

## Communiqué de presse

### Rail: OUESTRAIL veut éviter la pénurie

---

Delémont, le 1er juillet 2011. **Pour l'association OUESTRAIL, le projet de « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) soumis en consultation par le Conseil fédéral conduit tout droit à la pénurie. Ce projet contient certes de nombreux points positifs, en particulier la création d'un fonds non limité dans le temps et assurant des ressources régulières pour l'entretien et le développement du réseau ferroviaire.**

**En revanche, le FAIF manque cruellement d'audace et est très en retrait des besoins réels d'aménagements du réseau ferroviaire permettant de faire face à l'augmentation continue de la clientèle. Pour le président d'OUESTRAIL et Conseiller aux Etats Claude Hêche, le succès croissant des transports publics nécessite de mettre le turbo plutôt que de préparer la pénurie.**

Dans son projet de message aux Chambres fédérales sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil fédéral propose une enveloppe de 3,5 milliards de francs pour la période 2017 à 2025. Pour OUESTRAIL, ce montant est totalement insuffisant et propose au minimum de le doubler. Il faudrait même le multiplier par 4 pour financer les projets les plus urgents selon les CFF. Face à la demande en forte croissance, des aménagements du réseau sont en effet nécessaires et de nombreuses gares doivent être adaptées pour éviter l'asphyxie.

Pour OUESTRAIL, le point fort du projet du Conseil fédéral réside dans la création d'un « Fonds d'infrastructure ferroviaire » non limité dans le temps en remplacement du fonds actuel voué à disparaître dès l'achèvement des projets pour lesquels il avait été institué (RAIL 2000, raccordement aux lignes à grande vitesse, NLFA et mesures contre le bruit).

Mais pour que cette bonne idée se traduise par de bons résultats, encore faut-il que le fonds en question soit alimenté par une véritable source et non par un goutte à goutte. Les 850 millions supplémentaires proposés par le Conseil fédéral serviront essentiellement au rattrapage dans le domaine de l'entretien, alors que des moyens supplémentaires très importants sont nécessaires pour développer le réseau et adapter les gares à la croissance des flux de passagers.

Le Conseil fédéral propose également d'intégrer les importants travaux à réaliser pour adapter la gare de Lausanne dans la deuxième étape de RAIL 2000 (ZEB) de manière à pouvoir réaliser ces travaux en priorité. OUESTRAIL salue ce choix. Mais le Conseil fédéral reprend de la main gauche ce qu'il donne de la main droite : les mesures d'accélération entre Lausanne et Viège, entre Lausanne et Berne, entre Lausanne et Zurich via Bienne et entre Lausanne et Bâle via Delémont sont au contraire éliminées du ZEB. Faut-il en déduire que la vitesse ferroviaire est moins importante pour la Suisse romande que pour le reste de la Suisse ?

ANNEXE : 7 fiches complémentaires

---

Renseignements complémentaires :

Claude **Hêche**, Président OUESTRAIL, Conseiller aux Etats, 079 457 32 89 (vendredi dès 13h45)

Jean-Claude **Hennet**, secrétaire général OUESTRAIL, 032 423 39 15 et 079 250 86 64

# La position d'OUESTRAIL en Bref

---

## 1) Suisse occidentale et vitesse ferroviaire

Sans volonté de noircir le tableau, nous estimons, s'agissant du développement du réseau ferroviaire, que la situation de la Suisse occidentale en général et de la Suisse romande en particulier est médiocre.

Le projet RAIL 2000 prévoyait de réaliser une nouvelle ligne de 27 kilomètres entre Vauderens et Villars-sur-Glâne afin de réduire le temps de parcours à 55 minutes entre Lausanne et Berne. Finalement, seul un petit tronçon de 2,9 kilomètres en Vauderens et Siviriez a été réalisé. Et le temps de parcours est encore et toujours de 66 minutes, exactement le même qu'en 1985 lors de la publication du message sur RAIL 2000 (cf. annexe page 6).

