

Le Comité

Office fédéral des transports OFT
konsultationen@bav.admin.ch
PAR E-MAIL

Chexbres, le 14 octobre 2022

Mesdames, Messieurs,

La citrap-vaud remercie les autorités fédérales pour l'opportunité offerte de prendre position sur «Rail 2050»

Les réponses de la citrap-vaud au catalogue de questions se trouvent dans les pages qui suivent.

Cela fait 15 ans que la citrap-vaud milite pour que le rail suisse s'intègre au projet européen de grande vitesse («Plan Rail 2050» aux Presses polytechniques et universitaires romande PPUR, Lausanne, 2010). La citrap-vaud est dans l'ensemble déçue par le manque d'ambition de la Confédération. Elle est en revanche rassurée de voir que la situation politique évolue et que les événements lui donnent raison.

C'est pourquoi la citrap-vaud soutient pleinement la demande du Canton de Vaud de planifier au plus vite une ligne nouvelle entre Lausanne et Genève. Elle soutient également les demandes exprimées par l'association **SwissRailvolution**.

En vous souhaitant bonne réception de nos réponses, nous vous prions de recevoir, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Comité de la citrap-vaud

Le Président



Tobias Imobersteg

Le Viceprésident



Pierre Bonjour

Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif au rapport sur l'état des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec les modifications des arrêtés fédéraux et sur la perspective RAIL 2050

1) Etat des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec modifications des arrêtés fédéraux

a) PRODES EA 2035 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2035 avec les modifications de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire qui y sont liées et l'augmentation de 980 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire ?

Oui

b) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2035 ?

Pas de remarques

c) PRODES EA 2025 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2025 avec la modification de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 qui en découle et l'augmentation de 330 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire?

Oui

d) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2025 ?

Les investissements décidés dans le cadre de PRODES 2025 entre Lausanne et Genève (3ème et 4ème voie) devraient être réaloués pour la construction d'une ligne nouvelle à l'écart de la ligne actuelle. La citrap-vaud, après 15 ans d'effort, se félicite que désormais la création d'une ligne nouvelle est politiquement incontestable dans le canton. Afin de ménager les ressources financières de la Confédération, la citrap-vaud recommande de réallouer les fonds vers le projet de ligne nouvelle, ce qui aurait pu être fait par le passé déjà si la Confédération avait eu une vision nationale et européenne dès 2008.

En général, la citrap-vaud constate que la Confédération répète les même erreurs en 2022 qu'en 2008. L'argent mal investi à cause du manque de vision à long terme (low return on investment) va malheureusement coûter encore plus cher aux contribuable suisse et vaudois.

e) ZEB : Soutenez-vous l'adaptation du crédit d'ensemble pour le développement de l'infrastructure ferroviaire avec la réduction de 590 millions de francs ?

Non

f) Avez-vous d'autres remarques sur l'état et les adaptations de ZEB ?

Le crédit doit être utilisé pour terminer la promesse de Rail 2000 d'un noeud ferroviaire complet à Lausanne. Dans ce cadre, l'infrastructure à construire entre Lausanne et Berne afin de gagner les minutes nécessaires doit s'inscrire dans le dessein d'une ligne nouvelle complète Lausanne-Berne tout comme Lausanne-Genève.

L'horaire longue distance est techniquement déterminant pour l'horaire cadencé suisse (sinon vous risquez de briser l'horloge!). Par conséquent, la ligne nouvelle Berne – Genève, doit être planifiée sur la base d'un horaire international à l'horizon 2050 avec les points nodaux internationaux de Lyon et de Zurich.

Logiquement, la citrap-vaud propose la création d'une gare souterraine à Lausanne dans ce dessein.

g) Avez-vous des remarques à formuler sur les autres programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ?

Concernant le programme R-LGV (Raccordement du réseau suisse aux Lignes à Grande Vitesse) :

Le programme R-LGV est terminé, et la citrap-vaud est heureuse qu'il ait au moins eu le mérite d'exister.

La citrap-vaud demande la création d'un nouveau programme ambitieux pour désenclaver l'arc lémanique, qui, contrairement à la Suisse alémanique ou à la Suisse italienne, a totalement disparu de la carte des axes européens (TEN-T).

