

## **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,

Nous vous remercions de nous associer à la procédure de consultation citée en titre. Le Gouvernement neuchâtelois est en mesure de se prononcer comme suit à son sujet.

### 1. Introduction

Pour faire suite aux conventions sur les prestations des années 2021-2024, le Conseil fédéral propose un nouveau plafond de dépenses pour les conventions 2025-2028. Cela permettra de financer l'exploitation des réseaux ferroviaires, en plus des recettes des sillons ferroviaires, mais également de financer les travaux d'entretien et mise aux normes. Le financement provient du fonds ferroviaire FIF. Il est prévu un plafond de dépenses sur 4 ans de 15,1 milliards de francs. En plus, un crédit d'engagement de 185 millions de francs est prévu pour les installations privées dédiées au trafic marchandise.

### 2. Analyse

L'état actuel (2022) du réseau ferroviaire suisse atteint la note de 2.7 sur une échelle de 5, la note de 5 nécessitant des mesures immédiates. L'état est donc bon à satisfaisant. Néanmoins, cela n'indique qu'une moyenne peu représentative de l'état du réseau dans les différentes régions, ainsi que les différents gestionnaires d'infrastructure. En particulier les gestionnaires d'infrastructure de petite taille possèdent des réseaux de qualité suffisante, voire mauvaise.

Ces dernières années, la conclusion des conventions sur les prestations donne lieu à de longues discussions entre la Confédération qui décide des moyens financiers à allouer et les gestionnaires d'infrastructure qui ne sont pas toujours en capacité de réaliser les travaux qu'ils ont planifiés.

Dans le présent message, la Confédération prévoit une enveloppe financière de 15,1 milliards de francs, alors que les gestionnaires d'infrastructure prévoient un besoin de plus de 19 milliards de francs. Les moyens de la convention sur les prestations 2025-2028 seraient ainsi au net plus faibles que ceux pour les années 2021-2024. Ceci est préoccupant alors que, par exemple en Romandie, le réseau est dans un état plus dégradé que dans le reste de la Suisse. Cet état nécessite d'ailleurs des chantiers importants avec la mise en place d'un horaire « travaux » durant 10 ans. Le risque est par conséquent important que les usagers-ères soient fortement impacté-e-s sans que les travaux puissent se faire dans leur intégralité. Cette situation n'est clairement pas acceptable. Le canton est conscient que les entreprises ont tendance à surestimer leur capacité d'investissement. La valeur annoncée de 19,4 milliards de francs est probablement trop élevée. Finalement, nous rappelons que les gares sur la ligne du pied du Jura ne seront mises aux normes LHand qu'à partir de 2030. Les moyens financiers limités ne doivent pas encore repousser cette échéance.

Le crédit d'engagement pour les installations privées du trafic marchandise n'appelle pas de remarque particulière. La coordination avec le perfectionnement des conditions cadre du transport marchandise mise en consultation en 2022 est à clarifier.

### 3. Position du canton

Le Conseil d'État neuchâtelois demande au DETEC de :

- Réexaminer le niveau du plafond de dépenses pour les conventions de prestations des gestionnaires d'infrastructure 2025-2028. Le montant proposé de 15,1 milliards de francs doit être augmenté à minima pour maintenir un état du réseau équivalent, ainsi que des améliorations dans certaines régions, dont celles de la Suisse occidentale.
- Soutenir le crédit engagement pour les installations privées pour le trafic marchandise.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 18 octobre 2023

Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
A. RIBAUX

*La chancelière,*  
S. DESPLAND