Aujourd'hui, le Conseil fédéral propose également de renoncer aux mesures d'accélération prévues en Suisse romande dans la Loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire entrée en vigueur à fin 2009 (cf. annexe page 7). Y aurait-il une vitesse ferroviaire pour la Suisse romande et une autre pour la Suisse allemande ? (cf. annexe page 8).

## 2) Le réseau ferroviaire doit irriguer l'ensemble du pays

Le Conseil fédéral propose de donner la priorité à l'augmentation de la capacité afin de pouvoir faire face à la forte croissance de la demande. C'est logique. Mais ceci ne saurait être invoqué comme prétexte pour renvoyer aux calendes grecques d'autres améliorations tout aussi indispensables. Ainsi, le cadencement à la demi-heure sur le réseau grandes lignes tel que voté en 1987 par le peuple doit être achevé dans les meilleurs délais. Une desserte ferroviaire de qualité se justifie à la fois pour assurer une attractivité équivalente des différentes régions du pays et par équité envers les utilisateurs et les contribuables qui participent dans la même proportion au financement des transports quel que soit leur lieu de domicile.

## 3) L'offre doit pouvoir répondre à la demande

Depuis l'introduction de l'horaire cadencé à l'échelle nationale en 1982, la demande exprimée en kilomètres-voyageurs a quasiment doublé. Toutes les prévisions émises durant cette période ont été dépassées. Résultat : le réseau et les gares ne sont plus adaptés à la demande. De plus, cette dernière va continuer de croître, en moyenne de 60% d'ici 2030, mais beaucoup plus dans certaines régions comme par exemple le bassin lémanique. En proposant 3,5 milliards de francs pour la période 2017 à 2025 sur les 13,5 milliards que les CFF jugent nécessaires pour les mesures les plus urgentes, le réseau ferroviaire n'arrivera pas à satisfaire la demande en forte croissance, ce qui serait un comble après tout ce qui a été entrepris pour encourager la population et les entreprises à privilégier les transports publics.

