

Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

La Neuveville, le 17 juin 2011

Le Conseil du Jura bernois (CJB) a pris position sur le projet fédéral de financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) actuellement en consultation. Il s'est intéressé aux éléments qui ont un impact sur le développement des transports publics dans le Jura bernois. Le rapport FAIF est prévu en tant que contre-projet à l'initiative fédérale « Pour les transports publics ». Sans trancher entre les deux projets, le CJB a agi en coordination avec la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie, qui est chargée de rédiger la prise de position du canton de Berne. S'il ne conteste pas qu'une amélioration de l'offre peut justifier une hausse modérée des coûts facturés aux utilisateurs, le CJB juge problématique les mécanismes visant à pénaliser les pendulaires. Dans le détail, ses commentaires sont les suivants :

A. Principes généraux et financement

1. Le CJB est favorable à la pérennisation de l'actuel fonds de financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) et à son remplacement par un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Seule cette voie est à même d'assurer le maintien et le développement du réseau sur le moyen et long terme.
2. Le CJB approuve le principe d'un financement des infrastructures par étapes, pour autant que ces étapes s'inscrivent dans un projet global cohérent. Les étapes doivent se succéder à un rythme soutenu et ne pas servir de prétexte à des reports. Il faut aussi éviter que les étapes prévues en fin de course puissent être abandonnées parce que de nouveaux besoins seraient apparus.
3. En ce qui concerne la participation financière des cantons pour l'alimentation du FIF, le CJB estime que cette question doit être négociée directement entre les partenaires. Sur le principe, il est toutefois d'avis que cette proposition est contraire à la nouvelle répartition des charges et péréquation financière entre cantons et Confédération (RPT). Nous craignons qu'une participation des cantons au financement des infrastructures entraîne une baisse ou une stagnation de l'offre dans le trafic régional.
4. La hausse du prix du sillon aura des répercussions sur le prix du billet. Le CJB relève que les CFF annoncent également d'autres hausses en lien avec le développement de l'offre. Si le principe d'une progression modérée du prix du billet en échange d'un meilleur service n'est pas contesté, nous insistons sur le fait qu'il faut éviter l'effet de cumul des hausses. Le CJB en appelle au principe de cohérence afin de ne pas réduire l'attractivité des transports publics par rapport à celle des transports privés.

5. Le plafonnement de la déduction fiscale pour les frais de déplacement appliquée à l'impôt fédéral direct (IFD) est problématique pour les régions comme le Jura bernois, dans lesquelles la population est, pour une large part, condamnée à penduler. La surchauffe immobilière et les questions liées à l'aménagement du territoire sont des thèmes brûlants dans les agglomérations. La pendularité est aussi un moyen de répondre à ces problèmes, en rendant attractives les régions plus éloignées des centres. Il y a un certain paradoxe dans le projet FAIF qui cherche à la fois à améliorer l'offre et à décourager les usagers d'en profiter. La question des transports doit aussi être envisagée dans un cadre plus général, en particulier le développement des capacités des infrastructures de communication à même de favoriser le recours au télé-travail.
6. De manière générale, la participation financière de la Confédération au FIF est trop faible et le recours important à d'autres sources nous apparaît comme une tentative de sa part de se soustraire à une partie de ses obligations légales.
7. Bien que cette thématique ne figure pas dans le projet en consultation, le CJB relève que le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés gagnerait à être organisé selon le modèle appliqué pour les lignes CFF.

B. Infrastructures finançables dans le cadre du projet FAIF

8. Le CJB relève avec satisfaction que le doublement de la voie à Gléresse est avancé par rapport au calendrier ZEB.
9. Des reports d'investissements dans d'autres régions impliquent que le basculement du noeud de Bienne des minutes 15/45 vers 00/30 sera renvoyé de quelques années. En prévision de ce basculement, nous rappelons que des investissements seront nécessaires dans le Jura bernois afin de maintenir la qualité de l'offre régionale. Ces investissements doivent être également financés dans le cadre du projet FAIF.
10. Le CJB ne conteste pas l'accent mis sur les lignes qui ont les plus gros problèmes de capacités, notamment la ligne Berne-Zurich. Toutefois, vu les projets pour gagner du temps sur le trajet Berne-Lausanne et le report du tunnel du Chestenberg qui aurait permis de raccourcir le voyage entre Bienne et Zurich, nous relevons l'importance d'investir également dans l'amélioration des temps de parcours sur la ligne du pied du Jura, afin qu'elle conserve son attractivité par rapport à la ligne du Plateau (Lausanne-Zurich via Berne).
11. Le CJB constate qu'aucun investissement n'est prévu sur la ligne Bienne-Bâle via Moutier-Delémont. Il estime pourtant que cette liaison entre Genève et Bâle doit rester attractive et ne pas être oubliée. A plus long terme, le CJB est ouvert à une analyse d'opportunité visant à définir si la liaison directe entre Bienne et Bâle doit continuer de passer par Moutier-Delémont, ou si elle pourrait passer par Olten. Afin d'éviter tout démantèlement, cela impliquerait en contrepartie que la ligne via Moutier-Delémont serait directe entre Bienne et Belfort, où nous voyons un certain potentiel, et que les correspondances entre Delémont et Bâle seraient assurées dans le cadre de l'extension du réseau RER.

Informations

Secrétariat général du CJB : 032 / 493 70 73 (de 9h00 à 11h30)