OUESTRAIL.
POUR DES LIAISONS FERROVIAIRES PERFORMANTES ■ FÜR LEISTUNGSFÄHIGE ZUGVERBINDUNGEN

Communiqué de presse

La Suisse romande se mobilise pour le rail

Blonay, Delémont, le 16 janvier 2014. **A l'initiative d'OUESTRAIL, la Suisse romande se mobilise pour faire passer le prochain programme de développement du rail sur lequel la population suisse est invitée à se prononcer le 9 février prochain. Invitée à une assemblée extraordinaire organisée pour le dixième anniversaire d'OUESTRAIL, la Conseillère fédérale Doris Leuthard a rappelé les enjeux du vote du 9 février sur le FAIF. Devant un auditoire de 200 personnes dont de nombreux élu-e-s politiques, elle n'a pas manqué de souligner que le FAIF permettra à la Suisse romande de combler son retard en matière d'infrastructures ferroviaires.**

Pour fêter son dixième anniversaire, OUESTRAIL a souhaité rassembler les acteurs du rail de Suisse occidentale afin de donner un signal en vue de la votation du 9 février sur le prochain programme de financement des infrastructures ferroviaires. Devant un parterre de 200 acteurs du rail et élu-e-s fédéraux, cantonaux et communaux, la conseillère fédéral Doris Leuthard a notamment déclaré : « Des infrastructures de transport modernes et performantes sont essentielles pour la Suisse. Afin de garantir les capacités requises pour la population et le transport des marchandises, des goulets d'étranglement doivent être éliminés, le plus souvent dans des agglomérations densément peuplées. Tout cela a un coût. Un seul exemple: les 14 kilomètres de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) qui constituera le cœur du futur RER de l'agglomération franco-valdo-genevoise coûteront quelque 1,56 milliard de francs, soit près de 110 millions de francs le kilomètre. Si le projet FAIF est rejeté, les conditions juridiques permettant d'investir durablement plus d'argent dans l'infrastructure ferroviaire ne seront pas remplies. »

Pour le président d'OUESTRAIL Claude Hêche, le plafonnement de la déduction pour frais de déplacement va enfin mettre un terme à une incongruité : alors que tout ou presque est mis en œuvre pour favoriser l'utilisation des transports publics, il se trouve des pendulaires qui aujourd'hui déduisent des montant allant jusqu'à 70'000.- de leur revenu imposable. Une aberration selon Claude Hêche. Malgré les sondages favorables, ce dernier s'est montré modérément optimiste quand au résultat du vote du 9 février et a appelé à une mobilisation en faveur du OUI au FAIF.

Fondée en 2004, l'association OUESTRAIL a pour vocation de défendre les intérêts ferroviaires de la Suisse occidentale. Pour s'acquitter de cette tâche, elle cultive des liens étroits avec les Cantons membres de la Conférence des directeurs des transports publics de Suisse occidentale (CTSO) regroupant les cantons de Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud.

Au fil des années, OUESTRAIL s'est imposée comme lieu de rencontre et de débat des acteurs francophones du rail helvétique. OUESTRAIL organise notamment chaque année un colloque qui réunit en moyenne 150 personnes intéressées au domaine en tant que politiques ou techniques.

L'association OUESTRAIL est présidée depuis 2008 par le Conseiller aux Etats jurassien Claude Hêche et son secrétaire général depuis sa création en 2004 est Jean-Claude Hennet, jurassien également. Ses deux vice-présidents sont le Conseiller aux Etats fribourgeois Urs Schwaller et le Conseiller national valaisan Jean-René Germanier.

Renseignements complémentaires : 079 457 32 89

Claude **Hêche**, Conseiller aux Etats, président

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

Extrait de l'allocution de Claude Hêche

(…) J'en viens maintenant à mon troisième et dernier volet « Cher et exagéré », tel est le slogan du comité contre le FAIF. Avant de réfuter cette affirmation, il convient de savoir de quoi on parle.

Le 9 février , le peuple Suisse sera appelé à se prononcer sur un nouveau système de financement de l'infrastructure ferroviaire. Ce système reprend le mécanisme en vigueur mais contrairement à ce dernier, il ne sera pas limité dans le temps. Certes, les ressources du nouveau fonds seront augmentées, mais c'est le prix à payer pour que notre pays conserve un niveau élevé de mobilité tout en préservant autant que possible notre cadre de vie.

