

Office fédéral des transports (OFT)
3003 Berne

konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 26 septembre 2022

Rapport sur les programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec modification des arrêtés fédéraux et la Perspective RAIL 2050: prise de position de la Conférence des directeurs/trices cantonaux des transports publics (CTP)

Madame la Conseillère fédérale,

le 22 juin 2022 le Conseil fédéral a ouvert la consultation relative au projet cité en objet. Nous vous remercions pour la possibilité qui nous est offerte de prendre position. Nous commençons par vous donner une appréciation générale du projet. Vous trouverez ensuite nos réponses aux questions mentionnées dans le formulaire officiel de la consultation.

Remarques générales

La CTP soutient les modifications proposées par le Conseil fédéral en ce qui concerne les Arrêtés fédéraux relatifs aux programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les orientations stratégiques de la Perspective RAIL 2050. Pour autant nous sommes préoccupés par les retards de plusieurs années concernant de grands projets importants et les répercussions négatives résultant de la décision prise par les CFF de renoncer à des véhicules équipés d'une compensation du roulis (Wako). Ces évolutions regrettables remettent en question l'ensemble de la structure horaire des étapes d'aménagement décidées par le Parlement (ZEB, EA 2025 et 2035) – sur l'axe Est-Ouest notamment. Les cantons attendent de la part du Conseil fédéral qu'il assure la mise en œuvre rapide et complète des objectifs en matière d'offres fixés sur la base des étapes d'aménagement à ce jour – le cas échéant avec des mesures d'infrastructure supplémentaires. Les travaux de planification et les études de projets nécessaires à cet effet doivent être entrepris rapidement, afin de pouvoir intégrer les projets correspondants et leurs coûts dans le Message 2026. Il convient d'informer d'ores et déjà le Parlement avec le Message 2023 qu'il faut s'attendre à des mesures supplémentaires et à des besoins financiers accrus.

Nous partageons l'appréciation de la Perspective RAIL 2050, selon laquelle l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ne suffira pas à lui seul à susciter un transfert important vers les transports publics. Il est donc urgent de prendre des mesures d'appui supplémentaires – notamment en ce qui concerne le transport individuel motorisé.

Dans sa prise de position la CTP se concentre volontairement sur les aspects d'ordre général du projet mis en consultation. Elle n'aborde pas les exigences en relation avec des projets individuels des étapes d'aménagement. A ce propos nous renvoyons à la prise de position des cantons concernés.

1) Etat des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec modifications des arrêtés fédéraux

Soutenez-vous les mesures suivantes proposées par le Conseil fédéral?

- | | | |
|---|-------------------------------------|-----|
| ➤ Réduction du crédit d'ensemble ZEB (Futur développement de l'infrastructure ferroviaire) de 590 MCHF? | <input checked="" type="checkbox"/> | Oui |
| | <input type="checkbox"/> | Non |
| ➤ Augmentation du crédit d'engagement de 330 MCHF relatif à l'étape d'aménagement 2025 ? | <input checked="" type="checkbox"/> | Oui |
| | <input type="checkbox"/> | Non |
| ➤ Augmentation du crédit d'engagement de 980 MCHF relatif à l'étape d'aménagement 2035? | <input checked="" type="checkbox"/> | Oui |
| | <input type="checkbox"/> | Non |

Avez-vous des remarques sur les adaptations proposées par le Conseil fédéral pour les programmes d'aménagement?

Réduction de 590 MCHF du crédit global ZEB (futur développement de l'infrastructure ferroviaire)

La majorité des membres de la CTP soutiennent la proposition du Conseil fédéral, à condition que la réduction de 590 MCHF du crédit global ZEB ne compromette pas la mise en œuvre de toutes les mesures décidées dans le cadre des programmes d'aménagement (ZEB, EA 2025 et 2025) et que la fonctionnalité des nœuds ferroviaires soit garantie. Nous attirons par ailleurs l'attention sur le fait que l'abandon communiqué récemment par les CFF de véhicules à compensation de roulis (Wako) aura de profondes répercussions sur le réseau ferroviaire – sur l'axe Est-Ouest notamment. Il en va de même pour la révision/l'actualisation à venir du projet d'offre. Selon nous, des aménagements d'infrastructure supplémentaires seront nécessaires pour mettre en œuvre la totalité des mesures décidées par le Parlement dans le cadre des programmes d'aménagement (ZEB, EA 2025 et 2035). Les moyens financiers qui seront nécessaires à cet effet doivent être sollicités dans le Message relatif au crédit d'engagement de l'étape d'aménagement 2035.

Au jour d'aujourd'hui il n'est pas encore possible d'évaluer à combien se monteront ces besoins financiers. C'est la raison pour laquelle une minorité importante des cantons rejettent l'idée d'une réduction du crédit global ZEB et demandent que les fonds soient utilisés pour la réalisation des mesures supplémentaires qui seront indispensables pour une mise en œuvre complète de ZEB et des étapes d'aménagement 2025 et 2030.

Augmentation de 330 MCHF du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025

La CTP accueille favorablement la proposition du Conseil fédéral d'augmenter de 330 MCHF le crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025. Cela permettra d'assurer la mise en œuvre des adaptations de projets nécessaires (concernant le nœud ferroviaire de Genève notamment)

Augmentation de 980 MCHF du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2035

La CTP se félicite de l'augmentation de 980 MCHF du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2035. Ces fonds supplémentaires sont une condition préalable à la réalisation d'adaptations importantes de grands projets dans la région zurichoise (projet "MehrSpur Zürich-Winterthur", gare de Stadelhofen, tunnel de base du Zimmerberg 2) et permettent d'aménager complètement le tunnel de base du Lötschberg.

