



**Association européenne pour le développement
du transport ferroviaire, section suisse
– AEDTF-CH**

Pierre Weiss – Président
Chemin du Petray 18
1222 Vézenaz (GE)

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

Consultation sur l'étape d'aménagement
2030 / 2035

*Prise de position envoyée par courriel à
konsultationen@bav.admin.ch*

N réf: Prés-180113 / RK-A-856-104-008 18'276 si

Page 1 de 6

Vézenaz, le 13 janvier 2018

**Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (Prodes) – Prise de position relative à la
*Procédure de consultation concernant l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030 / 35 (EA 2030 / 35)***

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

En premier lieu, nous vous remercions de pouvoir nous exprimer sur le message relatif à l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030 / 35.

1. Soutien à la proposition du Conseil fédéral

Après étude des dossiers présentés, l'AEDTF-CH soutient, sans réserve, le Conseil fédéral dans sa volonté de développer et adapter l'infrastructure ferroviaire de manière à en assurer la stabilité et la régularité futures. Elle partage pleinement sa recommandation de retenir **l'étape d'aménagement 2035** plutôt que 2030, car en étendant la planification sur une période plus longue, davantage de moyens issus du Fonds de financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) seront à disposition; dans le cas présent, 4,5 milliards de CHF supplémentaires pour un total de 11,5 milliards de CHF. Contrairement à l'étape 2030 qui ne pourra traiter que des urgences absolues, celle de 2035 permettra déjà quelques investissements destinés à redonner au réseau ferroviaire suisse une certaine souplesse d'exploitation.

2. Interrogations quant aux estimations de croissance retenues

En préambule, l'AEDTF-CH s'interroge sur la pertinence des anticipations de croissance du trafic retenues, lesquelles apparaissent comme une **simple projection** à l'infini des tendances

observées ces dernières années. L'hypothèse d'un plafonnement progressif des déplacements qui serait lié aux nouvelles technologies, à la stabilisation de la population et/ou à une prise en compte plus sérieuse qu'actuellement des principes du développement durable (domicile proche du lieu de travail, travail à domicile, horaires flexibles, principe du pollueur-payeur qui contrarierait le transport du même produit d'un pays à l'autre à chaque étape de sa fabrication). Sans tomber dans le débat idéologique, force est de constater que les planificateurs n'ont pris que peu de recul par rapport au dogme de la croissance sans limite.

Néanmoins, l'AEDTF-CH juge la croissance estimée du trafic ferroviaire par les experts comme réaliste, considérant que, quels que soient les progrès à venir dans la mobilité individuelle (co-voiturage, voitures électriques, autonomie, routes intelligentes, etc.), le chemin de fer restera le meilleur et le plus rationnel des moyens de transport de masse, tant en termes de vitesse que d'utilisation d'énergie et de surface.

En résumé, ce n'est pas par rapport à une croissance des déplacements présumée infinie que doivent se définir les besoins futurs du rail, mais bien par rapport au **rôle majeur** qu'il est appelé à jouer dans l'optique d'une société qui devra lutter contre tous les gaspillages et s'organiser intelligemment par rapport aux ressources et surfaces limitées à disposition.

C'est pourquoi le rail doit être clairement soutenu et favorisé pour les déplacements entre les grands centres, ainsi qu'en règle générale pour les flux de marchandises importants. Un tel choix de développement durable implique un **engagement politique déterminé**, accompagné d'une redéfinition claire des priorités pour favoriser la mobilité douce en général et le transport ferroviaire en particulier.

3. Ne pas oublier le trafic international et l'intégration des différents réseaux

Cette priorité donnée au rail doit **englober le trafic ferroviaire international**, l'un des axes majeurs de l'action de la section suisse de l'AEDTF. Cette dernière constate qu'à l'exception de quelques relations rapides où le rail joue encore un rôle important (Suisse–Paris, Suisse–Milan ou Suisse–villes de la vallée du Rhin par exemple), le transport international des voyageurs est actuellement totalement dévalorisé (au sens propre du terme) par des acteurs qui ne mettent en avant que le **prix très bas** d'une prestation qui ignore les coûts environnementaux. Il semble raisonnable d'anticiper que la majorité de ces déplacements de pur loisir, pratiquement gratuits, ne survivront pas à la mise en place d'un système basé sur le principe du pollueur-payeur. Ici également, le rail restera l'alternative économique et écologique de premier choix pour assurer les déplacements qui demeureront nécessaires, pour les voyageurs comme pour les marchandises, un point d'ailleurs évoqué dans le projet mis à consultation. En ce qui concerne les marchandises, la **compétitivité du rail** sera également stimulée, lorsque tous les pays européens auront mis à niveau les normes sociales appliquées au transport routier.

