



P.P. CH-1951
Sion

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Notre réf. VP/SB/SD
Votre réf. /

12 OCT. 2022

Date

Rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, y compris modification des arrêtés fédéraux, et sur la perspective RAIL 2050 : procédure de consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 22 juin 2022, vous nous avez invités à prendre position sur le rapport traitant de l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, y compris la modification des arrêtés fédéraux, et sur la perspective RAIL 2050. Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté et vous livre sa détermination ci-dessous ainsi que dans le questionnaire ci-joint.

Tunnel de base du Lötschberg (TBL)

Le Conseil d'Etat du canton du Valais salue les avancées de l'aménagement des chemins de fer présentées et en particulier la volonté du Conseil fédéral de réaliser l'aménagement complet du TBL au moyen d'une extension des engagements liés à PRODES 2^{ème} étape, au lieu de son aménagement partiel. Cette solution comporte des avantages considérables, tels que l'évitement de la fermeture totale du TBL pendant les huit mois de travaux et ses coûts induits, la diminution des risques dans l'optique de l'évacuation de l'ancien dépôt de munitions de Mitholz ainsi que la réduction des temps de parcours pour le transport de passagers et de marchandises, permettant ainsi une meilleure connexion entre les régions suisses. Pour ces raisons, le canton du Valais soutient les adaptations de l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire et l'augmentation de 980 millions de francs du crédit d'engagement y relatif, sous réserve des remarques ci-après.

Ligne Sud-Léman

Le Conseil d'Etat du canton du Valais s'étonne qu'il ne soit pas fait mention du projet de la ligne Sud-Léman dans l'augmentation du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2035. D'importance majeure, ce projet ferroviaire transfrontalier devrait figurer dans le présent rapport. La remise en service de cette courte infrastructure existante, mais désaffectée, est un véritable enjeu pour la mobilité à l'échelle du bassin lémanique franco-suisse qui comprend près d'un million d'habitants. Les études liées à la réhabilitation des 17 kilomètres de la ligne ferroviaire entre Évian-les-Bains (F) et Saint-Gingolph (CH) sont en bonne voie. Vu le décalage apporté dans la mise en œuvre opérationnelle de la seconde étape du programme PRODES, une part du financement nécessaire à la réhabilitation de cette infrastructure ferroviaire internationale doit être intégrée dans la version en cours de mise à jour et soumise aux Chambres. La mise en service de ce tronçon



permettra d'assurer la continuité du réseau ferroviaire, de Genève jusqu'à Sion, de désengorger le trafic routier et ainsi de contribuer à l'objectif climatique avant 2050.

Tunnel multifonctionnel du Grimsel

Le Conseil d'Etat regrette que le projet de tunnel multifonctionnel du Grimsel ne soit pas traité de manière plus concrète dans le rapport. Ce projet répond dans une très large mesure aux exigences et aux objectifs des stratégies climatique et énergétique de la Confédération, ainsi qu'aux idées directrices proposées par les offices fédéraux compétents dans RAIL 2050. Le projet de tunnel multifonctionnel du Grimsel constitue une occasion unique de regroupement de grandes infrastructures. Il présente un potentiel d'innovation considérable. En intégrant dans un seul et même projet le transport d'électricité et la sécurisation de l'offre SWISSGRID ainsi que la protection de l'environnement, du paysage et le développement régional grâce à une amélioration de la mobilité ferroviaire dans une région périphérique, il constituerait un projet phare au niveau mondial. Pour ce faire, les calendriers de la rénovation de la ligne électrique à très haute tension du Grimsel et la réalisation d'un tunnel multifonctionnel de transport d'électricité et de ligne ferroviaire doivent être coordonnés, afin d'exploiter pleinement le potentiel de synergies entre ces deux infrastructures et éviter la conduite de projets parallèles, avec les coûts additionnels que cela induit.

Le Conseil d'Etat du canton du Valais prie le Conseil fédéral de demander courant 2023 au Parlement un crédit de réalisation (évalué à 350 millions de francs selon les éléments identifiés à ce jour par les promoteurs) pour une mise en place rapide de ce projet de tunnel multifonctionnel du Grimsel.