## 4) Le financement doit être sûr, suffisant, durable et équilibré

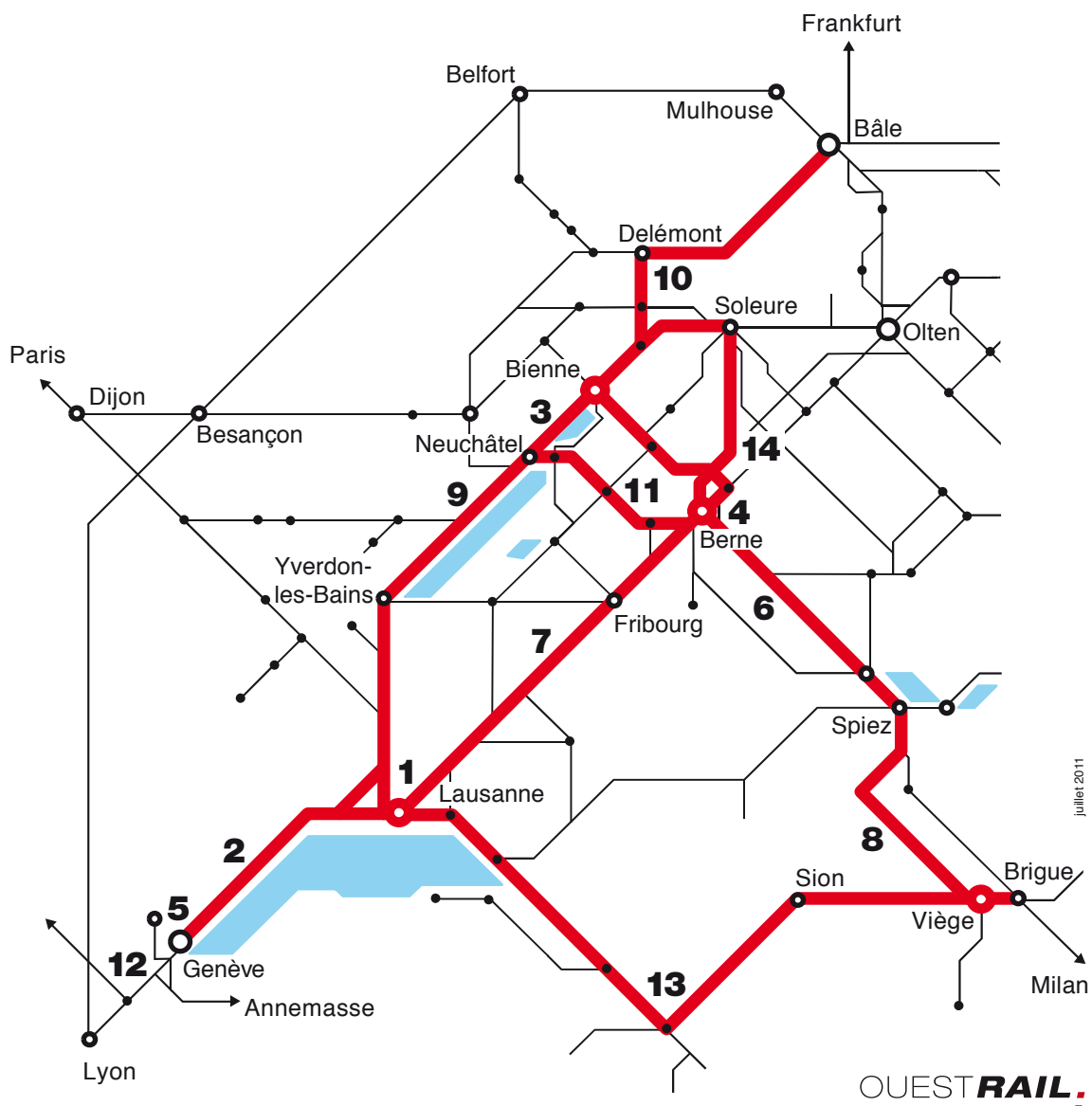
Le financement doit être sûr (l'enveloppe annuelle ne doit pas fluctuer en fonction de critères externes) ; il doit être suffisant (il doit éviter toute forme de pénurie face à la forte augmentation de la croissance) ; il doit être durable (ce qui sera le cas avec la création d'un fonds non limité dans le temps) ; et enfin il doit être équilibré (autrement dit alimenté par des contributions des usagers, des cantons et prioritairement de la Confédération).

## 5) Le prix du transport doit rester abordable pour l'ensemble de la population

Comme son nom l'indique, le « transport public » est à considérer comme un service public. Ce qui est souhaitable ici n'est pas la gratuité mais un coût pour l'utilisateur qui reste à la portée de toutes les bourses. Par ailleurs, il ne serait pas loyal, après avoir persuadé une large frange de la population à choisir les transports publics comme moyen de déplacement, de profiter de cette situation pour changer les règles qui prévalaient jusqu'ici.

# Les mesures à réaliser en Suisse occidentale dans le cadre du FAIF: LA CARTE

La carte illustre le réseau ferroviaire grandes lignes<sup>1</sup> de Suisse occidentale, leur statut dans le cadre du projet FAIF / STEP (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire) ainsi que l'estimation de leur coût (les numéros renvoient à la liste de la page suivante) :



(Les numéros correspondent aux légendes de la page 4)

<sup>1</sup> D'autres projets importants mais ne relevant pas de la classification « grandes lignes » ne sont pas mis en évidence dans la carte ci-dessus : il s'agit notamment de la liaison Genève Annemasse (CEVA), de la liaison Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds (Transrun), deux projets dont le financement relève essentiellement des projet d'agglomération, et de la ligne Bienne – Belfort qui elle relève du raccordement aux lignes à grande vitesse.