Le **trafic local transfrontalier pendulaire** doit également être pensé dans l'optique de ce transfert global, à l'image de ce qui se fait actuellement à Genève dans le cadre du *Léman Express* en devenir (futur plus grand RER transfrontalier en Europe).

Une telle perspective implique, indépendamment des infrastructures à construire, de viser, dès ce jour, la plus **grande compatibilité technique et réglementaire** entre les différents systèmes et réseaux; en ce sens, il convient de changer la tendance actuelle d'un compartimentage du rail à l'échelle nationale, voire régionale, qui s'est développé dans plusieurs pays européens. C'est pourquoi l'AEDTF-CH juge particulièrement important de:

- **3.1** Penser le **développement** du réseau ferroviaire suisse tant dans son contexte domestique qu'international;
- **3.2** Viser la **compatibilité** technique des différents systèmes et matériels utilisés.

De ce point de vue, le programme 2035 tel que présenté montre une **vision plutôt fermée** de la Suisse, même si l'aspect international est évoqué ici ou là.

4. Prodes 2035: globalement positif et équilibré

En ce qui concerne les éléments retenus dans le cadre de l'étape 2035, l'AEDTF-CH reconnaît la volonté de donner la priorité aux aménagements les plus urgents, à une exception près, tout en respectant les contraintes financières imposées par le FAIF.

Elle voit positivement l'intégration des chemins de fer privés dans cette planification, y compris dans quelques cas pour le transport des marchandises.

Elle constate toutefois que malgré le souci affirmé d'équilibre entre les régions, **un poids très important** est donné aux projets de la banlieue zurichoise (tunnels du Brütten et du Zimmerberg II), laquelle va presque bénéficier de la moitié de la somme à disposition.

C'est un constat plus qu'un reproche dans la mesure où ces projets font partie des besoins avérés, urgents et nécessaires pour assurer la stabilité de l'ensemble du réseau suisse. Néanmoins, un **meilleur équilibre** dans la prise en compte des besoins des différentes régions aurait été plus conforme aux usages suisses.

5. Toutefois des lacunes importantes

L'AEDTF-CH déplore que plusieurs aménagements majeurs et urgents, dont la **liste** est énoncée ci-dessous, n'aient pas pu être pris en compte dans cette étape. C'est pourquoi, elle propose quelques pistes pour que la planification des travaux actuellement repoussés au-delà d'une génération (!) puissent néanmoins être entrepris plus rapidement, sans bousculer le modèle de financement du FAIF, plébiscité à 62 % par le peuple suisse en février 2014.

L'AEDTF-CH estime notamment que les aménagements suivants doivent bénéficier d'une **planification anticipée**:

- **5.1** La **construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Rothrist et Zurich**, en complément de la ligne à grande vitesse Mattstetten–Rothrist existante. Cette liaison rapide pourrait toutefois être construite en deux étapes, conformément aux études des CFF qui considèrent la section entre la sortie de Zurich et Lenzbourg (pour rejoindre Aarau) comme prioritaire. Outre sa nécessité régionale, une telle ligne structurante bénéficiera indéniablement à l'ensemble de la Suisse.
- **5.2** Le **doublement intégral du tunnel de base du Lötschberg**, qui reste une construction inachevée. L'infrastructure, en grande partie à voie unique, est d'ores et déjà saturée. Ses limites imposent le passage d'une partie des trains de marchandises par la ligne sommitale et freinent le cadencement à la demi-heure entre Brigue et Berne. Permettant le passage de 5 trains de marchandises par heure et par sens et un cadencement amélioré pour les voyageurs, le doublement intégral du tunnel assurerait, en outre, un meilleur équilibre, très utile en cas de perturbation, entre les deux grands axes Nord–Sud de notre pays.
- **5.3** L'**augmentation de la capacité et la séparation des trafics entre Genève et Lausanne**. L'infrastructure actuelle est sollicitée à l'extrême, sans possibilité de détournement. Cette artère ferroviaire majeure est régulièrement neutralisée par le moindre incident d'exploitation et la dégradation de la qualité du service a atteint le

seuil de douleur pour les clients. Il convient de planifier la réalisation d'une infrastructure indépendante qui doublera la ligne actuelle, l'objectif étant de disposer de quatre voies sur l'ensemble du parcours, dont deux devraient desservir directement la zone autour de l'EPFL à Lausanne. En ce sens, la pose d'une troisième voie entre Allaman et Saint-Prex apparaît comme une **mesure d'urgence minimaliste**; elle peut, certes, soulager ponctuellement l'exploitation, mais, en aucun cas, répondre de manière satisfaisante à la demande (déjà) actuelle.