Raccordement de la ville de Monthey à la ligne CFF du Simplon

Le renforcement de l'attractivité et la de compétitivité du rail, la perspective RAIL 2050 contribue directement aux objectifs climatique et énergétique de la Confédération. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat du canton du Valais souhaite rappeler au Conseil fédéral l'importance du raccordement de la ville de Monthey à la ligne CFF du Simplon qui doit impérativement être inscrit dans la troisième étape du programme de développement stratégique des infrastructures ferroviaires (PRODES 2040/45). En effet, Monthey demeure la seule ville importante de Suisse romande à ne pas être reliée à une ligne ferroviaire structurante nationale.

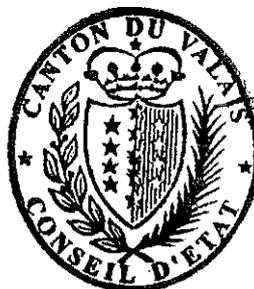
Pour le détail de la prise de position du canton du Valais, nous vous renvoyons au formulaire annexé.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, nos meilleures salutations.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président


Roberto Schmidt



Le chancelier


Philipp Spörri

Annexe Questionnaire dûment rempli

A envoyer par courriel à : konsultationen@bav.admin.ch



Référence du dossier : BAV-214-3/1/2/2/1/2
Événement administratif :

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

Les réponses du Canton du Valais aux questions sont indiquées en italique.

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, le canton du Valais soutient les adaptations proposées et l'augmentation de 980 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire. Le canton du Valais soutient l'aménagement du projet du tunnel de base du Lötschberg et sa réalisation complète en une seule étape. Du point de vue de l'exploitation ferroviaire, nous soulignons expressément les avantages mentionnés à ce sujet dans le rapport (ch. 2.1.7, p. 20 et s., ainsi que l'annexe 3, p. 92-98).

D'une manière générale, nous nous interrogeons sur les retards pris par les projets dans la phase d'étude déjà et demandons à la Confédération de prendre des dispositions pour améliorer le processus et réduire certains délais, en assurant notamment une information régulière aux cantons, sur une base au moins annuelle.

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

Oui, nous sommes étonnés qu'il ne soit pas fait mention du projet de la ligne Sud-Léman dans l'augmentation du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2035. D'importance majeure, ce projet ferroviaire transfrontalier devrait figurer dans le présent rapport. La remise en service de cette courte infrastructure existante, mais désaffectée, est un véritable enjeu pour la mobilité à l'échelle du bassin lémanique franco-suisse qui comprend près d'un million d'habitants. Les études liées à la réhabilitation des 17 kilomètres de la ligne ferroviaire entre Évian-les-Bains (F) et Saint-Gingolph (CH) sont en bonne voie. Vu le décalage apporté dans la mise en œuvre opérationnelle de la seconde étape du programme PRODES, une part du financement nécessaire à la réhabilitation de cette infrastructure ferroviaire internationale doit être intégrée dans la version en cours de mise à jour et soumises aux Chambres. La mise en service de ce tronçon permettra d'assurer la continuité du réseau ferroviaire, de Genève jusqu'à Sion, de désengorger le trafic routier et ainsi de contribuer à l'objectif climatique avant 2050.

Nous demandons que le projet du Grimselbahn (tunnel multifonctionnel) soit traité de manière plus concrète dans le message du Conseil fédéral. Le Conseil d'Etat du Valais estime que la proposition de tunnel multifonctionnel du Grimsel répond dans une très large mesure aux exigences et aux objectifs des stratégies climatique et énergétique de la Confédération, ainsi qu'aux idées directrices proposées par les Offices fédéraux compétents dans RAIL 2050. Ce projet de tunnel multifonctionnel du Grimsel constitue une occasion unique de regroupement de grandes infrastructures (« Bündelungsprojekt »). En intégrant dans un seul et même projet

le transport d'électricité et la sécurisation de l'offre SWISSGRID, ainsi que la protection de l'environnement, du paysage et le développement régional grâce à une amélioration de la mobilité ferroviaire dans une région périphérique, il constituerait un projet phare au niveau mondial. Pour ce faire, les calendriers de la rénovation de la ligne électrique à très haute tension du Grimsel et la réalisation d'un tunnel multifonctionnel doivent être coordonnés, afin d'exploiter pleinement le potentiel de synergies entre ces deux infrastructures et éviter la conduite de projets parallèles, avec les coûts additionnels que cela induit.

