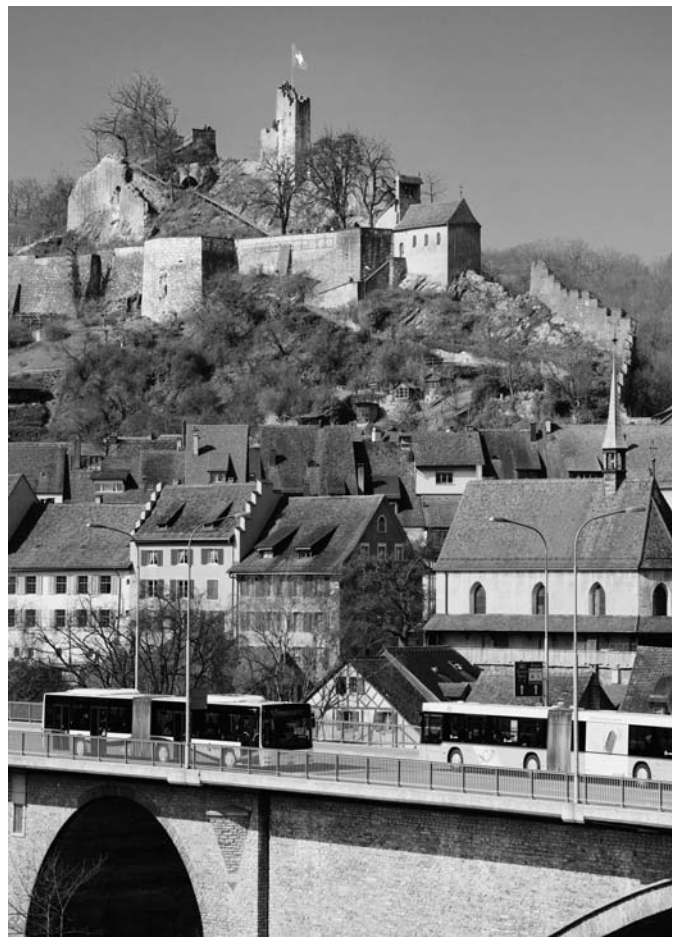
Dans le domaine du

### **transport des marchandises par rail**

*les prévisions doivent être revues, en raison surtout de la récession économique. Dans toute l'Europe, le trafic marchandises souffre d'un recul de la demande sans précédent. La branche du transport et de la logistique réagit de façon particulièrement forte aux variations économiques.*

Alors que le transport de marchandises par rail profitait au cours des dernières années de manière exponentielle du dynamisme de l'économie et de la croissance du commerce mondial, cette branche a, selon une enquête effectuée par Booz & Company, subi un *recul de 36 pour cent en moyenne européenne durant le premier trimestre 2009* en raison de la crise économique.

Les autres modes de transport, comme le *trafic routier* (-14 pour cent) ou le *trafic aérien* (-23 pour cent) subissent également des pertes importantes. 60 pour cent des entreprises industrielles et logistiques consultées s'attendent à une *baisse marquante de la demande de transport par rail durant l'année 2009*. Le recul massif accusé par l'industrie de l'acier et de l'automobile et aussi par le trafic mondial par containers touche en premier lieu les trains planifiés de longue date. *CFF Cargo* n'échappe pas à ce recul con-



*... une série de prescriptions relatives à des domaines qui touchent la technique, l'organisation et le droit du personnel, et aussi la question de la surveillance vidéo dans les gares. Les réserves des entreprises de transport (en photo, les transports en commun de la région de Baden-Wettingen, en Argovie) seront, selon une proposition du Conseil des Etats, fixées à 25 pour cent du chiffre d'affaire annuel provenant des domaines qui donnent droit à l'indemnisation, ou à 12 millions de francs. Avec une limite de 25 pour cent...*

© Dominik Golob

joncturel. Sur l'axe nord-sud, le nombre des trains a diminué de 19 pour cent par rapport à 2008. Le trafic des wagons complets destinés à l'exportation a perdu 27 pour cent, celui de l'importation 11 pour cent. En trafic interne, les transports ont diminué de 12 pour cent. Selon une enquête, de nombreux petits transporteurs routiers et des entreprises de transport européennes pratiquent *le dumping* afin de demeurer sur le marché. Cela a pour effet d'accroître la différence entre les prix pratiqués par le rail et par la route.



*... au total onze entreprises peuvent profiter de leurs bénéfices. Une majorité bourgeoise avait plaidé vainement en faveur du maintien de la limite, fixée initialement à 10 pour cent. Celle-ci aurait permis à environ 25 entreprises de disposer d'un volume total de 54 millions de francs. Plus les divers modes qui constituent une chaîne de transport sont connectés, plus le système des transports publics est attractif. Notre photo provient des compagnies Verkehrsbetriebe STI, funiculaire Thunersee–Beatenberg et BLS Schifffahrt Berner Oberland.*

© STI

Cet état de fait rend encore plus incompréhensible l'attitude de la Confédération qui, en pleine période de crise, met en consultation des *ordonnances relatives au transport de marchandises* qui ne tiennent pas compte des *réalités du marché*. Ce sont les chargeurs qui, par leurs investissements dans des voies industrielles, dans les wagons de marchandises, les locomotives de manœuvre et les installations de transbordement, décident en fin de compte du choix du mode de transport (rail ou route), *du succès ou de l'échec des mesures politiques visant à augmenter la part de transport du chemin de fer en trafic marchandises*. Plus les ordonnances mises en consultation par le Conseil fédéral tiendront compte des besoins des clients, des exigences du marché et de la pratique, plus elles répondront aux attentes du législateur en matière de politique des transports.

Dans sa prise de position concernant cette procédure de consultation, la LITRA a demandé que la promotion du trafic par rail soit *étendue à tous les genres de transport ferroviaire de marchandises* et non seulement au trafic combiné non accompagné. Les mesures de promotion doivent concerner tant le trafic transalpin que les transports internes et ceux d'importation et d'exportation. Les lois actuelles le prévoient, mais cela ne ressort pas des ordonnances mises en consultation. Le principe consistant à accorder la priorité aux investissements durables par rapport aux contributions à l'exploitation n'est pas appliqué partout dans les projets d'ordonnances.

Cela étant, les effets à long terme seraient atteints en premier lieu *au moyen de mesures novatrices* visant à améliorer l'exploitation. Il s'agit notamment de mesures d'automati-

sation, d'augmentation des capacités, de la mise en service de matériel roulant silencieux (par exemple, des wagons équipés de bogies Leila), dont les coûts de vie sont avantageux, ou aussi de la suppression d'entraves à l'accès au réseau, telles qu'une alimentation en courant de traction insuffisante.

En définitive, les nouveaux concepts d'exploitation, tels que l'introduction de trains «cargosprinter», qui ne nécessitent aucun mouvement de manœuvre, pourraient aussi inciter de nouveaux clients à opter pour le rail. Ces mesures ne pourraient être réalisées qu'en liaison avec la Confédération, la clien-

tèle et les chemins de fer spécialisés dans le trafic des marchandises, car elles sont généralement liées à des investissements importants que les nouvelles dispositions légales et la mise à disposition de moyens financiers destinés à encourager la promotion autoriseraient. Par ailleurs, les ordonnances *ne se conforment parfois pas au texte de la loi*, ce qui n'est pas opportun et ne répond pas, dans la pratique, aux besoins de propriétaires de voies industrielles. Dans les ordonnances, il faudrait prendre en considération de manière très stricte et dans tous les domaines *toutes les formes d'acheminement qui, combinant le transport par rail avec le transport routier*



*Dans le domaine du transport des marchandises par rail, un nouveau positionnement doit avoir lieu, notamment en raison de la crise économique. Dans toute l'Europe, le trafic ferroviaire des marchandises souffre d'une chute de la demande d'une ampleur jamais connue jusqu'ici. La branche du transport et de la logistique (notre photo montre une locomotive de manœuvre de CFF Cargo dans le centre logistique Sihl + Eika) réagit de manière particulièrement forte aux variations de l'économie. Au cours des dernières années, le trafic des marchandises par rail avait profité dans une mesure sur-proportionnelle de la croissance dynamique de l'économie et du boom du commerce mondial. Mais cette branche a subi maintenant, en raison de la récession, une chute du chiffre d'affaires de 36 pour cent durant le premier trimestre 2009, et cela à l'échelon européen.*

© SBB Cargo

### Récapitulation relative au prix des sillons

Le prix du sillon se compose du prix de base et du prix des prestations complémentaires. Le prix de base comprend le prix minimal (coûts marginaux) et une contribution de couverture des coûts, la contribution aux coûts fixes reflétant le degré d'acceptation des prix par le marché (article 18 OARF)

- Le prix minimal est le même pour tous les modes de transport. Il est fixé par l'OFT. Il couvre les coûts supplémentaires engendrés par un train supplémentaire. Il comprend par exemple l'utilisation d'énergie, l'entretien dépendant des prestations, la part des frais de personnel et les coûts supplémentaires des gares de jonction (art. 19 OARF).
- La contribution de couverture n'est pas la même pour tous les modes de transport. Dans le secteur du trafic voyageurs soumis à concession, elle est fixée par l'autorité concessionnaire (DETEC ou OFT). Pour les autres catégories de transport, elle est fixée par les gestionnaires de l'infrastructure concernés. Les contributions de couverture doivent être publiées. Dans le secteur du transport voyageurs soumis à la concession, elles correspondent à un pourcentage des recettes de vente et peuvent permettre, pour les trafics rentables, de tirer profit de la disponibilité de la clientèle à payer le prix adéquat (art. 20 OARF).

