



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication
Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Prise de position envoyée par E-Mail à :
konsultationen@bav.admin.ch

Références

Date Sion, le **20 DEC. 2017**

Etape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 Réponse à la consultation

Madame la Présidente de la Confédération,
Mesdames, Messieurs,

Le canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté sur l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030 / 2035. Les réponses détaillées sont intégrées au questionnaire remis dans le cadre de la consultation. Celui-ci est complété de considérations techniques émanant de nos services ainsi que de demandes de corrections et d'adaptations du rapport de consultation. Ces éléments figurent en annexe et font partie intégrante de la présente réponse.

Le Conseil d'Etat du canton du Valais salue la volonté du Conseil fédéral de continuer d'investir d'importants moyens dans le développement de l'infrastructure ferroviaire. Il soutient les objectifs d'offre, tout particulièrement la réalisation de la cadence à la demi-heure sur l'ensemble du réseau grandes lignes. Le gouvernement du canton du Valais regrette néanmoins que le projet mis en consultation ne tienne pas suffisamment compte des besoins en infrastructures de la Suisse occidentale. Le projet mis en consultation n'est sur ce point pas satisfaisant et doit être impérativement complété.

Le Conseil d'Etat du canton du Valais adhère entièrement à la position adoptée par les cantons de Suisse occidentale par l'entremise de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO). Il est persuadé qu'il est possible d'adopter un paquet équilibré satisfaisant les besoins de l'ensemble des régions du pays en :

- optimisant les projets retenus dans le cadre de la consultation (11.5 milliards) pour en réduire les coûts de 800 millions à 1 milliard de francs
- augmentant l'enveloppe financière de l'étape d'aménagement 2030 / 2035 de 1.5 milliard de francs, afin de porter celle-ci de 11.5 milliards à 13 milliards de francs.

Seul un tel projet est susceptible de maintenir le développement coordonné de l'offre de mobilité à l'échelle de tout le pays et de recueillir l'adhésion d'une très large majorité du Parlement, des cantons et de la population.

La priorité apportée par la Confédération à l'élimination des principaux goulets d'étranglement est partagée. Il est cependant indispensable que non seulement les goulets situées sur l'axe est-ouest



soient éliminés, mais également ceux qui se trouvent sur les deux axes nord-sud, lesquels s'inscrivent tant dans la volonté d'assurer une bonne cohérence des territoires sis de part et d'autre des Alpes que de répondre aux engagements pris par la Confédération pour assurer des échanges prioritairement par le rail sur le Corridor Rhin - Alpes - Méditerranée.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat du canton du Valais insiste tout particulièrement pour que l'étape d'aménagement ferroviaire 2030 / 2035 intègre la construction et l'adaptation des infrastructures ferroviaires permettant au canton du Valais d'être intégré de manière performante au réseau ferré national.

Cette exigence ne saurait être remplie sans le doublement du tunnel de base du Lötschberg. En service depuis 10 ans, le tunnel de base du Lötschberg est aujourd'hui déjà exploité au maximum de ses capacités. L'infrastructure actuelle, en grande partie à voie unique, ne permet pas des cadences à la demi-heure des relations Intercity. Il n'est pas tolérable que la ligne Berne – Brig puisse être au-delà de 2030 / 2035 la seule du réseau grande ligne qui ne serait pas intégralement cadencée à la demi-heure. La planification des travaux liés au doublement du tronçon Ferden-Mitholz figurait déjà comme objectif dans l'étape d'aménagement 2025 (EA 2025), dans la perspective d'une réalisation à l'horizon 2030. Les travaux de planification sont aujourd'hui largement avancés, ce qui permettrait une réalisation rapide et sans grandes incertitudes, d'autant qu'une bonne partie du gros œuvre est déjà réalisée. Pour le Conseil d'Etat du canton du Valais, il n'est pas admissible que le doublement du tunnel de base du Lötschberg puisse être repoussé au-delà de 2035.

Le Conseil d'Etat du canton du Valais soutient avec une même détermination :

- l'aménagement de l'offre voyageurs et marchandises sur la ligne Lausanne-Brig incluant les aménagements techniques nécessaires pour que les trains internationaux disposent de leurs propres sillons et n'entrent pas en conflit avec les autres dessertes
- les aménagements permettant une amélioration de l'offre sur les lignes de montagne Viège-Zermatt et Aigle-Monthey-Champéry
- les projets à plus long terme qui permettront d'améliorer l'accessibilité du canton.

Le détail de la prise de position du Conseil d'Etat du canton du Valais est explicité dans le questionnaire annexé.

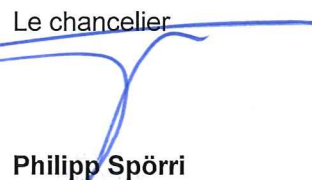
En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente de la Confédération, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Jacques Melly



Le chancelier

Philipp Spörri

Catalogue de questions relatives au projet mis en consultation Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire

Version 1.01 16 décembre 2017

Objectifs

Question	1. Approuvez-vous les objectifs généraux du projet ?
Valais	<p>OUI,</p> <p>La proposition formulée par la Confédération en matière d'objectifs généraux définis au niveau de la nation est une proposition satisfaisante (en particulier : cadence 30' sur l'ensemble de l'offre de trafic GL).</p> <p>Du point de vue du développement économique et touristique cantonal, il est indispensable d'être en mesure de proposer un réseau et une accessibilité optimaux pour notre canton, et ses différentes destinations touristiques.</p> <p>Considérant l'évolution de la fréquentation touristique et les tendances à moyen et long terme, il est par conséquent essentiel d'anticiper les futures sous-capacités qui pourraient résulter d'une augmentation des usagers ; à noter que dans le cas du Lötschberg, nous ne sommes déjà plus dans l'anticipation, mais constatons déjà une surcharge de cet axe par rapport aux capacités actuelles.</p>

Comment jugez-vous l'étape d'aménagement 2030/35 proposée ?

Question	2. Approuvez-vous les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35 (cf. en particulier les lignes directrices) ?
Valais	<p>OUI</p> <p>L'Etat du Valais partage le constat portant sur le fait que l'objectif de gain d'attrait par densification de l'offre prime en effet sur les réductions de temps de parcours.</p> <p>Les lignes directrices posent notamment l'objectif d'assurer l'accessibilité des régions touristiques et la desserte de base des régions rurales, ce qui est important, mais il est également essentiel que l'offre soit suffisamment dense en termes de cadences de ladite desserte.</p>

Question	3. Laquelle des deux variantes préférez-vous ? Pourquoi ? a) Variante Etape d'aménagement 2030 (7 milliards de francs) b) Variante Etape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs)
Valais	<p>La variante à préférer est celle à au moins 11.5 Milliards, conformément aux diverses interventions déjà réalisées par la CTSO. Pour ce qui est du Canton du Valais, seule cette variante est à même d'apporter une solution à l'engorgement annoncé, car porteuse d'éléments supplémentaires (notamment au niveau de la densification des cadences) bénéficiant à l'offre des chemins de fer privés, ce qui est important pour le Valais (desserte régions touristiques et vallées latérales : Viège-Zermatt, Aigle-Monthey-Champéry).</p> <p>Il convient de relever que la variante d'aménagement à 7,0 Mia n'apporte pratiquement rien aux régions périphériques. De plus, elle ne résout que très partiellement les problèmes de manque de capacité sur les lignes structurantes du plateau suisse.</p>

<p>Question</p>	<p>4. Approuvez-vous les améliorations de l'offre ainsi que les mesures proposées dans les variantes Etape d'aménagement 2030 resp. Etape d'aménagement 2035 ? par domaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. En transport de voyageurs b. En transport de marchandises c. En trafic international d. Pour les installations d'exploitation e. Sinon, quelles mesures considérez-vous comme plus urgentes ou comme non nécessaires ? Pourquoi ?
<p>Valais</p>	<p>L'EA2030 est insuffisante, voir point précédent. L'EA2035:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Non, les mesures proposées sont insuffisantes. Il manque surtout l'extension du TBL, qui doit permettre de faire « sauter » des goulets d'étranglement déjà identifiés de part et d'autre de cet axe majeur. D'autres mesures, comme la domestication des sillons EC entre Lausanne et Brig ont été écartées sans examen par CFF et OFT. b. Sur le principe OUI. Mais il est important de s'interroger sur la possibilité de partager la capacité entre sillons marchandises et compléments d'offre voyageurs en période de pointe, en particulier sur des lignes avec un trafic fret actuellement faible (ce qui devrait perdurer dans le futur). c. NON, le trafic international circule hors-système (sans sillons standards et intégrés dans les cadences du trafic long distance) dans la Plaine du Rhône, entre Lausanne et Brig, ce qui déclenche d'importants effets collatéraux sur les autres offres de transport (et justifie des investissements coûteux dans la liste des projets PRODES). d. Oui, il est important de tenir compte des installations d'exploitation, qui doivent permettre l'exploitation correcte en 2035 (avec notamment les longueurs de voies nécessaires pour stocker et entretenir le parc de matériel roulant qui sera plus important que celui d'aujourd'hui). e. L'extension du tunnel du Lötschberg (2^{ème} tube) n'est pas retenue, mais serait considérée pour la prochaine étape; du point de vue de l'économie et du tourisme, ce qui nous paraît très limitant pour le développement du Valais, ce qui est d'autant moins acceptable que le trafic enregistré depuis l'ouverture du tunnel il y a dix ans démontre clairement le besoin d'intégrer ce doublement dans les étapes envisagées pour 2030/2035. Le Canton du Valais, par son Conseil d'Etat demande que la mesure « Ferden-Mitholz : équipement de technique ferroviaire dans le tunnel de base du Loetschberg » doit être remontée dans les mesures approuvées pour la variante de message 2035 (et non pas laissée dans les mesures à analyser comme le prévoient les deux variantes d'arrêtés fédéraux). Le rapport reconnaît clairement les avantages de ce deuxième tube, à savoir : <ul style="list-style-type: none"> – Passage à la cadence semi-horaire de la ligne IC Berne-Brigue permettant une diminution de la surcharge en transport de voyageurs. – Gain d'efficacité en trafic de transit des marchandises (tous les trains passeraient par le tunnel de base - aujourd'hui seulement la moitié) ce qui amène un gain d'efficacité pour le transport de marchandises. – Meilleure stabilité du réseau <p>e. Le projet « Grimselbahn » est un projet multifonctionnel comprenant d'une part une ligne électrique à haute tension et, d'autre part, une infrastructure ferroviaire. La condition pour la réalisation du tunnel du Grimsel est une décision en faveur d'une solution en tunnel lors du renouvellement de la ligne HT qui</p>

