



Procédure de consultation  
FER No 49-2017

Personne responsable:  
M. Olivier Ballissat

Date de réponse:  
11 janvier 2018

## Consultation sur l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35)

Nous prenons note que deux variantes sont soumises à consultation, à savoir une variante étape d'aménagement à l'horizon 2030 (ci-après EA 2030) et une seconde liée à l'horizon 2035 (ci-après EA 2035). La première variante se réfère à une enveloppe financière de 7 milliards, la deuxième à une enveloppe de 11,5 milliards, les deux étant finançables par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (ci-après FIF). Nous avons aussi relevé en page 7 du rapport explicatif que : « *Le volume d'investissements pour les aménagements correspond à la moyenne pluriannuelle avec 1,3 à 1,8 milliard de francs par an* ».

Le programme de développement stratégique (ci-après PRODES) représente un montant de 52 milliards jusqu'en 2050, soit 39 milliards concernant les modules de degré d'urgence 1 et 13 milliards les modules d'urgence 2. Notre Fédération n'est de loin pas convaincue par cette classification en deux degrés d'urgence qui nous semble arbitraire, surtout au vu des critères retenus pour le degré d'urgence 1 (p. 17 du rapport explicatif) qui tiennent peu compte des espaces mis en exergue dans le « *Projet de territoire suisse* » (p. 8 du rapport explicatif) : « *Le «Projet de territoire Suisse» divise la Suisse en trois espaces métropolitains (Espace métropolitain Zurich, Espace métropolitain trinational Bâle, Métropole lémanique), la région de la ville fédérale, les réseaux de villes et la zone alpine. C'est sur cette base que la perspective stratégique à long terme Rail fonde ses déclarations relatives au transport de voyageurs et au trafic marchandises* ».

En effet, comment expliquer que les sept cantons de la Suisse occidentale (Genève, Vaud, Valais, Fribourg, Berne, Neuchâtel et Jura) représentant 40% du territoire national, 40% du réseau ferroviaire et près de 40% de la population, ne recevraient que 25% des 7 milliards, et encore proportionnellement moins pour les 11,5 milliards, à savoir 21% ?

Nous ne parlons même pas du canton de Genève qui ne se verrait allouer que 0,1% de l'enveloppe totale d'EA 2035, soit 13 millions pour des trains plus longs Annemasse – Genève – Coppet (allongement des quais), alors qu'il se classe en troisième position parmi les six cantons donateurs à la péréquation financière. La figure montrant la répartition des investissements EA 2035 établie par la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) et jointe en annexe est très explicite à ce sujet. A titre illustratif, si nous comptons le nombre d'occurrences dans le texte du rapport explicatif, « Zurich » revient 283 fois, « Bâle » 208 fois, « Lausanne » 133 fois et « Genève » 63 fois.

Un tel déséquilibre au détriment de la Suisse occidentale est inacceptable pour les milieux économiques que nous représentons ; il sera vivement combattu par les parlementaires représentant cette partie de la Suisse.

**Notre Fédération demande expressément qu'un rééquilibrage à au moins 13 milliards de francs se fasse en faveur de la Suisse occidentale incluant notamment l'accroissement des capacités sur l'axe Yverdon-les-Bains – Lausanne – Genève, le doublement des tronçons en voie unique du tunnel du Lötschberg et la construction en tunnel de la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, sans oublier une amélioration des fréquences dans l'agglomération de Fribourg.**

Ce rééquilibrage passera nécessairement par une optimisation des projets prévus dans la métropole zurichoise qui permettra de réallouer des investissements en faveur de la Suisse occidentale. Quoi qu'il en soit, 1,5 milliard supplémentaire ne représente en termes de volume qu'une année d'investissement du FIF.

Concernant la liaison directe Bâle – Bassin lémanique via Laufon, Delémont, Moutier, Granges Nord et Bienne, notre Fédération appuie le choix du Conseil fédéral de réaliser le tronçon à double voie entre Duddingen et Grellingen nécessaire à la circulation de deux trains grandes lignes par heure entre Bâle et Bienne.

Toutefois, le rapport soumis à consultation ne fait nulle part état du rétablissement de la liaison directe sur cet itinéraire entre Bâle et le Bassin lémanique. Elle demande que la liaison directe sous forme d'au moins un train grande ligne sans changement entre Bâle et Genève via Delémont soit garantie dans l'étape d'aménagement 2030/35, tel que l'étape PRODES 2025 le prévoit d'ailleurs.