Le Conseil d'Etat du canton du Valais prie le Conseil fédéral de demander courant 2023 au Parlement, un crédit de réalisation (évalué à 350 millions de francs selon les éléments identifiés à ce jour par les promoteurs) pour une mise en place rapide de ce projet de tunnel multifonctionnel du Grimsel.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat du Canton du Valais soutient les autres demandes présentées par la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), dans le cadre de ce préavis coordonné entre les cantons de cette région de planification.

- 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?

Non, nous demandons que l'OFT provisionne les moyens nécessaires pour permettre la réalisation des mesures qui devront être identifiées et confirmées d'ici le message 2026 pour la réalisation de l'offre 2035 telle qu'approuvée par les Chambres fédérales. Nous pensons ici, entre autres, à des projets de nouvelles liaisons câblées pour les besoins du trafic régional, ainsi qu'à des compléments de mesures d'infrastructures nécessaires pour assurer un niveau de service du trafic ferroviaire régional qui corresponde aux objectifs validés par les Chambres en 2018.

Les discussions menées avec les CFF et l'OFT sur le projet d'horaire 2025 et suivants montrent également que des mesures supplémentaires seront nécessaires, pour compenser l'assainissement des temps de parcours et d'arrêts proposés par les CFF.

Au vu des besoins, nous proposons ne pas réduire le crédit d'engagement des 180 millions donnés par la prévision des coûts finaux mais de les réserver pour des futures mesures de réparation nécessaires pour tenir les objectifs énoncés dans PRODES EA 2025. En conséquence, Le crédit d'engagement EA 2025 doit être porté de 6,40 milliards à 6,91 milliards.

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

Non.

- 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, le canton du Valais n'est pas favorable à la réduction du crédit d'ensemble ZEB. Il se rallie à la position formulée par la CTSSO.

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

Oui, Nous souhaitons connaître quel est l'état de la situation de l'aménagement lié à Lausanne–Brigue–Iselle: accroissement des capacités et augmentation du rendement (art. 4,

al. 1, let. b, ch. 3 LDIF) et si celui-ci sera réalisé selon ce qui a été initialement prévu.

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

Le canton du Valais se rallie à la position formulée par la CTSO.

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 car la perspective RAIL 2050 est ainsi un élément à part entière de la stratégie climatique suisse et pour répondre aux objectifs énergétiques de renforcer l'attractivité et la compétitivité du rail. À titre d'exemple, le canton du Valais soutient la connexion de la ville de Monthey à la ligne du Simplon qui va dans le sens de cette stratégie.

Le canton du Valais prie la Confédération de suivre avec attention les évolutions du trafic sur les axes internationaux nord-sud, afin de s'assurer que les capacités de transport répondent aux attentes de tous, sans que soit péjoré le trafic grandes lignes ni le trafic régional. Nous remercions d'avance pour un échange régulier d'informations.

Nous restons attentifs sur l'objectif fixé et les moyens d'y parvenir qui nous semblent insuffisants au regard des stratégies énergétique et climatiques 2050 de la Confédération.

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

Oui, le canton du Valais soutient la vision définie par le Conseil fédéral sur le rôle des chemins de fer, ainsi que les six objectifs. Nous partageons pleinement la prise de position présentée par la CTSO, quant à la nécessité que les attentes en matière de mobilité à l'échelle du continent européen soient bien prises en compte et intégrées de manière explicite par la Confédération,

Nous regrettons en outre que les liaisons régionales par transport à câble soient totalement oubliées alors qu'elles bénéficient du même financement et constituent un mode de transport public performant et écologique. Nous demandons qu'une adaptation soit prise en compte dans la perspective RAIL 2050, pour réparer cet oubli.

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

Non, même s'il est compréhensible de développer les réseaux RER autour et entre les agglomérations. Le Canton suit cet objectif depuis plusieurs années avec succès. Au vu des défis liés à la thématique du climat, l'orientation « Développement du rail sur les courtes et moyennes distances » doit être adaptée. Avec le transfert modal recherché sur les courtes et moyennes distances, le trafic sur des longs parcours augmentera aussi et des améliorations de l'offre seront nécessaires. Le Canton rejoint la position de la CTSO sur cette question.

