



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

Liestal, 15 janvier 2018

Prise de position de la Conférence des Gouvernements de la Suisse du Nord-Ouest sur l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35

Mesdames, Messieurs,

La Conférence des Gouvernements de la Suisse du Nord-Ouest (CGNO) vous remercie de l'opportunité que vous lui offrez, dans le cadre de la procédure de consultation, de prendre position sur l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35. La CGNO est constituée par les cantons d'Argovie, de Bâle-Campagne, de Bâle-Ville, du Jura et de Soleure. La prise de position émise ici se rapporte donc à l'ensemble de ces régions. Pour des informations plus détaillées, veuillez consulter la prise de position de chaque canton ainsi que celle de la Conférence des directeurs des transports publics (CTP) de la Suisse du Nord-Ouest.

Réponses aux questions

Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du document?

La CGNO se réjouit de voir la place importante accordée aux transports publics par la Confédération et salue le fait que le Conseil fédéral se conforme à la prescription de l'article constitutionnel 87a relatif à l'infrastructure ferroviaire et soumette à présent à la consultation une deuxième étape d'aménagement 2030/35. La CGNO tient également à souligner qu'elle considère de manière très positive l'intégration des cantons dans les préparatifs de l'étape d'aménagement 2030/35 ainsi que la durabilité de financement induite par la création du fonds d'infrastructure ferroviaire. Néanmoins, la CGNO considère que la perspective à long terme (sur plusieurs étapes d'aménagement) n'a pas suffisamment été prise en compte dans la planification.

Etes-vous d'accord avec les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35? (notamment avec les principes directeurs)?

L'étape d'aménagement 2030/35 a pour objectif principal de limiter les engorgements dans le transport de personnes et de marchandises sur certaines parties du réseau ou certaines lignes. Elle prévoit par ailleurs de faciliter et de rendre plus sûr l'accès aux voies et aux gares. De manière générale, la CGNO

est d'accord avec ces principes directeurs. La CGNO considère toutefois comme problématique l'absence de prise en compte globale du trafic. Conséquence de cette approche: la nécessité d'intervenir sur de nouvelles lignes est parfois ignorée, alors qu'une analyse globale du trafic aurait clairement révélé les avantages d'une telle opération. De manière générale, il semble que les régions et les lignes disposant déjà d'une offre excellente et très prisée soient privilégiées, alors que dans d'autres zones, le manque d'infrastructure ferroviaire et d'offres adéquates est méconnu.

Laquelle des deux variantes proposées pour l'étape d'aménagement 2030/35 préférez-vous? Quelles sont les raisons de ce choix?

La CGNO salue la décision du Conseil fédéral de recommander la variante longue (étape d'aménagement 2035). L'investissement consenti de 11,5 milliards de francs devra cependant être augmenté d'au moins 0,5 milliard pour que des mesures supplémentaires, nécessaires au fonctionnement de l'ensemble du concept, puissent être prises, p. ex. pour garantir la stabilité d'exploitation ou prendre en considération des actions subséquentes non encore définies, afin de parvenir au moins à rétablir la qualité d'offre 2025. Il conviendra en outre de compenser les inconvénients que l'introduction de nouveaux sillons dédiés au fret génèrent pour le transport des personnes. De manière générale, dans les deux variantes, il conviendra de mobiliser les moyens financiers adéquats pour que les mesures prévues puissent être mises en œuvre de manière conséquente et sans restriction.

Etes-vous d'accord avec les suggestions d'amélioration de l'offre et les mesures proposées dans les deux variantes de l'étape d'aménagement (2030 et 2035)?

La CGNO se félicite que de nombreuses exigences émises par la Suisse du Nord-Ouest aient trouvé leur place dans le projet de message du Conseil fédéral. Cependant les effets escomptés pour la région ne seront pas encore réalisés avec l'étape d'aménagement 2030/35 telle qu'elle est actuellement envisagée. Afin de pouvoir réellement mettre en place les améliorations prévues, les mesures suivantes devront être prises en compte:

- Maillon central de Bâle

Le maillon central de Bâle (projet « Herzstück ») figure au cœur des améliorations prévues de l'offre pour le réseau RER trinational bâlois et doit de ce fait être intégré à l'étape d'aménagement 2030/35. Il convient de noter ici que le maillon central de Bâle présente un grand intérêt, non pas seulement pour la région de la Suisse du Nord-Ouest, mais aussi au niveau national et international. Grâce au maillon central de Bâle, l'engorgement des lignes et des gares pourra être réduit, ce qui limitera les interdépendances d'exploitation entre trafic longue distance, fret et trafic régional, sur un réseau ferré fortement sollicité.

- Bâle – Rheinfelden (Fricktal) et Baden – Coblenche (vallée inférieure de l'Aar)

Compte tenu de la forte demande enregistrée sur les lignes Bâle – Rheinfelden et Baden – Coblenche, la CGNO exige que la cadence au quart d'heure soit introduite dans le trafic régional. Les travaux nécessaires y afférents devront être intégrés à l'étape d'aménagement 2030/35.

- Liestal – Sissach (Ergolzthal) et Sissach – Läufelfingen – Olten (Homburgertal)

Dans le cadre de l'élaboration des programmes globaux, la CGNO demande à ce que puisse être envisagé un prolongement d'une heure du RER de Liestal à Sissach ainsi que sa correspondance vers Olten via Läufelfingen.

- Soleure - Subingen

La réactivation du trafic régional sur la ligne ferroviaire reliant Soleure à Subingen par la mise en place d'arrêts supplémentaires doit faire partie intégrante de l'étape d'aménagement 2030/35. La réalisation de ce programme permettrait de désencombrer les routes.

- Liaison directe Bâle CFF – Delémont – Bienne – Lausanne/Genève

La CGNO demande la réintroduction de la liaison directe Bâle – Genève via Delémont et Lausanne, à raison d'un train par heure (état de référence concept 2025, sans arrêt entre Lausanne et Genève) ou la mise en place d'un train par heure entre Bâle, Delémont et Genève sans arrêt à Lausanne (Bypass à Bussigny).

- Renforcement de la cadence entre Olten et Bienne avec arrêt d'une demi-heure à Granges Sud, Oensingen et Egerkingen pour les trains longue distance

Seule une offre étendue en conséquence entre Bienne et Olten peut permettre d'aboutir à une systématisation plus large entre Olten et Zurich. La demi-heure disponible à Oensingen crée en outre les conditions idéales pour intégrer de manière cohérente dans le concept global les correspondances asm et OeBB. La gare d'Egerkingen, plaque tournante des transports publics, tirera parti des interactions entre trafic régional et longue distance pour déployer tous ses potentiels et offrir la solution de la voie ferrée à la forte demande émanant d'une région à la croissance économique dynamique.

- Cadence semi-horaire pour la ligne Bâle – Oberland bernois/Valais

La CGNO demande que tous les trains longue distance circulant entre Bâle et Berne puissent continuer à bénéficier de correspondances vers Interlaken et Brigue (– Italie). Il convient en outre de maintenir l'offre actuelle Bâle – Berne – Interlaken Est/Brigue, proposée à cadence semi-horaire.

- Liaison La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont (– Bâle)

Ce module permet d'assurer de meilleures interconnexions entre Bâle et les autres localités importantes de l'Arc jurassien par la réduction des temps de correspondance entre Bâle, la vallée de Delémont et les Franches-Montagnes jusqu'à La-Chaux-de-Fonds. Il convient d'en tenir compte dans l'étape d'aménagement 2030/35.

- Systématisation sur le Plateau

La systématisation sur le Plateau, telle qu'elle est prévue dans le document, n'est pas acceptable. La CGNO exige que l'offre intégrée à l'étape d'aménagement 2030/35 possède à minima le même niveau de qualité que le plan de circulation de référence de l'étape d'aménagement 2025. La systématisation ne sera acceptée qu'à condition que des cadences supplémentaires au quart d'heure sur les lignes longue distance et RER soient incluses dans l'étape d'aménagement 2030/35 et que les interconnexions inter-cantoniales importantes soient gardées.

- Zofingue – Lenzbourg (Nationalbahn)

L'abandon du projet de construction d'une nouvelle ligne entre Aarau et Zurich et l'accroissement des lignes de fret rapides imposent de renforcer les capacités de la ligne Lenzbourg–Zofingue (Nationalbahn), notamment par un ouvrage de désenchevêtrement à Oberentfelden.

- Intégration de l'Argovie dans le trafic Est-Ouest

La CGNO demande l'introduction d'un arrêt toutes les demi-heures à Aarau pour l'IC Genève – Zurich – Saint-Gall et le maintien des liaisons directes vers l'aéroport de Zurich.

- Gares

La CGNO salue les investissements consentis pour les installations destinées au public dans les gares de Bâle CFF, Bâle Badischer Bahnhof, Olten et Lenzbourg, mais précise toutefois également, au regard de la situation actuelle, que les mesures prises sur ces sites ne suffiront probablement pas.

- Nouveaux arrêts

Les arrêts Bâle Morgartenring, Bâle Solitude, Dornach Apfelsee, Hunzenschwil Schoren, Münchenstein Ruchfeld, Oensingen Dorf, Oftringen Zentrum et Wettingen Tägerhard doivent impérativement faire partie intégrante de l'étape d'aménagement 2030/35 et sont indispensables à l'aboutissement des objectifs de développement définis au niveau régional.