	<p>passer par le col du Grimsel. Ce renouvellement est prévu avant la prise de décision des prochaines étapes d'aménagement des infrastructures ferroviaires (AS2040).</p> <p>Afin de permettre une planification et un financement coordonnés du projet multifonctionnel « Grimselbahn », le Conseil d'Etat demande d'intégrer le financement du tunnel du Grimsel dans PRODES 2035</p> <p>Dans le but de garantir le financement pour ce projet multifonctionnel du « Grimselbahn », le Canton du Valais, par son Conseil d'Etat demande que le volet ferroviaire de ce projet soit intégré dans l'étape 2030/35 du message qui sera soumis au Parlement fédéral.</p> <p>e. Le projet « Réhabilitation de la ligne du Sud-Léman », qui est nécessaire pour permettre la mise en œuvre de la mesure « aménagement de l'offre voyageurs entre Evian-les-Bains et St-Gingolph » est un aménagement transfrontalier reconnu comme important par la Suisse et la France depuis 2016. Ce sujet est ainsi régulièrement abordé dans les rencontres bilatérales F-CH concernant le domaine des transports ferroviaires. A l'échelle du bassin lémanique (Genève, Vaud et Valais, ainsi que Ain et Haute-Savoie côté français), cette mesure s'inscrit comme seconde étape de l'offre RER Léman Express, dont la première étape sera mise en service dès fin 2019 autour de l'agglomération franco-valdo-genevoise du Grand Genève.</p> <p>Ce projet contribue à diminuer la surcharge routière sur la seule route reliant Evian (F) à Port-Valais (CH). Elle apporte une extension significative des capacités de transport de voyageurs par le rail et contribue au désenclavement des trois Chablais (haut-savoyard, valaisan et vaudois). Ce tronçon offre un bouclage ferroviaire complet autour du Léman.</p> <p>L'Etat du Valais demande au DETEC de considérer la réhabilitation de l'infrastructure ferroviaire existante entre Evian-les-Bains et St-Gingolph, comme projet à classer en catégorie de 1ère urgence car il est essentiel pour développer et renforcer la cohésion à l'échelle du bassin transfrontalier lémanique.</p> <p>En disposant d'un projet retenu en 1ère urgence dans le prochain programme fédéral PRODES 2030/35, les partenaires concernés seront alors en mesure de soutenir une inscription des travaux de réhabilitation dans le cadre du prochain Contrat de Plan Etat-Région 2020-2025, qui sera à mener entre la République française et les Autorités organisatrices françaises concernées. Une inscription de ce projet dans le programme fédéral PRODES de 1ère urgence permettra aussi d'achever les études déjà engagées, voire d'envisager une première étape de réalisation pour cet aménagement ferroviaire.</p> <p>Cette adaptation mineure du message permettra de poursuivre les actions déjà mises en œuvre depuis fin 2009, en assurant une coordination au mieux des possibilités, tant en lien avec les exigences émanant des autorités françaises que du côté suisse. Ainsi ce projet transfrontalier majeur à l'échelle du bassin lémanique franco-suisse pourra continuer à se concrétiser dans de courts délais, en fonction de la bonne suite souhaitée des démarches en cours.</p> <p>e. Pour ce qui concerne le transport des marchandises par le rail, le Valais a retenu à fin 2017, que le site d'Ardon-Conthey (accès via la gare CFF d'Ardon) sera le 3^{ème} interface rail-route et celui qui devra assurer la desserte du Valais central.</p> <p>Le Canton du Valais demande que cette installation nécessaire au transport des marchandises dans le Valais central soit ajoutée au moins en 1^{ère} priorité dans le message Prodes 2030/35. Elle s'inscrit dans les mesures destinées à assurer une offre marchandises attrayante, compétitive et économique à cet horizon de planification.</p>
--	---

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

Question	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 ?
Valais	<p>Sur le principe :</p> <p>NON : pour ce qui est des réalisations</p> <p>OUI : UNIQUEMENT pour les études, mais</p> <p>a) cette liste ne doit pas se limiter pas à ces deux infrastructures, il doit être possible de financer des études pour des infrastructures qui sont compatible avec l'évolution prévue du réseau ("compatible avec le futur connu").</p> <p>b) un mécanisme d'annonce/validation devrait faire partie de la prochaine version du message.</p>

Question	6. Approuvez-vous la création de conditions légales qui permettraient un remboursement a posteriori de ces coûts d'investissement par la Confédération ?
Valais	<p>NON, ceci pourrait amener rapidement à une situation où tous les moyens financiers à disposition pour une EA seront déjà engagés pour le remboursement d'ouvrages « financés PAR DES TIERS ... ».</p> <p>Une telle condition légale ne favoriserait que les régions riches de la Suisse. Ceci sera problématique, puisque la puissance économique des diverses régions est très différente.</p>

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

Question	7. Avez-vous des remarques sur les autres thèmes du projet ?
Valais	<p>La répartition des projets dans les listes de 1^{ère} et 2^{ème} urgence est très opaque. Les explications reçues à ce jour (et dont des éclaircissements sont attendus depuis près de 6 mois déjà) sont totalement insuffisantes.</p> <p>Il convient d'intégrer à l'évaluation des deux variantes, les incidences d'une éventuelle organisation des Jeux olympiques d'hiver 2026 (qui ne sera confirmée qu'en 2018 au mieux) en Suisse, qui nécessiteront certainement, cas échéant, de revoir l'ordre des priorités de certaines mesures envisagées, dans une variante comme dans l'autre.</p>

Question	8. Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en compte ? Lesquels ?
Valais	<p>La composante « développement touristique » paraît insuffisamment prise en compte lorsque l'on analyse les résultats de l'évaluation des projets/modules. Une meilleure attention devrait être explicitée dans la prochaine version du message..</p> <p>La composante « transports de marchandises » est insuffisamment explicitée dans cette version du rapport.</p>

**Demandes d'adaptations pour les projets d'arrêtés fédéraux en lien avec
Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire**

Ce document fait partie intégrante du préavis de l'Etat du Valais

Préavis de l'Etat du Valais sur les projets d'arrêtés fédéraux liés à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire

Les documents de référence utilisés sont la version française des documents mis en consultation (jointes en annexe dans le présent document).

PROJET D'ARRETE FEDERAL SUR L'ETAPE D'AMENAGEMENT 2035 DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

L'Etat du Valais demande que ce projet d'arrêté fédéral soit **corrigé** (voir ci-dessous) comme suit :

Art. 1, al. 2.

La mesure suivante doit être ajoutée à la liste concernant les aménagements sur la voie normale (lettres a à m) de la liste proposée

xx. Ferden – Mitholz : mise en place des équipements de technique ferroviaire dans le tronçon déjà excavé du tunnel de base du Loetschberg

Art. 1, al. 3, lettre a :

Le texte doit être modifié comme suit :

a. Tunnel de base du Loetschberg : extension de capacité pour le transport de voyageurs et le trafic de marchandises

PROJET D'ARRETE FEDERAL ALLOUANT UN CREDIT D'ENGAGEMENT POUR L'ETAPE D'AMENAGEMENT 2035 DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

L'Etat du Valais demande que ce projet d'arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2035 pour l'infrastructure ferroviaire, soit mis à jour à son article 1, avec un montant adapté par le DETEC entre 12 et 13 milliards de CHF, qui prendra en compte :

- Les économies de 800 à 1'000 millions que l'Office fédéral des transports aura su trouver, en jugeant avec efficacité et professionnalisme les devis présentés par les divers gestionnaires d'infrastructures ferroviaires d'ici à mars-avril 2018 ;

et

- La prise en compte de quelques projets-clé essentiels, comme le complément d'équipement ferroviaire pour le tronçon Ferden – Mitholz, ce qui doit permettrait d'apporter à notre nation une amélioration significative des transports ferroviaires à cet horizon 2035

Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire

Projet

du...

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 48c, al. 1, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)¹,
vu le message du Conseil fédéral du.....²,

arrête:

Art. 1

¹ L'étape 2035 de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est approuvée.