Les prix relatifs à des prestations complémentaires sont fixés par les gestionnaires d'infrastructure de manière non discriminatoire et sont publiés. Ces prestations ne sont pas utilisées par toutes les entreprises de transport. Elles comprennent par exemple la réservation de sillons pour des trains facultatifs, le garage de compositions de trains, les mouvements de manœuvre dans les gares de triage, etc. (art. 22 OARF).

*et les ports rhénans*, conduisent à une chaîne de porte à porte. Le trafic de wagons isolés et celui des véhicules automobiles accompagnés doivent également être pris en compte.

La Confédération a majoré en mai les *taux d'indemnisation du transport combiné trans-alpin de marchandises par rail*. Selon l'Office fédéral des transports, les 227 millions de francs qui ont été attribués cette année ne seront pas épuisés, compte tenu des indemnités applicables momentanément. Environ 50 millions de francs resteront dans la caisse. Au lieu d'utiliser cette manne pour promouvoir le trafic ferroviaire sous toutes ses formes ou pour éliminer durablement des goulets d'étranglement du réseau ferré, la Confédération veut la mettre à disposition *uniquement du trafic combiné*. C'est pourquoi le taux maximum d'indemnisation par expédition est porté avec effet immédiat de 45 à 90 Euros. Cette manière de faire est fortement critiquée également par les chargeurs qui sont directement impliqués dans le choix du mode de transport et exercent ainsi une influence directe sur le transfert de la route sur le rail.

*La proposition du Conseil fédéral relative à l'adaptation des prix des sillons* n'a pas non plus suscité un écho favorable. Au contraire, elle a provoqué une *levée de boucliers*. Les milieux économiques et les associations de transport s'opposent à cette proposition qui, entre autres, entraînerait une augmentation des prix à partir de 2010. Selon l'option choisie, les prix des sillons *augmenteraient* de 64 ou de 78 pour cent (!), ce qui aurait pour corollaire une majoration du prix du fret de 20 pour cent. La proposition du Conseil fédéral crée une nouvelle base pour la fixation des prix. Les majorations des prix conduiraient à un report du trafic des marchandises du rail sur la route. C'est pourquoi une *diminution des prix de 30 pour cent* est solli-

### Calcul du prix de base – un exemple

Bâle–Chiasso via le Saint-Gothard (320 km), trafic marchandises conventionnel  
1300 tonnes brutes (tob)/715 tonnes nettes (ton)

Consommation d'énergie	320 km x 1300 Bto. x 0,0025 Fr. =	1040 Fr.
Entretien de la voie	320 km x 1300 Bto. x 0,0025 Fr. =	1040 Fr.
	<b>Subventionné</b>	
Circulation du train	320 km x 0,4 Fr. =	128 Fr.
Fourniture d'énergie	320 km x 0,13 Fr. =	42 Fr.
Contribution à la couverture	320 km x 715 Nto x 0,0020 Fr. =	457 Fr.
<b>Prix du sillon</b>		<b>2707 Fr.</b>

citée, et cela pour tous les domaines du transport.

La branche du transport de fret demande de plus en plus instamment une *modification fondamentale du système de fixation des prix des sillons*. Pour remplacer le système actuel, considéré comme «inefficace et discriminatoire», un nouveau système axé sur les besoins du marché devrait être mis en place. La critique porte surtout sur le sentiment que le trafic des marchandises subventionne par ce canal le trafic des voyageurs. Selon l'Association des chargeurs (VAP), la proportion du trafic des marchandises est de 20 pour cent par rapport au total, mais ce trafic verse 30 pour cent des recettes. La compagnie du BLS et l'USAM demandent, elles aussi, que le *principe du pollueur/payeur soit mieux appliqué*. Le système de fixation du prix des sillons devrait *contribuer en principe à utiliser les capacités de transport de manière optimale*. À cet effet, il devrait inciter à faire circuler des wagons peu bruyants, à faire rouler les trains de marchandises durant la nuit, quand les lignes sont peu occupées, et il ne devrait pas prendre en considération seulement le poids du train, mais plutôt faire une différence entre les circulations diurnes ou nocturnes. Enfin, l'introduction d'une *redévance pour transport dangereux* ne récolte

aucun soutien, ce qui est compréhensible vu que certains transports de matières dangereuses ne peuvent avoir lieu que par rail.

Les deux Chambres fédérales sont du même avis. Elles sont même allées encore plus loin. À l'instar du Conseil des Etats, le Conseil national a, durant la session de juin, demandé que le transport des marchandises par rail devienne meilleur marché et ainsi plus attractif, ce qui pourrait être atteint au moyen de prix des sillons calculés selon de *nouveaux critères et rendus ainsi plus avantageux*. La motion de *M. Rolf Büttiker, conseiller aux Etats (PLR/SO)*, demande que les prix des sillons soit réduits de façon à *correspondre à celui du niveau des chemins de fer environnants*. À l'heure actuelle, ils sont environ trois fois plus élevés qu'en Allemagne, en France, en Italie et en Autriche. Selon la motion, les prix ne devraient plus être fonction du poids des marchandises transportées. Ils devraient au contraire découler d'un *système incitatif axé sur le marché*. Par exemple, ils devraient prendre en considération l'heure du transport, l'urgence, la durée du transport ou encore l'état du matériel roulant utilisé (des wagons peu bruyants bénéficieraient de prix plus favorables). Cette dernière proposition a récolté l'aval de l'Office fédéral des transports, qui examine actuellement la possibilité d'accor-

der un soutien aux constructeurs pour les encourager à développer des nouveaux wagons pour le transport combiné. Ce soutien consisterait en prêts sans intérêts à charge des moyens financiers consacrés à la promotion du trafic combiné.

Une autre intervention parlementaire du Conseil des Etats a pour objet *la mise sur un pied d'égalité de traitement les entreprises*

*nautiques et portuaires* avec les chemins de fer *en ce qui concerne le financement des infrastructures*. Cela implique une modification de l'article 95 de la loi sur les chemins de fer. Les bateaux de fret et les ports du Rhin devraient être traités de la même façon que les chemins de fer et la navigation lacustre dans le domaine du *financement de l'infrastructure*. Il n'existe en effet aucune raison de ne pas le faire. Le marché libéralisé



*Vu la crise économique, il est incompréhensible que la Confédération mette en consultation des ordonnances relatives au transport marchandises qui ne tiennent pas compte des réalités du marché. Ce sont les chargeurs qui, par leurs investissements dans les voies industrielles, les wagons de marchandises, les locomotives de manœuvre et les installations de transbordement, décident en fin de compte du choix du mode de transport (route ou rail), et donc du succès ou de l'échec des mesures politiques visant à augmenter la part du transport ferroviaire de marchandises. Plus les ordonnances mises en consultation par le Conseil fédéral tiendront compte des besoins des clients, des exigences du marché et de la pratique, plus elles répondront aux attentes du législateur en matière de politique des transports. En photo: un terminal de Hupac.*

© Hupac



*La branche du transport de marchandises demande de plus en plus instamment une modification fondamentale du système de fixation du prix des sillons. Pour remplacer le système actuel, considéré comme «inefficace et discriminatoire», un nouveau système axé sur les besoins du marché doit être mis en place. La critique provient surtout du sentiment que le trafic marchandises subventionne indirectement le trafic voyageur. (Notre photo montre des wagons fabriqués par Cattaneo et destinés au transport et au déchargement de rails. Ils peuvent être réunis pour former une composition pouvant atteindre 120 mètres de longueur). Selon l'Association des chargeurs VAP, la proportion du trafic des marchandises est de 20 pour cent, mais il génère 30 pour cent des produits. La compagnie du BLS et l'USAM demandent, elles aussi, ...*

© Cattaneo

du transport des marchandises requiert une égalité de traitement aussi dans le domaine du financement des infrastructures. De plus, la navigation rhénane fournit une *contribution au transfert du trafic sur le rail*. En liaison avec ce transfert, le même Conseil a donné suite à des *initiatives parlementaires des cantons du Tessin et d'Uri*.

Dans le but de concrétiser ce transfert, celles-ci demandaient l'introduction jusqu'en 2012 d'une bourse de transit alpin et la suppression des goulets d'étranglement sur les voies d'accès au tunnel de base du Saint-Gothard.

