

**Procès-verbal de la Première Journée des transports publics de la Suisse occidentale au centre logistique Nord du tunnel de base du Lötschberg, Mitholz près de Frutigen, le 1<sup>er</sup> juin 2001**

**1. Accueil**

Le président de la CISL, Monsieur Michel Béguelin souhaite la bienvenue aux membres présents ainsi qu'aux invités et donne la parole à Monsieur Max Friedli, Directeur de l'Office fédéral des transports.

**2. Les transports publics en Suisse occidentale**

M. Max Friedli, directeur de l'Office fédéral des transports, souligne l'importance non seulement pour la Suisse, mais également pour l'Europe, du tunnel de base du Lötschberg, situé sur un axe stratégique Nord-Sud. Malgré le redimensionnement du projet de NLFA du Lötschberg (exploitation d'un seul tube) dû à des exigences financières, l'axe Lötschberg-Simplon répond aux conditions de qualité initiales aussi bien quant au trafic voyageurs qu'au trafic marchandises et apporte des avantages succincts.

L'OFT suit de prêt la collaboration des CFF avec les pays avoisinants (Italie, France) et est ouvert à toutes les propositions.

Pour une desserte optimale de l'arc jurassien, l'OFT préconise des investissements dans le matériel roulant.

Quant au trafic d'agglomération qui tient un rôle important, l'OFT va examiner attentivement les propositions de mesures et de moyens de financement émis récemment par un groupe d'experts.

Pour terminer, Max Friedli constate que les transports publics de Suisse occidentale présentent des développements intéressants et des perspectives enthousiasmantes. Il insiste sur le fait que l'OFT s'engage en faveur d'un bon développement de la NLFA du Lötschberg, qu'il veille à offrir un trafic ferroviaire cohérent à l'arc jurassien et s'investit pour une amélioration du trafic d'agglomération.

M. Béguelin remercie M. Friedli de ses explications et ouvre la discussion.

M. Pierre Hirschy, président de la Conférence des transports de Suisse occidentale, se dit satisfait de la mise en place début 2001 de cette assemblée des exécutifs cantonaux, respectivement de leurs représentants des transports, et souligne le bon partenariat de la CTSO avec les CISL et la CITAJ. Il remarque que M. Friedli n'a pas parlé des liaisons TGV avec l'étranger et que vu l'augmentation du trafic, le rôle de l'axe du Lötschberg est essentiel. Pourquoi ne pas équiper rapidement le tunnel de base d'une deuxième ligne? Les interventions de MM. Schmidhalter et Wandfluh vont dans la même direction.

A ceci M. Friedli répond: L'option d'équiper le deuxième tube reste ouverte. Mais, vu les coûts de réalisation (1 milliard de francs) un référendum est nécessaire. Dans le cadre de la planification globale de Rail 2000 (financement des transports publics, Rail 2000 2e étape, NLFA) l'OFT présentera en 2004/2005 au parlement un concept de réalisation incluant les investissements et leur répartition. Avant cette date, ce n'est politiquement et juridiquement pas possible.

Dans le cadre de l'aménagement du Lötschberg, M. Nicolas Mayor estime qu'il faut considérer la rentabilité de cet axe et des investissements réalisés. A quoi M. Peter Testoni répond qu'une construction à deux voies aurait pour conséquence des travaux d'aménagement supplémentaires au nord et au sud du tunnel et que c'est l'ensemble qu'il doit être considéré.

Monsieur Friedli devant partir, Monsieur Béguelin le remercie de ses explications et de sa disponibilité à répondre aux questions posées.

### **3. Tour d'horizon du projet de tunnel de base du Lötschberg**

Dans la première partie de son exposé, M. Peter Teuscher, Directeur de BLS AlpTransit AG, donne un aperçu de l'avancement des travaux. La deuxième partie est consacrée aux prochaines étapes d'aménagement du tunnel de base.