# **Les mesures<sup>2</sup> à réaliser en Suisse occidentale :**

---

(Les numéros des mesures renvoient à la carte de la page 3)

## **A. Projet que le CF propose de réaliser dans le cadre du ZEB**

- 1 Augmentation des capacités de la gare de Lausanne (1100 mio)

## **B. Projet retenu dans l'étape d'aménagement 2025 (= projet à réaliser entre 2017 et 2025)**

- 2 Voies de dépassement pour le trafic marchandises entre Genève et Lausanne (330 mio)
- 3 Tunnel à double voie sur le tronçon Gléresse – Douanne (390 mio)
- 4 Aménagement du Nœud de Berne (690 mio)

## **C. Projet examiné dans des variantes du message mais non retenues par le CF dans l'étape d'aménagement 2025**

- 5 Augmentation des capacités du nœud de Genève (790 mio)
- 6 Augmentation des capacités sur le tronçon Berne - Thoune (630 mio)

## **D. Autres projets non pris en compte dans l'étape d'aménagement 2025**

- 7 Accélération du tronçon Lausanne – Berne (1000 mio)
- 8 Equipement ferroviaire du tronçon excavé Ferden - Mitholz du tunnel du Lötschberg (700 mio)
- 9 Accélération sur le tronçon Lausanne – Bienne (150 mio)
- 10 Accélération Bienne – Bâle via Delémont (80 mio)
- 11 Augmentation de la capacité entre Berne et Neuchâtel (280 mio)
- 12 Augmentation de la capacité sur la ligne Genève-La Plaine et sur la ligne Genève Aéroport (500 mio)
- 13 Accélération sur le tronçon Lausanne – Brigue (50 mio)
- 14 Gare souterraine du RBS à Berne et augmentation de la capacité sur le tronçon Berne - Soleure (700 mio)

---

<sup>2</sup> OUESTRAIL demande la réalisation des projets A., B. et C. dans le cadre de l'étape d'aménagement 2025 du FAIF. Les autres projets (D.) sont également à réaliser au plus vite.

## A propos du financement

On entend souvent la remarque selon laquelle « tout le monde propose des projets mais personne ne dit comment les financer... ». Tel n'est pas le cas d'OUESTRAIL qui tout au contraire propose un dispositif permettant de financer les mesures dont la réalisation est jugée nécessaire.

OUESTRAIL entre en matière sur les propositions du Conseil fédéral mais estime nécessaire de revoir les barèmes afin notamment de ne pas alourdir trop brutalement la charge des pendulaires.

Par contre, le montant de 850 millions proposé par le DETEC comme ressources supplémentaires est de toute manière totalement insuffisant. Ce montant sera quasi entièrement englouti pour l'entretien du réseau. Or des moyens supplémentaires importants sont également nécessaires pour le développement de ce dernier.

La croissance du trafic dépasse depuis 20 ans les prévisions. Résultat : l'offre ne suit plus la demande. Pour la première étape de développement du réseau, le DETEC propose un montant de 3,5 milliards de francs, alors que les CFF estime les besoins à 13,5 milliards... Quant un excellent produit séduit le consommateur, ne devrait-on pas mettre le turbo plutôt que de préparer la pénurie ?

	Mesures	Proposition DETEC	Proposition OUESTRAIL
Mesures DETEC originales + modifiées par OUESTRAIL	Augmentation du prix du sillon	300	150
	Déduction pour frais de déplacement limitée à Fr. 800.- respectivement Fr. 3500.-	250	150
	Contribution des cantons	300	100
Mesures supplémentaires proposées par OUESTRAIL	Augmentation de la contribution fédérale au titre de la convention de prestations		250
	0.1% de TVA		300
	Étalement du remboursement des avances sur 20 ans		300 <sup>3</sup>
	Renoncement aux intérêts sur les avances		200
	<b>TOTAL financement complémentaire (par année)</b>	<b>850</b>	<b>1450</b>

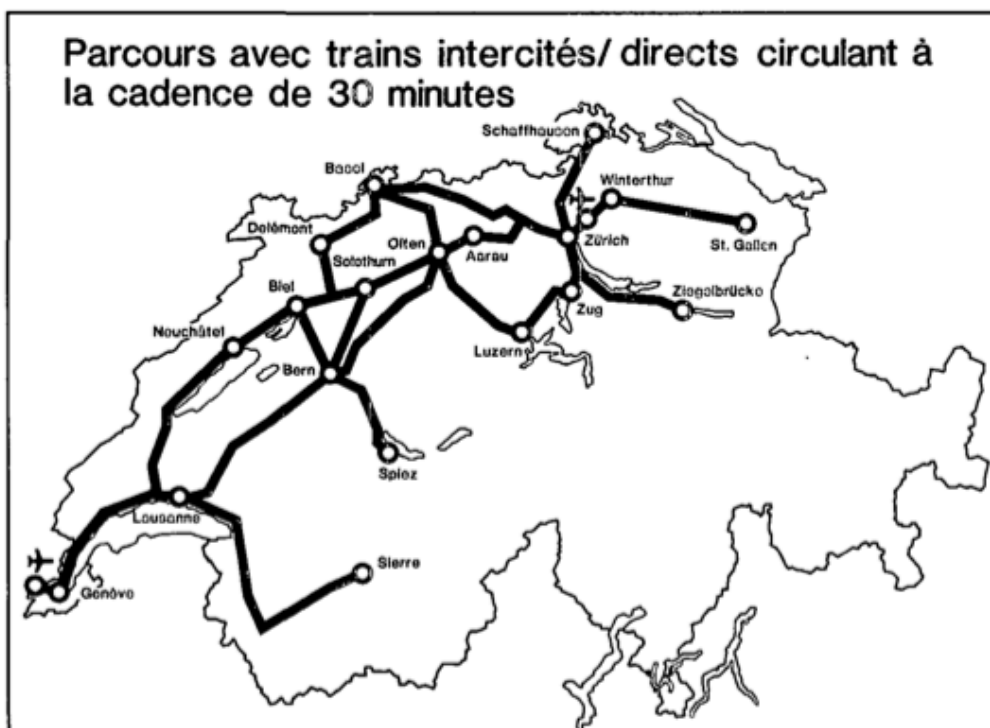
<sup>3</sup> L'étalement du remboursement des avances ne procure en soi pas de recettes supplémentaires au fonds. Nous illustrons ici l'allègement que cette mesure doit permettre dans le cadre de STEP 1, phase dans laquelle les investissements importants doivent pouvoir être consentis.

## Les intentions abandonnées de RAIL 2000

Dans son « Rapport sur le projet RAIL 2000 et message sur la construction de nouvelles lignes des chemins de fer fédéraux daté du 16 décembre 1985, le Conseil fédéral annonçait l'introduction de la cadence à la demi-heure sur le réseau ferroviaire grandes lignes (cf. carte ci-dessous) ainsi que la réalisation des quatre nouveaux tronçons suivants :

- Vauderens – Villars-sur-Glâne
- Mattstetten – Région d'Olten
- Olten – Muttenz
- Zurich Aéroport – Winterthur

Le message ajoutait (p. 207) que « Ces nouveaux tronçons ont un caractère fondamental. Sans eux, il ne serait pas possible d'harmoniser de manière optimale les circulations des trains dans les gares de jonction ni d'accroître l'offre de prestations. »



La carte ci-dessus (p. 253) ainsi que le tableau ci-dessous (p. 198) sont extraits du message du 16 décembre 1985 sur RAIL 2000.

