

08.3135 – Interpellation

Comptes des lignes CFF remis au parlement?

Déposé par André Reymond
Date de dépôt 19.03.2008
Déposé au Conseil national
Etat des délibérations Liquidé

Texte déposé

Me basant sur la réponse partiellement positive du 7 mars 2008 du Conseil fédéral à ma motion 07.3787 "Vue d'ensemble des comptes de résultat des lignes voyageurs intervilles CFF" ainsi que sur le communiqué de presse du 29 février 2008 de la Commission des finances du Conseil des Etats relatant notamment la nécessité d'envisager "des formes de financement alternatives (Public-Private-Partnership ou PPP)" des infrastructures ferroviaires (Est-Ouest) non financées dans le cadre du ZEB 1 - FTP, je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Le Conseil fédéral a-t-il remis aux Commissions des transports et des finances (du Conseil des Etats) les comptes de résultat des lignes voyageurs intervilles des CFF (grandes lignes) dans le cadre du traitement du projet ZEB-FTP? Si oui, quand et sous quelle forme, si non quand (rapidement) ces Commissions et le Parlement recevront-ils ces comptes puisque le Conseil fédéral assure dans sa réponse à ma motion 07.3787: "En prévision des débats parlementaires sur la vue d'ensemble FTP et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), le Conseil fédéral met naturellement à la disposition du Parlement et des commissions toutes les bases de décision qui s'imposent"?

2. Vu le mandat de la Commission des finances du Conseil des Etats à l'Administration fédérale de préparer les documents qui permettront d'alimenter le débat d'un partenariat entre le secteur public et le secteur privé (PPP), le Conseil fédéral prévoit-il de donner une chance réelle à cette forme de financement alternative en mettant à la disposition d'investisseurs potentiels les comptes de résultat des lignes (voyageurs intervilles) CFF? Et si non, pourquoi, vu les restrictions budgétaires sur l'axe Est-Ouest du fait de l'explosion des coûts du tunnel ferroviaire de base du Gothard?

3. Est-ce que le choix des projets financés dans le cadre du ZEB 1 - FTP aurait été différent si le Conseil fédéral avait (enfin) suivi la logique de l'économie d'entreprise - qui a fait notamment tant défaut à CFF Cargo - en se basant en premier lieu sur les comptes de résultat des lignes CFF?

Réponse du Conseil fédéral du 30.05.2008

Les chemins de fer sont un système de transports auquel les diverses entreprises de transports et l'Etat participent en ayant différentes tâches à accomplir. Les questions posées doivent donc être considérées sous différents angles de vision et dans l'optique des diverses entreprises participantes. Il y a notamment lieu de garder à l'esprit que les comptes de l'infrastructure, de par la loi, doivent être séparés du secteur des transports, à savoir la conduite des trains sur le réseau ferré.

1. Le Conseil fédéral et l'administration ont mis toutes les bases de décision nécessaires à disposition des commissions parlementaires compétentes pour le traitement du projet de loi

"Vue d'ensemble FTP". Les réponses aux questions posées dans le cadre des débats ont fait l'objet d'un rapport supplémentaire. Les données mentionnées par l'auteur de l'interpellation ne faisaient pas l'objet des discussions. Comme il a déjà été déclaré dans la prise de position du Conseil fédéral sur la motion 07.3787, ces données relatives au trafic des voyageurs longues distances sont classées par lignes et n'étaient donc pas appropriées pour évaluer les capacités et aménagements de l'infrastructure nécessaires au projet Vue d'ensemble FTP.

2. Depuis la réforme des chemins de fer de 1999, les investissements dans l'infrastructure sont financés par la Confédération au moyen de prêts portant intérêt variable, conditionnellement remboursables - en règle générale sans intérêts - et de contributions à fonds perdu. Malgré cela, les coûts dépassent nettement les produits que les chemins de fer peuvent réaliser à partir de l'utilisation de l'infrastructure. Les produits du prix du sillon ne peuvent couvrir qu'un quart des coûts infrastructurels. Les coûts non couverts planifiés sont à leur tour indemnisés par les pouvoirs publics.

Ces conditions-cadres (rentabilité insuffisante) limitent les options de solutions PPP dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire. Dans aucun des projets d'infrastructure (notamment la NLFA), pour lesquels il a été question jusqu'ici en Suisse d'un modèle PPP, il n'a pu être démontré que les coûts de financement (que les pouvoirs publics finissent toujours par devoir prendre en charge dans le domaine ferroviaire), pouvaient être effectivement réduits par un PPP. Les expériences recueillies à l'étranger montrent que sous certaines conditions, des solutions PPP sont également réalisables dans le domaine ferroviaire. Or ce sont toujours des "modèles PPP-exploitant", où l'intervenant privé n'est pas seulement responsable du (co)-financement du projet, mais aussi entièrement ou en partie de la planification, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de la ligne. De telles solutions sont réalisées le plus souvent pour des sous-systèmes plus ou moins autonomes, comme p. ex. "HSL-Zuid", la LGV d'Amsterdam à la frontière hollando-belge ou le raccordement ferroviaire de l'aéroport Stockholm-Arlanda. Comme, dans le réseau ferroviaire étroitement tissé de Suisse, un projet ne peut guère être considéré isolément, les options d'application de modèles PPP-exploitant restent limitées. Cependant, le Conseil fédéral recherche activement d'autres modes de financement dans le cadre du message subséquent du ZEB, notamment des options de collaboration des pouvoirs publics avec l'économie privée au sens d'un partenariat secteur public-secteur privé (PPP).

3. Les éléments de l'infrastructure pour un futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) ont été déterminés sur la base des intentions d'offre pour l'année 2030. Ces intentions ont été calculées à partir des prévisions de la demande. Le Conseil fédéral a examiné, dans le cadre de l'élaboration du message Vue d'ensemble FTP, les effets micro- et macroéconomiques des investissements nécessaires pour le ZEB. A cet effet, il a mis sur pied un instrument d'évaluation appelé NIBA (indicateurs de durabilité pour les projets d'infrastructure ferroviaire), dont un des éléments est un bilan coûts-bénéfices qui prend en compte les coûts subséquents. Les résultats sont présentés dans le message Vue d'ensemble FTP au chapitre 1.2.4 (Evaluation de l'offre du ZEB). Le chapitre 1.2.4.3 contient des déclarations détaillées en rapport avec l'évaluation du point de vue de l'économie d'entreprise. Les éléments de l'infrastructure du ZEB ont donc aussi été déterminés en tenant compte de l'économie d'entreprise.

13.06.2008 CN La discussion est reportée.

19.03.2010 CN En suspens depuis plus de deux ans; classement.