

Audition: adaptations d'ordonnances dans le cadre de la réforme du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

Monsieur le Directeur suppléant,

Votre courrier du 2 février 2015, concernant l'objet susmentionné, nous est bien parvenu et nous vous en remercions.

Le dossier relatif aux adaptations d'ordonnances dans le cadre de FAIF a retenu notre meilleure attention. Nous émettons les remarques suivantes et nous vous remercions dès à présent pour leur considération.

1. Généralités

Le canton soutient la mise en place d'un fonds unique pour l'exploitation, l'entretien et les aménagements (extensions). Ce fonds intitulé FIF permettra une meilleure transparence en supprimant les régimes différents en particulier les financements via les conventions sur les prestations et via le fonds FTP. De plus, la différence de traitement entre les CFF et les chemins de fer privés sera également supprimée.

La mise en vigueur, dès 2016, du FIF impliquant un changement des actes normatifs et des processus est exigeante. Une période de transition sera probablement nécessaire pour que tous les acteurs trouvent leur nouveau rôle. Le service des transports du canton de Neuchâtel s'investira assurément dans ce nouveau rôle.

Nous soutenons l'abrogation de l'ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR) ainsi que le transfert des articles encore nécessaires dans l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV).

La future ordonnance traitant du FIF (OCPF) sera basée sur l'actuelle ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF).

Finalement, nous avons pris note que l'OFT utilise déjà les nouveaux instruments tels que la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) et la plan d'utilisation du réseau (PLUR) faisant partie de la révision de la loi sur le transport des marchandises actuellement soumise au Parlement.

2. Amendement de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV)

Calcul de la participation cantonale aux indemnités versées aux entreprises de transport

Le calcul actuel tient compte de la densité de population ainsi que de la longueur du réseau des chemins de fer privés. Dès 2016, le calcul ne tiendra plus compte de la longueur du réseau des chemins de fer privés, ce qui induira pour le canton de Neuchâtel le relèvement de sa participation de 49% à 50% et donc une péjoration du budget 2016 de l'Etat. Nous déplorons vivement cette augmentation qui représente une hausse de charges de 453'000 francs pour le canton dès 2016.

3. Nouvelle ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)

Cette nouvelle ordonnance représente la mise en œuvre du FAIF, plus particulièrement les modalités du nouveau fonds FIF.

Article 5 Délimitation entre le maintien de la qualité des infrastructures et aménagements

La classification entre le maintien de la qualité (assainissement) et aménagement (extension) nous semble judicieuse. Des précisions ont déjà été apportées par l'OFT dans sa note du 8 septembre 2014. **Il est cependant essentiel de pouvoir considérer exclusivement les surcoûts entre aménagement et maintien de la qualité lors de l'évaluation des projets.** Sans cela, les projets d'aménagement seront fortement discriminés au profit du simple maintien de la qualité. Ceci est essentiel pour permettre à terme une bonne utilisation des moyens financiers.

La limite de 20'000 voyageurs/jour pour classer les travaux de modernisation entre maintien de la qualité (assainissement) et aménagement (extension) nous semble cohérente. Pour notre canton, seule la gare de Neuchâtel est concernée par des éventuels travaux d'aménagement.

La référence de l'alinéa 3 donnée à l'alinéa 1, lettre e n'existe pas. Il s'agit en fait de l'alinéa 2, lettre c.

Article 6 Processus de controlling

Nous soutenons le rôle renforcé de la Confédération dans le financement, la conduite et le contrôle des mesures de maintien de la qualité et d'aménagement. Il conviendra néanmoins de bien impliquer les cantons qui connaissent au mieux les besoins. L'expérience positive faite au sein des régions de planification nous indique que cela a bien été le cas jusqu'à présent. La section 4 de l'OCPF donne également des garanties.

Article 14 Examen d'offres alternatives

Nous comprenons que lors de gros investissements sur une ligne de chemin de fer, il est judicieux de se questionner sur les alternatives possibles, par exemple une desserte bus. Comme mentionné au point d de l'alinéa 2, il est important de considérer également la qualité de la desserte et en particulier la fluidité du trafic automobile sur les axes de pénétration en ville aux heures de pointe.

Article 16 Déroulement de la planification

Nous saluons le rôle donné aux cantons pour l'élaboration et la priorisation des projets d'offre de transport dans le cadre des régions de planification. Nous désirons cependant que ce rôle ne se borne pas à émettre une donnée d'entrée dans le processus d'évaluation de l'OFT mais qu'il soit présent tout au long du processus. **Nous proposons de rajouter un alinéa dans ce sens à l'article 16.**

Nous demandons également que les régions de planification aient un rôle majeur dans la planification du trafic marchandise pour les chemins de fer privés. **Nous proposons de rajouter un alinéa dans ce sens à l'article 16.**

Article 21 Cofinancement par les cantons

La clé de calcul du financement des cantons au fonds FIF est indiquée. Il s'agit du nombre de trains-kilomètres et voyageurs-kilomètres (50%/ 50%) pour le trafic régional sur le territoire cantonal. Dans sa prise de position sur la consultation préalable, le canton de Neuchâtel avait entre autres proposé de considérer un critère sur les standards de lignes. La présente clé conduit à un important surcoût pour le budget de l'Etat. **Conformément à la décision de la CTP, nous renonçons à demander un amendement.**

Nous avons pris note que le montant sera calculé sur la base de l'année précédente et qu'il sera débité du compte courant du canton auprès de la Banque nationale suisse.

Article 30 Principes (financement de l'aménagement)

Il est fait mention que l'OFT planifie, gère et finance les aménagements (extension) avec le concours des gestionnaires d'infrastructures. Nous demandons que les régions de planification soient également impliquées. **Nous proposons de rajouter un alinéa dans ce sens à l'article 30.**

Article 31 Convention de mise en œuvre

Nous soutenons le fait que le DETEC puisse passer les conventions de mise en œuvre soit avec le gestionnaire d'infrastructure soit directement avec des sociétés de construction.

Article 33 Financement préalable de mesures décidées

Nous saluons la possibilité d'un financement préalable (avance de liquidités) dès décision de l'assemblée fédérale. Nous avons bien pris note que les intérêts sur les coûts préfinancés sont intégralement à la charge du canton.

L'alinéa 5, lettre c n'est pas compréhensible en l'état car il indique que la Confédération n'a aucune obligation de remboursement. **Il doit être revu.**

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur suppléant, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 23 mars 2015

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président, *La chancelière,*
A. RIBAUX S. DESPLAND