- Fret

La CGNO salue la création d'un réseau de lignes de fret express sur l'ensemble du territoire suisse avec la mise en place de trains plus nombreux et plus rapides. Bâle, et plus particulièrement le portail Bâle Nord prévu, doivent être intégrés à ce réseau. De manière générale, il convient toutefois de veiller à ce que les lignes de fret express n'altèrent pas de manière notable le transport de personnes.

- Trafic transfrontalier

La CGNO se félicite que la Confédération se déclare disposée à cofinancer le raccordement à l'EuroAirport, le renforcement des cadences entre Bâle Badischer Bahnhof et Lörrach ainsi que l'électrification de la ligne du Haut-Rhin. Il convient néanmoins de garantir que les moyens financiers puissent être mobilisés de manière obligatoire comme une contribution de la Suisse à la réalisation de projets d'infrastructure transfrontaliers.

- Nouvelle ligne Aarau – Zurich

La CGNO demande à ce que soit indiqué comme une exigence contraignante dans le document de l'étape d'aménagement 2030/35 la manière dont sera financée la réalisation des grands projets (en particulier la liaison directe Rapperswil – Zurich Altstetten) nécessitant plusieurs étapes d'aménagement.

- Nouvelle traversée du Jura

La CGNO exige que les travaux de planification concernant la nouvelle traversée du Jura, tel qu'il en a été décidé dans l'étape d'aménagement 2025, soient intégrés dans le processus relatif au financement et à l'aménagement ainsi qu'au programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (FAIF/PRODES). La nouvelle traversée du Jura est vouée à jouer un rôle central à l'avenir puisqu'elle permet de garantir les capacités de transport et le désenchevêtrement du trafic longue distance, du fret et du trafic régional (RER) sur le tronçon Liestal – Olten.

Etes-vous favorable à ce que la réalisation de la gare de transit de Lucerne et la planification du projet « Herzstück » de Bâle puissent être financés par des tiers en risque propre?

La CGNO se félicite que la Confédération reconnaisse l'importance du maillon central de Bâle (« Herzstück »). Elle considère toutefois comme inacceptable que le risque lié au préfinancement soit dans ce cas entièrement répercuté sur les cantons. Une telle approche ne serait pas en conformité avec les prescriptions de la loi FAIF en vigueur, selon laquelle l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire tombe intégralement sous la responsabilité de la Confédération. Lorsque la Confédération estime qu'un investissement est approprié et réaliste, ce qui est le cas pour le maillon central de Bâle, c'est le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) qui doit en supporter le coût. Le préfinancement par les cantons ou des tiers doit se limiter à la mise en œuvre anticipée de projets prêts à être réalisés, en lien avec un remboursement garanti par la Confédération.

Etes-vous d'accord pour que soient mises en place par la Confédération des dispositions légales permettant le remboursement a posteriori de ces coûts d'investissement?

La CGNO est de manière générale de l'avis que l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire aux termes de la loi FAIF doit être intégralement financé par le FIF. Elle perçoit d'un œil plutôt critique les mesures de préfinancement par des tiers. Il est certes pertinent que des projets prêts à être réalisés puissent faire l'objet d'un préfinancement sans devoir s'interrompre jusqu'à la prochaine étape d'aménagement. Il convient toutefois de s'assurer que seuls les projets répondant aux objectifs à long terme et économiquement judicieux puissent bénéficier d'un tel préfinancement. Il est indispensable d'effectuer ici une planification à long terme sur plusieurs étapes d'aménagement (« phare »), seule manière d'évaluer la compatibilité ascendante du projet.

Avez-vous des remarques supplémentaires à nous communiquer sur les autres thèmes abordés?

L'étape d'aménagement 2030/35 constitue la première série de mesures élaborée conjointement par la Confédération et les cantons à l'issue d'une étroite collaboration. La méthodologie adoptée devra cependant être améliorée pour la prochaine étape d'aménagement 2035/40. Le processus a permis aux cantons d'acquérir de nombreuses connaissances qui pourront s'avérer utiles dans le cadre de l'optimisation de la méthodologie. La CGNO souhaite que, lorsque l'élaboration de cette étape d'aménagement sera achevée, une évaluation ait lieu avec les cantons. La Confédération et les cantons devront également établir ensemble une planification à long terme, qui servira de base à de futures étapes d'aménagement visant à poursuivre le développement du réseau ferroviaire suisse.

Dans l'espoir que les présentes explications vous auront été de quelque utilité, nous vous adressons nos plus sincères salutations,

Conférence des Gouvernements de la Suisse du Nord-Ouest



Elisabeth Ackermann, Présidente du Gouvernement de Bâle-Ville
Présidente de la Conférence



Aline Masé
Secrétaire de la Conférence