



18.3263 Motion

Croix fédérale de la mobilité. Avancer la planification et la conception des tronçons ferroviaires suisses à grande vitesse, de frontière à frontière (N-S/E-O), à 2030/2035

Déposé par: Romano Marco
Groupe PDC
Parti démocrate-chrétien suisse



Date de dépôt: 15.03.2018
Déposé au: Conseil national
Etat des délibérations: Non encore traité au conseil

Texte déposé

Le Conseil fédéral est chargé de faire le nécessaire pour intégrer dès maintenant dans l'étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire (EA 2030/2035) la planification et la conception des tronçons manquants des lignes ferroviaires à grande vitesse, de frontière à frontière, sur tout le territoire suisse, soit entre le Nord et le Sud et entre l'Est et l'Ouest.

Développement

AlpTransit est un fleuron suisse et européen, dont la clairvoyance ne fait nul doute mais qui est encore incomplet, même sur le territoire suisse. Il faut donc que les autorités fédérales s'occupent dès maintenant de sa réalisation intégrale, de frontière à frontière, sur tous les tronçons Nord-Sud et Est-Ouest. L'avancement à 2030/2035 de la réalisation complète des lignes ferroviaires transalpines à grande vitesse de frontière à frontière est d'importance stratégique pour renforcer la position de la Suisse dans le contexte européen, comme le montre le concept "Croix fédérale de la mobilité". En ce qui concerne la ligne Nord-Sud, il faut au moins avoir le courage de planifier et de concevoir des tronçons qui ne font pas encore partie de l'EA 2030/2035, afin d'éviter que les liaisons ferroviaires au Sud du tunnel de base du Monte Ceneri, dernier tronçon du corridor Rotterdam-Gênes, ne soient renvoyées au-delà de 2054. Rien qu'en s'en tenant aux chiffres, il faut admettre qu'à partir de 2020 la ligne ferroviaire atteindra le maximum de ses capacités avec les deux tunnels de base en service (Saint-Gothard et Monte Ceneri), tant au Nord en ce qui concerne les lignes d'accès à Bâle qu'au Sud (de Castione à la frontière de Luino et de Chiasso) et sur le réseau italien jusqu'à Gênes. Le Tessin, région transfrontalière et métropolitaine, exige notamment qu'une attention particulière soit accordée à l'aspect environnemental. La limite des émissions de particules fines est largement dépassée au Sud du Ceneri, dans la région de Lugano et surtout dans le Mendrisiotto, régions dans lesquelles les limites prescrites par la loi sont dépassées 71 jours par an. Les mêmes considérations valent pour la ligne Est-Ouest, au-delà de la question de la résorption des bouchons, s'agissant des investissements supplémentaires. L'organisation territoriale et intramétropolitaine suisse le commande, de même que la politique environnementale. Il en va de la crédibilité et de la durabilité de la politique de mobilité. Il sera ainsi possible de redonner leurs lettres de noblesses aux colonnes portantes Nord-Sud et Est-Ouest du développement historique de la Suisse dans la vision du 21^e siècle.

Avis du Conseil fédéral du 09.05.2018

La motion propose le lancement d'études de planification et de projet de ligne à haute vitesse sur tout le territoire suisse, soit sur l'axe nord-sud ou est-ouest. La motion reprend en partie les objectifs du postulat





17.3262 "Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire" adopté par le Conseil des Etats le 16 juin 2017. Le rapport du Conseil fédéral, en réponse à ce postulat traitera l'axe nord-sud comme l'axe est-ouest et servira d'élément de réflexion à l'étape d'aménagement qui suivra celle de 2030/35.

Considérant les éléments plus spécifiques au canton du Tessin, il faut relever qu'avec la mise en service du tronçon Mendrisio-Varese et, dès 2020, du tunnel de base du Ceneri, un vrai RER performant, offrant des temps de parcours très concurrentiels, sera mis en service. De plus, après la mise en service de la NLFA (tunnels de base du St-Gothard et du Ceneri) et l'adaptation du gabarit pour le transport des véhicules à 4m, les lignes d'accès en Allemagne et en Italie devront être aménagées avant de considérer une augmentation des capacités de l'axe du St-Gothard. Pour l'Allemagne, ceci ne sera pas le cas avant 2038. Finalement, le projet de nouveau tronçon à haute vitesse entre Lugano et Chiasso (AT Sud) peut faire valoir un degré de planification avancé puisque les études de faisabilité ont été achevées en 2009 avec des études d'approfondissement concernant la digue de Melide et le Monte Generoso en 2012 ainsi que les accès à la ligne existant entre Melano et Mendrisio en 2017. Le Conseil fédéral a adapté le tracé dans le plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail. Aller plus loin dans les études de projet n'est actuellement pas opportun.

Considérant les similitudes avec le postulat 17.3262 et l'état d'avancement du projet AT Sud, le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

Proposition du Conseil fédéral du 09.05.2018

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

Compétences

Autorité compétente

Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

Informations complémentaires

Conseil prioritaire

Conseil national

Cosignataires (8)

Carobbio Guscetti Marina, Cattaneo Rocco, Chiesa Marco, Merlini Giovanni, Pantani Roberta, Quadri Lorenzo, Regazzi Fabio, Semadeni Silva

Liens