Enfin, le Conseil fédéral s'est, lui aussi, montré actif en matière de *politique des transports de marchandises*: Il a ouvert fin juin la procédure de consultation au sujet de nouveaux pas sur la voie de la *réforme des chemins de fer 2*. En 1999, la réforme des chemins de fer 1 a introduit le droit de libre accès au réseau ferré dans le domaine du transport des marchandises. Avec la réforme des chemins de fer 2, les *nouveaux paquets de mesures de l'UE doivent être transférés dans la législation suisse*. Ainsi, le droit non discriminatoire d'accès au réseau ferré sera légalement garanti. *Une instance indépen-*



*... que le principe de causalité (pollueur/payeur) soit mieux appliqué. Le système de fixation du prix des sillons devrait contribuer en principe à utiliser les capacités de transport de la manière la plus optimale possible. À cet effet, il devrait inciter à faire circuler des wagons peu bruyants, à faire rouler les trains de marchandises durant la nuit lorsque les lignes sont moins chargées (notre photo montre Crossrail), et il ne devrait d'une manière générale pas prendre en considération seulement le poids du train, mais plutôt faire une différenciation entre les circulations diurnes et nocturnes. Enfin, l'introduction d'une redevance pour transport dangereux ne récolte aucun soutien, ce qui est compréhensible vu que certains transports doivent s'effectuer uniquement par rail.*

© crossrail

*dante d'attribution des sillons serait créée, Cette instance ne serait plus une filiale des entreprises ferroviaires CFF, BLS, SOB et UTP, mais une institution de droit public de la Confédération. En signant les accords avec l'UE sur le transit terrestre, la Suisse s'est engagée à adopter le droit communautaire en matière de politique des transports. Les dits «paquets ferroviaires 1 et 2» font partie de ce droit. Ils prescrivent la mise en place d'une instance d'attribution des sillons qui soit découplée des entreprises ferroviaires.*

Le Conseil fédéral est d'avis que la réforme des chemins de fer 2 *améliore la compétitivité du rail* par rapport à la route et à la voie aérienne. Elle fournit ainsi un apport à la politique de transfert vu qu'elle permet de mettre en place un système ferroviaire uniforme dans toute l'Europe. Les chemins de fer qui acheminent du fret doivent pouvoir le faire comme si les frontières n'existaient pas. De plus, en introduisant cette réforme, la Suisse remplit une condition qui lui permet *de faire partie des instances ferroviaires eu-*



*ropéennes*. Dans le même texte mis en consultation, le Conseil fédéral veut prescrire l'obligation de *mettre au concours l'exploitation de lignes de bus*. Depuis la réforme des chemins de fer 1, une procédure de mise au concours existe, «qui a fait ses preuves plus de trente fois», selon l'avis du Conseil fédéral. Il propose par conséquent de *réglementer la procédure applicable aux chemins de fer et aux bus de façon analogue*.

Comme jusqu'ici, les transports publics sont fortement désavantagés

### **par le système de taxe à la valeur ajoutée**

qui *renchérit ainsi artificiellement* le prix qu'ils pratiquent. *Les trois revendications principales* de la LITRA n'ont toujours pas été prises en compte. En font partie la réduction de la déduction de l'impôt préalable lors de l'obtention de subventions ou d'autres contributions allouées par des organes de droit public, l'exonération des transports publics du paiement de la TVA ou, pour le moins, l'application d'un taux réduit au transport public de voyageurs ainsi que la suppression rétroactive de l'impôt lorsque la réduction de l'impôt préalable fait suite à des subventions ou à d'autres contributions allouées par des organes de droit public à des entreprises de transport concessionnaires. La LITRA suit très attentivement les débats relatifs à la simplification du système de taxe à la valeur ajoutée. Malheureusement, il faut constater qu'aucune de ses revendications visant à supprimer les désavantages financiers dont souffrent les entreprises de transport public n'ont été prises en considération dans la révision de la loi sur la TVA. Notamment la suppression de la réduction de la déduction de l'impôt préalable aurait entraîné une notable simplification de la loi sur la TVA. Il s'agit en l'occurrence de la réduction

de la déduction de l'impôt préalable qui frappe des contributions financières versées par des collectivités publiques.

La réduction des déductions de l'impôt préalable lors de l'obtention de subventions demeure *une erreur dans le système législatif de la TVA*. Ce qui va subsister est un flux inutile et, du point de vue administratif, très astreignant. Ce mécanisme est comparable à un transfert d'argent de la poche gauche des pantalons à la poche droite, les pantalons demeurant les mêmes, comme l'a décrit au Parlement le Conseil aux Etats Theo Maissen (PCS/GR). *Tous les avis exprimés* lors de la procédure de consultation sont en faveur de la *suppression de cette réduction de l'impôt préalable lors de l'obtention de subventions*. La Conférence des directeurs cantonaux des finances a exprimé le même avis. Malheureusement, elle a perdu courage et a écrit à la Commission de l'économie et des redevances (CER) qu'il ne fallait pas changer de système. Des conclusions du rapport Spori, du 12 mai 2006, dont l'objet était de présenter des propositions au Département des finances concernant la réforme de la TVA, ressortait aussi la remarque selon laquelle les subventions à l'exploitation et les *contributions de tiers à des projets d'investissement* ne devaient pas conduire à une réduction de l'impôt préalable. L'élimination totale de cette taxe occulte était d'ailleurs l'un des buts du passage de l'impôt sur le chiffre d'affaires à la TVA. Si cette élimination totale est vraiment souhaitée, il faut renoncer de manière conséquente à des réductions de l'impôt préalable en liaison avec des subventions. Dans les domaines concernés, la réduction de l'impôt préalable conduit à un besoin accru de subventions. Monsieur H.R. Merz, conseiller fédéral, a confirmé lors du traitement de l'intervention Büttiker que les impôts supplémentaires induiraient simplement l'octroi de nouvelles subventions. Etant donné que

celles-ci sont aussi à charge des cantons, mais que la réduction de l'impôt préalable est encaissée par la Confédération, les cantons subventionnent la Confédération sans n'en tirer aucun profit. *La Confédération* estime elle-même à 1,2 milliards de francs au total le montant que lui rapporte la réduction de l'impôt préalable.

*Lors d'investissements* auxquels des tiers contribuent (ce qui est courant dans le domaine ferroviaire), la réduction de l'impôt préalable conduit à des coûts supplémentaires qui pourraient être évités et que se partagent les cantons et les entreprises ferroviaires. Dans le cas de la ligne diamétrale de Zurich (DML), ces coûts supplémentaires s'élèvent à 40 millions de francs environ, pour le projet Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), ils atteignent près de 30 millions de francs.

La réduction de l'impôt préalable résultant de *contributions à l'exploitation* se monte pour les seuls CFF à 210 millions de francs pour les années 2007 à 2010 (2003–06 = 154 millions de francs). Dans la convention sur les prestations passée entre les CFF et la Confédération, cette dernière s'engage à rembour-

### **Réduction de l'impôt préalable, un corps étranger**

Lorsque, en cas d'un investissement de 10 millions de francs, un prêt sans intérêt de 40 à 50 pour cent est accordé, la réglementation absurde concernant la réduction de l'impôt préalable engendre une TVA supplémentaire de 380 000 francs. Cela signifie concrètement que, si ce prêt à l'investissement sans intérêt est concédé pour une durée de 10 à 15 ans, les intérêts épargnés de ce prêt sont anéantis par le montant presque équivalent de la TVA supplémentaire.

ser aux CFF cette réduction de l'impôt préalable.

Sans réduction de l'impôt préalable, les CFF disposeraient chaque année de plus de *50 millions de francs* pour des investissements. Les CFF seraient ainsi en mesure de procéder sans perte de temps à des travaux importants et urgents pour développer le réseau ferroviaire (par exemple des extensions des réseaux express régionaux). En admettant que les cantons participeraient au financement de ces travaux (par exemple grâce à la suppression de la taxe occulte), un volume annuel d'investissement de quelque 100 millions de francs pourrait être déclenché.

En ce qui concerne *l'impact financier*, il y a lieu de faire la différence entre les subventions accordées par la Confédération et celles des cantons et des communes. Dans le cas des subventions fédérales, la réduction de l'impôt préalable conduit à des transferts absurdes de flux financiers entre les dépenses de la Confédération, d'une part, et ses recettes fiscales, d'autre part. Pour le fonds FTP, ce mécanisme mène à un renchérissement des projets qu'il finance de l'ordre de 2 à 3 milliards de francs, qui manquent pour des véritables investissements. Un gonflement des subventions et, partant, de la quote-part de l'Etat, se fait sentir dans tous les domaines des dépenses fédérales, mais tout particulièrement dans celui des transports publics. Tous les bénéficiaires de subventions assujettis à l'impôt sont concernés.

Pour ce qui est des subventions accordées par les cantons et les communes, les conséquences de la réduction de l'impôt préalable sont *encore plus manifestes*. Dans ces cas, les instances qui paient l'impôt ne sont pas les mêmes que celles qui les encaissent. La Confédération taxe les cantons et les communes. *Dès lors qu'il s'agit de subventions, la réduction de l'impôt préalable constitue*

*un corps étranger dans le système. Le Tribunal fédéral* lui-même, dans son verdict du 9 août 2006, a refusé la réduction de l'impôt préalable dans un cas de financement. Il s'agissait concrètement de la transformation d'un prêt d'actionnaire en une contribution à fonds perdu.