6,4 milliards de francs, autant l'admettre sans détour : c'est un effort considérable qui est demandé aux usagers et aux contribuables. Mais ces derniers, j'en suis convaincu, en auront pour leur argent, qu'ils soient eux-mêmes utilisateurs des transports publics ou non. Ceux qui brocardent les transports publics parce qu'ils préfèrent se déplacer avec leur voiture feraient bien de ne pas oublier que de nombreuses personnes dans leur famille ou leur entourage n'ont par forcément ce choix et sont entièrement tributaires des transports publics pour se déplacer. Et selon les circonstances, les pro-voitures peuvent de temps en temps apprécier les transports publics, pour autant qu'ils soient performants. De plus, la notion de cherté est toujours relative. Quel est la valeur des millions d'heures perdues chaque année dans les embouteillages ? Quel est le prix des vies gâchées dans les accidents de la route ? Quel est le coût de la perte de valeur des zones exposées au bruit du trafic ?

Considéré sous ces différents angles, j'affirme que l'investissement prévu pour l'étape 2025 du FAIF est de l'argent bien placé. C'est un choix de société qui a déjà été entamé et qu'il faut oser poursuivre, sans quoi les efforts déjà consentis seraient perdus.

Selon les opposants au FAIF, ce montant serait « exagéré ». Manifestement ce n'est pas le cas. Plusieurs grandes gares en Suisse sont au bord de l'asphyxie : c'est le cas notamment des gares de Genève, Lausanne et Berne. Les aménagements nécessaires impliquent des travaux colossaux forcément coûteux. D'autre part, le nouveau fonds devra assurer les coûts d'entretien du réseau qui, logiquement, augmentent avec une utilisation toujours plus intensive des installations et du matériel roulant.

Vous avez pu le constater, les opposants au FAIF peinent à trouver des arguments. C'est pour cette raison sans doute qu'ils insistent aussi lourdement sur le plafonnement des déductions pour frais de déplacement. A ce propos, je relève que les opposants au FAIF ne perdent pas une occasion de proclamer qu'ils auraient été favorables à la variante initiale du Conseil fédéral à 3,5 milliards en oubliant juste une petite chose, à savoir que cette variante prévoyait également ce même plafonnement. A ce propos toujours, une question : comment voulez-vous mettre en œuvre une politique des transports qui privilégie les transports publics quand vous permettez aux pendulaires automobilistes de déduire fiscalement jusqu'à 70'000 francs de frais de déplacement ? Poser la question, c'est assurément y répondre.

Dès lors, je dois vous faire une confidence : les opposants au FAIF ne m'ont pas convaincu. Bien au contraire, je trouve leurs arguments idéologiques, tirés par les cheveux et inspirés par une étrange volonté d'entretenir une guerre entre le rail et la route, alors que tout plaide pour une complémentarité intelligente de ces deux modes de déplacement.

Mesdames et Messieurs, le FAIF est d'une importance capitale pour l'avenir des transports publics de notre pays et le rôle qu'ils jouent pour la prospérité de notre pays. C'est également un enjeu sans précédent pour la Suisse occidentale en général et la Suisse romande en particulier. Le OUI au FAIF est à notre portée mais il n'est pas encore acquis. Une votation se gagne par la mobilisation et je vous invite à poursuivre vos efforts afin que vos familles, amis, collègues apportent leur soutien au FAIF.