Elle rappelle que tant le tronçon à double voie que le rétablissement de la liaison directe – supprimée à fin 2015 en raison des travaux « Léman 2030 » - sont prévus dès 2021 par la Convention de Grellingen, signée en novembre 2015 par les cantons de Bâle-Campagne et du Jura ainsi que par les CFF et l'OFT. Ces deux demandes sont également soutenues par les Conférences régionales des transports de Suisse occidentale (CTSO) et du Nord-Ouest de la Suisse.

Quant à Genève, en plus de l'importance du trafic transfrontalier pour la région, les sept projets suivants ont été identifiés par les autorités :

1. Offre au quart d'heure entre Genève et Lausanne sur les RegioExpress et les Intercity par extension.
2. Cadence au quart d'heure sur la ligne Genève - La Plaine - Bellegarde.
3. Trains plus longs entre Coppet et Genève.
4. Halte à Châtelaine.
5. Arrêt des RegioExpress à Versoix toutes les trente minutes.
6. Nouvelle liaison Rive gauche – Aéroport.
7. Participation à l'amélioration de la capacité de l'étoile d'Annemasse.

Nous revenons sur l'importance pour l'Arc lémanique du programme Léman 2030 qui prévoit une fréquence au quart d'heure entre Lausanne et Genève ; dans cette perspective, nous saluons le fait que le projet 1 fasse partie d'EA 2030/2035 quelle que soit l'étape d'aménagement.

Le projet 2 chiffré à 130 millions est classé comme « à définir » ; en page 57 du rapport explicatif, il est écrit que « l'étoffement de la cadence Genève-Zimeysa au quart d'heure est encore à l'étude et peut être pris en compte suivant l'évaluation et la sélection lors des approfondissements des projets d'offre ». Or, la région ZIMEYSAYER (zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier) avec presque 1'000 entreprises et 15'000 emplois (chiffres 2012) et qui devrait compter 25'000 emplois d'ici à 2030, est une zone clé de Genève et de son futur développement. **Par conséquent, nous demandons que le projet 2 Cadence au quart d'heure sur la ligne Genève - La Plaine - Bellegarde complété par un étoffement de la cadence Genève-ZIMEYSA au quart d'heure soit inclus dans EA 2035.**

Nous avons noté que la mesure 3 est incluse dans le projet soumis à consultation quelle que soit l'étape d'aménagement.

Le projet 4 – halte à Châtelaine présente un intérêt prépondérant pour un secteur névralgique de l'agglomération en termes d'habitants et d'emplois. **A ce titre, cette nouvelle halte sise entre Genève et Vernier et devisée à 104 millions de francs doit être incluse dans EA 2035.**

Finaliser les études jusqu'au stade des avant-projets pour la deuxième phase du Léman Express, notamment pour ce qui concerne le projet 6 susmentionné (la « diamétrale »), revêt une importance cruciale pour le Grand Genève. **Notre Fédération demande que la participation financière de la Confédération soit explicitement prévue dans EA 2035, afin que les études relatives à cette deuxième phase du Léman Express puissent être menées rapidement.**

Concernant les mesures 5 et 7, notre Fédération se rallie à la position communiquée par le canton de Genève.

*Vous affirmez en page 7 du rapport explicatif - chapitre 1.3 Evolution des transports et perspectives d'avenir ce qui suit : « La numérisation de la société va influencer sur la mobilité, par exemple avec des offres de transport multimodales, une régulation optimisée du trafic ou des véhicules à pilotage automatisé. Cette tendance peut contribuer à ce que les infrastructures et les véhicules soient mieux exploités et les pointes de la demande atténuées. À l'inverse, la numérisation facilite la mobilité et la rend plus attrayante: l'interaction par exemple des transports individuels et publics sera plus étroite et plus facile à combiner. Dans l'optique actuelle, il n'est donc pas probable que de nouvelles technologies apportent une réduction considérable de la demande de mobilité ni du besoin d'infrastructures à l'horizon temporel 2030/35. Grâce à la planification roulante de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, il sera possible de réagir avec souplesse aux modifications de la demande du trafic ».*

Il s'avère de plus en plus difficile de faire des pronostics à des horizons lointains, qui sont pourtant les seuls envisageables quand il s'agit de planifier des infrastructures lourdes comme le rail, paradoxe dont la portée se trouve toutefois diminuée grâce à la mise en place du FIF jouant le rôle de fonds tampon garant des investissements planifiés.

Nous relevons qu'il vous sera possible de réagir avec souplesse aux modifications de la demande de transport grâce à la planification roulante de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Notre Fédération émet quelques doutes par rapport aux affirmations de la page 7 susmentionnées.

