

Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)



Note à l'intention des Parlementaires fédéraux de Suisse occidentale

L'Office fédéral des transports et les CFF, en collaboration avec les cantons, élaborent le "Futur développement de l'infrastructure ferroviaire", sous le nom de projet "ZEB" (abréviation de "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur"). Ce projet, qui remplace la deuxième étape de Rail 2000, déterminera dans une large mesure le niveau de performance du réseau ferroviaire de notre pays à l'horizon 2030. Le projet de message du Conseil fédéral doit être mis en consultation au printemps 2007. L'adoption du message est prévue pour fin 2007. Il sera possible à ce moment-là de comparer le projet ZEB et les besoins en Suisse occidentale.

Les objectifs de ZEB sont l'amélioration des correspondances, l'augmentation des

cadences et la réduction des temps de parcours.

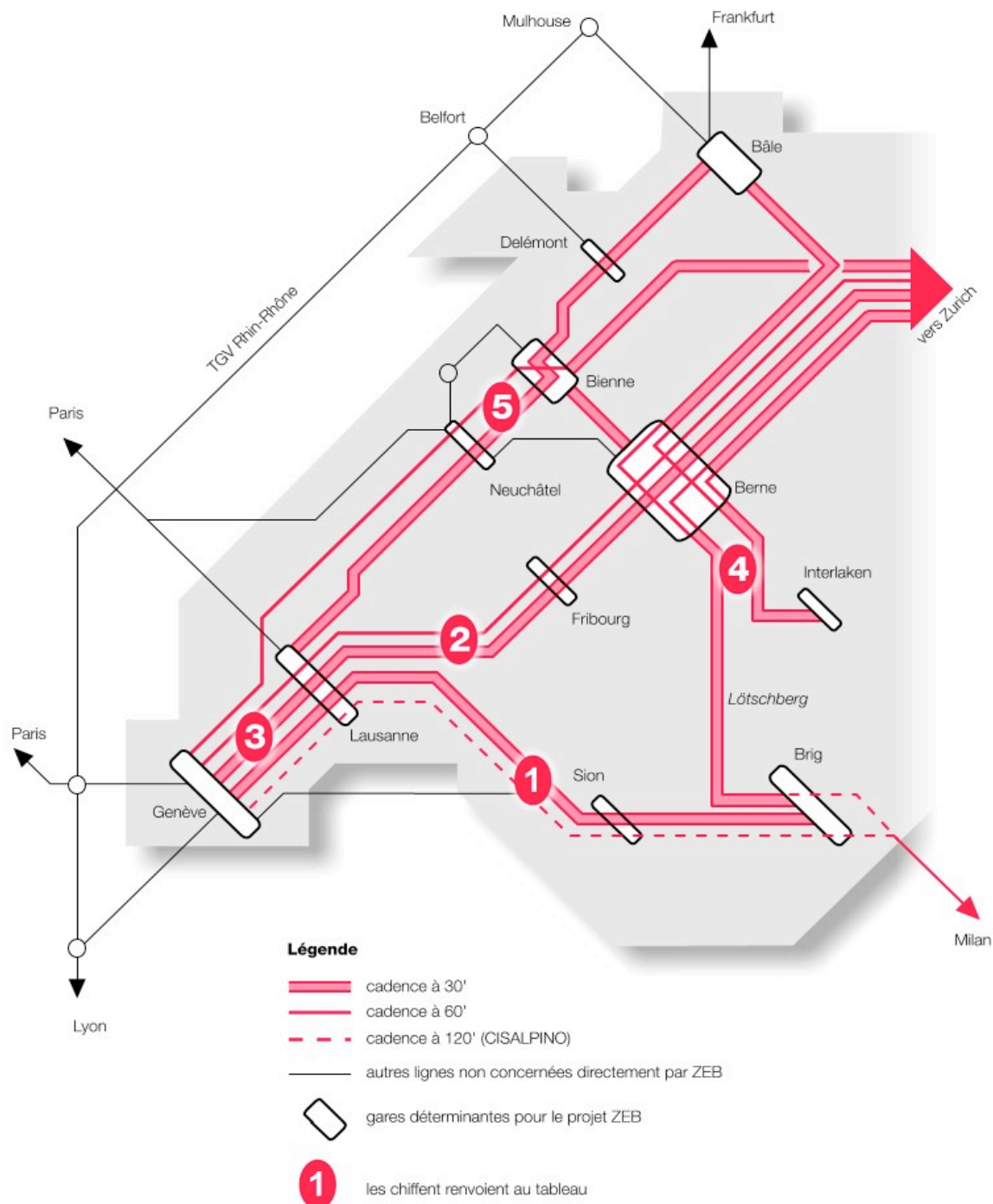
Dès lors, la répartition régionale des moyens ainsi que le montant global mis à disposition de ZEB constituent des préoccupations cruciales pour les cantons.

La présente note a pour but de préciser les attentes de la Suisse occidentale dans ce dossier. Elle fournit des éléments d'information sur les aménagements nécessaires pour un réseau ferroviaire performant, répondant aux objectifs des cantons de Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud ainsi qu'aux options défendues par l'association QUESTRAIL.

Delémont, le 12 décembre 2006

Le développement de l'offre de transport ferroviaire souhaité par la Suisse occidentale

La carte ci-dessous – à lire à l'aide du tableau ci-contre - illustre la qualité de l'offre sur le réseau ferroviaire de Suisse occidentale qui devra être atteinte dans le cadre du projet ZEB.



Cette carte présente les liaisons InterRegio (IR) et InterCity (IC). A noter qu'entre Lausanne et Genève, la cadence à 30 minutes des IC représente un minimum et qu'elle pourrait être portée à 15 minutes. Par ailleurs, sur le même axe, l'offre souhaitée comprend également les trains RegioExpress (RE) à la cadence à 15 minutes (non représentés sur la carte).

Détail de l'offre et des aménagements souhaités sur les principaux axes ferroviaires de Suisse occidentale

Liaison	Offre	Travaux nécessaires
1 Axe du Simplon (Genève – Lausanne - Brigue)	Cadence IR à 30' (à la demi-heure) Cadence Cisalpino à 120' Lausanne – Viège en moins de 90'	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements sur la ligne Lausanne – Viège (réduction du temps de parcours)
2 Ligne du Plateau (Genève – Lausanne – Berne - Zurich)	Lausanne - Berne en moins de 60' Cadence IC à 30' Cadence IR à 60' (IR Berne - Lausanne, avec prolongement au-delà de Lausanne vers Genève et au-delà de Berne en direction de Zurich)	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements permettant un temps de parcours Lausanne – Berne en moins d'une heure
3 Axe lémanique (Genève - Lausanne)	Cadence IC à 30' (voire 15') Cadence IR/ICN à 15' Cadence Cisalpino à 120' Cadence RE à 15'	<ul style="list-style-type: none"> 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens 3^{ème} voie entre Renens et Allaman 3^{ème} et 4^{ème} voies entre Allaman et Gland
4 Axe du Lötschberg (Berne - Brigue / Interlaken)	Berne - Brigue : Cadence IC à 30', dont Cisalpino à 120' (qui remplace un IC toutes les deux heures) Berne - Interlaken : Cadence IC à 30'	<ul style="list-style-type: none"> Equipement à double voie du tronçon excavé Ferden - Mitholz du tunnel de base du Lötschberg Aménagement de la ligne entre Thoune et Interlaken
5 Ligne du Pied du Jura	Genève – Bienne – Zurich (sans passer par Lausanne) : Cadence ICN à 60' Lausanne – Bâle (via Bienne et Delémont) : Cadence ICN à 30' Bienne - Zurich : cadence à 30' Bienne - Zurich en moins de 60'	<ul style="list-style-type: none"> Tunnel de Gléresse à double voie Point de croisement à la sortie nord du tunnel de la Montagne de Granges 3^{ème} voie Bienne-Lengnau

Le coût des travaux nécessaires se situe entre 2.0 et 2.5 milliards de francs.

