



P.P. CH-1951  
Sion

A

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication (DETEC)  
Monsieur le Conseiller fédéral  
Albert Rösti  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne



Date 11 OCT. 2023

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

**Réponse à la consultation**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 28 juin 2023, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'effectuer une consultation sur le projet cité en référence. Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté et après analyse des différents documents à sa disposition répond de la manière suivante aux questions posées.

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

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

**OUI.** Le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire et des tâches systémiques dans ce domaine sont clairement du ressort de la Confédération avec l'acceptation du message FAIF par le peuple et les cantons en 2014.

Le projet présenté intervient après la mise en évidence de manquements dans le renouvellement des installations, des effets de normes et de règlements dans l'exploitation et la construction et des retards importants dans la mise en œuvre des projets par la lenteur des procédures et les faibles capacités du réseau pour y effectuer des travaux sous exploitation.

Les remarques émises dans le message sous le chiffre 1.6.4 pour le réseau CFF nous inquiètent fortement. L'augmentation des risques sécuritaires latents ne sont pas acceptable. Nous ne pouvons pas courir le risque de fermeture de lignes parce que les moyens nécessaires n'ont pas été mis dans les temps et en suffisance.

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

**NON.** L'OFT reconnaît que le montant est inférieur à celui des années précédentes compte tenu du renchérissement et de la baisse du prix du sillon du trafic Grandes lignes. Il est important de disposer d'une base de comparaison saine et correcte.

Avec la mise en place d'un horaire de chantiers offrant les conditions-cadres au rattrapage du renouvellement et de la mise en conformité des installations ferroviaires en Suisse occidentale, il est impensable que des projets soient encore reportés faute de moyens financiers disponibles. Les discussions menées avec différents gestionnaires d'infrastructure laissent à penser que le risque de report de projets est réel.

De même, des frais supplémentaires pour assurer les compensations aux détériorations devront être pris en charge par la convention sur les prestations. Ce n'est pas au trafic régional de voyageurs d'assumer l'ensemble des charges supplémentaires en lien avec les modifications des horaires, la suppression de desserte de gares régionales et la rupture de certaines correspondances du fait que les horaires doivent être adaptés. Les économies réalisées dans le passé en supprimant des fonctionnalités et en reportant des projets de renouvellement par l'OFT et les gestionnaires d'infrastructure ne doivent pas peser sur l'offre régionale.

3. Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis ?

**OUI.** Nous nous inquiétons cependant de la mesure de ces objectifs réellement et les impacts de la non-atteinte des objectifs sur les conventions de prestations futures. Est-ce que cela entraînera une diminution des moyens alloués au gestionnaire d'infrastructure ou bien une augmentation des moyens pour qu'il atteigne les objectifs ?

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

**OUI.** Un objectif supplémentaire doit être inclus dans les conventions de prestations. Il s'agit de thématiques actuelles en Suisse occidentale où l'horaire CFF 2025 doit être adapté pour ajouter des minutes dans le système afin de remettre de la ponctualité et de permettre la réalisation de chantiers. Nous proposons :

- *Ponctualité, temps de parcours et capacité minimale*

Des mesures d'infrastructure pour maintenir la ponctualité, les temps de parcours de référence (horaire 2022) et la capacité de référence doivent être financées par les conventions de prestations. En effet, une partie des problèmes de ponctualité sont à chercher du côté de l'infrastructure. Par exemple, les normes pour la réalisation des gares LHand imposent des réductions de dévers de la superstructure ferroviaire dans les gares, ralentissant la vitesse de franchissement de ces haltes pour les trains ne marquant pas l'arrêt. Les nouveaux systèmes de sécurité (ETCS) mis en place sont plus conservateur dans les courbes de freinage et l'exploitation réduisant les vitesses et les capacités avec des distancements plus importants. La réalisation d'infrastructure au plus juste, notamment la longueur des quais, pénalise les temps de freinage. Les pertes de temps issus de l'assainissement de l'horaire 2025 doivent être supprimées par la modernisation de certaines installations, par une nouvelle approche réglementaire et par l'amélioration ponctuelle de la géométrie ferroviaire.

De même les économies prises avec le démantèlement d'infrastructure ou la simplification de fonctionnalités dans certaines gares conduisent aujourd'hui également à des complexités d'exploitation et d'interventions compromettant l'offre voyageurs et nécessitant l'introduction d'un horaire de crise en Suisse occidentale. La capacité est même réduite dans certaines gares où cohabitent des prestations voyageurs et marchandises avec de nécessaires partages de capacité.