- **5.4 L'accélération des travaux pour rétablir la ligne longue de 18 km entre Evian et Saint-Gingolph.** Cette liaison délesterait des routes encombrées, elle offrirait une voie supplémentaire qui déchargerait les tronçons saturés de la rive droite du lac Léman et apporterait, enfin, un atout touristique supplémentaire à la région Léman–Mont-Blanc. Cette reconstruction, réalisable sans aucune difficulté technique majeure, car réutilisant une infrastructure existante, devrait bénéficier d'un traitement prioritaire et trouver un financement autonome pour la part des coûts (environ 50 millions de CHF) assumés par la Confédération. Récemment, toutes les autorités françaises concernées (Etat, région et département) se sont déclarées favorables au projet. Elles attendent maintenant une **réponse positive** de la part de la Confédération suisse, afin d'inscrire ce projet dans un contrat de plan Etat–Région. Cette fenêtre d'opportunité doit absolument être traitée en priorité et indépendamment du calendrier du Prodes.
- **5.5 L'augmentation de la capacité de la ligne de Genève à La Plaine,** la première urgence étant d'aménager la gare de La Plaine selon les normes actuelles, afin que les trains à destination de Bellegarde puissent s'y arrêter.
- **5.6 La pose d'un troisième rail entre Glovelier et Delémont,** permettant aux trains des CJ d'atteindre directement Delémont et revalorisant ainsi l'ensemble de la ligne La Chaux-de-Fonds–Glovelier. Cette réalisation s'impose d'autant plus qu'une grande partie des 12 km concernés est déjà équipée de traverses permettant la pose d'un troisième rail.
- **5.7 Le traitement prioritaire de la ligne Palézieux–Payerne–Morat.** En effet, toute la région de la Broye connaît un développement économique et démographique sans précédent. Les investissements récents ont permis le cadencement à la demi-heure entre Palézieux et Payerne, mais, pour l'instant, la voie unique ne permet pas d'obtenir la régularité d'exploitation souhaitée, au risque de détourner les clients actuels du rail. Les **mesures enregistrées** dans le Prodes 2030 / 2035, à savoir le doublement de voie sur Moudon–Lucens, un nouveau croisement à Henniez ainsi que des aménagements à Ecublens-Rue et à Moudon, le tout pour un coût d'environ 150 millions de CHF, doivent faire l'objet d'un financement anticipé, d'autant plus que les emprises nécessaires, en milieu campagnard, sont plus faciles à négocier qu'en milieu urbain. Un autre point de croisement en gare de Dompierre, où un évitement, naguère supprimé, pourrait être facilement reconstruit, il permettrait, en outre, de dégager des sillons nécessaires pour le trafic des marchandises et répondre à une demande en nette augmentation.

En revanche, l'AEDTF-CH s'étonne de voir, dans la liste des projets retenus comme prioritaires, la **remise à niveau de la ligne historique** entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (construction d'un tunnel à double voie à Chambray notamment), alors que le principe d'une nouvelle liaison directe a été approuvé en votation populaire comme élément de base d'un RER neuchâtelois renouvelé. Elle demande qu'hormis les travaux les plus urgents destinés à garantir la sécurité, la réalisation de la ligne directe (972 millions de CHF) soit préférée à la modernisation de la ligne historique (720 millions de CHF) pour des raisons de temps de parcours réduits de moitié, de capacité supérieure, d'économie de matériel roulant,

de personnel et de coûts d'exploitation. L'insuffisance de financement (252 millions de CHF) peut être couverte par le crédit de préfinancement voté par le peuple neuchâtelois (110 millions de CHF) et la révision à la baisse du devis de l'infrastructure calculé par des ingénieurs spécialisés dans la construction de nouvelles lignes ferroviaires. Il faut aussi prendre en compte que la ligne actuelle modernisée nécessitera la construction d'une troisième voie entre Neuchâtel et Vauseyon, estimée à 250 millions de CHF, voie qui se révélera indispensable pour éliminer le goulet actuel et faire passer tous les trains en tenant compte de l'augmentation prévisible du trafic des voyageurs et des marchandises.