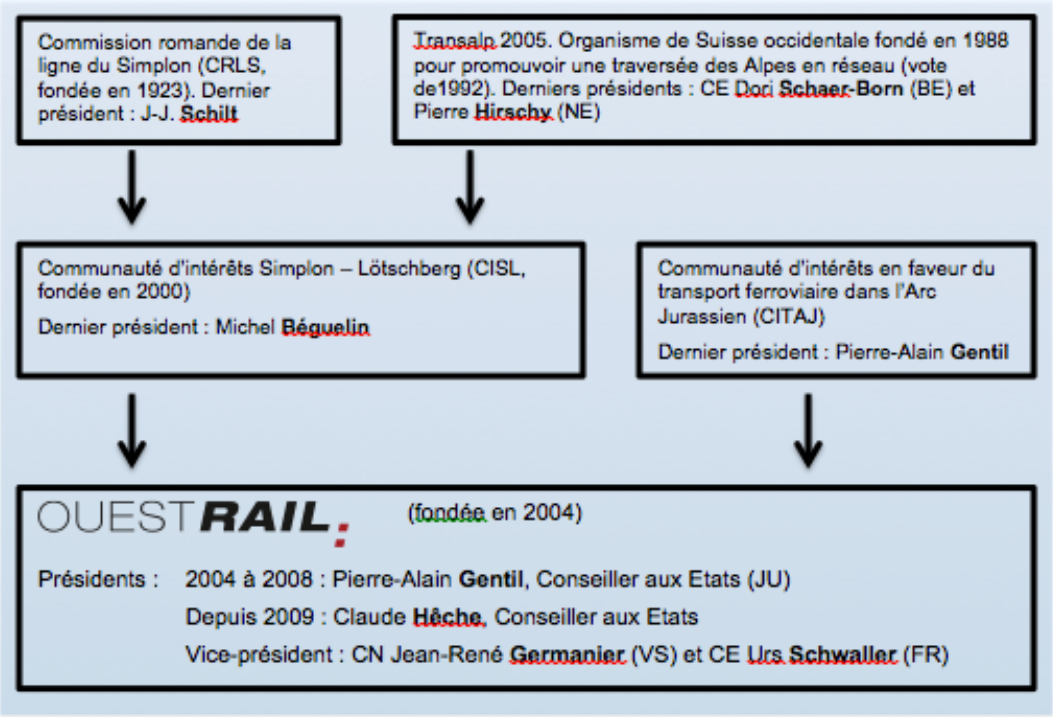
Petite question pour terminer : de quand date le dernier vote sur un sujet similaire ? Il date de 1998. Il y a 16 ans, le peuple Suisse acceptait très clairement, avec 64% de OUI, le fonds pour la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics. J'espère que nous saurons en 2014, rester aussi visionnaire que le peuple suisse l'a été en 1998. (…)

Bref historique

L'association OUESTRAIL est née en août 2004 de la fusion de la CISL et de la CITAJ. Elle s'inscrit dans une longue tradition de défense des intérêts ferroviaires de Suisse occidentale

La CISL (Communauté d'intérêt de la ligne Simplon – Lötschberg) était elle-même déjà le fruit d'une fusion intervenue en 2000 entre la CRLS et Transalp 2005. La CRLS (Commission romande de la ligne du Simplon) avait été fondée en 1923 pour défendre un axe ferroviaire Ouest – Est Genève - Simplon. Pour sa part, Transalp 2005 a été créée pour soutenir le principe d'une traversée des Alpes en réseau, par deux tunnels ferroviaires de base (Lötschberg et Gothard).

Quant à la CITAJ (Communauté d'intérêt en faveur du transport ferroviaire dans l'Arc jurassien), elle a été créée en 1985 dans le but de promouvoir la ligne du Pied du Jura et ses lignes adjacentes.



L'assemblée constitutive d'OUESTRAIL aura donc lieu le 20 août 2004 à Neuchâtel en présence des Conseillers d'Etat Pierre Hirschy (NE, également président de la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale CTSO), Laurent Schaffter (JU) et Jean-Jacques Rey-Bellet (VS).

Le Conseiller aux Etats et membre de la Commission des transports et des télécommunications Pierre-Alain Gentil sera désignée président, fonction qu'il occupera jusqu'à son décès en automne 2008. Le Conseiller aux Etats Urs Schwaller (FR) et le Conseiller national Jean-René Germanier (VS) seront élus au comité et deviendront dès 2009 vice-président aux côtés du nouveau président Claude Hêche, Conseiller aux Etats (JU).

Ouestrail en 9 chiffres : 7 cantons dont 3 « bilingues » ◆ 38% de la population ◆ 44% de la surface en km2 ◆ 76 CN sur 200 ◆ 14 CE sur 46 ◆ 8 membres CTT-N sur 25 ◆ 3 membres CTT-E sur 13 ◆ 4 Conseillers fédéraux ◆ 600 membres

Quelques dossiers « chauds »

L'actualité ferroviaire de ces dernières années est particulièrement riche, ce qui n'a rien d'étonnant au vu de l'importance croissante que revêtent les transports publics pour garantir un haut niveau de mobilité à l'ensemble de la population. Quelques-uns de ces dossiers sont évoqués ici à titre d'exemple.