Explication des abréviations :

- IC InterCity, train reliant rapidement les centres urbains.
 ICN InterCity pendulaire (à caisse inclinable)
 IR InterRegio, train reliant rapidement les régions.
 RE RegioExpress, train régional accéléré

Quelques réflexions en vue du débat sur ZEB

Un montant global insuffisant pour gérer durablement la mobilité

La Confédération prévoit à ce jour d'affecter environ 5 mrd de francs à ZEB. Or, sur les 13,4 mrd prévus initialement pour RAIL 2000, 7,5 mrd sont encore disponibles, montant auquel on pourrait ajouter 1,3 mrd qui ne seront pas utilisés pour les mesures de lutte contre le bruit. Compte tenu des déclarations de MM. Weibel, directeur des CFF, et Friedli, directeur de l'OFT, selon lesquelles un montant de 15 à 20 mrd de francs serait en principe nécessaire pour réaliser l'ensemble des améliorations souhaitables du réseau ferroviaire, un montant de l'ordre de 8 à 9 mrd de francs doit pouvoir être alloué à la mise en œuvre de ZEB.

L'augmentation des coûts de la NLFA-Gothard ne doit pas bloquer ZEB

Le financement de ZEB est prévu par le biais du fonds « FinöV », qui sert aussi au financement des NLFA. Face à l'augmentation continue des coûts de réalisation du tunnel de base du Gothard, un financement spécifique doit être envisagé pour les coûts excédentaires extraordinaires. Il n'est pas acceptable que l'augmentation des coûts sur un axe, aussi

important soit-il, entrave le développement du reste du réseau national.

L'ensemble des projets doit former un tout cohérent

La CTSO s'oppose à une distinction entre une "offre de base" d'une part et des "options de développement" d'autre part dans le projet ZEB. L'ensemble des projets nécessaires au bon fonctionnement du réseau ferroviaire et au transfert de la route sur le rail doit bénéficier du même traitement.

Disponibilité trop tardive des moyens financiers

Selon les explications données à diverses reprises par l'OFT, les fonds pour la réalisation du projet ZEB seront disponibles au plus tôt à partir de 2012/13, et encore de façon extrêmement réduite jusqu'en 2017/2018. Ce calendrier "omnibus" n'est pas satisfaisant.

Attention au trafic régional

Le projet ZEB doit maintenir la capacité du trafic régional de voyageurs (TRV). Si la densité de l'offre TRV ou la qualité des correspondances actuelles ne peuvent être assurées à l'avenir, il y a lieu de prévoir des mesures de réparation et d'y allouer un financement dans le cadre de ZEB.

A propos de la CTSO

La conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) a été créée en mai 2000. Ses membres sont les Conseillers d'Etat en charge du dossier des transports des cantons de Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud. La CTSO est donc une conférence régionale au sein de la conférence suisse des directeurs cantonaux des transports publics (CTP). La CTSO a pour but de faciliter la collaboration entre les cantons et la coordination de leurs politiques en matière de mobilité ainsi que la défense de leurs intérêts communs dans ce domaine.

CTSO
CONFERENCE DES TRANSPORTS DE SUISSE OCCIDENTALE

A propos d'OUESTRAIL

L'association OUESTRAIL est née en août 2004 de la fusion de la CISL (Communauté d'intérêt de la ligne Simplon – Lötschberg) et de la CITAJ (Communauté d'intérêt des transports ferroviaires de l'Arc jurassien). Comme son nom le dévoile largement, OUESTRAIL s'engage en faveur d'un réseau ferroviaire performant dans la partie ouest de la Suisse.

Le comité d'OUESTRAIL se compose de représentants des domaines techniques et de parlementaires fédéraux de l'ensemble des cantons de Suisse occidentale et de toutes les sensibilités politiques. Les chefs des services cantonaux des transports participent activement aux travaux d'OUESTRAIL.

OUESTRAIL