Lignes	Durée actuelle du parcours	Durée optimale selon RAIL 2000
Lausanne - Berne	1 h 06 min	env. 55 min
Berne - Zurich	1 h 13 min	env. 55 min
Berne - Lucerne	1 h 18 min	env. 55 min

### COMMENTAIRE

Le nouveau tronçon de 27 km entre Vauderens et Villars-sur-Glâne prévu par Rail 2000 aurait permis de passer de 66 à 55 minutes. Finalement, seul le tronçon Vauderens – Siviriez de 2,9 km a été réalisé. En 2011, le temps de parcours Lausanne - Berne est le même que lors de la publication du message du 16 décembre 1985 : 66 minutes !

# ZEB : indispensable en 2009; facultatif en 2011 !

---

Le projet de message FAIF / STEP propose de modifier la Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF).

Ainsi, le Conseil fédéral propose de sortir la réalisation du tunnel du Chestenberg entre Olten et Zurich (dont le coût serait passé de 1200 à 2000 millions de francs) et de le remplacer dans le ZEB par l'aménagement de la gare de Lausanne dont le coût est estimé à 1100 millions.

Mais ce que l'on s'est bien gardé de dire trop fort, c'est que toutes les mesures d'accélération prévues dans le ZEB et qui concernent la Suisse occidentale devraient également être sorties du ZEB. Il s'agit des mesures 3, 4, 5 et 8 de l'article 4 LDIF reproduit ci-dessous.

**742.140.2**

**Loi fédérale  
sur le développement de l'infrastructure ferroviaire  
(LDIF)**

du 20 mars 2009 (Etat le 1<sup>er</sup> septembre 2009)

---

## **Section 2 Mesures**

### **Art. 4 Mesures concernant les grands projets ferroviaires**

Les mesures comprennent:

(extrait)

3. Lausanne–Brigue–Iselle: mesures d'accélération et augmentation du rendement,
4. Lausanne–Bienne–Olten: mesures d'accélération et augmentation du rendement,
5. Lausanne–Berne: mesures d'accélération et augmentation du rendement,
6. région de Berne: désenchevêtrement du Wylerfeld, accroissement des capacités dans le nœud ferroviaire de Berne,
7. Thoun–Interlaken: accroissement des capacités et augmentation du rendement, garantie de la qualité des correspondances à Thoun,
8. Bienne–Delémont–Bâle: mesures d'accélération,

## **COMMENTAIRE**

Après avoir abandonné le nouveau tronçon entre Vauderens et Villars-sur-Glâne qui aurait permis d'atteindre les 55 minutes entre Lausanne et Berne, le dépeçage se poursuit par l'abandon des mesures d'accélération sur les 4 couloirs grandes lignes de Suisse occidentale.

Ne pas réaliser ces mesures dans le cadre du ZEB est une chose ; mais ne pas prendre d'engagement quant à leur horizon de réalisation est tout de même une manière un peu cavalière de considérer les attentes de toute une région.

## Comparaison des vitesses moyennes sur une sélection de liaisons grandes lignes

---

	Km <sup>4</sup>	Meilleur temps de parcours en minutes <sup>5</sup>	Vitesse moyenne
Berne – Olten	67	26	154
Berne – Zurich	117	56	125
Berne – Bâle	105	55	114
Genève – Lausanne	60	33	109
Lausanne – Bienne	105	58	108
Zug – Zurich	39	22	106
Bâle – Zurich	90	53	102
Lausanne – Delémont	155	96	97
Lausanne – Berne	100	66	90
Lausanne – Sion	92	62	89
Delémont – Berne	83	58	86
Berne – Neuchâtel	43	34	76
Lucerne – Trubschachen	57	47	73
Neuchâtel – Le Locle	37	38	58

<sup>4</sup> Selon brochure UTP « Objectivation des kilomètres tarifaires et des suppléments de distance sur le réseau de lignes du Service direct suisse », Berne, 18 avril 2011

<sup>5</sup> Selon horaire 2011