Nous sommes d'avis que la demande pourrait changer bien plus rapidement que vous ne le pensez, un exemple allant dans ce sens : le succès des lignes d'autobus low cost intervilles dans des pays comme l'Allemagne. Qui plus est, le processus de mutualisation initialisé par des plateformes comme Uber, BlaBlaCar, etc. pour ne pas les citer va s'accélérer, processus qui sera encore renforcé par celui de la dématérialisation auquel nous assistons à travers nos sociétés de plus en plus interconnectées. Tous les flux, tant de marchandises que de voyageurs, vont être impactés et les plans de charge associés modifiés.

Quoi qu'il en soit, dans un territoire aussi sollicité que le territoire suisse, avec les possibilités de recours offertes par notre système judiciaire et la longueur des procédures y relatives, le plus rapide pour faire face aux besoins de mobilité et répondre ainsi à la très vive concurrence nationale et internationale que se livrent les aires métropolitaines, consiste à optimiser l'existant. Une telle optimisation joue un rôle déterminant dans la satisfaction de ces besoins, la réalisation de nouvelles infrastructures s'inscrivant plutôt dans la mise en place d'itinéraires de remplacement et d'alternatives d'exploitation liée à une gestion sécurisée d'un réseau à limite de saturation.

Pour le surplus, notamment pour ce qui concerne le préfinancement, nous joignons à la présente les réponses à la grille de questions formulées par le DETEC.

## **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 ?**

Nous approuvons les objectifs d'offre présentés sur le principe. Toutefois, le déséquilibre de ceux-ci en faveur de la métropole zurichoise et au détriment de la Suisse occidentale est inadmissible.

En effet, les sept cantons de la Suisse occidentale (Genève, Vaud, Valais, Fribourg, Berne, Neuchâtel et Jura) représentant 40% du territoire national, 40% du réseau ferroviaire et près de 40% de la population, ne se voient attribués que 25% des 7 milliards, et encore proportionnellement moins pour les 11,5 milliards, à savoir 21%, alors que le canton de Genève ne se verrait allouer que 0,1% de l'enveloppe totale d'EA 2035.

Les projets clés cités sous point 4 sont à intégrer dans l'étape d'aménagement améliorée que nous demandons, afin de procéder à un rééquilibrage acceptable politiquement et compatible avec le fédéralisme suisse.

### **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) ?**

Nous approuvons les quatre lignes directrices énoncées dans le rapport explicatif. Nous insistons sur l'importance de garantir l'accessibilité aux régions touristiques et la desserte de base des régions rurales.

Concernant le transport marchandises, notre avis est un peu plus mitigé. Le rail doit jouer sur ses forces ; il lui sera en effet difficile de produire une « offre attractive, compétitive et économique » en dehors des grands axes de transit. De plus, offrir des sillons au transport marchandises dans les aires métropolitaines en journée n'est de loin pas une sinécure, alors que la circulation des trains de marchandises de nuit n'est pas possible au vu du bruit causé par leurs wagons.

#### **3. Laquelle des deux variantes préférez-vous ? Pourquoi ?**

##### **a. Variante Étape d'aménagement 2030 (7 milliards de francs)**

Notre Fédération rejette cette variante largement insuffisante au vu des objectifs affichés et des lignes directrices définies.

##### **b. Variante Étape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs)**

Notre Fédération estime que cette variante n'est pas équilibrée pour la Suisse occidentale et qu'elle ne remplit donc pas les objectifs affichés et les lignes directrices définies.

Nous demandons qu'une variante à au moins 13 milliards de francs soit mise en place, variante améliorée incluant tous les projets clés pour la Suisse occidentale listés sous réponse à la question 4.

Cette variante augmentée à au moins 13 milliards passera nécessairement par une optimisation des projets prévus dans la métropole zurichoise qui permettra de réallouer des investissements en faveur de la Suisse occidentale.

#### **4. Approuvez-vous les améliorations de l'offre ainsi que les mesures proposées dans les variantes Étape d'aménagement 2030 resp. Étape d'aménagement 2035 ? Par domaine :**

##### **a. En transport de voyageurs**

###### **1. Trafic voyageurs Grandes lignes**

- Cadence à la demi-heure Berne-Brig / Berne-Interlaken.
- Liaison directe entre Bâle, 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.
- Rétablissement de la liaison directe sous forme d'au moins un train grande ligne sans changement entre Bâle et Genève via Delémont

###### **2. Trafic voyageurs RER / trafic régional**

- Cadence à 15 minutes du RER Léman-Express sur la ligne Genève-Vernier-La Plaine.
- Etoffement de la cadence Genève-ZIMEYSA au quart d'heure.
- 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.
- Financement des études jusqu'aux avant-projets pour la deuxième phase du Léman Express.

