



### **Conférence de presse du 16 janvier 2018**

Consultation relative au message de la Confédération sur l'étape d'aménagement des infrastructures ferroviaires 2030/35

### **Signal fort de la Confédération concernant l'avenir des chemins de fer – avec des améliorations nécessaires**

**La région de planification de la Suisse du Nord-Ouest souligne l'importance nationale de l'étape d'aménagement ferroviaire 2030/35 pour la prospérité économique et le développement de l'aménagement du territoire. Avec la variante élargie de l'étape d'aménagement 2035, la Confédération adresse un message clair et fort en faveur de l'avenir des chemins de fer. La Suisse du Nord-Ouest se félicite des améliorations prévues de l'offre dans le trafic régional et longue distance ainsi que dans le transport de marchandises dans la partie suisse et frontalière de la région. Le projet ne tient toutefois pas compte de nombreuses améliorations judicieuses en matière d'offre et d'infrastructure réclamées de longue date par la Suisse du Nord-Ouest. Celle-ci demande par conséquent à la Confédération des améliorations supplémentaires – notamment concernant les horaires et les correspondances dans la région du Plateau et au pied sud du Jura, le maillon central de Bâle ainsi que la liaison directe Bâle – Delémont – Genève. Par ailleurs, il convient de prévoir d'augmenter à au moins 12 milliards de francs le montant de l'enveloppe financière du projet afin de pouvoir mettre en œuvre des mesures supplémentaires pour garantir la qualité de l'offre et la fiabilité de l'exploitation.**

La région de la Suisse du Nord-Ouest salue le projet portant sur l'étape d'aménagement 2030/35, qu'elle considère comme un message clair et fort de la Confédération pour l'avenir du rail. Les aménagements proposés pendant la procédure de consultation contiennent des éléments-clés qui sont essentiels pour la prospérité de la Suisse du Nord-Ouest, mais également de tout le pays. Le cadre financier de 11,5 milliards de francs ne semble toutefois pas suffisant. Il doit être augmenté à 12 milliards de francs au minimum pour que des mesures supplémentaires nécessaires au bon fonctionnement de l'ensemble du système ferroviaire puissent être intégrées dans le programme d'aménagement.

Le maillon central de Bâle notamment ne figure pas dans le projet mis en consultation. Or, il s'agit d'un élément essentiel pour augmenter les capacités, qui a des répercussions positives sur l'ensemble de la Suisse. Sur le Plateau et le pied du Jura, la qualité de l'offre et des correspondances à la suite des adaptations prévues de l'horaire (systématisation sur le plateau) dans l'étape d'aménagement 2030/35 doit être totalement rétablie, faute de quoi la Suisse du Nord-Ouest refusera les interventions prévues sur l'horaire.

D'autres améliorations importantes de l'offre dans le trafic régional et longue distance demandées par la région d'aménagement font également défaut : la cadence au quart d'heure du RER entre Bâle et Rheinfelden, entre Lenzburg et Wohlen ainsi que dans la vallée inférieure de l'Aar ; la réactivation de la ligne régionale Soleure – Subingen ainsi qu'une meilleure liaison La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont ; une liaison horaire directe entre Bâle, Delémont et Genève ; l'aménagement de l'offre Bienne – Olten – Zurich ; une cadence semi-horaire entre Bâle et Lucerne et le maintien de l'offre semi-horaire sur le tronçon Bâle – Berne – Interlaken Est/Brigue.

### **Prise en charge des frais d'étude pour le maillon central de Bâle**

Les voies d'accès régionales ne peuvent déployer tous leurs effets qu'avec le maillon central, chaque ligne du RER étant reliée à un système trinational performant. Le maillon central, élément-clé du nœud ferroviaire de Bâle, n'est pas seulement bénéfique à la Suisse du Nord-Ouest, mais également à tout le pays : un nœud ferroviaire performant à Bâle permet de créer des capacités

supplémentaires qui profitent également au trafic longue distance et au transport de marchandises aux niveaux national et international. C'est pourquoi le maillon central doit, dans le projet, revêtir un caractère contraignant qui portera au minimum sur la totalité des frais d'étude de projet estimés à 120 millions de francs.

La région de planification de la Suisse du Nord-Ouest se réjouit que la Confédération reconnaisse l'importance et l'utilité du maillon central de Bâle, mais juge inacceptable que les risques liés au préfinancement soient entièrement répercutés sur les cantons. En effet, le développement de l'infrastructure ferroviaire relève de la responsabilité de la Confédération. Si celle-ci considère un investissement comme opportun, ses coûts doivent également être subventionnés au moyen du Fonds d'infrastructure ferroviaire national (FIF). La Suisse du Nord-Ouest refuse que le financement d'autres planifications soit supporté par les cantons à leurs propres risques.