- d) Sinon, que proposez-vous ?

Nous proposons que l'orientation « Développement du rail sur les courtes et moyennes distances » soit complétée par des développements sur les longues distances.

Il est nécessaire de viser la stabilité du système ferroviaire et de l'horaire et sa robustesse afin de limiter les impacts négatifs lors de renouvellement de l'infrastructure et d'éviter que ne se reproduise la situation qui prévaut actuellement et jusqu'en 2033 sur le réseau CFF de la

Suisse occidentale.

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

OUI, il est nécessaire de disposer d'une cohérence entre les différentes stratégies. Par exemple, le fonds FORTA qui cofinance les mesures d'agglomération n'a pas les mêmes horizons que les étapes d'aménagement ferroviaires financées par le FIF. La perspective RAIL 2050 ne permet pas à elle seule d'atteindre les objectifs climatiques de la stratégie énergétique 2050 de la Confédération.

Pour ce qui est du transport de marchandises, celui-ci ne doit pas péjorer le trafic de voyageurs, en particulier aux heures de forte demande de mobilité des personnes.

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 ?

Ce travail mérite une approche sérieuse pour permettre au projet d'offre 2035 de pouvoir être mise en place conformément à la volonté des Chambres fédérales.

Les récentes discussions sur le projet d'horaire 2025 des CFF, dont l'OFT et les cantons sont en principe parties prenantes, mettent clairement en lumière plusieurs problèmes en lien avec les temps d'arrêt, les temps de correspondances et les temps de parcours. Ce projet a des répercussions, entre autres, sur l'ensemble du réseau du transport public régional.

Nous attendons que le message 2026 prenne en compte les mesures complémentaires nécessaires pour permettre la mise en place du concept d'offre 2035 dans son intégralité et dispose d'une certaine marge de manœuvre pour le soutien à des projets financièrement supportables et offrant une réelle plus-value pour le transport public régional dont leur réalisation ne pourrait attendre la prochaine étape d'aménagement 2050 (nouvelles liaisons régionales câblées et mesures de réparation notamment).

Que pensez-vous de la possibilité de compléter la prochaine étape d'aménagement (message en 2026) par des premières étapes de mesures selon l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 (art. 1, al. 3), et de considérer déjà la perspective RAIL 2050 pour leur évaluation ?

Il est nécessaire de pouvoir compléter la prochaine étape d'aménagement (message en 2026) par des mesures selon l'arrêté fédéral d'aménagement 2035. Conformément à cet arrêté (l'art. 1, al. 3, let. f) des mesures liées au trafic d'agglomération, au trafic régional et à accès aux régions touristiques doivent être analysées. Le canton du Valais dispose de projets de liaisons câblées qui, sans leur intégration dans cette étape, seraient reportés de plusieurs années s'ils devaient être intégrés au message de 2030, ce qui n'est pas souhaitable. En outre, nous nous alignons sur la position de la CTSO et suivons les réflexions concernant l'intégration au message 2026 de la gare souterraine de Lucerne.

- b) Comment jugez-vous, pour l'élaboration de l'étape d'aménagement suivante (message en 2030), la démarche consistant à suivre le processus de planification complet selon l'art. 16 OCPF tout en l'axant sur la perspective RAIL 2050 ?

Le canton du Valais soutient cette démarche.

- c) Avez-vous d'autres remarques concernant la procédure à suivre pour les prochaines étapes d'aménagement ?

Quel sont les délais de remises de projets pouvant encore être intégrés au message qui sera soumis aux chambres en 2026 ? Il est en effet nécessaire d'obtenir des informations claires et suffisamment tôt pour s'y préparer.

Les travaux réalisés à ce jour ont montré que les cycles de planification sont trop courts pour qu'ils puissent être traités consécutivement avec un détail de planification suffisant. Le processus de planification doit donc être optimisé soit en allongeant les cycles de planification, soit en permettant le traitement de deux cycles en parallèle. Les prochaines procédures doivent continuer d'être menées au niveau des régions de planification et non sur les territoires d'action de l'ARE.

4) Autres remarques

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

Non.