*En résumé:* Rien ne s'oppose à ce que la Suisse renonce à l'avenir à réduire l'impôt préalable lors de l'octroi de subventions et qu'elle diminue le montant de celles-ci d'autant. Elle s'alignerait ainsi sur la pratique de la plupart des pays de l'UE. Une telle initiative permettrait d'éliminer des travaux inutiles tant auprès de la Confédération que des cantons et des communes, sans pour autant que les collectivités publiques doivent passer à la caisse.

Comme depuis le changement d'horaire de décembre 2004 consécutif à l'introduction de Rail 2000,

### **les Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA**

enregistrent une augmentation du nombre des passagers et des kilomètres parcourus telle qu'ils ne l'ont jamais connue. En trafic voyageurs, le nombre des usagers s'est accru en 2008 à nouveau de 5,2 pour cent.

En trafic marchandises, les prestations de transport ont certes reculé, mais les résultats se sont considérablement améliorés. CFF Immobilier a pu verser aussi en 2008 des contributions substantielles à l'Infrastructure et a augmenté considérablement les prestations en faveur de l'assainissement de la Caisse de pensions CFF.

*Il y a toujours moins de place sur le réseau des CFF.* Des investissements en faveur du

développement des capacités sont par conséquent *incontournables et urgents*. Les CFF n'ont pas pu financer intégralement par les propres moyens les investissements et ont de ce fait augmenté leurs dettes. Le groupe CFF a fortement amélioré son résultat annuel par rapport à l'année précédente, qui a passé de 80,4 millions de francs en 2007 à 345,0 millions de francs. Cette évolution très positive est due aux excellents résultats du trafic voyageurs et du secteur immobilier ainsi qu'à de marquants progrès dans le domaine du transport de marchandises.

Le fort besoin en investissements de l'entreprise a conduit aussi en 2008 à *une réduction des liquidités*. Cette diminution s'est accrue de 75,8 pour atteindre -505,6 millions de francs étant donné que durant l'année en revue la somme des investissements a dépassé de loin l'apport de liquidités résultant des activités des CFF. Les investissements futurs et absolument nécessaires augmenteront encore de façon marquante l'endettement des CFF. Ceux-ci ont besoin de conditions-cadres qui leur permettent d'encaisser les recettes nécessaires à la poursuite de leur développement, ceci dans l'intérêt des clients.

En trafic voyageurs, le nombre des passagers s'est à nouveau accru de 5,2 pour cent pour atteindre 322,6 millions. Le nombre des kilomètres parcourus s'est inscrit à 16,14 milliards (+ 6,7 pour cent). Durant les périodes de fort trafic, la demande a augmenté en 2008 de manière spectaculaire, à savoir de 8 pour cent, ce qui place les CFF devant des défis au point de vue financier et qualitatif. Le résultat de ce segment s'est amélioré de 83,8 millions de francs pour s'inscrire à 276,8 millions de francs.

L'assainissement et le nouveau positionnement de CFF Cargo ont fait de grands progrès durant l'année en revue. Le résultat

négalif de CFF Cargo a atteint en 2008 –29,9 millions de francs. L'année précédente, il s'était monté à –190,4 millions de francs, réserves de 102,5 millions de francs comprises. Notamment les mesures d'assainissement ont déployé un effet favorable sur le résultat. En 2008, CFF Cargo a réduit ses prestations de transport de 6,3 pour cent. Elles ont atteint 12,53 milliards de tonnes-

kilomètres nettes. Ce recul doit être attribué au renoncement à des trafics peu rentables dans le domaine international et aux conséquences négatives des activités économiques.

Le segment Infrastructure a clôturé l'exercice par le résultat de 30,4 millions de francs (en 2007: 32,2 millions). Les CFF utilisent leur réseau de manière très intensive. Cette inten-



*Comme depuis le changement d'horaire de décembre 2004 consécutif à l'introduction de l'horaire cadencé, les Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA ont enregistré une augmentation du nombre des passagers et des kilomètres parcourus qu'ils n'avaient jamais connue auparavant. En trafic voyageurs, le nombre des passagers s'est accru en 2008 de 5,2 pour cent pour atteindre le chiffre record de 322,6 millions. Le nombre des kilomètres parcourus s'est inscrit à 16,14 milliards (+6,7 pour cent). Durant les périodes de pointe, la demande s'est accrue même de 8 pour cent. En trafic marchandises, les prestations de transport ont reculé, mais les résultats de ce segment se sont nettement améliorées. Le segment CFF Immobilier a versé également en 2008 des versements compensatoires substantiels à l'Infrastructure et a augmenté encore ses prestations pour assainir la Caisse de pensions des CFF. © SIEMENS*

**Les chiffres du groupe CFF** (montants financiers exprimés en millions de francs)

**Compte de résultat** (en millions de francs)

	2008	2007	Variation (Chiffres absolus)	Variation (en %)
Produits d'exploitation	7 987,2	7 673,9	313,3	4,1
Charges d'exploitation	7 511,3	7 447,9	63,4	0,9
Résultats d'exploitation	476,0	226,0	250,0	110,6
Bénéfice avant impôts	351,1	90,6	260,5	287,5
Bénéfice du groupe	345,0	80,4	264,6	329,1

**Les parts des segments au bénéfice du groupe** (en millions de francs)

Trafic voyageurs	276,8	193,0	83,8	43,4
Trafic marchandises	-29,9	-190,4	160,5	84,3
Infrastructure	30,4	32,2	-1,8	-5,6
Immobilier	3,3	32,6	-29,3	-89,9
Unités centrales*	64,2	13,1	51,1	390,1

\* y compris les éliminations des consolidations et les indemnités compensatoires versées par le segment Immobilier pour amortir les prêts à la Caisse de pensions CFF qui se sont montés à 76 millions de francs en 2008 et à 20 millions en 2007.

Prestations des pouvoirs publics figurant dans le compte des résultats

Indemnités versées au trafic régional	605,0	591,8	13,2	2,2
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure*	1 360,2	1 284,4	75,8	5,9
Ensemble des prestations des pouvoirs publics	2 603,6	2 183,6	420	19,2

\*Prestations ayant une incidence sur le résultat

**Capital propre** (en millions de francs)

<u>Capital propre*</u>	au 31.12.2008	au 31.12.2007
	9 312,3	8 966,8

\*y compris les parts minoritaires

**Quantités et prestations** (en millions)

<u>Trafic voyageurs</u>				
Voyageurs transportés	322,6	306,7	15,9	5,2
Voyageurs-kilomètres	16 144	15 134	1 010	6,7
<u>Trafic marchandises</u>				
Tonnes-kilomètres	12 531	13 368	-837	-6,3
<u>Infrastructure</u>				
Sillons-kilomètres	158,7	154,7	4,0	2,5

**Collaboratrices et collaborateurs**

Ø Effectif moyen du personnel du groupe CFF*	27 822	27 438	384	1,4
----------------------------------------------	--------	--------	-----	-----

\* calculé en postes à temps plein, y compris celui des filiales

sité est supérieure à celle de tous les réseaux mondiaux. Le nombre des kilomètres-sillons parcourus sur le réseau des CFF s'est à nouveau accru durant l'exercice sous revue de 2,5 pour cent. L'utilisation intensive de l'infrastructure a conduit à des coûts notablement plus élevés pour l'entretien du réseau, qui ont fortement grevé le résultat annuel du domaine de l'infrastructure. Ce dernier s'est révélé négatif: -10,1 millions de francs (2007: -15,0 millions). Des moyens supplémentaires destinés à couvrir les coûts plus élevés de l'entretien font défaut et des programmes d'accroissement de la productivité ne peuvent pas être mis en œuvre.

L'importance des gares en tant que centres complets de prestation de services croît en fonction du regain de mobilité. Les commerces et locaux situés dans les 31 plus grandes gares des CFF ont enregistré une nouvelle croissance du chiffre d'affaire de 6,1 pour cent en 2008.

Durant cette année-là, CFF Immobilier a pu améliorer son résultat d'exploitation de 7,6 pour cent pour s'inscrire à 291,6 millions de francs. Après déduction des contributions à l'Infrastructure (69,0 mio) et des intérêts et amortissements à la Caisse de pensions CFF (132,1 mio), le résultat de ce segment se réduit de 29,3 millions de francs pour s'inscrire à 3,3 millions.

Afin que les projets les plus urgents relatifs à l'offre de base du futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) soient réalisés en temps opportun, il est absolument indispensable de trouver des solutions au problème de financement préalable. Parallèlement, les travaux d'extension des infrastructures ferroviaires prévues par Rail 2030 doivent se poursuivre rapidement. En raison des moyens limités des pouvoirs publics, il faut fixer un ordre de priorité pour les inves-

tissements relatifs aux projets d'infrastructure et aux gares. Les priorités doivent découler de critères bien définis prenant en considération l'économie, l'exploitation et les délais de réalisation. L'objectif est d'obtenir le maximum d'avantages pour le plus de clients possible. Le programme conjoncturel de la Confédération offre la chance de mettre en œuvre des mesures de rationalisation qui valent la peine et de rattraper les retards pris dans le domaine du maintien de la substance.