Raccordement aux lignes à grande vitesse (2004 – 2005)

Dès sa création au printemps 2004, OUESTRAIL était plongé au cœur de la controverse relative au crédit en faveur du raccordement de la Suisse occidentale et de la Suisse orientale aux lignes ferroviaires à grande vitesse. Alors que le peuple suisse avait approuvé en 1998 le principe d'un crédit de 1,2 milliards de francs, le Conseil fédéral proposait de scinder la réalisation des raccordements LGV en deux étapes. Flairant le risque de voir la deuxième étape passer à la trappe, OUESTRAIL a été à l'origine de l' « alliance des 18 cantons » qui a réussi à convaincre le Parlement fédéral de s'en tenir à la volonté populaire en confirmant la réalisation du programme complet et non seulement de la moitié.

Trafic marchandises – Programme « Focus » (2005 – 2006 + 2011)

A fin 2005, les CFF annonce la mise en œuvre du projet « Focus » consistant à réduire de 510 à 323 les points de service. Avec d'autres milieux concernés, OUESTRAIL s'est opposé à ce démantèlement avec un succès partiel. Mais à fin 2011, les CFF annoncent à nouveau la suppression de 150 points de vente. Ce choix est surprenant dans la mesure où un rapport sur le trafic interne était attendu (rapport publié au printemps 2013 : « Révision totale de la loi sur le transport de marchandises: stratégie globale de promotion du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire. Rapport explicatif destiné à la procédure de consultation.»)

du 16 avril 2013. Finalement, le débat devrait avoir lieu en 2014. Pour autant qu'il reste quelques chose à débattre…

Développement de l'infrastructure ferroviaire ZEB (2008–2009)

Entre « RAIL 2000 » et FAIF, ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastuktur) constituait un programme d'aménagement intermédiaire décevant pour la Suisse occidentale. Actuellement en cours de réalisation, ce programme pourrait toutefois profiter davantage à la Suisse romande puisqu'un effet indirect de l'approbation du FAIF serait l'intégration du développement du nœud de Lausanne dans le programme ZEB !

FAIF (2012 – 2014)

Le « Financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) était le grand défi des années 2012 et 2013 et qui – espérons-le – trouvera une issue heureuse le 9 février 2014. Avec notamment les aménagements des gares de Genève, Lausanne et Berne, l'enjeu est sans précédent pour la Suisse occidentale. Le montant total des investissements dans la partie Ouest de la Suisse se chiffre à environ 4 milliards de francs. Ce train ne passera qu'une fois !

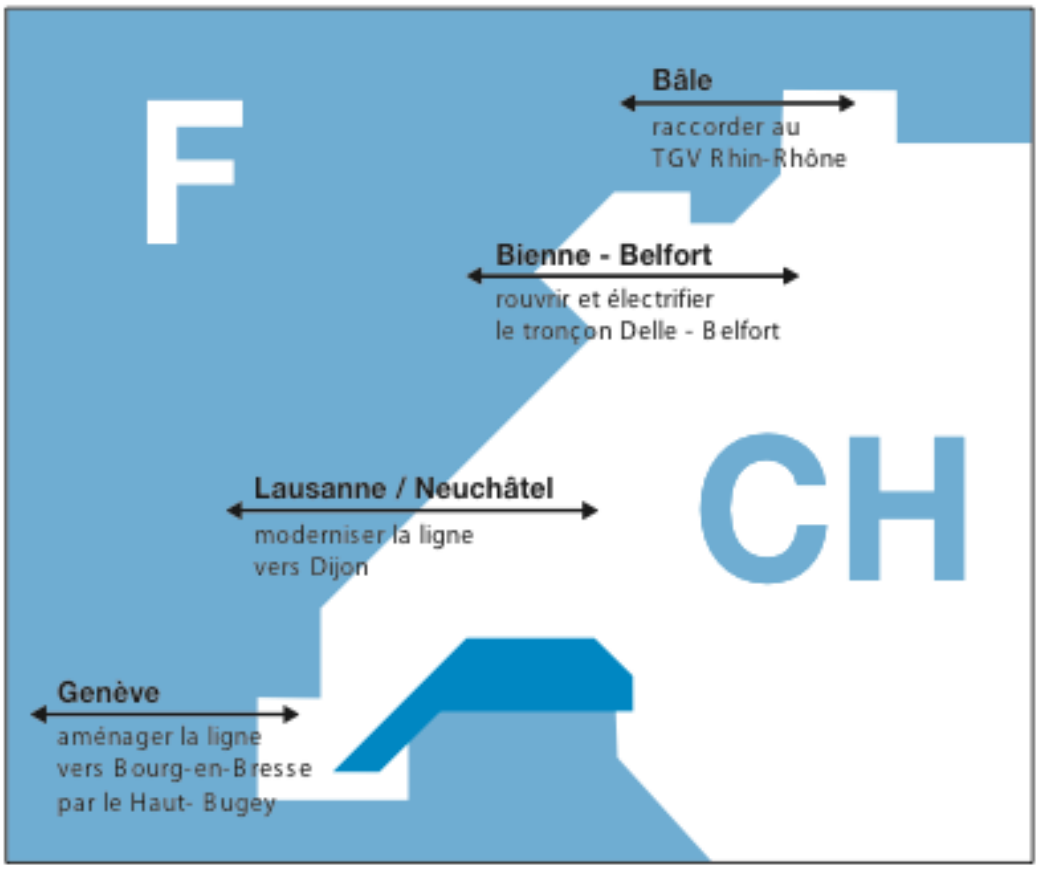
Corridor 4m (2013)