Dans le rapport explicatif il est fait référence pour l'étape d'aménagement 2035 à des surcoûts supplémentaires de l'ordre de 410 MCHF (ch. 2.1.1). Le Conseil fédéral ne prévoit pas d'augmentation du crédit d'engagement et préfère miser sur des stratégies de réduction des coûts. La CTP soutient une gestion économe des moyens financiers à disposition. Les mesures d'économies ne devraient toutefois pas entraîner une péjoration de l'offre. La mise en œuvre des mesures décidées par le Parlement dans le cadre des programmes d'aménagement à ce jour ne saurait être mise en péril par des mesures d'économie.

2) Perspective RAIL 2050

Etes-vous d'accord en principe avec les contenus suivants de la Perspective RAIL 2050?

- *Vision et objectifs de la Perspective RAIL 2050?* Oui
 Non
- *Focus de la Perspective RAIL 2050 sur le transfert de la route au rail?* Oui
 Non
- *Orientation choisie "Développement du rail sur les courtes et moyennes distances"* Oui
 Non

Avez-vous des remarques ou des propositions d'amélioration s'agissant de la Perspective RAIL 2050?

Vision et objectifs

La CTP partage la vision et les objectifs de la Perspective RAIL 2050. Cependant nous sommes clairement d'avis que le rail est capable de fournir une contribution encore plus importante à la réalisation des objectifs climatiques. Les objectifs de répartition modale prévus par la Confédération pour le rail d'ici à 2050 ne sont, de notre point de vue, pas assez ambitieux. En outre la Perspective RAIL 2050 ne s'étend pas suffisamment sur les potentiels que recèle le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs. Des liaisons ferroviaires internationales attrayantes représentent une alternative importante

au trafic aérien et des systèmes de RER transfrontaliers peuvent contribuer de manière significative à renforcer le transfert de la route au rail.

Par contre nous pensons que la Perspective RAIL 2050 surestime le potentiel inhérent aux offres de Mobility as a Service (MaaS) quant à leur efficacité en termes de transfert de la route au rail et de demande de transport. Les prestations MaaS servent plutôt de complément à une offre attrayante, mais il ne faudrait pas leur attribuer un effet de levier important pour le transfert de la route au rail et la demande de transport.

Focus sur le transfert de la route au rail

La CTP salue le focus mis par la Perspective RAIL 2050 sur le transfert de la route au rail. De notre point de vue cette orientation stratégique devrait inclure également l'aménagement des capacités en cas de surcharge. Sinon il y aurait à nouveau un transfert inverse vers la route. Par ailleurs, comme mentionné précédemment en introduction, nous sommes favorables à des mesures d'appui concernant le trafic individuel motorisé.

Orientation stratégique "Développement du rail sur les courtes et moyennes distances"

En principe nous considérons que cette orientation stratégique est judicieuse. Il importe d'examiner au cas par cas quelles mesures sont appropriées pour favoriser le développement de l'offre sur de courtes et moyennes distances (nouvelles lignes diamétrales, arrêt IR/RE dans les gares de banlieue, liaisons tangentiellles, trafic ferroviaire transfrontalier, etc.).

3) Procédure pour les prochaines étapes d'aménagement

Etes-vous d'accord avec le fait que...

- *...l'étape d'aménagement (Message 2026) serait limitée à une vérification / actualisation du concept d'offre 2035 et que seuls des développements ponctuels seraient envisagés (certaines mesures selon l'arrêté fédéral sur l'EA 2035 (art. 1, al. 3)?* Oui Non
- *...la prochaine étape d'aménagement ne serait concrétisée avec un processus de planification complet selon l'art. 16 OCPF qu'avec le Message 2030?* Oui Non
- *...la Perspective RAIL 2050 serait utilisée pour l'examen des étapes d'aménagement 2026 et 2030?* Oui Non

Avez-vous des remarques sur la procédure pour les prochaines étapes d'aménagement?

Examen/actualisation du projet d'offre 2035 (Message 2026)

La CTP soutient l'examen/l'actualisation du projet d'offre 2035 et s'attend à ce que les cantons / régions de planification soient impliqués dans les travaux correspondants. En prévision du Message 2026 il y a lieu de s'assurer que toutes les mesures fixées par le Parlement avec l'Arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2035 soient entièrement mises en œuvre. Ce qui inclut également les mesures définies

à l'article 1 al. 3 let. a – f. Selon notre estimation cela impliquera des aménagements d'infrastructure supplémentaires et générera une augmentation des besoins financiers. Ces besoins doivent être mis à disposition avec le crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2026.

Prochaine étape d'aménagement complète (Message 2030)

Pour les cantons il est essentiel qu'un laps de temps suffisant soit à disposition pour déduire et mettre au net les bases de planification (p. ex. pour la définition des surcharges ou la délimitation entre trafic grandes lignes et transport régional). En outre nous plaidons en faveur d'une adaptation des cycles de planification. Les travaux effectués à ce jour ont montré qu'un rythme quadriannuel est trop rapproché pour traiter de manière suffisamment approfondie les processus de planification. Ces derniers devraient donc être soit prolongés soit adaptés pour offrir la possibilité d'un traitement parallèle de deux cycles (planification simultanée pour deux étapes d'aménagement). Il serait par ailleurs souhaitable que des déclarations relatives à la réalisation d'infrastructures-clés puissent être faites de manière précoce dans le cadre du processus de planification.

4) Autres remarques

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

Non.

Nous vous remercions pour la prise en considération de nos préoccupations et restons à votre disposition pour toute question.

Meilleures salutations

**Conférence des directeurs cantonaux
des transports publics CTP**

Le président



Laurent Favre

La secrétaire générale



Mirjam Bütler

Copie à:
-membres de la CTP