Le recul de la conjoncture économique se fait sentir de manière particulièrement sensible dans le secteur du transport des marchandises et entrave l'effet des mesures d'assainissement prises par CFF Cargo. L'entreprise se doit de réagir en temps opportun à la chute de trafic de fret. Les divers secteurs de l'entreprise ont conçu les préparatifs aptes à s'adapter en cas de besoin aux nouvelles conditions du marché.

Les CFF ont lancé en été 2008 un concours d'idées visant à rechercher le meilleur partenaire pour se positionner dans le secteur international. Par la même occasion, ils ont décidé de chercher aussi des partenariats pour opérer sur le marché suisse. Le but de ces mesures est de conférer au domaine du transport des marchandises des CFF une mission à long terme et d'en augmenter la rentabilité de manière durable. Ainsi, la compétitivité concurrentielle du rail par rapport à la route serait améliorée et le transfert du transport des marchandises par chemin de fer serait encouragé.

Pour le domaine de l'exploitation, les CFF estiment à 60 milliards de francs leurs besoins en investissement pour couvrir les dépenses en matière d'infrastructure et de matériel roulant jusqu'en 2050. Les achats déjà planifiés de nouveau matériel roulant coûtera aux CFF 20 milliards de francs jusqu'en

2030. De nouvelles sources pour en assurer le financement doivent être recherchées. Toutes les possibilités de financer les projets d'infrastructure doivent être explorées. Les CFF ont grand intérêt à offrir des prestations à leurs clients à des prix avantageux.

Le fait que les CFF, depuis leur transformation, en 1999, en une société par actions de droit spécial ont bouclé leur free cash flow négativement lors de chaque exercice affaiblit l'entreprise et obscurcit leurs perspectives d'avenir.

Dans le but de, pour le moins, stabiliser leur endettement croissant, les CFF ont besoin de conditions-cadres financières et juridiques adéquates. Sinon les CFF seront à l'avenir dénués des moyens qui leur permettraient d'investir dans de nouveaux trains et d'améliorer leur offre en permanence pour répondre aux besoins de la clientèle. Il faut faire en sorte que les CFF puissent gagner assez d'argent dans tous les segments et qu'ils puissent l'utiliser pour financer le développement de l'exploitation normale et en supporter les coûts.



*Le segment Infrastructure a bouclé l'exercice par un bénéfice de 30,4 millions de francs (2007: 32,2 millions). Les CFF utilisent leur réseau très intensivement, plus intensivement que n'importe quelle autre entreprise ferroviaire du monde entier. Le nombre des sillons-kilomètres parcourus sur le réseau des CFF a augmenté durant la période sous revue une nouvelle fois de 2,5 pour cent. L'utilisation intensive de l'infrastructure a conduit à des coûts d'entretien nettement plus élevés et a fortement grevé le résultat annuel de ce segment.*

© A. Boillat/SBB

Enfin, tant l'entreprise que les autorités politiques sont appelées à prendre des mesures en vue d'assainir la Caisse de pensions des CFF, dont le taux de couverture s'est abaissé en raison de la crise financière à 79,2 pour cent à la fin de 2008.

Les CFF et leurs collaborateurs doivent collaborer pour assainir la CP CFF. L'Office fédéral des assurances sociales a ordonné au Conseil de fondation de la Caisse de préparer des mesures d'assainissement avant l'été 2009.

En revanche, les CFF attendent de la Confédération qu'elle réponde du refinancement insuffisant de la Caisse de pensions à sa création en 1999 et comptent sur sa participation généreuse pour combler le découvert de la part des bénéficiaires d'une rente. Les CFF ont eux-mêmes assaini la part des assurés actifs en injectant le 1<sup>er</sup> janvier 2007 au total 1,5 milliards de francs dans la Caisse.

En 2008, le Conseil fédéral a mis en consultation une proposition visant à assainir la Caisse de pensions des CFF. Elle comprend quatre options. Pour l'instant, il prépare un message qu'il adressera aux Chambres en se fondant sur les résultats de la consultation.

Il devrait être émis durant l'été 2009. Si la Confédération ne comble pas le déficit de la Caisse de pensions CFF, il faudra impérativement définir une solution d'assainissement impliquant tant l'entreprise que ses collaborateurs. Pour ce faire, les CFF doivent disposer d'une marge de manœuvre entrepreneuriale suffisante leur permettant de dégager les capitaux requis. Or, pour l'instant, ces conditions ne sont pas réunies. Si les CFF avaient le droit de réaliser suffisamment de bénéfices, ils pourraient bien évidemment participer de manière substantielle à l'assainissement de leur Caisse de pensions.

Le leader des transports publics routiers

### **Car Postal Suisse SA**

a, lui aussi, accru à nouveau ses prestations dans tous les secteurs au cours de l'an dernier. En résumé, il faut constater que la progression du trafic routier est ininterrompue, mais que les prix augmentent aussi.

Les cantons, en tant que mandants de prestations de transport concluent *de plus en plus des conventions relatives aux objectifs et aux prestations* au lieu de faire des mises au concours. Lors du changement d'horaire de décembre 2008, Car Postal a inauguré 15 nouvelles lignes et a étendu son offre en trafic urbain et en trafic d'agglomération. Cela conduit à *une offre supplémentaire équivalente à 3,5 millions de kilomètres* parcourus selon l'horaire. Car Postal propose à sa clientèle plus de 750 lignes de cars postaux, qui totalisent plus de 10 000 kilomètres et desservent environ 12 000 arrêts. Des lignes touristiques s'ajoutent à ces prestations de transport public, de même que des courses spéciales, ScolaCar (bus pour les écoliers) et PubliCar (bus à la demande). La présence de Car Postal Suisse s'est encore renforcée à l'étranger grâce à la victoire remportée lors de la mise au concours des transports publics de Narbonne.

*Les produits d'exploitation* ont progressé de 19 millions pour s'inscrire à 604 millions de francs (l'année précédente: 585 millions). L'augmentation des charges d'exploitation a atteint 25 millions et a atteint 578 millions de francs d'exploitation (l'année précédente: 553 millions). Les recettes supplémentaires dues à l'accroissement de la demande et aux mesures visant à réduire les coûts *n'ont pas permis de compenser* l'augmentation du prix des carburants et les dépenses supplémentaires pour le personnel dues au renchérisse-



ment. Le résultat d'exploitation s'est abaissé de quelque cinq millions pour s'inscrire à 27 millions de francs (l'année précédente: 32 millions).

*Evolution des affaires:* En 2008, la demande s'est accrue de près de cinq pour cent. Cela a conduit de plus en plus à *des difficultés dans le domaine des capacités* durant les heures de pointe. Pour les maîtriser, des investissements sont faits tant dans le domaine de l'infrastructure que du personnel. De plus, des mesures visant à accroître la productivité ont été prises (plus de kilomètres par véhicule,

moins de temps d'attente et moins de courses à vide). Par ailleurs, *l'amélioration de l'information aux usagers* permet de rendre ceux-ci en temps opportun attentifs à des bouchons et au moyen de les contourner.

*Les mandats de prestations de transport* (Confédération, cantons et communes) concluent de plus en plus des conventions relatives aux objectifs et aux prestations. Il s'agit d'une alternative à la mise au concours de lignes. Les contrats portent souvent sur les standards requis en matière de qualité et sur les objectifs à atteindre au sujet de l'ac-



*Le leader des transports publics routiers, CarPostal Suisse SA, a accru à nouveau ses prestations durant l'année dernière dans tous les secteurs. Les mandats de prestations (Confédération, cantons, communes) concluent de plus en plus des conventions relatives aux objectifs et aux prestations. CarPostal a mis en service lors du changement d'horaire de décembre 2008 15 nouvelles lignes et a étendu son offre en trafic urbain et en trafic d'agglomération. Cela conduit à une offre supplémentaire annuelle de 3,5 millions de kilomètres. Notre cliché montre la gare des cars postaux de Coire.*

© PostAuto

croissement de la productivité. Les conventions ne constituent toutefois pas une garantie du point de vue de l'octroi d'un mandat. Si les objectifs assignés ne sont pas atteints, les prestations peuvent être mises au concours. Les entreprises de transport public sont de ce fait *sous pression quant à leur marge de gain*. Elles doivent soit diminuer leurs coûts, soit rechercher de nouvelles sources de recettes. Car Postal a installé deux centres de compétence: l'un lié au système de comptage des usagers DILAX à Bâle et l'autre pour le contrôle des titres de transport et pour l'encaissement, à Zurich. Car Postal souhaite étendre ces prestations aux communautés tarifaires et à d'autres entreprises de transport.

Lors du changement d'horaire de décembre 2008, Car Postal a inauguré 15 nouvelles lignes et a étendu son offre notamment dans les centres urbains et dans les agglomérations ainsi que durant les heures creuses. Cela représente chaque année 3,5 millions de kilomètres supplémentaires prévus dans l'horaire. Car Postal répond ainsi à la demande accrue de transports publics et conforte sa position de leader des transporteurs publics routiers.