Avec quelques partenaires, OUESTRAIL s'est engagé avec succès pour faire reconnaître les aménagements urgents à réaliser au Sud du Simplon afin d'augmenter la capacité de cet axe en tant que couloir 4m. Dans son message, le Conseil fédéral souhaitait limiter les crédits sur l'axe du Gothard. Au terme d'un débat musclé, le Parlement a finalement admis le bienfondé des demandes concernant l'axe du Simplon.

Quelques dossiers « chauds » par l'image

(quelques visuels élaborés par OUESTRAIL lors du traitement des dossiers évoqués)

>>> Raccordement aux lignes à grande vitesse (2004/5)



>>> Trafic marchandises – Programme « Focus » (2006)

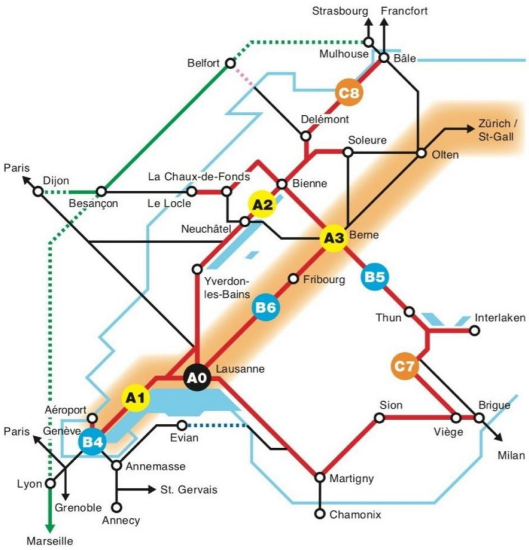
Avant FOCUS

Après FOCUS

>>> Développement de l'infrastructure ferroviaire ZEB (2008/9)

Zut, **E**ncore **B**lousé ! **Z**urich **E**ncore, **B**ien sûr !

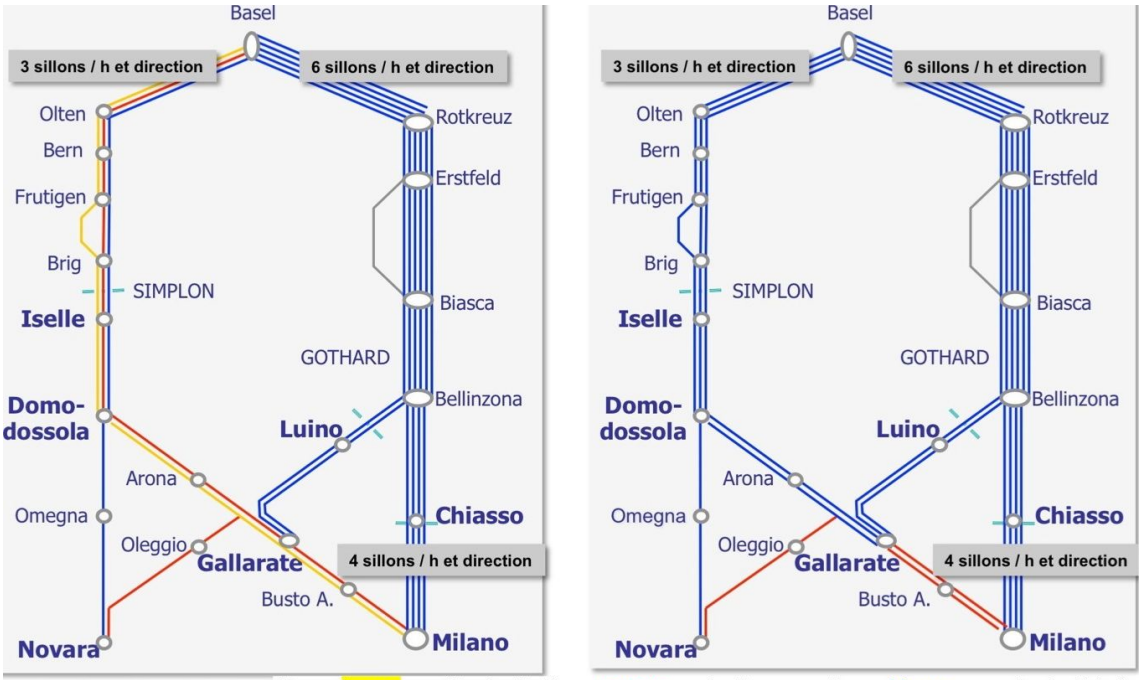
>>> FAIF (2013/2014)