² Elle comprend les mesures suivantes:

- a. Annemasse – Coppet: augmentation des prestations pour le transport de voyageurs;
- b. Lausanne – Genève et Pied sud du Jura: extension de capacité et augmentation des prestations pour le transport de voyageurs;
- c. Lausanne – Brigue: extension de capacité pour le transport de voyageurs et le trafic marchandises;
- d. Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds: extension de capacité pour le transport de voyageurs;
- e. sillons express pour le transport de marchandises: extension de capacité et augmentation des prestations;
- f. Bâle – Biel/Bienne: extension de capacité pour le transport de voyageurs;
- g. Biel/Bienne – Zurich, Berne – Zurich et Bâle – Zurich: extension de capacité pour le transport de voyageurs et le trafic marchandises;
- h. Zofingen – Suhr – Lenzburg: extension de capacité pour le transport de voyageurs et le trafic marchandises;
- i. Lucerne – Zoug – Zurich: extension de capacité pour le transport de voyageurs;
- j. Zurich – Winterthur: extension de capacité pour le transport de voyageurs et le trafic marchandises;
- k. Zurich Stadelhofen – Oberland zurichois, Zurich – Schaffhouse: extension de capacité pour le transport de voyageurs et le trafic marchandises;
- l. Weinfelden – Constance: extension de capacité;
- m. Glaronais: extension de capacité;
- n. extension de capacité ou augmentation des prestations des chemins de fer privés suivants:
 1. BLS: Berne – Niederscherli, Berne – Frutigen, Fribourg/Freiburg – Murten/Morat – Anet, nouvel arrêt Kleinwabern,
 2. asm: Soleure – Flumenthal,
 3. FW: Frauenfeld – Wil y c. nouvel arrêt Wil West,
 4. SZU: Sihltal,
 5. MGI: Viège – Zermatt,
 6. RBS: Berne – Zollikofen, Berne – Deisswil, Berne – Gümligen Siloah,
 7. zb: Lucerne – Interlaken Ost et Lucerne – Engelberg,
 8. Travys: Lausanne – Orbe, Yverdon – Valeyres,
 9. FLP: Bioggio – Lugano Centro,
 10. RhB: gare de Landquart, St. Moritz – Tirano, Prättigau,
 11. SOB: Wädenswil – Einsiedeln,
 12. MBC: trafic marchandises Délices – Morges,
 13. LEB: Lausanne – Echallens,
 14. TRN: nouvel arrêt Les Sugis,
 15. CJ: nouvel arrêt Noirmont Sous-la-Velle,
 16. BLT: Leimental – gare de Bâle CFF, Waldenburg – Liestal,
 17. tpc: Aigle – Monthey – Champéry,
 18. MOB: Montreux – Les Avants – Zweisimmen,
 19. tpf: Broc Fabrique – Fribourg/Freiburg;
- o. contribution de la Confédération au financement de mesures transfrontalières;

RS

¹ RS 742.101

² FF 2017

- p. installations d'exploitation;
- q. divers investissements des CFF, y c. nouveaux arrêts;
- r. divers investissements des chemins de fer privés;
- s. travaux de planification pour la prochaine étape d'aménagement: planification et études;
- t. surveillance des mesures prévues aux let. a à r.

³ Le Conseil fédéral soumet un message à l'Assemblée fédérale d'ici à 2026 concernant l'étape d'aménagement 2040. Pour celle-ci, notamment les mesures suivantes doivent être analysées:

- a. Ferden – Mitholz: équipement de technique ferroviaire dans le tunnel de base du Loetschberg;
- b. Aarau – Zurich: extension de capacité pour le transport de voyageurs et le trafic marchandises;
- c. nœud de Lucerne (gare de passage): extension de capacité;
- d. nœud de Bâle («maillon central» de Bâle): extension de capacité;
- e. élimination des goulets d'étranglement dans le trafic d'agglomération et le trafic régional et accès aux régions touristiques.

Art. 2

En vertu de l'art. 58b, al. 1, LCdF, les mesures supplémentaires suivantes peuvent être financées par des tiers:

- a. nœud de Lucerne (gare de passage): réalisation;
- b. nœud de Bâle («maillon central» de Bâle): étude de projet.

Art. 3

¹ Le présent arrêté est sujet au référendum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Arrêté fédéral allouant un crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire

Projet

du...

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 58 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer¹,
vu le message du Conseil fédéral du.....²

arrête:

Art. 1

Un crédit d'engagement de 11,5 milliards de francs (prix de 2014, sans renchérissement ni TVA) est alloué pour l'aménagement prévu par l'arrêté fédéral du XX XX 20XX³ sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 2

Le Conseil fédéral peut augmenter le crédit d'engagement du renchérissement attesté et de la TVA.

Art. 3

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum.

RS

¹ RS 742.101

² FF 2017 ...

³ FF 2017 ...

Préavis technique sur le projet de message PRODES 2030/35

Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire

Ce document fait partie intégrante du préavis de l'Etat du Valais

Préavis technique de l'Etat du Valais sur le projet de message PRODES 2030/35

Remarque liminaire

Les documents de références utilisés sont la version française du

RAPPORT EXPLICATIF – version du 29 septembre 2017

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes/liste-alphabetique-des-sujets/faif-prodes/prodes-etape-d-amenagement-2030.html>

Mesures concernant directement le Valais

Mesures inscrites dans le projet de message PRODES 2035 mis en consultation

a) *Mesures prévues pour le réseau CFF*

Étoffement de la cadence Lausanne-Genève et trains à deux niveaux sur au pied du Jura (coût de ~ 0,81 Mia CHF) : cette mesure est nécessaire pour le fonctionnement correct des offres **IC**, **IR** et **RE** sur la ligne CFF du Simplon

Aménagement de l'offre Lausanne-Martigny – Brigue (voyageurs et marchandises) (coût de ~ 0,10 Mia CHF) : cette mesure est nécessaire pour le fonctionnement correct des offres **IC**, **IR** et **RE** sur la ligne CFF du Simplon, ainsi que pour les besoins du trafic Cargo.

Elle ne permet toutefois pas d'apporter une qualité suffisante dans la trame horaire-système des trains nationaux et RER, en particulier lorsque des sillons internationaux (trains EC) circulent entre Lausanne et Milan.

b) *Mesures prévues pour les réseaux des ETC*

MGI – aménagement de l'offre de transports de voyageurs Viège – Zermatt (coût de ~ 72 Mio CHF) : cette mesure est nécessaire pour le fonctionnement de l'offre de transport des voyageurs sur cette ligne à voie métrique, en lien avec les développements prévus à cet horizon.

TPC – étoffement de la cadence Aigle-Monthey – Champéry aux heures de pointe (coût de ~ 9 Mio CHF) : cette mesure est nécessaire pour le fonctionnement en période de pointe de l'offre de transport des voyageurs sur cette ligne à voie métrique, en lien avec les développements prévus à cet horizon.

Mesures pas encore inscrites dans le projet de message mis en consultation

Ausbau des Lötschberg-Basistunnels

Der in der Vorlage fehlende Ausbau des Lötschberg-Basistunnels ist die gewichtigste Lücke in der Vernehmlassungsvorlage zum Ausbauschnitt 2035. Die Zunahme des Personenverkehrs und des Güterverkehrs auf der Lötschbergachse führen dazu, dass der auf einer Länge von über 20 Kilometern nur einspurig ausgebaute Lötschberg-Basistunnel heute weitgehend ausgelastet ist. Die Überlastkarten des BAV zeigen Überlasten auf der Lötschbergachse Bern–Brig, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr.

Die Arbeiten an den Gesamtkonzepten zeigen, dass das angestrebte verbesserte Angebot des Personen- und des Güterverkehrs nebst der bahntechnischen Ausrüstung des Basistunnels nur noch kleinere Investitionen zwischen Visp und Brig für den Güterverkehr bedingt. Investitionen zwischen Thun und Löchligen sowie im Bahnhof Bern sind hingegen nicht nötig. Die Bewertung des Moduls D1 fällt somit so positiv aus, wie es in den besten Sensitivitätsberechnungen des BAV dargestellt wird. Der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels weist somit ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis auf, trägt dazu bei Überlasten abzutragen und entspricht der Langfristperspektive des Bundes. Zudem stimmt das Projekt mit den räumlichen Entwicklungszielen des Bundes überein.

Die Vorteile des Ausbaus des Lötschberg-Basistunnels werden in der Vernehmlassungsvorlage weitgehend beschrieben:

- Halbstundentakt bei den IC-Verbindungen Bern–Brig und Bern–Interlaken und dadurch ausreichende Kapazität und Überlastabbau zwischen Bern und Spiez
- Verbesserung der Netzstabilität des Fernverkehrsnetzes und vergrösserte Freiheiten bei der Angebotsplanung des Fernverkehrs
- Markante Kapazitätssteigerung beim Güterverkehr durch den Basistunnel und dadurch Einsparpotenziale bei der Linie durch den Scheiteltunnel
- Markante Produktivitätssteigerung und Energieeinsparung beim Güterverkehr über die Lötschberg-Simplonachse
- Verbesserte Rentabilität bei der BLS-Infrastruktur
- Stärkung der NEAT durch die Verbesserung der Netzredundanz

Die laufenden Arbeiten zeigen zudem, dass mit dem IC-Halbstundentakt Bern–Interlaken die RE-Züge Bern–Spiez–Frutigen–Brig zeitlich verschoben werden können, was viertelstündliche Verbindungen zwischen Bern und Spiez ermöglicht mit guten Anschlüssen in Bern nach Zürich–St. Gallen, Luzern, Biel und Lausanne–Genève.

Demande de l'Etat du Valais

Der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels ist ein Schlüsselprojekt für die Entwicklung der Schweizerischen Bahninfrastruktur und muss in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen werden.

La mise en place de l'équipement de technique ferroviaires des tronçons déjà excavés (tronçon Ferden – Mitholz et du portail nord) sont nécessaires, afin d'apporter la nécessaire extension de capacité sur cet axe, pour répondre tant aux exigences fixées par la Confédération en matière de trafic grandes lignes cadencées à 30' sur l'ensemble du réseau des lignes principales de Suisse, que pour assurer une capacité suffisante sur les axes nord-sud des traversées alpines de notre pays.

L'Etat du Valais demande expressément que la proposition d'arrêté fédéral proposé pour la variante PRODES 2035 soit adaptée dans ce sens (voir notre annexe 2)

Grimselbahn

Bei der Grimselbahn handelt es sich um ein multifunktionales Projekt, welches neben einer Bahnlinie auch eine Kabelanlage enthält.

Gemäss Bundesrat sollen die notwendigen Verfahren bei multifunktionalen Anlagen aufeinander abgestimmt werden. In der Vernehmlassungsvorlage wird dieser Forderung nicht nachgekommen. Die Erneuerung der Übertragungsleitung ist ab dem Jahr 2027 geplant. Zu diesem Zeitpunkt wird der Beschluss zum nachfolgenden Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur gemäss dem in der Vernehmlassungsvorlage enthaltenen Zeitplan nicht vorliegen.

Mit der Grimselbahn wird das bestehende Schmalspurnetz in den Alpen konsolidiert und miteinander verbunden. Dadurch werden neue Verbindungen zwischen verschiedenen Regionen ermöglicht, welche starke Impulse für wichtige Tourismus-Destinationen auslösen.

Demande de l'Etat du Valais

Um eine koordinierte Finanzierung des multifunktionalen Grimseletunnels zu ermöglichen, ist der Bahnanteil des Grimseletunnels in den Ausbauschnitt 2035 aufzunehmen.

Installations d'accueils, nouvelles petites haltes et stations

Le message mis en consultation n'est pas complet sur ce point, s'agissant d'une version basée sur l'état des réflexions arrêté en mars 2017. Toutefois l'OFT a informé que des compléments et des informations détaillées seront apportés au début de 2018, pour que les cantons soient au clair quant aux mesures concernant les « petites » installations d'accueil qui viendront compléter l'offre et les infrastructures destinées aux attentes du trafic régional des voyageurs.

L'attente de l'Etat du Valais est que soient fournies des explications suffisamment claires quant aux raisons qui conduisent à retenir (ou à éliminer) les propositions de nouvelles haltes du trafic régional. Elles devront être notamment claires quant aux critères de développement territorial et de potentiel de clientèle, ainsi qu'aux critères de coûts de réalisation et de méthode de calcul utilisées pour le rapport coût/utilité.

En l'état des connaissances à fin 2017, les attentes de l'Etat du Valais sont conformément aux directives de la Confédération, qu'avec les objectifs cantonaux de développement territorial, de créer de nouveaux points d'arrêts dans le périmètre des grandes agglomérations identifiées en Valais, qui disposent d'un fort potentiel d'urbanisation en cours ou prévu dans les 15 prochaines années.

Après concertation, les deux projets suivants sont considérés comme ceux offrant le meilleur potentiel dans une perspective de développement concerté autour du transport régional par le rail.

Demande de l'Etat du Valais

La création de deux nouvelles haltes du trafic régional est demandée pour les projets de message PRODES 2030 et PRODES 2035, à savoir :

- **nouvelle halte de « Muraz-la Barme »**, à créer sur la ligne 131 des CFF, entre les haltes de Collombey-Muraz et de Vionnaz, sur le territoire de la commune de Collombey-Muraz. Ce projet très simple à réaliser (une nouvelle bordure de quai à 150 – 180 mètres et adaptation des IS pour permettre le rebroussement du sens de marche) fait partie des solutions en court d'étude offrant un excellent rapport coût/utilité
- **nouvelle halte de « Martigny-Expo »**, à créer sur la ligne 133 des TMR, entre la gare CFF de Martigny et la halte TMR de Martigny-Bourg, sur le territoire de la commune de Martigny. Ce projet est simple à réaliser (une nouvelle bordure de quai à 150 – 180 mètres et adaptation des IS pour permettre le rebroussement du sens de marche). De plus, il est vraisemblable que la prochaine sécurisation de cette portion de ligne permettrait une synergie et une réduction sensible des coûts de réalisation, ce qui pourrait permettre encore d'améliorer le rapport coût/utilité de cette mesure-

Mesures complémentaires sur le réseau des chemins de fer privés

Depuis mars 2017, les études ont mis en évidence que les trames-horaires avaient évolué. De ce fait, le concept d'offre envisagé pour le TMR, entre Martigny, Salvan et la frontière française doit disposer de compléments d'infrastructures (point de croisement supplémentaire), contrairement à ce qui avait été retenu comme hypothèse en mars 2017.

TMR – étoffement de la cadence Martigny – Salvan – frontière aux heures de pointe (coût de ~ 12 Mio CHF) : cette mesure est nécessaire pour le fonctionnement en période de pointe de l'offre de transport des voyageurs sur cette ligne à voie métrique, en lien avec les développements prévus à cet horizon.

Demande de l'Etat du Valais

Le cas échéant, un montant complémentaire (~ 12 mio CHF) nécessaire pour l'adaptation des infrastructures à voie métrique du TMR, devra être inclus dans la version du message qui devra être soumise aux chambres fédérales

Offres de prestations /circulation transfrontalière des voyageurs

Les chapitres 2.1.8.6/2.1.9.6 indiquent que les offres de trafic transfrontalier doivent s'améliorer avec l'EA 2035. Ils précisent également que le financement des aménagements envisagés incombe en principe aux commanditaires locaux, mais qu'un cofinancement de la part de la Suisse peut être envisagé, pour autant qu'il soit démontré qu'il sert les intérêts tant de la Suisse que de ses régions limitrophes. Enfin, si des projets transfrontaliers sont éligibles pour une aide financière via le FIF, ils devront faire l'objet des négociations avec les partenaires étrangers concernés, dans le respect des cadres légaux en vigueur.

L'Etat du Valais rappelle que la Confédération, les cantons de Genève et de Vaud se sont engagées avec leurs partenaires français pour étudier, puis réaliser les infrastructures nécessaires (dont le CEVA) et sont en train de finaliser le concept de l'offre de transport Léman-Express qui dès 2020-21, formera le plus grand réseau RER transfrontalier de notre pays, avec une offre cadencée à 30' et 15' sur les tronçons centraux de cet aménagement.

Ce projet « Léman-Express » sera la première étape du cœur ferroviaire de la plus grande agglomération transfrontalière de Suisse occidentale. Il est donc indispensable de prévoir dans le cadre de PRODES 2035 que celui-ci pourra être amélioré et étoffé, si le succès de fréquentation se vérifie dans les 5 années suivant sa mise en service.

La réhabilitation de la ligne St-Gingolph (CH) – Evian-les-Bains (F) s'inscrit comme une seconde étape du Léman-Express. Ce projet contribuera à diminuer la surcharge routière sur la seule route reliant Evian (F) à Port-Valais (CH). Il apportera une extension significative des capacités de transport de voyageurs par le rail sur la rive sud du Léman et contribuera au désenclavement des trois Chablais (haut-savoyard, valaisan et vaudois). Ce tronçon permet d'offrir un bouclage ferroviaire complet autour du Léman.

L'Etat du Valais demande que ce projet soit explicitement mentionné dans le tableau présenté en paragraphe 2.1.8.6 de la prochaine version du rapport d'accompagnement :

Proposition pour un tableau 7 mis à jour

Gestionnaire d'infrastructure	Amélioration de l'offre	Coûts d'aménagement [Mio CHF]
DB	Aménagement de l'offre tronçon du Rhin supérieur Bâle-Schaffhouse – Singen	180
DB	Etoffement de la cadence gare badoise de Bâle-Lorrach	59
SNCF	Aménagement de l'offre Bâle CFF – Euroairport	200
SNCF	Réhabilitation de l'offre ferroviaire régionale horaire de la ligne du Sud-Léman	195

La demande de l'Etat du Valais est de considérer la réhabilitation de l'infrastructure ferroviaire existante entre Evian-les-Bains et St-Gingolph comme projet à classer en catégorie de 1^{ère} urgence car il est essentiel pour développer et renforcer la cohésion à l'échelle du bassin transfrontalier lémanique.

En disposant d'un projet retenu en 1^{ère} urgence dans le prochain programme fédéral PRODES 2030/35, les partenaires concernés seront alors en mesure de soutenir une inscription des travaux de réhabilitation dans le cadre du prochain Contrat de Plan Etat-Région 2020-2025, qui sera à mener entre la République française et les Autorités organisatrices françaises concernées. Une inscription de ce projet dans le programme fédéral PRODES de 1^{ère} urgence permettra aussi d'achever les études déjà engagées, voire d'envisager une première étape de réalisation pour cet aménagement ferroviaire.

L'Etat du Valais attend que la Confédération poursuive conjointement les actions déjà entreprises et que ce travail soit coordonné au mieux sous le pilotage de l'OFT, en lien avec les exigences émanant tant des autorités françaises que suisses, pour que ce projet transfrontalier majeur à l'échelle du bassin lémanique franco-suisse puisse se concrétiser dans les meilleurs délais possibles.

L'Etat du Valais est convaincu que la réhabilitation de cette ligne ferroviaire du Sud Léman contribuera au développement d'une mobilité durable dans l'est lémanique, ainsi qu'au développement territorial et économique de toute une région en phase de croissance, tant au niveau de sa population, des infrastructures et de son tissu d'activités économiques et touristiques.

Demande de l'Etat du Valais

La réhabilitation de l'offre ferroviaire régionale horaire de la ligne du Sud-Léman soit explicitement mentionnée comme « offre de prestations transfrontalière » dans le message PRODES EA 2035. Elle est à considérer au moins comme projet de 1^{ère} priorité

Installations d'exploitation du transport des marchandises

Le message mis en consultation met en exergue la nécessité de disposer d'infrastructures efficaces et modernes, pour pouvoir offrir des conditions-cadres attrayantes et compétitives au transport des marchandises par le rail.

Le rapport explicatif présentant l'état des réflexions connues en mars 2017. Il ne prend pas en compte que CFF et Etat du Valais ont désormais la conviction (depuis fin 2017) que le site le mieux adapté pour une gare d'échange rail-route multifonctionnelle serait au droit de la halte CFF d'Ardon.

Les études menées à ce jour mettent en évidence que les mesures proposées par CFF dans le cadre de « **l'aménagement de l'offre Lausanne-Martigny – Brigue (voyageurs et marchandises)** », prévoit notamment d'importants aménagements en gare d'Ardon (voie de dépassement longue, décalage des installations et adaptation des IS, etc.

Pour leur part, l'Etat du Valais, les communes de Sion, Sierre et Martigny et les CFF étudient depuis 2012 un possible déplacement des activités de CFF Cargo situé dans les gares de ces trois communes, pour les relocaliser dans un site unique en Valais Central, qui réponde bien aux critères de productivité du XXI^{ème} siècle.

L'Etat du Valais demande que ce projet destiné à améliorer les conditions-cadres du trafic des marchandises par le rail soit explicitement mentionné dans le tableau présenté en paragraphe 2.1.9.7 de la prochaine version du rapport d'accompagnement :

Proposition pour un tableau 15 mis à jour

Désignation	Emplacement	Mesure
Thurtal	Winfelden Ost et Frauenfeld	Construction d'une gare de marchandises avec voies de réception et de formation et de débord
BWP Bâle	Bâle GT	Aménagement de voies de réception et de voies de garage de locomotive
Tessin	Cadenazzo	Voies de réception supplémentaires et plus longues
Broye	Sévaz	Construction d'une gare de formation dans la Broye
Zurich Oberland	Wetzikon Schöneich	Construction d'une gare de formation avec débord
Graubünden	Landquart	Aménagement de voies de réception
Valais central	Ardon	Complément d'équipement avec voies de réception et de formation et débord

L'ajout de cette mesure pour favoriser le développement du transport des marchandises par le rail est évalué à 18 à 25 millions de CHF en plus. Une coordination étroite devra être menée entre CFF, OFT et Etat du Valais au cours du premier semestre 2018, pour identifier correctement les plus-values à considérer.

Demande de l'Etat du Valais

Une mesure additionnelle concernant la réalisation d'une gare de marchandises dans le Valais central (à Ardon) doit être intégrée dans le projet de message PRODES 2035 qui sera soumis aux chambres fédérales.

Les coûts additionnels sont de l'ordre de CHF 18 à 25 Mio CHF, sachant qu'une part des coûts de base y relatifs, sont déjà pris en compte et intégrés dans la mesure retenue pour PRODES 2035, **Aménagement de l'offre Lausanne-Martigny- Brigue (voyageurs et marchandises)**.

Projets non-contenus dans l'étape d'aménagement 2035

Achèvement complet du Lötschberg

La mise en place de l'équipement de technique ferroviaires des tronçons déjà excavés (tronçon Ferden – Mitholz et du portail nord) fait partie des mesures que de nombreux intervenants (dont le canton du Valais) demandent à intégrer au projet mis à jour du message PRODES 2035 qui sera adapté, puis soumis au Parlement fédéral.

Dans ce cas de figure, il ressort que l'achèvement complet (mise à double voie intégrale) devra être réalisé dans une étape ultérieure du programme PRODES.

Demande de l'Etat du Valais

L'achèvement complet du tunnel de base du Lötschberg (tronçon Mitholz - portail nord) devra être réalisé à moyen-terme. Les moyens financiers pour les études y relatives sont intégrés dans le projet de message PRODES 2035 qui sera soumis au Parlement fédéral

L'Etat du Valais demande expressément que la proposition d'arrêté fédéral proposé pour la variante PRODES 2035 soit adaptée dans ce sens (voir notre annexe 2)

Connecter l'agglomération de Monthey/Collombey-Muraz à la ligne CFF du Simplon

Le manque de capacité constaté sur la ligne CFF du Simplon est aujourd'hui identifié et connu. Pour cet axe ferroviaire desservant le nord (rive suisse) du Léman, une attention toute particulière doit être apportée, afin de garantir une capacité suffisante au-delà de l'horizon 2035

Pour prendre en compte ce cas de figure, il est sollicité que des études puissent être poursuivies avec des moyens du FIF, pour permettre une intégration de ce projet dans une étape ultérieure de PRODES

Demande de l'Etat du Valais

La connexion de l'agglomération Monthey/Collombey-Muraz doit permettre d'intégrer le plus grand pôle habitat/emploi sur le réseau des lignes ferroviaires structurantes de notre pays. Comme des moyens financiers pour initier des études pour les étapes ultérieures de PRODES,

L'Etat du Valais demande que ce projet soit nommément intégré dans la liste des études à mener pour l'étape qui suivra PRODES 2035

Quelques erreurs et inexactitudes relevées dans le rapport établi par le DETEC

Annexe 2 – page 60

Par ailleurs, nous attirons votre attention sur le fait que le libellé pris en compte dans le rapport explicatif du DETEC est apparemment erroné

Aménagement de l'offre V Evian-les-Bains–St-Gingolph

Entre Evian-les-Bains et St-Gingolph, une cadence semi-horaire sera offerte toute la journée. Cette amélioration requiert la réouverture de la ligne Evian-les-Bains–St-Gingolph, y c. l'électrification pour un coût d'environ 230 millions.

Il convient de corriger comme suit :

Aménagement de l'offre V Evian-les-Bains – St-Gingolph

Entre Evian-les-Bains et St-Gingolph, une cadence horaire sera offerte toute la journée. Cette amélioration requiert la remise en en service de la ligne existante Evian-les-Bains – St-Gingolph, y.c. l'électrification pour un coût d'environ 195 millions.

La demande présentée par le Valais, en accord avec l'Autorité organisatrice française se limite à une cadence horaire entre Evian et St-Gingolph. Celle-ci a été évaluée selon les règles proposées par l'OFT à un coût d'aménagement de l'ordre de ~ 195 millions. C'est ce montant qui doit être pris en compte .

Un contrôle de faisabilité sommaire a été néanmoins réalisé par le gestionnaire d'infrastructure français, pour s'assurer que le passage à une offre cadencée à 30' était techniquement envisageable, sans générer des coûts d'investissement disproportionnés. L'aménagement d'un point de croisement et l'adaptation des IS a été sommairement évalué à une plus-value de l'ordre de ~35 millions

Annexe 3 – pages 81 à 83

Les libellés présentés dans le document ne correspondent pas aux éléments demandés par le Canton du Valais et validés par l'OFT dans le courant de l'année 2017

1. Réseau CFF

Corridor	Offre de prestations 2025	Offre de prestations 2030/35
Nyon–Lausanne	2 RegioExpress par heure	4 RegioExpress par heure
Pied du Jura	-	Augmentation de la capacité en places assises
Annemasse–Coppet	-	Plus de capacité grâce à des trains plus longs
Lausanne–St. Maurice	1 RegioExpress toute la journée 2 RegioExpress aux heures de pointe	4 RegioExpress toute la journée
St. Maurice–Martigny	2 trains grandes lignes 2 trains régionaux	2 trains grandes lignes 2 trains régionaux 2 RegioExpress par heure aux heures de pointe

Il convient de corriger comme suit :

Corridor	Offres de prestations 2025	Offres de prestation 2030/35
Lausanne-St-Maurice	1 train GL 1 RE toute la journée 2 RE aux Hdp	1 train GL 2 RE toute la journée 1 RE suppl en HdP
St-Maurice-Martigny	1 train GL 2 trains régionaux	1 train GL 2 trains régionaux 1 RE suppl en HdP

Annexe 4 – pages 84 à 94

Les tableaux des pages 84 à 94 présentent des erreurs d'addition, les sommes ne correspondent pas toujours aux chiffres présentés dans les lignes

Nous invitons le DETEC à présenter une annexe 4 complète et cohérente dans la prochaine version du message

Préavis des services cantonaux relatifs au projet mis en consultation

Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire

Ce document fait partie intégrante du préavis de l'Etat du Valais

SDM – Pascal Bovey

Traité par T. Arborino / AF
Notre Réf R00327TA-AAF-201703049

Date 09.11.2017

Préavis

Commune	:	Valais
Coordonnées	:	2610000, 1125000
Requérant	:	OFT-DETEC
Objet	:	Etape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire (EA 2030/35)

1 Bases légales et documents de référence

- Loi et ordonnance fédérale sur l'aménagement des cours d'eau (LACE, 1991, OACE, 1994).
- Loi et ordonnance cantonale sur l'aménagement des cours d'eau (LcACE, 2007, OcACE, 2007), en particulier l'art.16 bis OcACE.
- Loi cantonale concernant l'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LcAT, 1987).
- Loi et ordonnance fédérale sur la protection des eaux (LEaux, 2011, OEaux, 2011).
- Ordonnance cantonale relative à la détermination des espaces réservés aux eaux superficielles des grands cours d'eau (OERE, 2014).
- Plan des zones de danger d'inondation du Rhône tel que mis à l'enquête publique le 3 juin 2011, ainsi que les prescriptions l'accompagnant.
- Plan sectoriel de la 3^e correction du Rhône (PS-R3) adopté par le Conseil d'Etat valaisan le 28 juin 2006.
- Plan d'aménagement de la 3^e correction du Rhône (PA-R3) approuvé par le Conseil d'Etat le 2 mars 2016.

2 Considérants

- Demande de préavis par courriel du 11 octobre 2017
- Rapport explicatif pour la procédure de consultation concernant l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35) du 29 septembre 2017.
- Il s'agit de la consultation de l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 qui prévoit des améliorations afin de répondre à la demande croissante de transport de voyageurs et de marchandises.
- Le projet entraîne une augmentation de la fréquence et par conséquent une augmentation des dégâts potentiels.
- Le réseau ferroviaire se situe en partie dans les zones de danger d'inondation du Rhône.
- Le réseau ferroviaire se situe en partie dans l'Espace Rhône et dans l'emprise du plan d'aménagement de la 3^e correction du Rhône.