### Les chiffres de Car Postal Suisse SA (sans le secteur international), état au 31.12.2008

	2007	2008	Variation en pour cent
Nombre de lignes	738,0	<b>761,0</b>	+3,1
Longueur des lignes en kilomètres	9 827,0	<b>10 345,0</b>	+5,3
Nombre d'arrêts	12 339,0	<b>12 395,0</b>	+0,5
Prestations annuelles en kilomètres (en mio)	88,8	<b>94,6</b>	+6,5
Nombre de passagers (en millions)	111,1	<b>114,7</b>	+3,2
Kilomètres-voyageurs (en millions)	705,4	<b>738,8</b>	+4,7
Nombre de véhicules	1909,0	<b>2014,0</b>	+5,5

Dans le secteur du trafic local et du trafic d'agglomération, Car Postal assume désormais le transport des usagers de Martigny, des Brenets et de Rolle ainsi que de Einsiedeln, en Suisse centrale. De plus, Car Postal a reçu mandat d'exploiter le bus régional de Däniken. Cette entreprise s'est également imposée lors des mises au concours des lignes Bienne–Lyss, Saint-Blaise–Enges–Lignières, La Neuveville–Le Landeron–Le Plateau de Diesse et Marin–Le Landeron. Par contre, l'adjudication des réseaux locaux de Rorschach et d'Arosa a été favorable aux concurrents.

Depuis 2008, Car Postal participe aussi aux *mises au concours de lignes situées dans des régions françaises* intéressantes. Jusqu'ici, cette entreprise ne s'était intéressée qu'aux régions proches de la frontière.

2008 symbolise l'entrée dans les régions françaises. Des filiales sont ouvertes à Obernai, Dole, Bourg-en-Bresse et Haguenau. Depuis octobre, une autre filiale existe à Narbonne, dans le Sud de la France. Elle exploite des lignes régionales régulières et des liaisons touristiques.

D'entente avec BUS CH, l'Association des entrepreneurs suisses de cars postaux, Car Postal a conçu *un nouveau modèle de contrat* qui différencie entre les entreprises de cars postaux et les partenaires intéressés aux transports. Les objectifs sont les mêmes pour les deux modèles de contrat. Ils visent une collaboration partenariale et axée sur le succès, le but étant d'accroître la capacité concurrentielle.

En décembre, Car Postal a repris le secteur des transports publics de l'entreprise «*Autoverkehr Spiez–Krattigen–Aeschi AG (ASKA)*». Les quinze collaborateurs concernés constituent désormais le groupe de Spiez et renforcent la position de Car Postal dans la région



*CarPostal propose à sa clientèle plus de 750 lignes qui totalisent plus de 10 000 kilomètres et desservent environ 12 000 arrêts. Des lignes touristiques s'ajoutent à ces prestations ainsi que des courses spéciales, ScolaCar (bus scolaire) et PubliCar (bus à la demande). La présence en France s'est accentuée grâce à une adjudication que CarPostal a remporté à Narbonne. En 2008, la demande s'est accrue de presque cinq pour cent. Il en résulte de plus en plus fréquemment des goulets d'étranglement durant les heures de pointe. Des investissements dans l'infrastructure et le personnel ainsi que des accroissements de l'efficacité (plus de kilomètres par véhicule, moins de temps d'attente, moins de courses à vide) doivent permettre de maîtriser cette situation. Notre photo montre la station aval de la télécabine Stöckalp–Melchsee Frutt.*

© PostAuto

de l'Oberland bernois. Auparavant, Car postal avait remporté la mise au concours du réseau de bus de la région de Spiez.

A Zurich, les usagers de Car Postal obtiennent désormais des informations concernant le prochain arrêt, la destination finale et la situation actualisée du trafic. À cet effet, Car Postal a installé une centrale de commande dotée de deux postes à plein temps ainsi que des ordinateurs de bord et des écrans dans environ 130 cars postaux zurichois. Le système a été testé et mis en service en collaboration avec la communauté tarifaire de Zurich ZVV.

Car Postal a été admis en tant que membre de la communauté tarifaire nationale «charge-

ment des vélos par les voyageurs» et a repris toute la gamme des billets pour vélos que les CFF et la plupart des autres chemins de fer et entreprises de transport offrent. Les clients profitent ainsi de prix plus avantageux et n'ont besoin que d'un billet pour tout un voyage. Dans les régions touristiques, les cars postaux disposent depuis peu de porte-vélos qui permettent aux cyclistes de charger eux-mêmes leur bicyclette.

Durant la période de la coupe UEFA EURO 2008, Car Postal a prolongé pendant 23 jours l'offre du soir en organisant des courses supplémentaires dans les agglomérations. Des bus-navettes ont transporté environ 50 000 personnes entre les camps de supporters et les places de parc (park + ride).

Par le biais de *Mobile Tagging*, les voyageurs peuvent consulter l'horaire en utilisant leur téléphone portable. Etant donné que l'essai réalisé en Appenzell au cours de l'an dernier s'est avéré concluant, ce système a été développé en 2008 et mis en service entre Neuchâtel et Bienne ainsi que dans la banlieue de Berne. Grâce à *Mobile Tagging*, Car Postal a gagné une médaille d'argent au concours de l'innovation ÖPNV (Öffentlicher Personen-Nahverkehr) 2008 à Berlin. Ont été particu-

lièrement mis en évidence les véritables avantages qu'en retire la clientèle. Ce prix est réservé aux produits ou aux concepts innovateurs et porteurs d'espoir de succès développés par les entreprises de transport.

Car Postal *veut poursuivre son extension à l'étranger*, c'est-à-dire renforcer sa présence en France et examiner les possibilités de prendre pied sur les *marchés allemand et italien*. En Suisse, Car Postal veut conserver sa



*Avec l'introduction de l'exploitation régulière sur la ligne du tunnel de base du Lötschberg lors du changement d'horaire 2007/08 un jalon important du projet NLFA a été posé et un nouveau chapitre s'est ouvert dans l'histoire des traversées ferroviaires alpines. Jusqu'à fin 2008 33 144 trains ont traversé le tunnel de base sans problème digne d'être mentionné. Les limites de capacité ont été presque atteintes à plusieurs reprises. En prévision de la croissance du trafic marchandises et voyageurs, le Conseil d'administration de BLS AG a donné mandat d'étudier la possibilité de compléter le tunnel de base en le doublant sur toute sa longueur. Cette étude doit notamment porter sur la faisabilité du point de vue de la construction, de la technique et de l'exploitation. Les résultats sont attendus pour fin 2009. Notre photo montre la cabine d'un GTW de BLS SA.*

© BLS

position de leader en trafic régional routier, se profiler en tant que gestionnaire de systèmes et conquérir d'autres parts de marché en trafic d'agglomération. De plus, Car Postal testera les possibilités de mettre en service des véhicules disposant de systèmes de propulsion novateurs. Nonobstant la croissance prévue à l'étranger et en raison de la pression sur les prix en Suisse et les frais de personnel plus élevés, le résultat d'exploitation n'atteindra pas le niveau de l'année précédente.

La deuxième entreprise ferroviaire suisse par ordre d'importance est le groupe

## **BLS SA**

Les résultats qu'elle a atteints en 2008 ont tout lieu de la satisfaire. La demande tant en transports de voyageurs que de marchandises s'est bien développée, ce qui lui a permis d'encaisser des recettes importantes. En raison de la récession qui s'est manifestée dès l'automne et de la modification du cours de change par rapport à l'Euro, les résultats financiers et l'institut de prévoyance sociale ASCOOP ont souffert. Les comptes 2008 se soldent par un *bénéfice du groupe* de 2,0 millions de francs.

Aussi bien dans le domaine des voyageurs que des marchandises, la demande s'est fortement accrue. Les deux segments ont *bouclé leurs comptes par un résultat d'exploitation positif*. Le revers de la médaille est *l'accroissement des goulets d'étranglement* sur quelques lignes du réseau express régional de Berne.

La situation s'est fortement aggravée en raison du retard avec lequel le constructeur du nouveau train automoteur RABe 535 «Lötschberger» a livré la composition, et les problèmes relatifs à sa qualité. Ce train aurait dû être mis en service au moment du change-

ment d'horaire. Des mesures à court et à long termes ont été prises pour remédier à ces problèmes et à ceux engendrés par la pénurie générale en matériel roulant due à l'accroissement de la demande.

En automne de l'an dernier, la conjoncture s'est fortement dégradée. Les conséquences de la *crise financière et économique globale* qui s'est manifestée vers la fin de l'année 2008 ont terni les résultats de l'année. Sont tout particulièrement touchés *la caisse de prévoyance sociale ASCOOP* et le trafic marchandises. La Caisse de prévoyance a souffert de la chute historique des cours sur les marchés financiers mondiaux. *Dans le domaine des marchandises*, la crise s'est manifestée avec un certain retard. C'est pourquoi les prestations de transport de BLS Cargo SA étaient à fin septembre encore conformes à la croissance prévue dans le budget, pour s'effondrer ensuite au cours du dernier trimestre. Etant donné l'importance de la récession mondiale, il ne faut pas s'attendre à une reprise rapide des affaires.