A0	Noeud / Knoten Lausanne	1100 mio
A1	Lausanne - Genève	330 mio
A2	Gléresse - Douanne	390 mio
A3	Nœud de Berne / Knoten Bern	620 mio
B4	Nœud de Genève / Knoten Genf	790 mio
B5	Berne - Thoune	630 mio
B6	Lausanne - Berne	300 mio
C7	Berne - Viège / Visp	100 mio
C8	Bienne - Bâle / Biel - Basel	100 mio

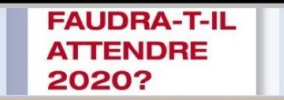
- modification du ZEB selon message FAIF / Anpassungen ZEB gemäss Botschaft FABI
- mesures prévues dans le paquet à 3,5 mrd / Massnahmen des Paketes von 3.5 Mia CHF
- mesures prévues dans le paquet à 5,9 mrd / Massnahmen des Paketes von 5.9 Mia CHF
- mesures nécessaires selon CTSO / Notwendige Ausbauten gemäss CTSO

>>> Corridor 4 m



Dr. U. Schäffeler | BLS Netz AG (lignes jaunes = petit gabarit ; lignes rouges = gabarit moyen ; lignes bleues = grand gabarit 4m)

Les colloques OUESTRAIL en un coup d'oeil

Année	Couverture du dépliant	Titre	Orateurs
2005		Transfert du trafic marchandises : Faudra-t-il attendre 2020 ?	Pierre-Alain **Gentil** / Pierre-André **Meyrat** / Jean-Daniel **Faucherre** / Georges **Darbellay** / Nicolas **Perrin**
2006		Concurrence entre le train et l'avion : l'influence des tarifs low cost	Pierre-Alain **Gentil** / Philippe **Vignon** / Jean **Mireux** / Vincent **Ducrot** / Christian **Rossi** / Christian **Chevrolet**
2007		Financement des infrastructures ferroviaires : l'heure du partenariat public – privé est-elle arrivée ?	Pierre-Alain **Gentil** / Bernard **Chauvet** / Andreas **Thalmann** / Karl **Schwaar** / Xavier **Comtesse** / Pierre **Bonhôte**
2008		La libéralisation du marché ferroviaire et ses incidences en Suisse	François **Marthaler** / Vincent **Ducrot** / Thomas **Kaufmann** / Markus **Liechti** / Cesare **Brand** / Christian **Levrat** / Jean-René **Germanier**
2009		Financement des infrastructures ferroviaires : où sont les convergences ?	François **Marthaler** / Stéphane **Wettstein** / Kurt **Signer** / Roger **Nordmann** / Jan Perret-**Gentil** / Pierre-André **Meyrat** / Anne **Seydoux** / Jean-Pierre **Graber** / Robert **Cramer** / Jean-René **Germanier**
2010		Le juste prix du billet de train !	Mathieu **Fleury** / Vincent **Ducrot** / Pierre **Weiss** / Kaspar P. **Woker** / Anne **Seydoux** / Hugues **Hiltpold** / Franziska **Teuscher** / Géraldine **Savary** / Jean-François **Rime**
2011		Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire : quelle priorité pour la Suisse occidentale ?	Nathalie **Hardyn** / François **Marthaler** / Caroline **Beglinger** / Nicolas **Germanier** / Claude **Nicati** / Pierre-André **Meyrat**
2012		Le prix de la vitesse ferroviaire	Olivier **Baud** / Benoit **Gachet** / Philippe **Gauderon** / Pierre-Emmanuel **Dessemontet** / Daniel **Mange** / Vincent **Bourquin** / Patrick **Eperon** / Luc **Recordon**
2013		Les transports publics régionaux à tout prix ?	Pierre-André **Meyrat** / Vincent **Ducrot** / David **Hiler** / Pierre **Dessemontet** / Nuria **Gorrite** / Daniel **Reymond** / David **Robert**