La citrap-vaud est inquiète pour l'économie, et aussi pour la capacité de l'arc lémanique de rester compétitif sur la scène internationale, l'impact environnemental et la dépendance énergétique sous toutes ses formes devenant de plus en plus un handicap économique. Un réseau de transport international compétitif est essentiel.

L'aéroport de Genève est la seule connexion de l'arc lémanique vers l'Europe. Cela doit changer ! Le rail doit devenir la solution de remplacement ! C'est pourquoi la citrap-vaud répète qu'il faut coopérer avec la France pour créer une ligne nouvelle à grande vitesse de Genève à Bourg-en-Bresse (F).

NB: les trains de nuit, c'est bien à court terme. Mais ils n'auront pas la capacité de répondre à la demande.

2) Perspective RAIL 2050

a) Êtes-vous d'accord pour que, sur la base des prévisions nationales et des stratégies fédérales, la perspective RAIL 2050 se concentre sur le transfert du trafic vers le rail ?

Oui

b) Êtes-vous d'accord avec la vision et les objectifs de la Perspective RAIL 2050 ?

Partiellement. La citrap-vaud partage les propositions faites par SwissRailvolution, dont elle retranscrit de manière fidèle la traduction depuis l'allemand ici:

Vision

"Grâce à une utilisation efficace de ses atouts, le rail devient l'épine dorsale de la mobilité, en Suisse et avec l'Europe. Ce faisant, il apporte une contribution décisive à l'objectif climatique 2050, au tournant énergétique et renforce la Suisse en tant que lieu de vie et d'activité économique. Les habitants s'identifient au chemin de fer, qui est un agent de cohésion de la société. "

Objectifs

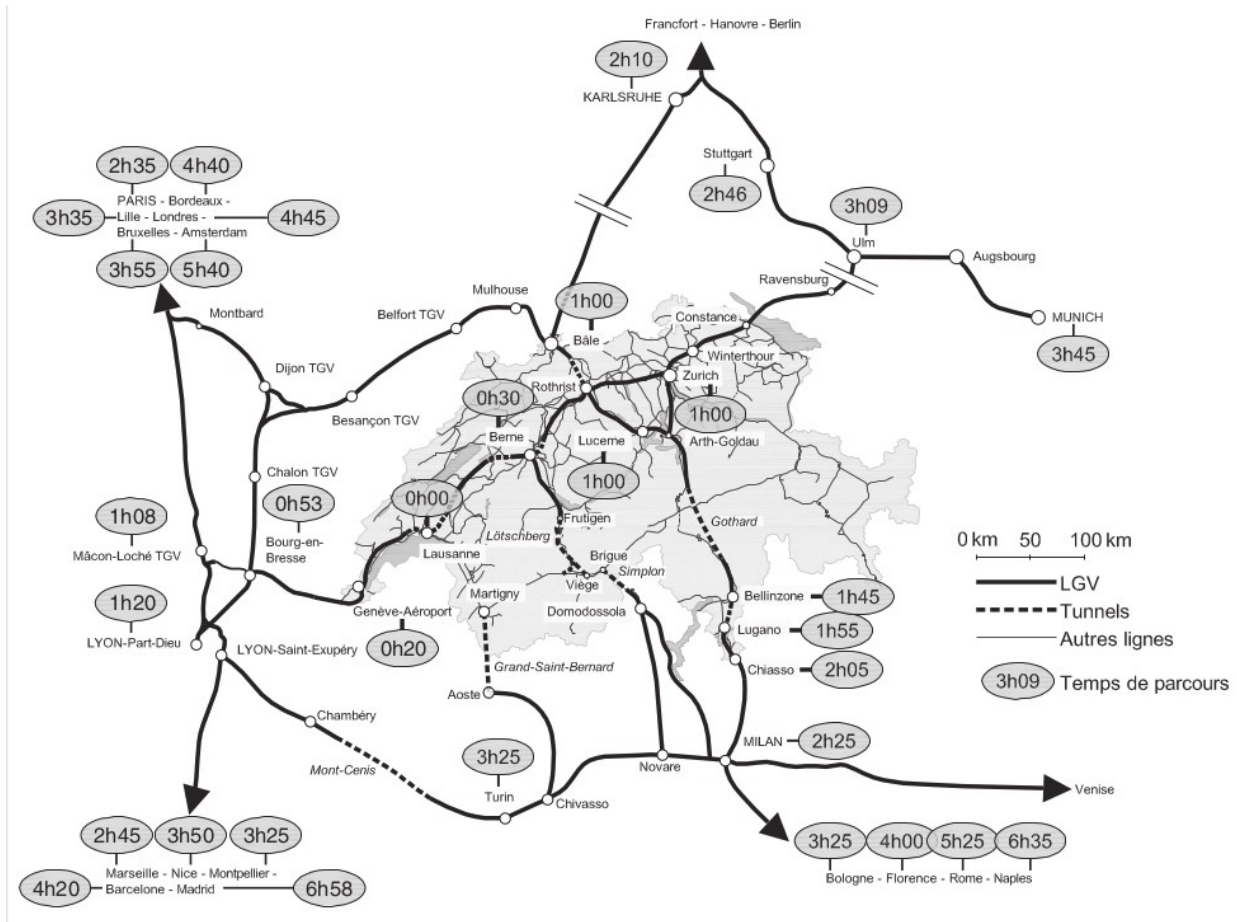
- 1. deux corridors ferroviaires à haute performance constituent l'épine dorsale de la Suisse en tant que lieu de vie et d'activité économique. Ils font également partie d'un réseau européen et relient la Suisse à l'Europe et les métropoles européennes entre elles.***
- 2. l'utilisation active des corridors renforce la cohésion de la société et doit, dans la mesure du possible, renforcer les échanges entre les régions et les accompagner vers un avenir respectueux de l'environnement.***
- 3. le train dessert, avec l'intermédiaire des autres moyens de transport public, les agglomérations, leur ceinture, les centres ruraux, ainsi que toutes les localités habitées du pays.***
- 4. le développement ferroviaire est coordonné avec les objectifs de développement territorial.***
- 5. l'exploitation ferroviaire est d'une qualité élevée, permettant une exploitation sûre, ponctuelle, fiable, mais aussi rentable pour la société.***
- 6. le développement de nouvelles visions est essentiel pour l'ensemble du système de transport ainsi que pour la durabilité du pays. Des technologies alternatives ou complémentaires au rail doivent faire l'objet de recherches parallèles au développement du rail et leur mise en œuvre doit être examinée de manière approfondie, par exemple Swissmetro ou Hyperloop.***