BLS AlpTransit ne désire pas que les travaux de construction en cours soient entravés et que la mise en service en 2007 soit compromise. Néanmoins, il préconise une coordination de la planification et du financement pour pouvoir attaquer la réalisation des étapes sui-

vantes et ainsi exploiter au mieux les synergies. Dans ce cas, l'on pourrait tabler sur l'achèvement d'un tunnel des base à deux voies en 2010/2011.

#### **4. La ligne de base du Lötschberg - capacités et structuration d'horaire après la mise en service en 2006/2007**

M. Kees von Hoek, responsable du ressort Infrastructure aux BLS Lötschbergbahn AG, informe sur la capacité de l'axe Bâle - Domodossola et la structuration des horaires aussi bien quant au trafic voyageurs que marchandises dans le cadre de Rail 2000.

Suite à des articles dans la presse, plusieurs questions posées tournent autour du transport transalpin de camions de 4,0 m resp. 4,20 m de hauteur.

Peuvent être transportés, selon M. Testoni, les camions de 4 x 2.60 m, ce qui équivaut à environ 95 % du trafic. Ceux de 4,20 m uniquement s'ils disposent d'une suspension à air.

M. Béguelin clôt la première partie du programme de la journée en rappelant qu'un grand travail politique nous attend: mandat des prestations CFF, message sur les raccordements TGV et bien d'autres encore.

#### **5. Assemblée générale CISL**

Dans son bref rapport sur l'année 2000, M. Béguelin rappelle que la fusion de Transalp 2005 et de la CRLS en CISL a été décidée en mai et que lors de l'assemblée constitutive du 22 novembre les statuts ont été adoptés et les membres du comité élus.

##### **5.1 Procès-verbal de l'assemblée générale du 22 novembre 2000**

Afin de donner le temps aux membres présents de relire le procès-verbal, M. Béguelin propose d'y revenir en fin de séance pour répondre à d'éventuelles questions.

##### **5.2 Comptes annuels, rapport des réviseurs, décharge**

M. von Känel du Groupe de travail technique, commente les comptes annuels (voir annexe), tandis que M. Beytrison, réviseur, lit le rapport établi par les réviseurs qui confirme que la comptabilité est tenue selon les règles et propose de donner décharge au trésorier. L'assemblée générale accepte unanimement la proposition des réviseurs.

### **5.3 Brochure CISL**

M. Béguelin présente la nouvelle brochure qui est le message de la CISL pour les trois ans à venir. Après décantation des problèmes politiques, d'autres publications pourront suivre. Il considère cet investissement comme important et indispensable.

### **5.4 Site web**

Le nouveau site web de la CISL sera ouvert à la fin de l'été. La page de garde existe ([www.cisl-info.ch](http://www.cisl-info.ch)), mais le site doit encore être meublé.

Afin de devenir une vraie banque de données pour les responsables politiques et les médias, facile d'accès, ce site devra constamment être entretenu et alimenté.

### **5.5 Budget d'investissement**

Le président présente le budget d'investissement de l'année 2001. En outre, il informe que dorénavant l'invitation à participer aux travaux de la CISL sera étendu à des correspondants italiens. Ils ne sont pas présents aujourd'hui pour cause d'élections en Italie. Le budget d'investissement est accepté unanimement par l'assemblée.

### **5.6 Divers**

- Le président propose d'élire M. Patrice Mugny, conseiller national et représentant la Suisse romande dans l'Initiative des Alpes, comme membre du Comité CISL. Les membres présents acceptent unanimement cette candidature.
- Madame Chanez propose de réagir par une déclaration dans la presse au sujet du transport des camions de 4,0 m. Le président prend acte. Ce point sera mis à l'ordre du jour de la séance du groupe de travail technique du 26 juin. Un communiqué de presse sera publié quand toutes les données seront rassemblées et le problème clarifié.
- A ce propos Mme Schaer-Born rappelle que les routes ne disposent pas non plus de passages illimités et que sur le plan routier il n'existe pas de normes européennes.

Le président donne quelques informations complémentaires sur la suite du programme de la journée et clôt la séance en remerciant tous les participants.

Pour le procès-verbal

Ch. Wildberger, Secrétariat CISL

Berne, juin 2001