OUEST**RAIL**

OUI À FAIF

Votation du 9 février 2014 sur les infrastructures ferroviaires :

Un enjeu sans précédent pour la Suisse occidentale

Après les Nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes, après RAIL 2000, après le raccordement aux lignes à grande vitesse – autant de programmes qui propulse notre réseau ferroviaire sur plus plus haute marche du podium, voici donc le FAIF et le PRODES. Ce duo est prometteur. Le premier propose un nouveau mécanisme de financement du rail sûr et durable, tandis que le deuxième dresse l'inventaire des projets à réaliser ces 30 prochaines années et les hiérarchise. Plaidoyer en 5 réflexions.

Un rattrapage indispensable pour la Suisse occidentale

Plus de deux milliards de francs seront investis pour adapter les gares de Genève et de Lausanne et pour d'autres mesures situées entre Genève et Berne. De plus, des aménagements seront réalisés dans le nœud de Berne et entre Berne et Thoune sur l'axe du Lötschberg pour près d'un milliard et demi. A cette liste s'ajoute le tunnel de Gléresse qui supprimera le seul tronçon à voie unique entre Genève et Romanshorn par le Pied du Jura. Au total, ce sont près de 4 milliards de francs qui seront investis en Suisse occidentale (la liste ci-dessus n'étant pas exhaustive).

Un OUI massif s'impose en Suisse romande !

Un financement durable et ciblé

Contrairement au système actuel limité dans le temps, le nouveau fonds assurera un financement régulier du rail à long terme. Une planification à long terme assurera une utilisation ciblée des moyens disponibles.

De plus, des moyens suffisants seront disponibles pour les travaux d'entretien si importants pour la sécurité du trafic.

Un effort financier équitable

Il est bien vrai que tout le monde sera appelé à contribuer au financement du développement et de l'entretien du réseau ferroviaire. Mais tout le monde en profitera également, utilisateur des transports publics ou non. Devant l'engorgement croissant du réseau routier, il faut bien investir là où existe la solution la plus rationnelle, à savoir dans les transports publics. Même les personnes qui ne se déplacent qu'en voiture ont intérêt à ce qu'un maximum de voyageurs utilise les transports publics…

Tout le monde paiera, certes, mais tout le monde en profitera !

Petits projets et entretien inclus !

Dans le dossier FAIF, on parle surtout des « gros morceaux ». Cela ne signifie pas pour autant que rien n'est prévu pour des projets de peu d'envergure ainsi que pour l'entretien. Tout au contraire. Un montant de 400 millions de francs est prévu pour des petits projets dans l'ensemble du pays. Quant à l'entretien, il n'est pas oublié non plus.

En 2025, 60% des fonds seront disponibles pour l'entretien du réseau. Ainsi, contrairement à ce que l'on entend souvent, les coûts induits par les nouveaux projets ont bien été pris en compte.

