

Conférence de presse annuelle

Jeudi, 3 avril 2008

Seul le discours prononcé fait foi

Infrastructures : plus de transparence et de concurrence

Pascal Gentinetta, président de la direction

Mesdames et Messieurs,

Des infrastructures de transport modernes et fonctionnelles sont un élément déterminant de compétitivité et donc de prospérité. Les réseaux suisses sont bien développés mais ils touchent par endroits à leurs limites. Ailleurs, on observe des surcapacités. Ces problèmes de capacités doivent être résolus dans le cadre d'une politique financièrement et économiquement judicieuse. Car si les attentes des différentes régions du pays sont grandes, les moyens eux sont limités. Il ne nous appartient pas de déterminer quels projets doivent l'emporter. Nous demandons en revanche que le processus décisionnel soit plus transparent et basé sur des analyses économiques dont les critères soient identiques pour tous les projets.

Respecter le crédit-cadre décidé par le peuple

Nous estimons qu'il est absolument nécessaire de respecter le crédit-cadre de 30,5 milliards de francs du fonds destiné aux grands projets ferroviaires. Ce montant respectable approuvé par le souverain en 1998 sert à financer Rail 2000, les NLFA, le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen à grande vitesse et la protection contre le bruit le long des voies ferrées. Or, les décisions du Parlement relatives aux raccordements aux lignes à grande vitesse laissent entrevoir, dans le cadre de ZEB, une nouvelle avalanche de revendications régionales aux conséquences imprévisibles sur les plans financiers et du trafic. Quant à financer séparément les coûts supplémentaires de la NLFA, à assouplir la limite des avances ou à retarder les remboursements, ce sont des pis-aller qui entraîneraient inmanquablement un gonflement du fonds FTP, voire son surendettement.

Explosion des coûts du social en tant qu'épée de Damoclès

Parallèlement au respect du cadre financier, nous demandons aussi davantage de transparence pour que soient favorisés les projets les plus utiles et les investissements les plus efficaces. Le secteur des transports n'est pas le parent pauvre en matière de dépenses publiques. A l'instar de l'ensemble des dépenses de l'État, les dépenses de transport ont augmenté dans une proportion supérieure à la croissance économique et au renchérissement entre 1990 et 2004. En valeur annuelle, l'augmentation s'est chiffrée à 3,1%. Cette évolution tient principalement à la forte hausse des dépenses en faveur du

rail, alors que de leur côté les ressources affectées aux routes ont connu une croissance modérée. Aujourd'hui, le problème des investissements ferroviaires n'est donc pas lié au manque de moyens. Le risque existe en revanche que le domaine des infrastructures figure parmi les victimes de l'évolution financière des assurances sociales. La croissance des dépenses du domaine social a été, est et sera en effet nettement supérieure à la moyenne. Si rien n'est fait pour entraver cette évolution, les dépenses sociales continueront de rogner la part des budgets publics allouée aux autres groupes de tâches, et parmi eux le secteur des transports. Si l'on veut éviter que dans vingt ans l'État ne fasse pratiquement plus que du social et maintenir une capacité d'investissement dans les infrastructures ou la formation, il faudra bien se résoudre à empoigner le problème des dépenses sociales. Il faut commencer dans les délais nécessaires avec une sixième révision de l'AI freinant davantage encore la hausse des dépenses. Cela est dans l'intérêt de tous les autres domaines de tâche.

Absence de transparence pour définir les priorités

Outre l'aspect structurel lié à l'explosion des coûts sociaux limitant les moyens à disposition des autres groupes de tâche, le respect du cadre financier des grands projets ferroviaires implique de définir des priorités. Or, le Parlement ne dispose aujourd'hui pas des outils nécessaires lui permettant de faire des choix éclairés, notamment en ce qui concerne la rentabilité des projets sur le plan de l'exploitation, la valeur ajoutée des projets au niveau socio-économique général, la fonctionnalité du réseau (surcharges, goulets d'étranglement, développement) ainsi que les priorités temporelles. Ainsi, aujourd'hui, alors qu'on est prêt à voter des crédits se chiffrant en centaines de millions, voire en milliards de francs, les décideurs politiques ne connaissent pas même les taux de remplissage de différentes lignes ferroviaires sur la base d'une analyse garantissant la comparabilité.