*Le segment Infrastructures et ateliers* présente d'excellents résultats. Le portefeuille de commandes en provenance des secteurs travaux et entretien est toujours bien garni. Le segment *Traction* est devenu un centre de services axé sur les besoins de sa clientèle. *Les résultats consolidés* du groupe BLS SA ont atteint environ deux millions de francs, sur la base de Swiss GAAP FER. Il faut prendre en compte le fait que 21 millions ont été dépensés aux fins d'accélérer l'assainissement de la caisse de prévoyance sociale. Les résultats de la filiale BLS Cargo SA, qui avaient atteint l'année précédente 14,9 millions de francs, ont fortement diminué pour s'inscrire à trois millions de francs. En relation avec la part du capital-actions, 2,1 millions de francs ont été pris en considération dans le résultat du groupe.

BLS SA a lancé vers la fin de l'année 2008 une *campagne relative à la sécurité*, qui englobait l'ensemble du personnel. Après des années vouées principalement aux grands chantiers et à la fusion des sociétés BLS, Chemin de fer du Lötschberg SA et Transports régionaux du Mittelland SA, le moment était venu de se pencher pour les prochaines années sur les questions relatives à la sécurité et à la prise de conscience des responsabilités au sein de l'entreprise.

À l'issue d'intensifs travaux préparatoires, le *segment Infrastructure de la société BLS SA* a fusionné avec la *société BLS Alptransit AG* pour devenir la *société BLS Netz AG*, une société dans laquelle la Confédération possède une participation majoritaire. Le canton de Berne et BLS SA se partagent le reste. Ainsi, la Confédération qui, par le passé, a financé presque complètement l'infrastructure et le tunnel de base du Lötschberg, peut consolider légalement ses intérêts en tant que propriétaire. *L'exploitation de toute l'infrastructure* demeure du ressort de la société BLS SA.

La mise en vigueur de l'exploitation régulière de la *ligne du tunnel de base du Lötschberg* lors du changement d'horaire 2007/08 est un jalon du projet NLFA. Elle a inscrit un *nouveau chapitre dans l'histoire du franchissement des Alpes par le chemin de fer*. Il y a lieu de se féliciter de la *fiabilité quasi parfaite* de la ligne de base du Lötschberg durant la *première année d'exploitation*. Jusqu'à fin 2008, 33 144 trains ont traversé le tunnel de base sans perturbation notable. La limite de capacité a été presque atteinte à plusieurs reprises. Vu l'augmentation du trafic tant voyageurs que marchandises, le conseil d'administration de la société BLS SA a donné *mandat d'étudier la possibilité de réaliser complètement le tunnel de base*, c'est-à-dire d'installer la double-voie sur toute sa longueur. Cette étude doit porter sur la faisabi-

lité du point de vue des travaux, des installations techniques et des besoins de l'exploitation. Elle doit aussi fournir des précisions en ce qui concerne les coûts. Les résultats sont attendus pour la fin de 2009.

*Dans le domaine politique*, il y a lieu de relever que le Parlement fédéral a accepté en 2008 la loi sur le transfert du trafic marchandises de la route sur le rail. La société BLS Cargo SA est prête à jouer le jeu et s'attend à moyen et à long terme à un accroissement de ses activités. Une condition essentielle du succès en l'occurrence est l'augmentation des participations minoritaires de DB Schenker et IMT dans la société BLS Cargo SA. BLS Cargo et DB Schenker ont mis au point au cours de l'année sous revue un concept partenarial visant à collaborer plus étroitement avec CFF Cargo. Cette collaboration devrait rechercher un partenaire européen adéquat. Les décisions devraient tomber en 2009.

Dans la région bernoise, 2008 a vu se réaliser une nouvelle étape dans l'édification du réseau express régional de Berne. Dans le cadre de la première extension complémentaire du réseau, le Grand Conseil a *accepté l'arrêté sur l'offre et le crédit-cadre d'investissement 2010 à 2013*.

BLS SA salue cette démarche politique qui lui permet de développer par étapes son propre réseau et celui des entreprises dont elle assure l'exploitation. Cette décision apporte un soutien aux efforts entrepris en vue de faire face aux besoins accrus de mobilité. De plus, ces projets ont un caractère durable et contribuent à soutenir l'économie en une période particulièrement critique.

*L'un des buts visés par BLS SA* en l'année 2009 est de surmonter la crise économique si possible sans encombre et d'être prête à maîtriser la reprise conjoncturelle. En plus des



*La deuxième entreprise ferroviaire suisse par ordre d'importance est le groupe BLS SA. Ses résultats en 2008 ont tout lieu de la satisfaire. La demande en transport de voyageurs et de marchandises s'est bien développée. Aussi les recettes sont-elles très confortables. En raison de la conjoncture économique qui s'est dégradée depuis la fin de l'été dernier et aussi des modifications du cours du change par rapport à l'Euro, les résultats financiers ont souffert. Les comptes 2008 bouclent par un bénéfice du groupe de 2,0 millions de francs. La clientèle a contribué tant dans le domaine des voyageurs que des marchandises à réaliser des taux de croissance particulièrement élevés. Les deux segments ont bouclé leurs comptes positivement. Le revers de la médaille est constitué par les goulets d'étranglement qui se manifestent de plus en plus sur le RER bernois. Notre photo montre la nouvelle composition «Lötschberger» du BLS sur la ligne du Lötschberg.*

© BLS

difficultés inhérentes à la situation économique auxquelles elle fait face, l'entreprise accepte deux défis de taille: satisfaire aux besoins d'un *nouvel accroissement de la demande de transport*, d'une part, et répondre à la *pression probablement croissante de l'Union européenne* en matière de libéralisation du transport de voyageurs, d'autre part.

La mobilité ne cesse de croître. Les flux de voyageurs auxquels il faut s'attendre à l'avenir ne pourront que partiellement être écoulés par les moyens de transport individuels. Cela signifie que les transports publics en général et la société BLS SA en tant qu'exploitante du réseau express régional à voie normale de Berne, en particulier, devront faire face à des taux toujours plus élevés de croissance et, de ce fait, à des difficultés dans le domaine des capacités. Il faut, de plus, prendre en considération l'importance accrue dévolue aux

transports publics en raison du réchauffement climatique.

La société BLS SA est prête à assumer ses responsabilités face au développement extrêmement rapide du trafic et à présenter des solutions. Elle a, d'une part, initialisé le renouvellement d'une grande partie du parc de matériel roulant destiné au transport de voyageurs. D'autre part, elle examine actuellement la stratégie de l'entreprise ainsi que les processus de travail dans tous les secteurs.

La troisième entreprise ferroviaire suisse à écartement normal est, par ordre d'importance, la compagnie

**Schweizerische Südostbahn (SOB).**

2008 a été pour elle *la meilleure année* de son éphémère existence en tant qu'entreprise

fusionnée. Les résultats d'exploitation ont atteint 5 340 063 francs et le bénéfice de l'exercice se monte à 5 627 958 francs. Les recettes du transport des voyageurs se sont développées de façon réjouissante. Elles ont augmenté de 8,7 pour cent. Les trains de la compagnie SOB ont transporté 12 558 127 personnes et ont parcouru 3 346 087 kilomètres, ce qui correspond à environ 83 fois le tour de la Terre. En moyenne, chaque usager de la compagnie SOB a parcouru 15,17 kilomètres sur son tronçon, soit environ la distance de Einsiedeln à Wädenswil ou de Wattwil à Degersheim. Les coûts ont pu être réduits, si l'on tient compte des coûts du capital constitués par les trains FLIRT, dont toutes les compositions ont été pour la première fois en service en 2008.

*La clientèle* est satisfaite des prestations de la compagnie SOB. L'étude lancée pour connaître le degré de satisfaction des usagers par la communauté tarifaire OSTWIND et par la compagnie SOB au sujet des trains FLIRT le montre également. Par rapport à la dernière enquête de ce genre, effectuée en 2005, il s'avère que les appréciations fournies par la clientèle se sont fortement améliorées. Les usagers ont notamment apprécié le confort qu'offrent les nouvelles compositions. Ils relèvent surtout l'accès à niveau aux voitures, le confort des sièges, le grand espace réservé aux voyageurs et le système d'information à la clientèle. De plus, des louanges sont adressées au roulement agréable des véhicules, à la fiabilité et à la ponctualité que les nouveaux trains ont permis d'atteindre. La stabi-



*La troisième entreprise ferroviaire suisse par ordre d'importance est la compagnie «Schweizerische Südostbahn (SOB)». 2008 est son année record du point de vue financier. Son histoire en tant qu'entreprise fusionnée est toutefois encore très courte. Les résultats d'exploitation ont atteint 5 340 063 francs et le bénéfice de l'exercice se monte à 5 627 958 francs. Les recettes du transport des voyageurs se sont développées de façon réjouissante. Elles ont augmenté de 8,7 pour cent. Les trains de la société SOB ont transporté 12 558 127 personnes et ont parcouru 3 346 087 kilomètres, ce qui correspond à environ 83 fois le tour de la Terre. © SOB*





Le «Voralpen-Express (VAE)» a aussi besoin de capitaux. Les promoteurs de ce produit, les CFF et la compagnie SOB, sont en quelque sorte les victimes de leur propre succès. Ce train rencontre un engouement croissant, mais il manque de voitures modernes et climatisées. Jusqu'en 2013 au plus tard, le «Voralpen-Express», exploité aujourd'hui à raison de deux tiers par la compagnie SOB et d'un tiers par les CFF, passera entièrement aux mains de la société SOB.