#### **b. En transport de marchandises**

De manière générale, la mise à disposition de nouvelles capacités pour le trafic marchandises afin de développer sa demande ne doit pas se faire au détriment de l'offre voyageurs, notamment sur l'axe Genève-Lausanne-Berne. Pour le surplus, nous insistons sur l'amélioration de l'offre relative à l'axe Berne-Brigue via le tunnel de base du Lötschberg.

#### **c. En trafic international**

Le trafic international doit pouvoir circuler de manière appropriée sans impacter l'offre de base qui doit être garantie et se développer selon les différentes étapes d'aménagement de PRODES.

#### **d. Pour les installations d'exploitation**

Nous saluons les mesures prévues permettant d'améliorer le flux des voyageurs concernant les installations d'accueil de Morges, Neuchâtel et Nyon déjà incluses dans EA 2030. Nous demandons l'inclusion dans la prochaine étape d'aménagement de la réalisation de l'arrêt Châtelaine entre Genève et Vernier.

#### **e. Sinon, quelles mesures considérez-vous comme plus urgentes ou comme non nécessaires? Pourquoi ?**

Tous les projets identifiés sous lettres a à e sont à intégrer dans la prochaine étape d'aménagement à au moins 13 milliards de francs que notre Fédération demande. Cette étape concrétisera un rééquilibrage impératif en faveur de la Suisse occidentale gravement prétéritée par EA 2030/2035. Ce rééquilibrage passera nécessairement par une optimisation des projets prévus dans la métropole zurichoise qui permettra de réallouer des investissements en faveur de la Suisse occidentale.

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

Au vu de l'augmentation très rapide de la demande de transport, principalement dans les régions fortement urbanisées, secondairement dans les régions touristiques, et de la lenteur des procédures d'octroi de financement via le FIF, un financement de certaines mesures par des tiers est une piste intéressante soutenue par notre Fédération. Toutefois, il est à relever qu'un tel financement ne devrait pas se limiter aux seules infrastructures ferroviaires ; il devrait concerner tous les types d'infrastructures confrontées au même différentiel de vitesse besoins-procédures.

Un préfinancement peut impliquer les cantons ou des tiers. Il peut concerner les études de projets ou la réalisation effective de ceux-ci. Pour notre Fédération, peu importe, l'essentiel étant de résorber le plus rapidement possible ce différentiel de vitesse afin de garantir la compétitivité de notre pays face à la vive concurrence internationale.

Pour notre Fédération, un préfinancement ne doit pas seulement se limiter aux régions urbaines, mais il doit être possible sur tout le territoire national. Ensuite, il devrait se référer uniquement à des mesures identifiées par PRODES, mais dont l'horizon de financement n'est pas encore fixé, garantissant ainsi un contrôle politique des projets pouvant être préfinancés.

**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 ?**

En vertu de ce qui précède, notre Fédération ne voit pas d'objection à un tel financement pour les deux infrastructures susmentionnées.

**6. Approuvez-vous la création de conditions légales qui permettraient un remboursement a posteriori de ces coûts d'investissement par la Confédération ?**

Nous approuvons le principe pour autant que le remboursement ne soit pas intégral, le canton devant prendre en charge une partie des coûts due à sa volonté d'aller plus vite, et que les conditions de remboursement et les taux soient clairement précisés dans la loi. La révision de celle-ci devra faire l'objet préalable d'une procédure de consultation à laquelle notre Fédération souhaiterait être associée.

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

-----

**7. Avez-vous des remarques sur les autres thèmes du projet ?**

Notre Fédération n'est de loin pas convaincue par la classification proposée en deux degrés d'urgence qui nous semble arbitraire, surtout au vu des critères retenus pour le degré d'urgence 1 (p. 17 du rapport explicatif) qui tiennent peu compte des espaces mis en exergue dans le « Projet de territoire suisse » (p. 8 du rapport explicatif).

**8. Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en compte ? Lesquels ?**

Les technologies nouvelles font l'objet du chapitre 2.1.11 du rapport explicatif (pages 34 et 35), ainsi que du chapitre 1.3 intitulé Evolution des transports et perspectives d'avenir (pages 6 et 7), soit 907 mots sur 53'214 mots au total (1,7% du rapport explicatif).

Cet aspect technologique est en train de modifier fortement la demande traditionnelle et va l'influencer de manière significative dans les dix ans à venir. Seule l'exploitation semble concernée, c'est-à-dire « *améliorer l'exploitation des capacités, accroître l'efficacité des infrastructures et réduire les risques de pannes* ».

Le volet Technologies nouvelles est donc extrêmement peu pris en compte par cette procédure de consultation qui se veut à l'horizon 2030/2035, soit dans 13 à 18 ans. Même si le rapport parle de « *planification roulante et souple* », notre Fédération émet quelques doutes quand il s'agit des CFF.