Depuis un certain temps déjà, notre association réclame de meilleurs outils d'analyse dans le domaine des infrastructures. Le problème est d'ailleurs bien connu dans le secteur des transports, puisque la Litra et le TCS se sont joints il y a trois ans à Economiesuisse pour demander au DETEC de travailler à combler ces lacunes et faire toute la transparence pour permettre de meilleures décisions politiques. Depuis, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a certes livré un rapport intermédiaire offrant une meilleure compréhension du financement des transports, mais ce n'est de loin pas suffisant. L'exemple des coûts d'infrastructure de la Poste montre qu'il ne sert à rien de faire de la rétention d'information et que seules des analyses économiques circonstanciées sur la base d'informations transparentes permettent de faire de grands pas en avant.

Des informations plus objectives pour éviter les disputes régionales

Faute d'informations plus objectives, les débats parlementaires relatifs au fonds FTP risquent de provoquer un dérapage financier ou de susciter des rancœurs régionales. En effet, le Parlement pourrait accepter toutes les demandes et faire exploser le cadre financier. Ou alors, des alliances de circonstances pourraient favoriser certains projets ou régions aux dépens des autres. Dans les deux cas, le rapport coût-utilité des investissements risque de ne pas être optimal.

Partant du principe qu'il convient d'avancer dans la réalisation des NLFA, sans quoi de nouveaux coûts risquent d'apparaître, les ressources encore disponibles du fonds FTP devraient financer les projets qui auront pu être définis comme réellement prioritaires à la lumière d'une meilleure transparence. Les projets qui n'auront pu être financés dans le cadre du fonds FTP ne seront pas oubliés, mais ils devront être mis en route plus tard et financés par le biais des investissements ordinaires.

Plus de concurrence et autorité de régulation

Parallèlement à ces aspects de transparence, il conviendrait de poursuivre la libéralisation dans le domaine du transport ferroviaire des marchandises. La 2e réforme des chemins de fer a pris du retard. Une concurrence accrue contribuerait à améliorer le rapport prix - prestations. Elle devrait être couplée avec l'institution d'une autorité de régulation véritablement indépendante. Cela aiderait aussi à mieux

rentabiliser les importants investissements consentis au titre des NLFA et à augmenter le transfert de la route au rail.

A cet égard, la réforme du prix des sillons – une revendication de longue date d'economiesuisse – pourrait mettre fin à des incitations erronées. La politique des prix actuelle oblige la Confédération à injecter d'importantes subventions pour favoriser le transfert modal. Il en va de 1,6 milliard de francs pour les années 2011-2018 dont on ignore, faute de transparence suffisante chez CFF Cargo, s'ils ne se perdent pas dans les affaires fortement déficitaires à l'étranger. Ces sommes, ou une partie d'entre elles, seraient sans doute plus utiles pour des investissements d'infrastructures, et non de consommation.

En conclusion

economiesuisse soutient la stratégie globale consistant à poursuivre la réalisation des NLFA et à améliorer le trafic des voyageurs et le système des nœuds. Le fonds FTP est amené à financer des dépenses d'investissement qui, en soi, apportent une valeur ajoutée économique.

Notre fédération n'a pas la prétention de définir quels sont les projets indispensables, urgents ou secondaires en matière d'infrastructures ferroviaires. Toutes les revendications régionales sont honorables. Certaines infrastructures peuvent sembler indispensables – et elles le sont peut-être – mais une analyse plus approfondie devrait le confirmer.

Nous ne sommes pas à une année près dans le dossier des infrastructures ferroviaires. C'est pourquoi nous invitons le Parlement à exiger les outils supplémentaires pour faire toute la transparence en matière de taux de remplissage des lignes ainsi que de leur rentabilité respective. Ce faisant, on facilitera la prise de décision.