

Prise de position du canton dans le cadre de la consultation concernant la construction et le financement d'un corridor de 4 m pour le fret ferroviaire sur l'axe du Saint-Gothard

Monsieur le directeur suppléant,

La correspondance de Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard du 21 septembre 2012 nous invitant à prendre part à la consultation mentionnée sous rubrique nous est bien parvenue. Nous vous remercions de nous laisser la possibilité de vous faire part de notre prise de position sur cet objet.

Le transfert des marchandises de la route au rail constitue un pilier de la politique suisse des transports et ce principe est inscrit dans la constitution suisse (art. 84). Ce corridor de 4 mètres, autorisant le transport de camions semi-remorques de 4 m, permettra d'améliorer la productivité du transport marchandises ferroviaire et de le rendre concurrentiel avec la route.

Nous partageons pleinement ces objectifs et dès lors, nous approuvons les mesures d'aménagement proposées concernant le Saint-Gothard afin de mise en place d'un corridor ferroviaire ininterrompu de 4 m de hauteur aux angles sur l'axe du Saint-Gothard entre Bâle et Chiasso.

Les investissements nécessaires pour ces aménagements ont été évalués à 940 millions de francs (y compris la participation pour les travaux sur sol italien). Nous partageons l'avis qu'un prêt remboursable constitue un moyen efficace afin d'assurer la mise en service des lignes d'accès à la NLFA en Italie, à l'horizon 2020. Sans cette mesure complémentaire, les aménagements sur sol suisse perdraient tout leur sens. Il est donc opportun de passer par un préfinancement; nous insistons toutefois sur la nécessité d'obtenir des garanties au remboursement de ces prêts.

S'agissant du financement des mesures d'aménagement, nous nous opposons à la variante préconisée par le Conseil fédéral, à savoir un financement par le biais du fonds pour le financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP; à futur le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF). En effet, utiliser les futurs moyens du FIF réduirait les ressources pour les financements des projets prévus dans PRODES. Or ces projets sont indispensables pour le développement de l'offre ferroviaire et font l'objet d'un fragile consensus entre les cantons. Par ailleurs, nous savons qu'à ce jour les gestionnaires de l'infrastructure manquent de moyens financiers pour maintenir la substance de l'infrastructure et que financer le corridor de 4 m du Saint-Gothard reviendrait certainement à augmenter l'endettement prévisionnel du fonds FTP.

De plus, les mesures à prendre au Saint-Gothard concernent le transport de marchandises, qui déléstera d'autant la circulation routière. Il est donc logique que le financement de ces aménagements se fasse — du moins en partie — par le biais des recettes de la circulation routière (FSCR). Le Conseil fédéral admet dans son rapport explicatif que cette manière de procéder serait justifiée; et c'est déjà le cas aujourd'hui pour le corridor de 4 m du Lötschberg.

Compte tenu de ce qui précède, nous nous opposons à un financement exclusivement par le biais du FTP/ FIF (la variante proposée par le Conseil fédéral). Nous comprenons toutefois que les moyens à dispositions pour l'assainissement en cours de routes nationales existantes, la reprise, l'assainissement et l'amélioration des 370 km de nouvelles routes nationales doit également être assuré. Nous préconisons donc un financement mixte par le FTP/ FIF et le FSCR à la condition que le financement provienne, au moins au 2/3, des ressources attribuées aux infrastructures ferroviaires et routières (FSCR) et que des réserves soient constituées dans le cadre du projet ZEB pour le dernier tiers.

Veillez par ailleurs trouver ci-dessous nos réponses au questionnaire soumis dans le cadre de la présente consultation.

Objectif général

1. Etes-vous d'accord avec l'objectif général du projet soumis – la création de capacités supplémentaires pour le transport transalpin de semi-remorques d'une hauteur aux angles de quatre mètres?

Oui.

Mesures

2. Etes-vous d'accord avec les mesures proposées en vue de l'aménagement d'un corridor 4 m en Suisse ?

Oui.

3. Etes-vous d'accord pour que la Confédération suisse ait la possibilité de préfinancer des mesures en Italie sur les lignes d'accès à la NLFA au moyen de prêts remboursables?

Oui, avec des garanties de remboursement.

4. L'offre de prestations réalisable avec la construction du corridor 4 m sur l'axe du St-Gothard permet-elle de répondre à la demande de sillons à grand gabarit?

Non, l'axe Lötschberg-Simplon doit également être aménagé, afin de disposer d'un système redondant pour le trafic nord-sud.

Autres mesures

5. Estimez-vous aussi que l'emploi de nouveau matériel roulant pour le transport de semi-remorque d'une hauteur aux angles de quatre mètres n'est pas une variante à part entière à l'aménagement du profil d'espace libre et qu'il ne représente qu'une option de solution transitoire?

Oui.

6. Voyez-vous d'autres mesures qui permettraient de mieux atteindre l'objectif?

Non.

Financement

7. *Etes-vous plutôt favorable à la solution proposée pour le financement ou à la solution de repli?*

Nous soutenons la solution de repli, pour les raisons exposées ci-devant.

8. *Voyez-vous d'autres avantages, inconvénients ou répercussions de ces financements qui ne sont pas pris en compte dans le rapport?*

Faut-il s'attendre à un effet sur les montants destinés au maintien de la substance pour les chemins de fer privés? Autrement dit, quel est le risque que ces montants soient diminués ou ajournés?

Effets

9. *Etes-vous d'accord avec les effets d'un corridor 4 m tels que le rapport explicatif les décrit?*

Oui

10. *Voyez-vous d'autres effets dignes d'être mentionnés (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale etc.) qui ne sont pas pris en compte dans le rapport?*

Non.

Adaptations juridiques

11. *Etes-vous favorable aux adaptations juridiques proposées?*

Non, elles doivent être adaptées pour prendre en considération le mode de financement dit de "repli", comme évoqué ci-devant.

Etat actuel des connaissances

Le rapport explicatif du projet à mettre en consultation représente l'état actuel des connaissances. Vu l'urgence – le financement doit entrer en vigueur à partir de 2014 afin que le corridor soit mis en exploitation en 2020 –, la consultation a lieu avant l'achèvement de l'avant-projet des CFF sur le corridor 4 m. Suivant les conclusions de ce dernier, le projet peut encore subir des modifications en termes de solutions de rechange, de coûts et de date de mise en exploitation.

12. Votre opinion sur le projet changerait-elle si la réalisation du corridor 4 m était plus chère ou la mise en exploitation retardée?

Non.

Remarques

13. Quelles autres remarques souhaitez-vous faire sur le projet mis en consultation ?

Aucune.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos préoccupations, nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur suppléant, l'expression de notre parfaite considération.

Neuchâtel, le 12 décembre 2012

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
P. GNAEGI

La chancelière,
S. DESPLAND