

Hopfenweg 21  
PF/CP 5775  
CH-3001 Bern  
T 031 370 21 11  
info@travailsuisse.ch  
www.travailsuisse.ch

Monsieur Pierre-André Meyrat  
Division Financement  
Office fédéral des transports  
3003 Berne

Courriel : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Berne, le 6 janvier 2015

**Audition : Message relatif au financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire pour les années 2017 à 2020.**

Monsieur le Directeur,  
Monsieur le responsable de la division financement,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur cet objet et c'est volontiers que nous vous le faisons parvenir. Pour ce faire, nous avons aussi consulté notre fédération affiliée transfair, qui compte de nombreux membres dans le domaine des transports publics.

De façon générale, nous saluons la somme totale de 13 232 millions de francs mise à disposition des gestionnaires d'infrastructure par la Confédération. Par rapport à la période des conventions de prestation (CP) pour 2013-2016, cela représente 2378 millions de francs en plus, ce qui n'est pas négligeable. Ceci dit, il faut rappeler qu'une partie de cette augmentation est payée directement par les usagers par une augmentation du prix du sillon. La hausse est en premier lieu justifiée selon nous par la nécessité de maintenir la qualité des infrastructures et en particulier celle de la voie, étant donné une claire tendance à la détérioration sur ce plan, due à l'intensification de son utilisation.

Nous sommes donc favorables à ce que ces ressources additionnelles servent principalement à couvrir le besoin supplémentaire de la voie et ensuite ceux de l'accès au chemin de fer et des ouvrages d'art. Il est réjouissant de noter que grâce au financement par le nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), cela n'aura pas de conséquences négatives pour les finances fédérales. En revanche, puisque les prix du sillon seront adaptés temporairement (2017-2021) pour le fret ferroviaire transalpin, il n'est pas clair quelles conséquences cela aura pour les entreprises de transport ferroviaire et si des ressources manquantes pour le cadre du financement devront être compensées, ni de quelle manière.

Quant aux objectifs pour l'infrastructure ferroviaire 2017-2020, nous les saluons et estimons qu'il est très important qu'ils soient bien harmonisés avec les objectifs des politiques fédérales des transports et de l'aménagement du territoire. C'est en particulier les objectifs

de la garantie de la capacité du réseau et de l'amélioration de l'interopérabilité qui auront des répercussions favorables sur le plan de l'aménagement du territoire.

Nous saluons tout spécialement le fait que désormais le message relatif au financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire comprenne aussi un rapport sur l'état du réseau qui fournit une vue d'ensemble de l'état actuel de l'infrastructure et indique le besoin de fonds requis pour maintenir la qualité de l'infrastructure. Cela permettra au Parlement en particulier d'avoir tous les éléments à disposition pour prendre sa décision. C'est donc un avantage pour prendre des décisions démocratiques dans un esprit de plus grande transparence.

D'autres raisons plus générales nous incitent aussi à soutenir clairement ce projet : primo, une infrastructure ferroviaire de qualité est nécessaire dans l'optique d'une mobilité plus durable et contribue en particulier à lutter contre le réchauffement climatique en faisant gagner des parts de marché au rail (ou au moins en les maintenant) par rapport à la route, davantage émettrice de nuisances et de pollution, en particulier de gaz à effet de serre. Secundo, le maintien de la qualité des transports publics, en particulier du rail, s'avère être plus intensif en emploi que l'exploitation et le maintien de la qualité des infrastructures des transports routiers. Tertio, dans une perspective d'aménagement du territoire, une offre ferroviaire de qualité et bien développée contribue à une répartition équilibrée de la population sur tout le territoire et au maintien d'un bon tissu économique diversifié. En effet, si l'on réduisait l'enveloppe financière prévue, des lignes régionales pourraient être menacées, ce qui irait à l'encontre du maintien de la population dans les régions périphériques, ce qui serait préjudiciable au tissu économique local.

Pour toutes ces raisons, Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses et Transfair, fédération affiliée, soutiennent donc clairement le message soumis à consultation pour les années 2017 à 2020.

En vous remerciant de réserver un bon accueil à notre prise de position, nous vous adressons, Monsieur le Directeur, Monsieur le responsable de la division financement, nos salutations les meilleures.

Adrian Wüthrich



Président

Denis Torche



Responsable du dossier  
Service public

Bruno Zeller



Transfair, Responsable de branche Transports publics