### **Nécessité d'améliorer l'offre et l'horaire dans la région du Plateau et au pied sud du Jura**

Au lieu d'un nouveau tronçon entre Aarau et Zurich – nota bene une des mesures qualifiées de meilleures dans toute l'étape d'aménagement – la Confédération propose, pour augmenter les capacités, de procéder à des adaptations de l'horaire (systématisation sur le Plateau). Celles-ci entraînent la suppression de liaisons directes importantes : l'Argovie orientale perd les trains directs à destination de Berne, Aarau ceux à destination de Bienne et le Freiamt ceux à destination de Zurich. Par ailleurs, les arrêts pour le trafic longue distance ne sont pas encore clarifiés. La Suisse du Nord-Ouest ne peut accepter ces adaptations de l'horaire que si les qualités de l'offre sont rétablies dans le cadre du budget. Les liaisons directes supprimées doivent être compensées par une augmentation de la cadence, laquelle se justifie compte tenu de la demande. Pour ce faire, au moins quatre trains directs (RE) s'avèrent nécessaires entre Baden et Olten ainsi que des trains directs supplémentaires entre Bienne et Olten avec un arrêt toutes les demi-heures à Granges-Sud, Oensingen et Egerkingen.

L'étude de projet du nouveau tronçon Aarau – Zurich doit être poursuivie dans l'étape d'aménagement 2030/35 dont le futur financement figurera dans le message.

### **Nécessité d'aménager des gares et d'autres arrêts**

La Suisse du Nord-Ouest salue l'amélioration de l'accessibilité et de la capacité de nombreuses gares. Les adaptations de la gare badoise de Bâle ainsi que l'aménagement des installations publiques de la gare CFF de Bâle sont impératives. Les gares d'Olten et de Lenzburg doivent aussi être agrandies d'urgence pour remédier aux conditions aujourd'hui déjà précaires en termes de place. Les mesures prévues à cet effet ne sont toutefois pas suffisantes.

Malgré des demandes répétées, la décision portant sur des arrêts RER supplémentaires ne figure pas dans le projet. Les nouveaux arrêts sont d'une importance capitale pour les cantons car ils servent l'harmonisation souhaitée du développement des transports et de l'urbanisation. Les arrêts RER Solitude et Morgartenring à Bâle, Apfelsee à Dornach, Schoren à Hunzenschwil, Zentrum à Oftringen, Tägerhard à Wettingen et Oensingen Dorf doivent impérativement être intégrés dans l'étape d'aménagement 2030/35 car ils se révèlent indispensables à la réalisation des objectifs de développement régionaux.

### **Perspectives pour le transport de marchandises et le trafic transfrontalier**

La région d'aménagement de la Suisse du Nord-Ouest approuve la mise sur pied d'un réseau express de transport de marchandises à l'échelle nationale avec des trains plus fréquents et plus rapides. Le nombre supplémentaire de trains express pour le transport de marchandises au départ de Bâle affectera la capacité des tronçons qui traversent le Jura. C'est la raison pour laquelle il convient de veiller à ce que les tracés express pour le transport de marchandises n'impliquent pas de restrictions fondamentales dans le transport de voyageurs.

La région de planification de la Suisse du Nord-Ouest estime que c'est dans l'intérêt de la Suisse toute entière de mettre en place des offres ferroviaires transfrontalières attrayantes. Elle invite par conséquent la Confédération à cofinancer les infrastructures requises pour ces offres, par exemple le raccordement de l'EuroAirport au réseau ferroviaire ou l'instauration de la cadence semi-horaire sur le tronçon Gare badoise à Bâle – Schaffhausen – Singen (contribution à l'électrification).

Concernant le transport de voyageurs longue distance au niveau international, le projet contient certes des considérations sur le raccordement à des métropoles européennes. Mais ce trafic n'est

considéré que de manière marginale. Pourtant, sur les liaisons où la demande est forte, il existe un potentiel pour le trafic supplémentaire, en ce sens qu'un transfert accru du trafic aérien au trafic ferroviaire serait réalisable. Cette approche sert les intérêts environnementaux et économiques de la Suisse. La région de planification de la Suisse du Nord-Ouest attend que la perspective à long terme pour le transport de voyageurs longue distance aux niveaux national et international ainsi que pour le transport de marchandises notamment dans la région bâloise soit immédiatement concrétisée.

La région de planification de la Suisse du Nord-Ouest englobe les cantons d'Argovie, de Bâle-Campagne, de Bâle-Ville, du Jura, de Soleure ainsi que la partie du canton de Berne à l'est de Bienne/Herzogenbuchsee. L'étape d'aménagement 2030/35 constitue le premier train de mesures, mis au point par la Confédération et les cantons qui ont travaillé en étroite collaboration.

**Pour tout complément d'information veuillez vous adresser à :**

Madame la Conseillère d'Etat Sabine Pegoraro,  
Présidente de la CTP de la Suisse du Nord-Ouest, 061 552 51 11

Monsieur le Conseiller d'Etat Hans-Peter Wessels,  
Président de la région de planification de la Suisse du Nord-Ouest, 061 267 91 80

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Medienstelle, 062 835 32 11

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne, contact médias,  
031 633 31 40

Département de l'environnement, République et Canton du Jura, 032 420 53 10

Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Medienstelle, 032 627 20 70

**Remarques :**

Le texte complet de la prise de position de la région d'aménagement de la Suisse du Nord-Ouest est consultable à l'adresse suivante (en allemand) : [www.nwrk.ch](http://www.nwrk.ch)

Pour des raisons organisationnelles, il est possible que vous receviez plusieurs exemplaires de ce communiqué de presse et nous vous remercions de votre compréhension.