3 Préavis

Compte tenu de ce qui précède, le **préavis** est **positif sous réserve** des points suivants:

- Le projet entraînant une augmentation de la fréquence et par conséquent une augmentation des dégâts potentiels, cette nouvelle situation sera prise en compte dans le cadre des calculs de participation financière des CFF au projet de la 3^e correction du Rhône.
- La responsabilité pour des dommages éventuels suite à des inondations du Rhône ainsi que les coûts des mesures de protection et/ou de remise en état sont entièrement à la charge du requérant.
- Toute éventuelle modification du réseau ferroviaire située en zone de danger d'inondation du Rhône sera préavisée par l'Office cantonale de la construction du Rhône (OCCR3) sur la base des prescriptions disponibles sur le site internet www.vs.ch/rhone, en fonction du degré de danger des constructions projetées dans ces secteurs.



Tony Arborino
Chef d'office



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Délégué à la mobilité

Notre réf. Fédéral/Plans sectoriels/Transports/Rail/EA 2030-35 de l'infrastructure ferroviaire
C. Mendes

Votre réf.

Date 15 novembre 2017

**Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire (EA 2030/35)
Ouverture de la procédure de consultation**

Monsieur le Délégué,

Suite à votre demande de préavis du 11 octobre 2017, nous avons analysé l'objet cité sous rubrique et vous faisons part de notre détermination.

Les étapes d'aménagement 2030/2035 (EA 2030/35) de l'infrastructure ferroviaire comprennent comme projets en Valais :

- l'extension de capacité pour le transport de voyageurs et le trafic de marchandises entre Lausanne et Brigue ;
- l'extension de capacité et augmentation des prestations du chemin de fer privé, Matterhorn Gotthard Infrastructure (MGI), entre Viège et Zermatt.

L'étape 2035 comprend en supplément :

- l'extension de capacité et augmentation des prestations du chemin de fer privé, des transports publics du Chablais (TPC), entre Aigle, Monthey et Champéry.

De manière générale, l'EA 2030/35 cadre avec la stratégie cantonale liée à l'infrastructure ferroviaire exposée dans le domaine « Transport et communication » du Plan directeur cantonal. Toutefois, nous déplorons l'absence des projets tels que le 2^e tube du Lötschberg et le tunnel du Grimselbahn dans l'EA 2030/35.

En effet, selon le rapport explicatif, l'aménagement partiel du 2^e tube du tunnel de base du Lötschberg n'est pas inclus dans l'EA 2030/35 en raison du cadre financier prescrit, bien que ce projet permette de diminuer la surcharge en transport de voyageurs et d'optimiser le transport de marchandises.


En excluant le 2^e tube du Lötschberg de l'EA 2030/35, nous estimons que cette dernière ne répond pas aux principes de la fiche C.11/2 « Lignes du Simplon et du Lötschberg » du Plan directeur cantonal, en particulier ceux de « garantir la modernisation des lignes existantes afin d'en augmenter la capacité, l'attrait et la performance et d'en diminuer les nuisances » et de « s'engager pour l'achèvement du tunnel de base du Lötschberg comprenant deux tubes équipés sur toute leur longueur ainsi que la réalisation de la liaison en direction de l'ouest par le tunnel d'accès existant ».

Néanmoins, selon l'arrêté fédéral proposé, il est indiqué que d'ici à 2022, le Conseil fédéral soumettra un message à l'Assemblée fédérale concernant l'étape d'aménagement 2040, dont une des mesures à l'étude serait l'équipement de la technique ferroviaire dans le tunnel de base du Lötschberg entre Ferden – Mitholz.

Finalement, la fiche D.3 « Réseaux ferroviaires » du projet du Plan directeur cantonal, ayant déjà passé l'examen préalable auprès de la Confédération, indique que le canton soutient le projet de réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire reliant Innertkirchen (BE) à Oberwald (VS), par l'intégration d'une ligne électrique à très haute tension dans le tunnel du Grimsel. De ce fait, nous regrettons qu'aucune référence ne soit faite de ce projet dans l'étape d'aménagement 2030/35.

Pour conclure, lors de la planification des projets cités ci-dessus, une coordination entre le plan sectoriel des transports, partie infrastructure rail (PSIR) et le Plan directeur cantonal sera nécessaire conformément à l'art.17 al.1 de l'OAT.

En vous remerciant de nous avoir donné l'occasion de nous prononcer, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Délégué, nos salutations distinguées.


Nicolas Summermatter
Responsable unité Planification

Préavis de la CTSO et du Comité Lötschberg

Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire

Ce document fait partie intégrante du préavis de l'Etat du Valais

**Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC**
*Prise de position envoyée par e-mail
konsultationen@bav.admin.ch*

Monthey, le 11 décembre 2017

Etape d'aménagement 2030/35 | Consultation Prise de position CTSO

Madame la Présidente de la Confédération,
Mesdames, Messieurs,

En premier lieu, nous vous remercions de nous consulter sur le message relatif à l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35. Vous trouverez en annexe à ce courrier d'accompagnement les réponses aux questions précises formulées par le DETEC.

La Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) soutient les objectifs d'offre tels que la cadence à la demi-heure de l'ensemble du réseau Grandes lignes et le développement de cadence à 15 minutes dans le centre des agglomérations. Ces liaisons performantes entre les grands centres d'activités entre eux, mais aussi avec les principales destinations touristiques de notre pays sont essentielles pour l'attractivité et le développement économique. L'augmentation des cadences dans les trafics RER accroît la compétitivité des transports publics. **La CTSO regrette néanmoins que le projet présenté dans ce message ne soit pas achevé.** En effet, pour environ 1.5 milliards de francs de plus, il aurait été possible de présenter une solution acceptable et équilibrée pour l'ensemble de la population

La CTSO se détermine donc en faveur d'une **variante améliorée comprenant impérativement tous les projets-clés de la Suisse occidentale. Le montant nécessaire pour l'intégration de nos projets-clés devrait se situer entre 12 et 13 milliards de francs selon les éventuelles économies réalisées sur les mesures annoncées.** Il est indispensable que ces économies obtenues par les travaux d'optimisation en cours soient réaffectées dans des projets supplémentaires. En aucun cas, nous soutiendrons une diminution de l'enveloppe financière de l'étape d'aménagement.

La répartition territoriale doit être équitable et solidaire entre les différentes régions. 40% des investissements doivent donc légitimement revenir à notre région qui représente 40% des habitants, des emplois, de la superficie et du réseau ferré. Aujourd'hui la variante à 7 milliards de francs proposée dans le message en consultation en consacre uniquement 25% à la Suisse occidentale. Pire encore, la variante à 11.5 milliards de francs entraîne une répartition encore plus faible de l'ordre de 21%. **Ce n'est pas acceptable.**

Avec une variante améliorée à 13 milliards de francs, le nouveau projet présente les avantages d'offrir enfin une cadence semi-horaire sur l'ensemble du réseau Grandes lignes et respectivement d'augmenter l'attractivité des transports publics dans les agglomérations du Grand Genève, de Fribourg, de Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds et de Berne avec des cadences à 15 minutes. L'accès aux destinations touristiques est également renforcé pour l'Arc jurassien, les Alpes vaudoises, l'Oberland bernois et les Alpes valaisannes.

La loi fédérale sur le développement ferroviaire (ZEBG) ainsi que l'étape d'aménagement 2025 ont permis de créer une dynamique favorable au développement du rail en Suisse occidentale. L'étape d'aménagement 2035 figurera la planification sur les 15 prochaines années. Grâce à une variante améliorée, cette dynamique sera poursuivie. Les importants chantiers dans les nœuds de Lausanne, Genève et Berne sont le fruit d'un rattrapage consécutif au retard pris ces dernières années dans les infrastructures ferroviaires de notre région. Ce rattrapage est loin d'être terminé aujourd'hui.

La Suisse occidentale constitue une zone dynamique dans laquelle les transports publics ont encore de nombreuses possibilités d'améliorer leur attractivité et leur productivité. L'amélioration substantielle de la part modale en faveur des transports publics reste un objectif de la CTSO. La croissance démographique attendue d'ici 2035 dans notre région est supérieure à la moyenne suisse. Les 7 Cantons de la CTSO sont solidaires entre eux pour réclamer les moyens nécessaires à la mise en œuvre des projets-clés. Ceux-ci sont prioritaires et structurants pour le développement de notre région et donc de notre pays.

En vous remerciant de prendre en considération notre demande, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente de la Confédération, Mesdames, Messieurs, nos respectueuses salutations.

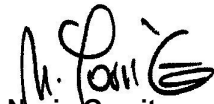
Au nom de la Conférence des Transports de la Suisse occidentale



Jacques Melly
Président de la CTSO
Chef du département de la mobilité, du territoire et de l'environnement du canton du Valais



Laurent Favre
Chef du département du développement territorial et de l'environnement du canton de Neuchâtel



Nuria Gorrite
Cheffe du département des infrastructures et des ressources humaines du canton de Vaud



Luc Barthassat
Chef du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture du canton de Genève



Barbara Egger-Jenzer
Directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne



David Eray
Ministre de l'Environnement du canton du Jura



Jean-François Steiert
Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions du canton de Fribourg

Annexe mentionnée

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?

Sur le principe oui, mais la Conférence des transports de la Suisse occidentale (ci-après CTSO) est peu satisfaite de la mise en œuvre de ces objectifs généraux, notamment dans la prise en compte de ses projets-clés.

La Suisse occidentale représente un territoire de 40% de la Suisse en termes d'habitants, d'emplois, de superficie et de réseau ferroviaire. Dans l'étape d'aménagement 2030 (7 milliards), seuls 25% des investissements sont consacrés à des développements touchant la Suisse occidentale. Ce chiffre tombe à 21% dans l'étape d'aménagement 2035 (11.5 milliards).

L'effort de rattrapage entamé avec la modification de loi fédérale sur le développement ferroviaire (LDIF/ZEBG) ainsi que dans l'étape d'aménagement 2025 n'est de loin pas terminé. Le fait de ne pas retenir les projets-clés de la CTSO crée à nouveau un retard important et un déséquilibre national dans le développement des infrastructures.

Avec l'inscription des projets-clés de la CTSO (point 4), la variante d'aménagement ainsi améliorée serait acceptable.

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) ?**

Sur le principe oui, pour autant que les projets-clés de la CTSO justifiés par l'évolution démographique importante attendue dans notre région d'ici 2035 soient intégrés.

Sans la prise en compte de ces projets-clés, les objectifs ne sont pas atteints en Suisse occidentale pour les trafics Grandes lignes, RER, touristique et marchandises. La notion du trafic marchandises de transit manque dans les lignes directrices.

3

**LAQUELLE DES DEUX
VARIANTES PRÉFÉREZ-VOUS ?
POURQUOI ?**

La variante d'étape d'aménagement 2030 à 7 milliards de francs est clairement insuffisante.

La variante d'étape d'aménagement 2035 à 11.5 milliards de francs n'est pas équilibrée et présente d'importantes lacunes dans le développement de l'offre et des infrastructures en Suisse occidentale. Elle montre une détérioration de l'offre sur certaines liaisons.

La CTSO se prononce en faveur d'une variante améliorée comprenant impérativement les projets-clés de la CTSO tels qu'annoncés à plusieurs reprises aux autorités fédérales (question 4). Elle permettrait d'offrir ainsi à la population suisse une solution équilibrée et acceptable. Les Cantons de la CTSO soutiennent et poursuivent l'objectif d'augmenter significativement la part modale en faveur de transports publics, cette dernière recelant d'un potentiel d'augmentation avéré dans notre région.

Le montant de la variante doit être adapté en conséquence. Les éventuelles économies qui ressortiront de l'optimisation des mesures annoncées doivent prioritairement être réaffectées à nos projets-clés. En aucun cas, ces économies doivent réduire l'enveloppe globale de l'étape d'aménagement. En fonction des économies, l'enveloppe de la variante améliorée comprenant impérativement les projets-clés de la CTSO devrait se situer entre 12 et 13 milliards de francs.

4

APPROUVEZ-VOUS LES AMÉLIORATIONS DE L'OFFRE AINSI QUE LES MESURES PROPOSÉES DANS LES VARIANTES ETAPE D'AMÉNAGEMENT 2030 RESP. ETAPE D'AMÉNAGEMENT 2035 ? PAR DOMAINE:

A.
EN TRANSPORT
DE VOYAGEURS

B.
EN TRANSPORT
DE MARCHANDISES

C.
EN TRAFIC INTERNATIONAL

D.
POUR LES INSTALLATIONS
D'EXPLOITATION

E.
SINON, QUELLES MESURES
CONSIDÉREZ-VOUS COMME
PLUS URGENTES OU COMME
NON NÉCESSAIRES?
POURQUOI?

Les améliorations proposées dans l'étape d'aménagement 2030 sont clairement insuffisantes.

En ce qui concerne la variante d'étape d'aménagement 2035, les projets-clés de la CTSO doivent être impérativement intégrés au message du Conseil fédéral. Il s'agit par domaine des éléments suivants:

a. Trafic voyageurs Grandes lignes

- Cadence à la demi-heure Berne-Brig/Berne-Interlaken,
- Liaison directe entre Bâle, Delémont, 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.

Trafic voyageurs RER / trafic régional

- Cadence à 15 minutes du RER Léman-Express sur la ligne Genève-Vernier-La Plaine,
- 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.

b. Transport des marchandises

- Amélioration de la productivité sur l'axe Berne-Brigue via le tunnel de base du Lötschberg,
- Augmentation des capacités pour le trafic fret sur l'axe du Pied-du-Jura sans empêcher le développement de l'offre voyageurs, notamment dans le secteur de la Venoge et la suppression du goulet d'étranglement de Vauseyon,
- De manière générale, la mise à disposition de surcapacité pour le trafic marchandises afin de développer sa demande ne doit pas se faire au détriment de l'offre voyageurs qui répond, elle, à un besoin avéré. C'est le cas notamment sur le tronçon Lausanne-Berne.

c. Trafic international

- Dans la mesure du possible, le trafic international doit pouvoir se développer et circuler sans dégrader l'offre de base.

d. Installations d'exploitation

-

e. Les projets-clés définis par la CTSO sont prioritaires et structurants pour le développement du rail et plus généralement des transports publics en Suisse occidentale. Ces projets d'offre énoncés ci-dessus doivent être impérativement intégrés dans l'arrêté fédéral.

COMMENT JUGEZ-VOUS LE FINANCEMENT DE CERTAINES MESURES PAR DES TIERS ?

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 ?

Non, la CTSO n'est pas favorable au financement de réalisations par des tiers.

Elle est cependant favorable à un financement par des tiers strictement limité aux études et aux conditions suivantes :

- La liste ne soit pas limitée à ces deux infrastructures, mais ouverte à d'autres mesures,
- Les ressources pour les études soient prioritairement engagées sur les projets retenus (art. 1 de l'arrêté fédéral complété par les projets-clés de la Suisse occidentale),
- Le mécanisme d'annonce et de validation doit être énoncé dans un arrêté fédéral,
- Les montants financés par des tiers restent maîtrisables et ne préjorent pas la priorisation des prochaines étapes d'aménagement.

6

APPROUVEZ-VOUS LA CRÉATION DE CONDITIONS LÉGALES QUI PERMETTRAIENT UN REMBOURSEMENT A POSTERIORI DE CES COÛTS D'INVESTISSEMENT PAR LA CONFÉDÉRATION ?

Non, ceci pourrait amener à une situation où une partie importante des moyens financiers à disposition pour une étape d'aménagement soient déjà engagés pour le remboursement d'ouvrages financés par des tiers.

Une telle condition légale ne favoriserait que les régions riches de la Suisse et ne permettrait plus de prioriser les mesures avec une répartition équitable et solidaire des moyens à disposition.

En cohérence avec la question 5, le remboursement ne devrait concerner que des études.

AVEZ-VOUS D'AUTRES REMARQUES SUR LE PROJET MIS EN CONSULTATION ?



AVEZ-VOUS DES REMARQUES SUR LES AUTRES THÈMES DU PROJET ?

La répartition des projets dans les listes de 1ère et 2ème urgence est très opaque. De plus, l'utilité de cette liste et son interprétation posent des questions sur les priorisations des prochaines étapes d'aménagement. Il convient de la clarifier, de vérifier les montants annoncés et de préciser son utilité vis-à-vis des prochaines étapes d'aménagement.



CERTAINS THÈMES ONT-ILS ÉTÉ TROP PEU PRIS EN COMPTE ? LESQUELS ?

L'effort de rattrapage amorcé par la modification de la loi fédérale sur le développement ferroviaire et par l'étape d'aménagement 2025 est de nouveau remis en cause dans les étapes d'aménagement proposés pour 2030 et 2035.

La répartition régionale des investissements n'a pas suffisamment été prise en compte alors que des projets d'offre pertinents ont été identifiés. Si la logique est d'investir là où la demande est la plus forte, il est tout autant nécessaire de renforcer l'accessibilité et donc l'attractivité des autres régions.

L'exemple de la fermeture de Rastatt en Allemagne met en évidence également l'importance d'itinéraires de remplacement et d'alternatives d'exploitation. Cet élément doit impérativement être pris en considération dans l'élaboration de modules. Ces itinéraires de déviation rendent le réseau plus stable et disponible :

- Lötschberg/Gothard,
- Ligne Bâle-Delémont-Bienne / Ligne Bâle-Olten-Bienne,
- Pied-du-Jura / Plateau,
- bypass de Bussigny / Nœud de Lausanne.

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Kochergasse 6, 3003 Berne

par email à konsultationen@bav.admin.ch

Berne, novembre 2017

Etape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de la possibilité qui nous est donnée de prendre position concernant le projet d'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35.

Le Comité du Lötschberg partage dans les grandes lignes l'avis du Conseil fédéral concernant la nécessité développer l'infrastructure ferroviaire. L'infrastructure de transport doit en effet tenir compte des développements en matière de capacités et des critères de durabilité.

Dans ce contexte, il est primordial de réaliser l'extension partielle du tunnel de base du Lötschberg TBL dans le cadre de l'étape d'aménagement 2030/35. Le nœud ferroviaire de Bâle, véritable porte d'entrée vers la Suisse, doit également faire partie des projets prioritaires devant être réalisés rapidement. Il n'y a qu'en intégrant l'extension du tunnel de base Lötschberg et en planifiant les augmentations de capacités nécessaires dans le nœud ferroviaire bâlois (« Herzstück » de Bâle et développement des tronçons d'accès) que l'achèvement du réseau Intercity et celui des NLFA pourront être concrétisés. Le goulet d'étranglement qui menace l'axe Nord-Sud pourra ainsi être éliminé et la politique de transfert inscrite dans la Constitution mise en œuvre. En parallèle, la stabilité et la fiabilité de l'infrastructure de transport pourront être nettement renforcées.