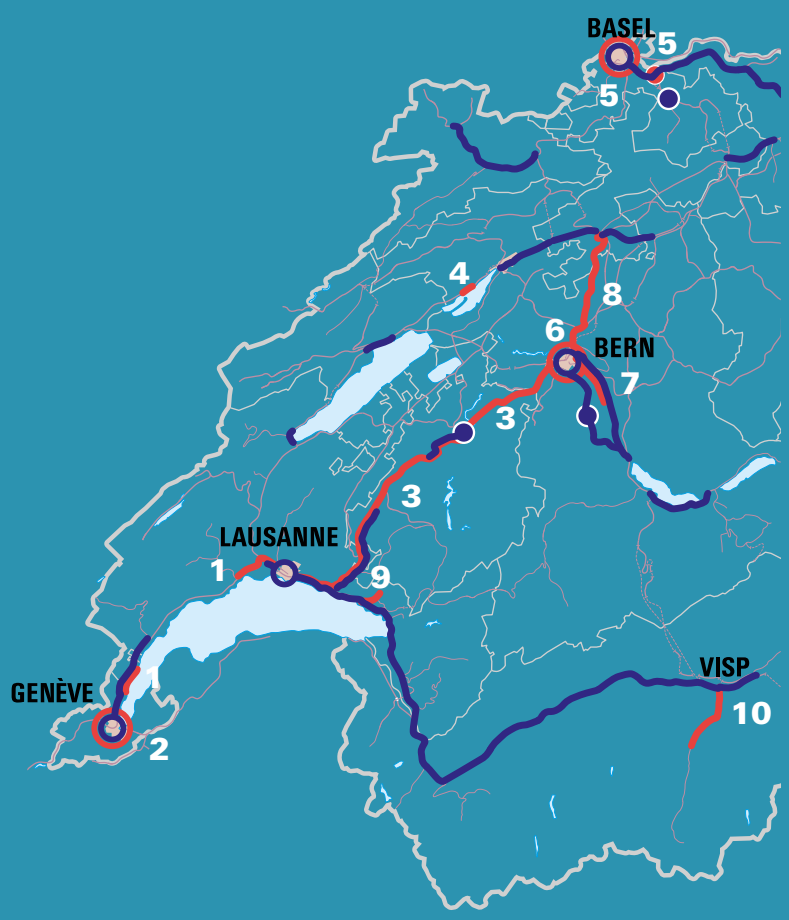
Des projets qui servent l'ensemble du pays

Bien entendu, tout un chacun souhaiterait voir se réaliser un projet important dans sa région. Mais faire plaisir à tout le monde ne saurait constituer un programme crédible de projets ferroviaires. Tout est question de priorités. Et ces priorités sont clairement identifiées : premièrement donner de l'oxygène aux gares de Genève, Lausanne et Berne qui étouffent sous la croissance du trafic. Et deuxièmement renforcer l'axe Genève – St-Gall qui n'arrive plus à absorber la croissance de la clientèle, notamment les vagues quotidiennes de pendulaires.

Mais au final, c'est l'ensemble des voyageurs qui profitera de ces aménagements. Car si les gares de Genève, Lausanne et Berne ont le rhume, c'est toute la Suisse occidentale qui toussote !

OUEST RAIL
Rue du Brise-Vent 5
2800 Delémont

Liste des mesures FAIF 2018 – 2025 en Suisse occidentale



Les traits bleus illustrent des mesures dont une très large part sont approuvées et qui sont en travaux ou seront réalisées en parallèle des projets du FAIF à valider le 9 février prochain. Les aménagements du noeud de Lausanne feront partie de cette catégorie mais impliquent cependant que FAIF soit accepté en votation.

Les traits rouges (cf. liste ci-dessous) représentent les mesures qui font partie du paquet FAIF.

1. **Lausanne – Genève :** extension de capacité
2. **Nœud de Genève :** extension de capacité
3. **Lausanne – Berne :** mesures d'accélération
4. **Tunnel de Gléresse**
5. **Mesures dans la région bâloise**
6. **Nœud de Berne :** extension de capacité
7. **Berne – Thoune :** extension de la capacité
8. **Berne – Soleure :** augmentation du rendement
9. **Vevey – Blonay :** augmentation du rendement
10. **Zermatt – Täsch :** augmentation du rendement

Les cantons disent OUI au FAIF

« Avec mes collègues Conseillers d'Etat en charge des transports de tous les Cantons, je recommande de voter OUI au FAIF. Le montant de 6,4 milliards est certes important, mais avec un réseau ferroviaire défaillant, le coût serait encore bien plus important pour notre économie qui repose aussi sur une mobilité efficace des personnes et des marchandises. »

Jacques Melly, Conseiller d'Etat du Valais et Président de la Conférence des Directeurs Cantonaux des transports de Suisse occidentale

Le FAIF est un train qui ne passera pas deux fois !

« Nous avons contribué à gagner la bataille au niveau parlementaire ; nous sollicitons maintenant votre appui pour gagner la votation populaire ! »

Pour les Conseillers aux Etats Claude Hêche et Urs Schwaller et pour le Conseiller national Jean-René Germanier, respectivement président et vice-présidents d'OUESTRAIL, le projet FAIF est une chance unique. C'est pourquoi ils vous invitent à voter massivement OUI à FAIF.