



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communica-
tion
DETEC

Par courriel: finanzierung@bav.admin

Berne, le 17 octobre 2023

Consultation sur le 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

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la consultation sur le financement de l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques de ce domaine et sur les contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

En 2019, la Confédération s'est fixée pour objectif la neutralité climatique d'ici à 2050. Cette direction a été validée par le peuple suisse le 18 juin 2023, avec l'ancrage de cet objectif dans la loi. Or, en 2021, 38% des émissions de CO₂ en Suisse étaient imputables au secteur de la mobilité, sans même tenir compte du trafic aérien international. En 2022, les transports consommaient 36% de l'énergie finale en Suisse, devant les ménages et l'industrie. En parallèle, le peuple suisse a approuvé en 2013 l'intention de concentrer la croissance de la population des prochaines décennies dans les zones déjà construites. Des flux de personnes encore plus importants qu'aujourd'hui sont donc attendues sur des surfaces qui demeurent inchangées. Dans ce contexte, la promotion de modes de déplacement propres et efficaces sur le plan énergétique, ainsi que peu gourmands en espace, est indispensable. Le rail répond à ces deux critères.

Dans sa [prise de position](#) à la consultation sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et sur la perspective RAIL 2050, l'UVS s'était clairement exprimée en faveur d'un développement ambitieux de l'offre ferroviaire d'ici à 2050.



Exploitation et maintenance des infrastructures ferroviaires – tâches systémiques

En comparaison internationale, nul doute que la Suisse dispose d'un réseau de chemin de fer de qualité. Dans son rapport, le Conseil fédéral souligne toutefois que l'infrastructure ferroviaire se trouve dans un état « suffisant, voire bon ». Investir des moyens importants dans le **maintien de l'infrastructure** constitue donc une **priorité**, avec en ligne de mire une amélioration à plus long terme de la qualité du réseau.

Le Conseil fédéral propose un **plafond de dépenses** d'un montant de 15 100 millions de francs pour le financement d'exploitation et la maintenance des infrastructures ferroviaires ainsi que les tâches systémiques à accomplir dans ce domaine pour les années 2025 à 2028. Plusieurs villes font part de leurs inquiétudes quant aux retards d'investissement qui se dessinent, une majorité d'entre-elles estime que **le montant mis à disposition doit être sensiblement relevé** afin d'éviter une situation similaire à celle que connaît actuellement la Suisse occidentale, où des retards pris dans l'entretien du réseau engendreront des perturbations importantes de l'offre ces prochaines années. La Confédération doit tenir compte de la hausse des prix et des besoins dont ont fait état les gestionnaires d'infrastructure (GI). **L'enveloppe globale n'est aux yeux des villes pas suffisante.**

Dans son rapport, le Conseil fédéral précise que les chiffres et les contenus n'étaient pas encore suffisamment consolidés en raison de la date précoce de la consultation, qu'il restait plus d'un an et demi jusqu'à la conclusion des conventions de prestations (CP). L'UVS demande que le montant du plafond de dépenses, et notamment des réserves, soit augmenté en fonction des besoins effectifs.

En outre, le Conseil fédéral prévoit de réserver un montant de 185 millions de francs (env. 1 % du total) pour les CP, afin de couvrir des dépenses imprévisibles, notamment les réparations de dégâts importants causés par les forces naturelles aux installations ferroviaires. Plusieurs villes estiment que **ces réserves doivent être plus généreusement dotées**, l'accident qui a eu lieu à l'été 2023 dans le tunnel de base du Gothard ayant démontré que les coûts engendrés par ce genre de catastrophes peuvent rapidement prendre des dimensions considérables.

Installations privées de transport de marchandises

Le Conseil fédéral propose également un crédit d'engagement de 185 millions de francs pour des contributions d'investissement en faveur d'installations privées de transport de marchandises pour la même période 2025-2028. L'objectif poursuivi, à savoir l'encouragement du fret ferroviaire et du transport du transport de marchandises, est pleinement partagé par les villes. **L'UVS approuve tant le montant que le financement proposés**, soit un prélèvement dans le « Financement spécial pour la circulation routière », qui est lui-même alimenté par l'impôt sur les huiles minérales. Certaines villes estiment cependant que l'enveloppe globale n'est pas suffisante et que plus de moyens devront être mis à disposition afin de favoriser le report du trafic de marchandises sur le rail.

Dans sa [prise de position](#) à la consultation sur le perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse, l'UVS soulignait l'importance d'une offre de transport de marchandises sur le rail qui soit attractive et qui facilite le transport multimodal. Elle a par ailleurs soutenu la variante



la plus ambitieuse, qui prévoit de renforcer le transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin.

Parkings à vélos dans les gares : cofinancement par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

Le développement de leurs gares en tant que plaques tournantes des transports est d'une grande importance pour les villes. Pour que celles-ci puissent continuer à bien fonctionner à l'avenir, les gares doivent être accessibles le plus directement possible par un maximum de moyens de transport (défi du "premier et dernier kilomètre"). Le vélo joue un rôle central dans ce contexte. Il est donc nécessaire de prévoir des installations de stationnement pour vélos adéquates et en nombre suffisant. L'exigence d'un nombre suffisant de places de stationnement pour vélos aux abords des gares n'est pas uniquement une revendication des villes, elle correspond aux **objectifs politiques au niveau national**.

Ainsi, la **loi fédérale sur les voies cyclables**, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2023, mentionne expressément les parkings à vélos (art. 3, al. 2). La **perspective Rail 2050** présentée par le Conseil fédéral prévoit également de promouvoir des plates-formes de transport multimodales situées directement à proximité des gares. Actuellement, une [motion](#) interpartis déposée au Conseil national demande au Conseil fédéral de présenter au Parlement un projet d'adaptation de la législation ferroviaire qui garantisse une offre adéquate de stationnement pour les vélos dans les gares, règle la corresponsabilité des entreprises ferroviaires pour la construction et l'exploitation de telles installations et assure le **cofinancement par le biais du FIF**.

Dans sa réponse, le Conseil fédéral argumente que « *seules les installations servant en premier lieu à l'exploitation, au maintien de la qualité et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire peuvent être financées par le FIF. La délimitation de l'infrastructure ferroviaire est régie par l'art. 62 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101). Les chemins de fer ne peuvent verser des contributions à hauteur de leurs avantages que si une installation est dans leur intérêt (par ex. parce qu'elle génère des clients supplémentaires). Le Conseil fédéral refuse d'adapter la LCdF, la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (LFIF ; RS 742.140) et les ordonnances déterminantes. Financer, construire et exploiter des installations de stationnement ne sont pas des tâches principales des chemins de fer* ».

Cette justification n'est pas convaincante, d'autant plus que **les installations de stationnement pour vélos dans les gares servent en grande partie aux clients et clientes des chemins de fer** et sont donc dans l'intérêt des entreprises ferroviaires. Le fait qu'il existe également des intérêts communaux pour le stationnement des vélos dans les gares est incontesté, mais cela ne doit pas empêcher les chemins de fer de **cofinancer** la part utilisée par leurs clients et clientes. Ceci est d'autant plus vrai que le besoin de stationnement des vélos aux alentours des gares augmente de manière significative et que de gros investissements seront nécessaires. L'UVS invite le Conseil fédéral à **intégrer le contenu de la motion citée dans le message** sur le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.



Union des villes suisses

Président

Anders Stokholm
Maire de Frauenfeld

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses