

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 13 novembre 2017

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

Madame la Présidente de la Confédération,
Mesdames, Messieurs,

En premier lieu, nous vous remercions de nous demander notre avis 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 demandes précises formulées par le DETEC pour cette consultation.

OUESTRAIL se détermine en faveur d'une **variante d'au moins 11.5 milliards comprenant impérativement les projets-clés de la Suisse occidentale (CTSO)**. 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 géographique 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.**

L'étape d'aménagement 2035 fige la planification sur les 10 à 15 prochaines années. Tout autre développement supplémentaire est assujéti à la mise en œuvre de cette étape au préalable. L'effort de rattrapage entrepris avec la modification de la loi fédérale sur le développement ferroviaire (LDIF/ZEBG), ainsi qu'avec l'étape d'aménagement 2025 n'est donc pas poursuivi.

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

Au nom d'OUESTRAIL


Yannick Parvex
Secrétaire général


Claude Hêche
Président, Conseiller aux Etats

Annexe mentionnée

Catalogue de questions relatives au projet mis en consultation Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire

Objectifs

Question	1. Approuvez-vous les objectifs généraux du projet ?
Proposition de réponse	<p>Sur le principe oui, mais <u>QUESTRAIL n'est pas satisfait</u> de la mise en œuvre de ces objectifs généraux, notamment dans la répartition territoriale des investissements. 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).</p> <p>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. Une répartition inférieure à 40% des investissements poursuit ce retard inacceptable et un déséquilibre national dans le développement des infrastructures.</p> <p><u>Notre soutien est conditionné à l'intégration impérative des projets-clés de la Suisse occidentale</u> (voir question 4).</p>

Comment jugez-vous l'étape d'aménagement 2030/35 proposée ?

Question	2. Approuvez-vous les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35 (cf. en particulier les lignes directrices) ?
Proposition de réponse	Sur le principe oui, <u>mais pour autant que</u> la répartition soit revue (voir réponses aux questions 1 et 4).

Question	3. Laquelle des deux variantes préférez-vous ? Pourquoi ? a. Variante Etape d'aménagement 2030 (7 milliards de francs) b. Variante Etape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs)
Proposition de réponse	<p><u>QUESTRAIL soutient une variante d'au moins 11.5 milliards de francs comprenant impérativement les projets-clés de la Suisse occidentale.</u> Ceux-ci pourraient être également intégrés par une augmentation de l'enveloppe financière de l'étape d'aménagement, par exemple à 13 milliards de francs.</p> <p>La Suisse occidentale est toujours en cours de rattrapage du retard dans le développement de l'offre et des infrastructures ferroviaires. Par exemple, la réalisation d'un nœud complet 00/30 à Lausanne prévue à l'origine dans le programme Rail 2000 de 1987, puis celui de ZEB en 2005 est continuellement reportée.</p>

<p>Question</p>	<p>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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 ?
<p>Proposition de réponse</p>	<ol style="list-style-type: none"> I. <u>Les améliorations proposées dans l'étape d'aménagement 2030 sont insuffisantes.</u> II. <u>En ce qui concerne la variante d'étape d'aménagement 2035, les projets-clés de la Suisse occidentale doivent être impérativement intégrés au message du Conseil fédéral.</u> Il s'agit par domaine des éléments suivants : <ol style="list-style-type: none"> a. Trafic voyageurs Grandes lignes <ul style="list-style-type: none"> - Cadence à la demi-heure Berne–Brig/Berne–Interlaken, - Liaison directe entre Bâle, Delémont, Bienne et Genève via le bypass de Bussigny, en complément d'une offre à la demi-heure Zurich–Bienne–Lausanne–Genève. <p style="margin-left: 20px;">Trafic voyageurs RER / trafic régional</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, - Amélioration de l'offre RegioExpress sur le Plateau et la Broye, - Meilleure accessibilité des Alpes vaudoises (nouvelle gare de Leysin), b. Transport des marchandises <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de la productivité sur l'axe Berne–Brigue via le tunnel de base du Lötschberg. - La réalisation d'un réseau Cargo-Express ne doit pas se faire au détriment de l'offre voyageurs (GL et RER) standard. c. Trafic international <ul style="list-style-type: none"> - Dans la mesure du possible, le trafic international doit pouvoir 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. <u>Ces projets énoncés ci-dessus doivent être impérativement intégrés dans l'arrêté fédéral.</u>

Comment jugez-vous le financement de certaines mesures par des tiers ?

Question	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 ?
Proposition de réponse	<p>Le principe peut être approuvé <u>uniquement pour les études et à condition que :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - la liste ne soit pas limitée à ces deux infrastructures, mais ouverte à d'autres mesures. - la nécessité des infrastructures à étudier et pouvant être financée soit compatible et cohérente avec l'évolution prévue de l'offre et des infrastructures. - les ressources 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 la décision des études financés par des tiers doit impérativement être énoncé dans un arrêté fédéral. - les montants financés par des tiers restent maîtrisables et n'impactent pas la priorisation des prochaines étapes d'aménagement.

Question	6. Approuvez-vous la création de conditions légales qui permettraient un remboursement a posteriori de ces couts d'investissement par la Confédération ?
Proposition de réponse	<p>Par cohérence avec la question 6, le remboursement de coûts d'investissements financés par des tiers <u>ne concernera que les études</u>. En ce qui concerne la réalisation de l'ouvrage, ceci pourrait amener à une situation où tous les moyens financiers à disposition pour une étape d'aménagement ultérieure soient déjà engagés pour le remboursement d'ouvrages financés par des tiers.</p> <p>Une telle condition légale ne favoriserait que les régions riches du pays et ne permettrait plus de prioriser les mesures avec une répartition équitable et solidaire des moyens à disposition dans le respect de la cohésion nationale. <u>Nous ne sommes pas favorables à la proposition visant au remboursement d'investissements de réalisation.</u></p>

Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Question	7. Avez-vous des remarques sur les autres thèmes du projet ?
Proposition de réponse	<p>La répartition des projets dans les listes de 1^{ère} et 2^{ème} urgence est 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 (priorité, nécessité), de vérifier les montants annoncés et de préciser son utilité vis-à-vis des prochaines étapes d'aménagement.</p>

Question	8. Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en compte ? Lesquels ?
Proposition de réponse	<p>A. <u>La répartition régionale des investissements n'a pas suffisamment été prise en compte.</u> Si la logique est d'investir là où la demande est la plus forte, <u>il est tout autant impératif</u> de renforcer l'accessibilité et donc l'attractivité des autres régions.</p> <p>B. L'effort de rattrapage amorcé par la modification de la loi fédérale sur le développement ferroviaire et par l'étape d'aménagement 2025 est à nouveau remis en cause dans les étapes d'aménagement proposés pour 2030 et 2035 si les projets-clés de la Suisse occidentale ne sont pas intégrés.</p> <p>C. De plus, nous mettons en évidence que plusieurs projets en Suisse occidentale dont le financement est assuré par d'autres moyens sont régulièrement reportés. Il s'agit notamment de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise au gabarit des tunnels Bienne–Delémont–Bâle prévue jusqu'à fin 2016, - du système de surveillance des trains ATR Broye et ATR Daillens–Vallorbe, - l'augmentation des capacités sur la rampe Sud du Simplon. <p>D. L'exemple de la fermeture de Rastatt en Allemagne met en évidence également <u>l'importance d'itinéraires de remplacement et d'alternatives d'exploitation.</u> Cet élément doit impérativement être pris en considération dans l'élaboration des modules. Ces itinéraires de déviation rendent le réseau plus stable et disponible :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lötschberg/Gothard. - Ligne Bâle-Delémont-Bienne / Ligne Bâle–Olten–Bienne. - Pied-du-Jura / Plateau. - bypass de Bussigny / Nœud de Lausanne.