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

L'état du réseau est un outil de pilotage des actifs des gestionnaires de l'infrastructure. Il est relativement subjectif et dépend de la qualité mise par le gestionnaire dans la récolte et le traitement des données de manière objective. Cet outil est nécessaire. Il n'a cependant pas permis de mettre en évidence les manquements et retards qui ont conduit à la situation de crise en Suisse occidentale. Puisque les moyennes sont nationales et que les catégories sont fortement diluées avec plusieurs types d'installations, les problèmes de la voie ferrée, le retard pris par la mise en conformité des gares LHand, pour ne citer que ces exemples, n'ont pas pu être mis en évidence pour la Suisse occidentale qui se retrouve aujourd'hui devant un fait accompli, alors que l'OFT aurait dû tirer la sonnette d'alarme auprès des gestionnaires concernés. De même, les procédures, notamment les PAP, devraient être accélérées et simplifiées pour des objets présentant des risques sur la sécurité.

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

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

**OUI.** Il convient également de mettre en évidence les besoins de capacité nécessaires pour le trafic marchandises sur l'axe Est-Ouest, notamment le Pied-du-Jura, la Broye et la région lémanique.

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

Les montants proposés sont largement inférieurs à ceux prévus pour la période précédente (2021-2024) qui s'élevaient à 300 millions de francs. Cette réduction de près de 40% interpelle alors que le Conseil fédéral a souligné son intérêt à voir le fret ferroviaire se développer à travers le rapport de mars 2022 donnant à la suite du postulat 21.3597 de la CTT-E : « Future orientation du transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire ». De plus, les CFF ont également souligné leur volonté de développer le fret ferroviaire de manière conséquente dans le cadre de leur stratégie d'entreprise « Suisse Cargo Logistics ». L'intégration complète du capital de l'entreprise CFF Cargo par CFF SA s'inscrit dans cette stratégie.

La logistique urbaine liée au rail devenant un thème de plus en plus important, les investissements correspondants devraient gagner en importance dans les années à venir. La Suisse occidentale compte plusieurs projets en cours de développement qui ne sont pas encore inscrits dans la liste présentée dans le message.

En fonction de la remarque du point 6, il convient de réfléchir à des montants pour assurer la capacité du réseau et des certains nœuds / gares pour le trafic marchandises, afin que les volumes générés par ces nouvelles installations puissent être acceptés et transportés dans les conditions souhaitées.

## **C) Autres remarques**

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

Le projet mis en consultation comporte des éléments problématiques à nos yeux, tel que l'adaptation du prix du courant électrique pour le trafic régional dès 2024 alors que la Confédération souhaite réduire de 7.8% son indemnité. Cela n'est pas judicieux dans ce contexte. Cet élément n'est pas chiffré en tant que recettes supplémentaires pour les GI.

La réduction du prix du sillon accordée au trafic Grandes lignes dans le cadre des mesures pour lutter contre l'endettement des CFF (1.7 mrd de francs) n'est pas mentionnée, le montant manquant doit être repris par un versement au FIF provenant du budget de la Confédération qui doit être prévu en parallèle à l'adoption du message. Le versement des cantons au fond FIF ne doit pas être utilisé à cet effet.

9. Avez-vous d'autres remarques ?


Selon la consultation menée par la Confédération au printemps 2023 sur la modification de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) (financement durable des CFF), une réduction du prix des sillons d'un montant total d'environ 1,7 milliard de francs devrait être accordée aux CFF pour les années 2023 à 2029. Ces moyens manqueraient en particulier aux CFF et aux autres gestionnaires d'infrastructure sur lesquels circulent des trains Grandes lignes. Les documents disponibles ne permettent pas de déterminer les répercussions de cette "mesure de réduction de la dette des CFF" sur le présent dossier. Les répercussions sur la présente affaire doivent être présentées de manière transparente.

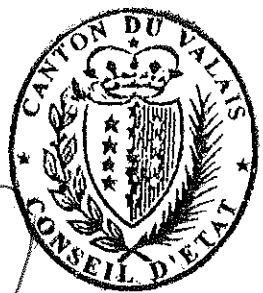
Le constat de l'horizon de chantier 2025 en Suisse occidentale montre que la capacité du réseau ferré sera réduite sur plusieurs années avec les travaux et les ralentissements. Il faut réfléchir avec bon sens et avec flexibilité à une utilisation rationnelle des capacités résiduelles entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises.


En outre Le Conseil d'Etat du canton du Valais n'a pas d'autres remarques à formuler sur le projet mis en consultation et n'identifie pas non plus d'éléments bloquants.

Nous vous remercions encore de nous avoir consultés et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président  
  
Christophe Darbellay



La chancelière  
  
Monique Albrecht

A envoyer par courriel à : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)