

**Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC**
*Prise de position envoyée par e-mail
konsultationen@bav.admin.ch*

Monthey, le 11 décembre 2017

Etape d'aménagement 2030/35 | Consultation Prise de position CTSO

Madame la Présidente de la Confédération,
Mesdames, Messieurs,

En premier lieu, nous vous remercions de nous consulter sur le message relatif à l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35. Vous trouverez en annexe à ce courrier d'accompagnement les réponses aux questions précises formulées par le DETEC.

La Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) soutient les objectifs d'offre tels que la cadence à la demi-heure de l'ensemble du réseau Grandes lignes et le développement de cadence à 15 minutes dans le centre des agglomérations. Ces liaisons performantes entre les grands centres d'activités entre eux, mais aussi avec les principales destinations touristiques de notre pays sont essentielles pour l'attractivité et le développement économique. L'augmentation des cadences dans les trafics RER accroît la compétitivité des transports publics. **La CTSO regrette néanmoins que le projet présenté dans ce message ne soit pas achevé.** En effet, pour environ 1.5 milliards de francs de plus, il aurait été possible de présenter une solution acceptable et équilibrée pour l'ensemble de la population

La CTSO se détermine donc en faveur d'une **variante améliorée comprenant impérativement tous les projets-clés de la Suisse occidentale. Le montant nécessaire pour l'intégration de nos projets-clés devrait se situer entre 12 et 13 milliards de francs selon les éventuelles économies réalisées sur les mesures annoncées.** Il est indispensable que ces économies obtenues par les travaux d'optimisation en cours soient réaffectées dans des projets supplémentaires. En aucun cas, nous soutiendrons une diminution de l'enveloppe financière de l'étape d'aménagement.

La répartition territoriale doit être équitable et solidaire entre les différentes régions. 40% des investissements doivent donc légitimement revenir à notre région qui représente 40% des habitants, des emplois, de la superficie et du réseau ferré. Aujourd'hui la variante à 7 milliards de francs proposée dans le message en consultation en consacre uniquement 25% à la Suisse occidentale. Pire encore, la variante à 11.5 milliards de francs entraîne une répartition encore plus faible de l'ordre de 21%. **Ce n'est pas acceptable.**

Avec une variante améliorée à 13 milliards de francs, le nouveau projet présente les avantages d'offrir enfin une cadence semi-horaire sur l'ensemble du réseau Grandes lignes et respectivement d'augmenter l'attractivité des transports publics dans les agglomérations du Grand Genève, de Fribourg, de Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds et de Berne avec des cadences à 15 minutes. L'accès aux destinations touristiques est également renforcé pour l'Arc jurassien, les Alpes vaudoises, l'Oberland bernois et les Alpes valaisannes.

La loi fédérale sur le développement ferroviaire (ZEBG) ainsi que l'étape d'aménagement 2025 ont permis de créer une dynamique favorable au développement du rail en Suisse occidentale. L'étape d'aménagement 2035 figurera la planification sur les 15 prochaines années. Grâce à une variante améliorée, cette dynamique sera poursuivie. Les importants chantiers dans les nœuds de Lausanne, Genève et Berne sont le fruit d'un rattrapage consécutif au retard pris ces dernières années dans les infrastructures ferroviaires de notre région. Ce rattrapage est loin d'être terminé aujourd'hui.

La Suisse occidentale constitue une zone dynamique dans laquelle les transports publics ont encore de nombreuses possibilités d'améliorer leur attractivité et leur productivité. L'amélioration substantielle de la part modale en faveur des transports publics reste un objectif de la CTSO. La croissance démographique attendue d'ici 2035 dans notre région est supérieure à la moyenne suisse. Les 7 Cantons de la CTSO sont solidaires entre eux pour réclamer les moyens nécessaires à la mise en œuvre des projets-clés. Ceux-ci sont prioritaires et structurants pour le développement de notre région et donc de notre pays.

En vous remerciant de prendre en considération notre demande, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente de la Confédération, Mesdames, Messieurs, nos respectueuses salutations.

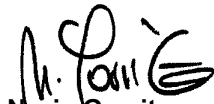
Au nom de la Conférence des Transports de la Suisse occidentale



Jacques Melly
Président de la CTSO
Chef du département de la mobilité, du territoire et de l'environnement du canton du Valais



Laurent Favre
Chef du département du développement territorial et de l'environnement du canton de Neuchâtel



Nuria Gorrite
Cheffe du département des infrastructures et des ressources humaines du canton de Vaud



Luc Barthassat
Chef du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture du canton de Genève



Barbara Egger-Jenzer
Directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne



David Eray
Ministre de l'Environnement du canton du Jura



Jean-François Steiert
Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions du canton de Fribourg

Annexe mentionnée

Catalogue de questions relatives au projet mis en consultation

Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire



OBJECTIFS



1

APPROUVEZ-VOUS LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DU PROJET?

Sur le principe oui, mais la Conférence des transports de la Suisse occidentale (ci-après CTSO) est peu satisfaite de la mise en œuvre de ces objectifs généraux, notamment dans la prise en compte de ses projets-clés.

La Suisse occidentale représente un territoire de 40% de la Suisse en termes d'habitants, d'emplois, de superficie et de réseau ferroviaire. Dans l'étape d'aménagement 2030 (7 milliards), seuls 25% des investissements sont consacrés à des développements touchant la Suisse occidentale. Ce chiffre tombe à 21% dans l'étape d'aménagement 2035 (11.5 milliards).

L'effort de rattrapage entamé avec la modification de loi fédérale sur le développement ferroviaire (LDIF/ZEBG) ainsi que dans l'étape d'aménagement 2025 n'est de loin pas terminé. Le fait de ne pas retenir les projets-clés de la CTSO crée à nouveau un retard important et un déséquilibre national dans le développement des infrastructures.

Avec l'inscription des projets-clés de la CTSO (point 4), la variante d'aménagement ainsi améliorée serait acceptable.

COMMENT JUGEZ-VOUS L'ÉTAPE D'AMÉNAGEMENT 2030/35 PROPOSÉE ?

2

**APPROUVEZ-VOUS
LES OBJECTIFS DE L'ÉTAPE
D'AMÉNAGEMENT 2030/35
(CF. EN PARTICULIER LES
LIGNES DIRECTRICES)?**

Sur le principe oui, pour autant que les projets-clés de la CTSO justifiés par l'évolution démographique importante attendue dans notre région d'ici 2035 soient intégrés.

Sans la prise en compte de ces projets-clés, les objectifs ne sont pas atteints en Suisse occidentale pour les trafics Grandes lignes, RER, touristique et marchandises. La notion du trafic marchandises de transit manque dans les lignes directrices.

3

**LAQUELLE DES DEUX
VARIANTES PRÉFÉREZ-VOUS?
POURQUOI?**

**A.
VARIANTE ÉTAPE
D'AMÉNAGEMENT 2030
(7 MILLIARDS DE FRANCS)**

La variante d'étape d'aménagement 2030 à 7 milliards de francs est clairement insuffisante.

La variante d'étape d'aménagement 2035 à 11.5 milliards de francs n'est pas équilibrée et présente d'importantes lacunes dans le développement de l'offre et des infrastructures en Suisse occidentale. Elle montre une détérioration de l'offre sur certaines liaisons.

**B.
VARIANTE ÉTAPE
D'AMÉNAGEMENT 2035
(11,5 MILLIARDS DE FRANCS)**

La CTSO se prononce en faveur d'une variante améliorée comprenant impérativement les projets-clés de la CTSO tels qu'annoncés à plusieurs reprises aux autorités fédérales (question 4). Elle permettrait d'offrir ainsi à la population suisse une solution équilibrée et acceptable. Les Cantons de la CTSO soutiennent et poursuivent l'objectif d'augmenter significativement la part modale en faveur de transports publics, cette dernière recelant d'un potentiel d'augmentation avéré dans notre région.

Le montant de la variante doit être adapté en conséquence. Les éventuelles économies qui ressortiront de l'optimisation des mesures annoncées doivent prioritairement être réaffectées à nos projets-clés. En aucun cas, ces économies doivent réduire l'enveloppe globale de l'étape d'aménagement. En fonction des économies, l'enveloppe de la variante améliorée comprenant impérativement les projets-clés de la CTSO devrait se situer entre 12 et 13 milliards de francs.

4

APPROUVEZ-VOUS LES AMÉLIORATIONS DE L'OFFRE AINSI QUE LES MESURES PROPOSÉES DANS LES VARIANTES ETAPE D'AMÉNAGEMENT 2030 RESP. ETAPE D'AMÉNAGEMENT 2035? PAR DOMAINE:

**A.
EN TRANSPORT
DE VOYAGEURS**

**B.
EN TRANSPORT
DE MARCHANDISES**

**C.
EN TRAFIC INTERNATIONAL**

**D.
POUR LES INSTALLATIONS
D'EXPLOITATION**

**E.
SINON, QUELLES MESURES
CONSIDÉREZ-VOUS COMME
PLUS URGENTES OU COMME
NON NÉCESSAIRES?
POURQUOI?**

Les améliorations proposées dans l'étape d'aménagement 2030 sont clairement insuffisantes.

En ce qui concerne la variante d'étape d'aménagement 2035, les projets-clés de la CTSO doivent être impérativement intégrés au message du Conseil fédéral. Il s'agit par domaine des éléments suivants:

a. Trafic voyageurs Grandes lignes

- Cadence à la demi-heure Berne-Brig/Berne-Interlaken,
- Liaison directe entre Bâle, Delémont, Biel/Bienne et Genève via le bypass de Bussigny, en complément d'une offre directe à la demi-heure Zürich-Biel/Bienne-Lausanne-Genève,
- Amélioration de l'offre RegioExpress sur le Plateau et la Broye.

Trafic voyageurs RER / trafic régional

- Cadence à 15 minutes du RER Léman-Express sur la ligne Genève-Vernier-La Plaine,
- Cadence à 15 minutes des RER dans l'agglomération de Fribourg et de Berne,
- Ligne directe (cadence 15 minutes et temps de parcours 15 minutes) entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, permettant de supprimer le goulet d'étranglement de Vauseyon.

b. Transport des marchandises

- Amélioration de la productivité sur l'axe Berne-Brigue via le tunnel de base du Lötschberg,
- Augmentation des capacités pour le trafic fret sur l'axe du Pied-du-Jura sans empêcher le développement de l'offre voyageurs, notamment dans le secteur de la Venoge et la suppression du goulet d'étranglement de Vauseyon,
- De manière générale, la mise à disposition de surcapacité pour le trafic marchandises afin de développer sa demande ne doit pas se faire au détriment de l'offre voyageurs qui répond, elle, à un besoin avéré. C'est le cas notamment sur le tronçon Lausanne-Berne.

c. Trafic international

- Dans la mesure du possible, le trafic international doit pouvoir se développer et circuler sans dégrader l'offre de base.

d. Installations d'exploitation

-

e. Les projets-clés définis par la CTSO sont prioritaires et structurants pour le développement du rail et plus généralement des transports publics en Suisse occidentale. Ces projets d'offre énoncés ci-dessus doivent être impérativement intégrés dans l'arrêté fédéral.

COMMENT JUGEZ-VOUS LE FINANCEMENT DE CERTAINES MESURES PAR DES TIERS ?

5

APPROUVEZ-VOUS LE FAIT QUE LA RÉALISATION DE LA GARE DE PASSAGE DE LUCERNE ET L'ÉTUDE DE PROJET DU MAILLON CENTRAL DE BÂLE PUISSENT ÊTRE FINANCÉES PAR DES TIERS À LEURS PROPRES RISQUES ?

Non, la CTSO n'est pas favorable au financement de réalisations par des tiers.

Elle est cependant favorable à un financement par des tiers strictement limité aux études et aux conditions suivantes :

- La liste ne soit pas limitée à ces deux infrastructures, mais ouverte à d'autres mesures,
- Les ressources pour les études soient prioritairement engagées sur les projets retenus (art. 1 de l'arrêté fédéral complété par les projets-clés de la Suisse occidentale),
- Le mécanisme d'annonce et de validation doit être énoncé dans un arrêté fédéral,
- Les montants financés par des tiers restent maîtrisables et ne péjorent pas la priorisation des prochaines étapes d'aménagement.

6

APPROUVEZ-VOUS LA CRÉATION DE CONDITIONS LÉGALES QUI PERMETTRAIENT UN REMBOURSEMENT A POSTERIORI DE CES COÛTS D'INVESTISSEMENT PAR LA CONFÉDÉRATION ?

Non, ceci pourrait amener à une situation où une partie importante des moyens financiers à disposition pour une étape d'aménagement soient déjà engagés pour le remboursement d'ouvrages financés par des tiers.

Une telle condition légale ne favoriserait que les régions riches de la Suisse et ne permettrait plus de prioriser les mesures avec une répartition équitable et solidaire des moyens à disposition.

En cohérence avec la question 5, le remboursement ne devrait concerner que des études.

AVEZ-VOUS D'AUTRES REMARQUES SUR LE PROJET MIS EN CONSULTATION ?



AVEZ-VOUS DES REMARQUES SUR LES AUTRES THÈMES DU PROJET ?

La répartition des projets dans les listes de 1^{ère} et 2^{ème} urgence est très opaque. De plus, l'utilité de cette liste et son interprétation posent des questions sur les priorisations des prochaines étapes d'aménagement. Il convient de la clarifier, de vérifier les montants annoncés et de préciser son utilité vis-à-vis des prochaines étapes d'aménagement.



CERTAINS THÈMES ONT-ILS ÉTÉ TROP PEU PRIS EN COMPTE ? LESQUELS ?

L'effort de rattrapage amorcé par la modification de la loi fédérale sur le développement ferroviaire et par l'étape d'aménagement 2025 est de nouveau remis en cause dans les étapes d'aménagement proposés pour 2030 et 2035.

La répartition régionale des investissements n'a pas suffisamment été prise en compte alors que des projets d'offre pertinents ont été identifiés. Si la logique est d'investir là où la demande est la plus forte, il est tout autant nécessaire de renforcer l'accessibilité et donc l'attractivité des autres régions.

L'exemple de la fermeture de Rastatt en Allemagne met en évidence également l'importance d'itinéraires de remplacement et d'alternatives d'exploitation. Cet élément doit impérativement être pris en considération dans l'élaboration de modules. Ces itinéraires de déviation rendent le réseau plus stable et disponible :

- Lötschberg/Gothard,
- Ligne Bâle-Delémont-Bienne / Ligne Bâle-Olten-Bienne,
- Pied-du-Jura / Plateau,
- bypass de Bussigny / Nœud de Lausanne.