6. Un soutien politique déterminé demandé pour le rail

L'AEDTF-CH espère que tous les projets retenus pourront être planifiés, autorisés et réalisés dans de bonnes conditions et dans les délais définis. Pour réduire les oppositions accompagnant chaque projet majeur dans notre pays, elle recommande une **concertation très en amont**, afin de diminuer le risque de voir les travaux bloqués et retardés, à l'image de ce qui s'est passé dans le cadre du CEVA à Genève.

Pour terminer, l'AEDTF-CH comprend bien que les moyens offerts par le FAIF sont limités et que le financement simultané de tous les aménagements demandés dépasserait les 50 milliards de CHF. Malgré tout, ces demandes sont, dans leur ensemble, avérées et légitimes; il n'est guère concevable d'y répondre seulement dans une cinquantaine d'années (il est de toute manière impossible d'anticiper quels seront alors les besoins!).

C'est pourquoi elle rappelle que la loi autorise, sous certaines conditions, tant le financement d'études anticipées par des tiers que le financement anticipé de certaines réalisations par des tiers. Pour résumer, ces financements anticipés sont autorisés pour autant qu'ils s'inscrivent dans la vision d'ensemble du Prodes et qu'ils aient été validés par les Chambres fédérales.

L'AEDTF-CH demande que cette possibilité soit largement encouragée et exploitée, d'autant plus que le niveau actuel des taux d'intérêt plaide en faveur de l'emprunteur.

Par rapport à d'autres pays, le rail jouit, en Suisse, d'une grande sympathie spontanée de la population et d'un large soutien politique. Il faut en profiter pour donner au chemin de fer une **priorité augmentée**, qui servira, au passage, les engagements de la Suisse en faveur du climat.

L'AEDTF-CH demande, enfin, que soient aussi étudiées des solutions de financement alternatives, tels l'emprunt avec une garantie de la Confédération, un **fonds d'infrastructure**, des partenariats de type public-privé ou autres schémas possibles.

7. Conclusion

L'AEDTF-CH estime que l'étape 2035 du Prodes utilise de manière intelligente et équilibrée les moyens à disposition. Elle regrette, toutefois, que ces derniers ne permettent pas de traiter dans un horizon-temps raisonnable l'ensemble des aménagements considérés comme avérés comme urgents.

Elle demande donc que le Conseil fédéral et les Chambres fédérales favorisent toutes les possibilités offertes par la loi pour accélérer les procédures de planification et de réalisation des projets qui n'ont pas pu être retenus dans cette étape.

Idéalement, elle souhaite que les engagements de notre pays dans le cadre de la COP 21 puissent modifier l'agenda politique et servir de levier pour trouver d'autres ressources à affecter

aux transports ferroviaires, permettant ainsi une mise à niveau accélérée de notre exceptionnel réseau.

En vous remerciant de prendre en considération notre demande, nous vous prions de recevoir, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, nos respectueuses salutations.

Pour le Comité de l'**AEDTF-CH**:



Pierre Weiss, président

AEDTF: vice-président pour la Suisse et
membre du Conseil d'administration
(comité élargi)



Claude Brasier, vice-président

AEDTF: 1^{er} vice-président et membre du
Conseil d'administration (comité élargi)

Activités de l'AEDTF

L'AEDTF a pour objet le développement et la promotion du transport ferroviaire en Europe, tant des voyageurs que des marchandises. Elle est une association horizontale intégrant tous les acteurs du rail (usagers, constructeurs, exploitants, etc.). Elle intervient directement auprès de l'Union européenne et de ses Etats membres, associés ou voisins, de leurs collectivités territoriales et / ou locales, des organismes concessionnaires et / ou exploitants, des constructeurs de matériels ferroviaires, des associations d'usagers des transports ou d'amis du rail, et plus généralement auprès de tous ceux qui sont concernés par l'objet de l'Association. Le champ d'activité de l'AEDTF s'étend à l'ensemble des lignes ferroviaires quelles que soient leurs types (y compris l'urbain).

La section suisse (AEDTF-CH) relaye les activités de l'AEDTF dans notre pays, en privilégiant une vue d'ensemble qui englobe également les relations avec les pays limitrophes.

Copie pour info:

Secrétariat de la de CTSO: Yannick Parvex <yannick.parvex@ctso.ch>

Membres du comité de l'AEDTF-CH (7)

Présidence de l'AEDTF