c) Êtes-vous d'accord avec l'orientation choisie "Développement du rail sur les courtes et moyennes distances" ?

Non, c'est très insuffisant.

d) Sinon, que proposez-vous ?

La citrap-vaud recommande à nouveau ci-dessous la carte du réseau, qu'elle avait dessiné dans "Plan Rail 2050" (PPUR, Lausanne, 2010), qui devrait également servir de base pour l'horaire 2050. La base technique de toute conception d'horaire cadencé repose sur les trajets les plus long, par exemple Lyon – Munich. Sinon, la planification sur les courtes et moyennes distances deviendrait impossible.



Avez-vous d'autres remarques à formuler sur la perspective RAIL 2050 ?

La citrap-vaud soutient le Postulat 22.4069 de la Conseillère nationale bâloise Katja Christ, qui demande à ce la Confédération intègre dans sa perspective rail 2050 la grande vitesse, et la participation de la Suisse aux études ferroviaires européennes dans le cadre de la CER, faîtière

dont sont membre les CFF et le BLS. La Confédération doit prendre ses responsabilités et ne pas se cacher derrière les compagnies ferroviaires, car c'est bien l'OFT qui possède depuis 2005 la compétence en matière de planification ferroviaire.

3) Procédure pour les prochaines étapes d'aménagement

a) Comment jugez-vous le procédé pour la prochaine étape d'aménagement (message en 2026), qui consiste à vérifier, actualiser et perfectionner ponctuellement le projet d'offre 2035 au moyen d'une procédure raccourcie ?

La citrap-vaud soutient la demande officielle de l'Union des transports publics (VöV / UTP) que les décisions des premières étapes pour les grands projets et la priorisation des mesures d'infrastructures ne pourront être arrêtés en 2026 uniquement si:

- a) Un concept horaire stable est défini pour 2035.
- b) Dans une perspective Rail 2050 fortement affinée, les projets soient compatibles avec les étapes futures.