Le Comité du Lötschberg demande de compléter l'étape d'aménagement 2035 avec l'extension partielle du tunnel de base du Lötschberg, les projets ferroviaires de la Région capitale suisse et les moyens nécessaires au développement du nœud ferroviaire de Bâle. Les crédits d'investissement doivent être augmentés à un montant minimum de 12 milliards de francs. Le financement étant garanti par le fonds d'infrastructure ferroviaire, un cadre d'investissement plus élevé permet d'augmenter la sécurité de planification et renforce la possibilité de réaliser les projets prioritaires pour le réseau ferroviaire suisse dans son ensemble.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre prise de position et de la prise en compte de nos revendications dans le cadre de la rédaction du message. Dans l'intervalle, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Barbara Egger-Jenzer
Conseillère d'Etat
Co-présidente

Jacques Melly
Conseiller d'Etat
Co-président

Viola Amherd
Conseillère nationale
Administratrice

Catalogue de questions

Objectifs

1. Approuvez-vous les objectifs généraux du projet ?

Le Comité du Lötschberg partage dans les grandes lignes l'évaluation du Conseil fédéral sur la nécessité d'un développement de l'infrastructure ferroviaire et les avantages d'une planification continue, notamment pour tenir compte des développements technologiques et économiques.

Evaluation de 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) ?

Les lignes directrices devraient être complétées par une volonté claire de renforcer la politique de transfert et de mettre en œuvre la disposition constitutionnelle. Les lignes directrices concernant le trafic grandes lignes (TGL) et le transport de marchandises doivent être précisées ainsi :

- Pour le trafic grandes lignes, la cadence à la demi-heure au minimum doit être atteinte sur les lignes Intercity.
- Pour le transport de marchandises, la ligne directrice doit être complétée ainsi. « L'accent doit être mis sur la disponibilité des installations nécessaires, ainsi que sur la capacité et la qualité des sillons en trafic intérieur, en import-export et en trafic de transit ».

3. Laquelle des deux variantes préférez-vous pour l'étape d'aménagement 2030/35 ? Pourquoi ?

a. Variante Etape d'aménagement 2030 (7 milliards de francs)

b. Variante Etape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs)

Le Comité du Lötschberg précise d'abord que le projet proposé par le Conseil fédéral n'est pas un projet de finances. Les développements du rail sont financés via le fonds d'infrastructure ferroviaire. La question centrale doit ainsi être celle des développements nécessaires de l'offre. Indépendamment de cela, chaque projet doit être évalué sur son potentiel d'économie.

Dans ce contexte, le Comité du Lötschberg privilégie la deuxième variante. Au vu des projets de développement prioritaires (tunnel de base du Lötschberg, projets ferroviaires de la Région capitale suisse, étude de projet pour le nœud ferroviaire de Bâle), le Comité souligne que le montant de 11.5 milliards de francs doit être augmenté à 12 milliards de francs minimum.

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

a. En transport de voyageurs

b. En transport de marchandises

c. En trafic international

d. Pour les installations d'exploitation

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

Le Comité du Lötschberg est dans les grandes lignes d'accord avec les mesures proposées. En revanche, l'extension partielle du tunnel de base du Lötschberg doit être intégrée dans l'étape d'aménagement 2035. Pour le maillon central de Bâle (« Herzstück »), l'entier des coûts d'étude de projet

jusqu'au démarrage possible des travaux doivent également être pris en compte. En outre, les projets de la Région capitale suisse doivent également être intégrés, à savoir la cadence à la demi-heure entre les principaux centres et les cadences au quart d'heure dans les plus grandes agglomérations (Fribourg) ainsi que la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds.

Dans le cas contraire, deux des quatre lignes directrices proposées dans le rapport du Conseil fédéral au point 1.6 devront être considérées comme insuffisamment prises en compte :

« Le TRV vise un gain d'attrait par densification de l'offre au sein des centres urbains. L'accessibilité des régions touristiques et la desserte de base des régions rurales doivent être assurées. »

La liaison du Lötschberg est une des liaisons principales vers les régions touristiques du Valais et de l'Oberland bernois. Ceci est illustré par l'accroissement spectaculaire (70%) du trafic passager depuis l'ouverture du tunnel de base en 2007.

- Une cadence à la demi-heure complète pour le trafic passager doit être possible pour l'entier du réseau Intercity. L'achèvement du réseau national Intercity et ainsi l'achèvement du concept global de transports publics en Suisse avec une cadence à la demi-heure n'est possible qu'avec l'extension du TBL. Sans l'extension du TBL, le tronçon Brigue-Berne restera le seul tronçon du réseau Intercity à ne pas permettre de cadence à la demi-heure.
- L'assainissement du tunnel de base inauguré en 2007 devra avoir lieu en 2040. Plus la section du tunnel à une seule voie est longue, plus longtemps durera une possible fermeture de l'entier du tunnel. Il faut veiller à interrompre pour une durée la courte possible la liaison la plus rapide vers le Valais.

« Dans le transport de marchandises, les conditions de production d'une offre attrayante, compétitive et économique seront créées. L'accent doit être mis sur la disponibilité des installations nécessaires, ainsi que sur la capacité et la qualité des sillons en trafic intérieur et en import-export. »

Sur l'axe du Lötschberg, le trafic marchandises a augmenté de 408% depuis 1999. Tous les pronostics prédisent une croissance soutenue au niveau régional et national tant pour le trafic passager que le transport des marchandises, notamment sur l'axe de transit européen Nord-Sud. Cette croissance à venir est de plus en plus mise à mal par le « trou d'aiguille » ferroviaire de Bâle. Pour amortir les capacités et terminer les NLFA, le nœud ferroviaire de Bâle avec son maillon central comme mesure d'infrastructure principale et le Lötschberg doivent maintenant être réalisés :

- Le développement du tunnel de base du Lötschberg est pertinent sur le plan économique : les coûts de transport et les besoins en courant diminuent largement (économies d'énergie de plus de 40%) car tous les trains marchandises peuvent passer par le tunnel de base.
- On pourra largement améliorer l'efficacité et l'efficience du système ferroviaire pour tous les utilisateurs du trafic avec une transformation des deux grandes gares bâloises aujourd'hui principalement exploitées en cul de sac en gares de passage et avec le maillon central (Herzstück) de Bâle.
- Le développement du tunnel de base du Lötschberg permettrait une augmentation de la productivité dans le trafic marchandises, le nombre de trains dans le tunnel pouvant être doublé.
- Le réseau de transport deviendrait plus stable avec une extension. La capacité et la disponibilité de l'axe Nord-Sud en cas d'interruption d'exploitation (entretien, incidents environnementaux, fermeture du Gothard) seraient améliorées et la ligne du Gothard soulagée.
- Amélioration de la rentabilité
 - La ligne de faite du Lötschberg serait utilisée de manière moins intensive. Ceci permettrait d'espérer une diminution des coûts d'exploitation annuels de 3-6 millions de francs.
 - Les processus d'exploitation pourraient être nettement améliorés.
 - Les BLS prévoient une augmentation des recettes des sillons de +50%. Il en résulterait une amélioration de la rentabilité du TBL de 7 millions de francs par année.

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

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 ?

Le Comité du Lötschberg est dans les grandes lignes ouvert à une telle solution de préfinancement. Il ne nous semble en revanche pas acceptable que les risques liés au préfinancement soient répercutés sur les tiers. Cela représenterait une contradiction avec les bases juridiques nouvellement en vigueur pour les projets FAIF/PRODES, selon lesquelles le développement de l'infrastructure ferroviaire est pleinement de la responsabilité de la Confédération. Si la Confédération considère un investissement comme pertinent, comme c'est le cas par exemple pour le maillon central de Bâle, ses coûts doivent être assumés par le FIF.

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

Oui. En cas de préfinancement par des tiers, les dispositions légales doivent absolument être appliquées. On garantira ainsi que le développement de l'infrastructure ferroviaire reste financé par le FIF selon la loi FAIF. Ceci ne doit en revanche pas conduire à ce que des futures étapes d'aménagement PRODES soient trop largement fixées à l'avance et les processus d'évaluation analytique et politique des projets d'aménagement négligés.

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

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

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

La Confédération devrait également tenir compte de la sécurité de planification et de l'état de planification de chaque projet de développement.

L'extension du tunnel de base du Lötschberg est très avancée sur le plan de sa planification (avant-projet terminé d'ici à la fin 2017). La construction pourrait déjà démarrer en 2020 si les travaux peuvent se poursuivre. En outre, la sécurité de planification est en comparaison très élevée car le terrain est bien connu.

L'importance de la redondance des réseaux n'est pas abordée dans le projet soumis en consultation. Ceci est particulièrement important dans le trafic marchandises comme le cas de de l'interruption de la ligne à Rastatt l'a parfaitement mis en évidence. Dans le trafic de transit sur l'axe Nord-Sud, l'axe Lötschberg-Simplon représente clairement une faiblesse avec un long tronçon à une seule voie dans le tunnel du Lötschberg. En cas de travaux de rénovation dans les tronçons à une seule voie et sans l'extension du tunnel de base du Lötschberg, l'accès au Valais pour le trafic passager et la capacité du corridor de trafic marchandises seraient significativement réduits.

Dans l'étape d'aménagement 2025, des moyens sont prévues pour la planification d'une troisième traversée du Jura. En revanche, l'étape d'aménagement 2035 ne prévoit aucun moyen pour cet axe. À long terme, l'extension de capacité sur cet axe est de très grande importance pour l'axe de transit Lötschberg – Simplon. En conséquence, les moyens de planification pour une traversée supplémentaire du Jura prévus dans l'étape d'aménagement 2025 doivent être maintenus. Ces planifications doivent être mises en œuvre de façon à ce que le timing de réalisation des infrastructures corresponde aux besoins de capacités.