© SOB

lité de l'horaire est ainsi garantie. Les collaboratrices et les collaborateurs dans les gares et dans les trains ont, eux aussi, eu droit à des compliments.

Dans le domaine de l'*Infrastructure*, des grands progrès ont pu être réalisés durant les années dernières. Les travaux ont porté sur les extensions d'installations, les rénovations et les renouvellements.

Aux anciennes installations de sécurité se sont substituées celles de la nouvelle génération, les tunnels et les ponts ont été assainis, bien les gares et leurs quais sont désormais adaptés aux besoins des personnes handicapées.

Par ailleurs, des investissements ont été faits pour *aménager des centres de services*. À Herisau, un tour abaissé pour l'usinage des roues a été mis en service. Il s'agit de la cinquième machine-outil de ce genre installée en Suisse. Il permet de refaçonner le bandage

des roues des véhicules, ce qui rend leur roulement plus agréable, augmente leur durée de vie et améliore considérablement le confort des passagers et également celui des riverains étant donné que le bruit émis par les véhicules est atténué. La compagnie SOB peut exécuter ce travail tant pour son propre matériel roulant que pour celui d'autres entreprises ferroviaires.

Malgré la diminution des ressources financières, SOB n'a cessé *d'accroître ses performances* tant du point de vue qualitatif que quantitatif. La propreté, la sécurité, la ponctualité et l'information à la clientèle ont été améliorées. En dépit de cela, l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (sans les frais de capitaux relatifs à FLIRT) est inférieure à celle qui était allouée avant la fusion entre la compagnie BT et l'ancienne compagnie SOB, en 2001, et bien que le nombre des kilomètres parcourus ait augmenté de quelque sept pour cent.

Un besoin en capitaux se manifeste aussi en ce qui concerne le train *Voralpen-Express* (VAE). Les promoteurs de ce produit, à savoir les CFF et SOB, sont en quelque sorte les victimes de leur propre succès. Il rencontre un succès croissant, les trains sont pleins, à certaines périodes débordés et doivent être souvent renforcés par des voitures non climatisées. Cela conduit, bien entendu, à des réclamations de la part de la clientèle. Au plus tard en 2013, le «Voralpen-Express», qui est exploité pour le moment à raison de  $\frac{2}{3}$  par la compagnie SOB et d'un tiers par les CFF, sera entièrement aux mains de la compagnie SOB. Pour le moment, un concept pour le matériel roulant est élaboré, qui a pour but d'éliminer les défauts concernant la qualité et de rendre l'exploitation plus simple et plus avantageuse.

Dans le domaine de l'*Infrastructure*, les indemnités ont augmenté en raison des amortissements plus élevés. Il y avait lieu à ce propos de combler un grand retard. Les voies et les installations de commande à distance devaient être remplacées. De plus, la compagnie SOB a repris des CFF les gares de Wattwil et de Lichtensteig qui doivent être rénovées au même titre que la double-voie Wattwil–Lichtensteig. Les travaux devraient coûter environ 50 millions de francs.

Comme au cours des dernières années, la *caisse de pensions ASCOOP* cause des soucis aux responsables. Au début de l'an 2006, des mesures d'assainissement draconiennes sont entrées en vigueur, qui ont été durement ressenties par le personnel. L'Office fédéral des assurances sociales a imparti à l'ASCOOP une période de quinze ans pour compléter son assainissement. La situation actuelle sur les marchés financiers n'a pas facilité la tâche de l'ASCOOP. Le rendement pour l'année 2008 a été de moins 10,5 pour cent. Ce résultat est moins mauvais que celui de nombreuses autres caisses de prévoyance, mais il a lour-

dement grevé les comptes de la compagnie SOB. Le degré de couverture de la caisse de prévoyance de la compagnie était de quelque 69 pour cent à la fin de l'année 2008.

De nombreuses améliorations touchent les *secteurs moins exposés*, tels que la formation permanente, la motivation du personnel, la formation du personnel des trains axée sur le service à la clientèle, l'extension de l'offre et des services dans les centres de vente des gares, l'amélioration de la formation des pilotes de locomotives, la professionnalisation du travail médiatique. Cette énumération montre combien la compagnie SOB investit pour être au top au point de vue de la qualité et du service à la clientèle. Elle a prêté à répondre aux grands défis que le futur lui réserve. L'amélioration de la qualité, de l'efficacité et du service à la clientèle sont une préoccupation permanente de l'entreprise.

La plus grande communauté tarifaire suisse est

### **la communauté tarifaire zurichoise (Zürcher Verkehrsverbund – ZVV)**

Elle a transporté en 2008 563 millions de passagers, soit 22 millions de plus qu'en 2007 (+ 4%). Les recettes ont augmenté de 4,6 pour cent. Vu la diminution des contributions fédérales, le déficit a augmenté. C'est surtout dans les trams et les bus urbains que le nombre des passagers a augmenté. Les *Transports en commun de la ville de Zurich* (VBZ) ont contribué à raison de presque la moitié à l'augmentation des fréquences de la communauté tarifaire. La plus importante croissance en pourcentage est celle de la *compagnie de navigation du lac de Zurich* (Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft ZSG). Le taux de croissance du réseau express régional a dépassé 7 pour cent. *Le corridor menant à l'aéroport de Zurich* a battu les

records avec une augmentation de 19 pour cent. À Winterthur, le nombre des passagers s'est accru de 5,7 pour cent. Les lignes régionales de bus ont, pour leur part, accusé une croissance de 5 pour cent.

Durant les championnats européens de football, 1400 trains spéciaux et plus de 2000 bus et trams spéciaux ont été mis en service. Environ un million de passagers supplémentaires ont ainsi été transportés sans problème aux différents lieux de compétition. 1,2 millions d'usagers ont emprunté l'offre nocturne de la communauté, soit 23 pour cent de plus que l'année précédente. Pour la cinquième fois consécutive, le réseau nocturne de la communauté a pu couvrir intégralement ses coûts.

Selon un communiqué, l'augmentation des fréquences s'est traduite par une *augmentation des produits de la communauté*. Les recettes provenant de la vente de titres de transport communautaires ont progressé de plus de 25 millions pour atteindre 580 millions de francs. Aucune augmentation tarifaire n'a eu lieu au cours de l'an dernier. *La sous-couverture des coûts* a été nettement inférieure à celle que prévoyait le budget. Elle a atteint 313,8 millions alors que le budget tablait sur 343 millions de francs. Le degré de couverture s'est stabilisé à 61,6 pour cent, un montant «très confortable» selon la communauté ZVV.

Plus de la moitié de l'accroissement du déficit provient de la réduction des contributions fédérales dues à la nouvelle péréquation financière fédérale. La Confédération a versé environ 25 millions de francs de moins au titre de «contribution au trafic régional». Le renouvellement du matériel roulant et les améliorations de l'offre ont aussi contribué à l'accroissement du déficit.

1,37 millions de personnes vivent dans les 186 communes de la région couverte par la

communauté tarifaire (1840 km<sup>2</sup>). Les 50 entreprises de transport qui appartiennent à la communauté tarifaire exploitent 377 lignes, dont la longueur atteint presque 4000 kilomètres. 1315 véhicules sont en service, dont 727 bus, 304 trams, 251 compositions ferroviaires, 25 bateaux et 8 chemins de fer de montagne.

## Conclusion

En tant qu'institution collective agissant au nom de tous les *cercles intéressés aux transports publics et soucieux de préserver leur avenir*, LITRA est chargée d'accompagner les processus conduisant aux décisions politiques en matière de transport. Elle a également une mission d'information sur ce qui touche tant au trafic public qu'au trafic privé. Dans le domaine des transports, les décisions politiques et les conditions-cadres exercent une grande influence sur l'attractivité de l'offre. Les entreprises de transport du trafic public, les firmes intéressées en tant que fournisseurs, la Confédération, les cantons et les communes en tant que mandataires de prestations et d'autorités de surveillance ainsi que les organisations faitière du personnel et de l'économie sont conscients du rôle important que les chemins de fer, les bus, les trams et les bateaux exercent pour maintenir à un niveau très élevé les prestations répondant aux besoins durables de mobilité des habitants de notre pays.

Berne, le 12 août 2009

Le président, Peter Bieri, conseiller aux Etats

Le vice-président, Peter Spuhler, conseiller national, Président de la direction de Stadler Group SA

Le directeur, Tony Lüchinger, économiste/rédacteur



*Le succès du travail médiatique de la LIIRA repose sur une équipe très motivée et qualifiée de collaboratrices et collaborateurs internes et externes (notre photo a été prise lors de leur excursion annuelle). Ce sont ces personnes qui ont fait de la LIIRA ce qu'elle est aujourd'hui: un service d'information estimé, indépendant et compétent, qui fait autorité en matière de questions relatives au trafic, notamment à celles qui touchent les transports publics.*

# Organigramme du secrétariat de la LITRA

