

**Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV
Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTP
Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici CTP**

Postfach 422 CH-8034 Zürich T 044 342 23 00 F 044 342 23 01 koev@dr-ganz.ch www.koev.ch

Monsieur le Conseiller fédéral
Moritz Leuenberger
DETEC
3003 Berne

Zurich, 20 juin 2007
köv/zeb/stellungnahme080706_f

**Vue d'ensemble FTP (Financement des transports publics):
Réponse de la CTP à la consultation sur le ZEB¹**

Monsieur le Conseiller fédéral,

La Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) prend position sur le projet « vue d'ensemble FTP » au nom des Directions et/ou Départements des cantons compétents pour les transports publics. Elle en a expressément reçu le pouvoir lors de l'assemblée plénière du 8 juin 2007.

La présente prise de position mentionne à plusieurs endroits quelques projets dans le but de concrétiser des requêtes de base (non retenues). Ces mentions ne constituent cependant pas une appréciation ; elles ne sont pas non plus exhaustives, mais servent à l'illustration de nos propos. Il ne s'agit donc que d'exemples. De même, on trouve dans toutes les régions des besoins qui ne peuvent pas être satisfaits par la proposition qui nous est soumise, et qui donc doivent être pris en considération dans une vue d'ensemble élargie, sans cependant que la mise en œuvre du ZEB dans sa façon actuelle ne soit retardée.

De plus, les différentes régions peuvent et doivent présenter, dans des prises de position complémentaires, les préoccupations régionales ; celles-ci s'inscrivent, tant du point de vue planification que financement, dans les principes de planification et de financement définis par la CTP. Les cantons peuvent donc formuler des requêtes complémentaires en se référant à la présente prise de position, sans toutefois devoir joindre ce document en annexe à chaque fois.

¹ L'acronyme allemand ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur = futur développement de l'infrastructure ferroviaire DIF) sera utilisé uniformément dans ce document comme dans celui de la procédure de consultation

I. Résumé

1. ZEB est une contribution au développement des transports publics que la CTP soutient. Les mesures doivent être mises en œuvre plus rapidement que prévu dans la proposition, soit entre 2010 et 2020.

La CTP considère la poursuite du développement des transports publics comme urgente et importante pour alléger les problèmes de capacité du réseau ferroviaire et pouvoir satisfaire la mobilité croissante de façon durable et respectueuse de l'environnement. Le ZEB n'est pas une vision globale des transports publics, mais une contribution importante à ceux-ci. Cependant les horizons de mise en œuvre de 2025 à 2030 tels que mentionnés dans le projet sont beaucoup trop éloignés. De plus le projet présenté ne fait quasiment pas mention du financement des extensions du trafic régional, un domaine important pour les cantons.

Le ZEB se compose d'une offre de base et d'options d'extensions. Les cantons demandent que les options d'extension également soient impérativement et rapidement réalisées.

2. Les coûts supplémentaires des NLFA doivent être supportés par un financement spécial

La CTP n'accepte pas que les coûts supplémentaires engendrés par des commandes supplémentaires pour les NLFA soient à la charge de la réalisation de Rail 2000. Il nous paraît légitime du point de vue économique également qu'un ouvrage à l'échelle du siècle tel que les NLFA puisse être financé sur une période relativement longue. La CTP demande que les fonds prévus dans le FTP de 13,4 Mia. de francs soient utilisés pour les aménagements comme prévu par Rail 2000 (1^{ère} étape Rail 2000 et ZEB). Il faut donc qu'un financement spécial soit prévu pour les coûts supplémentaires des NLFA.

3. L'offre de base doit être conçue de telle manière que l'incidence négative éventuelle de diminutions de capacité par rapport à l'offre actuelle soit compensée par des améliorations

L'offre de base du ZEB est un document de planification et une référence pour la qualité en ce qui concerne temps de parcours, densité de l'offre et qualité des correspondances. Des aggravations de situation par rapport à l'offre actuelle sont à compenser par des améliorations.

4. Les goulets d'étranglement de capacité du réseau doivent être éliminés

Il n'est démontré nulle part dans le projet que l'offre de base couvre tous les besoins urgents du trafic longues distances. Les autres goulets d'étranglement de capacité du réseau ferroviaire pour le trafic régional ou longues distances doivent être éliminés avec les fonds remis à disposition pour Rail 2000 du fait du financement spécial des coûts supplémentaires des NLFA. Il faut une consolidation immédiate par l'aménagement du territoire.

5. L'élaboration d'une « vue d'ensemble du futur développement des grands projets ferroviaires et des phases ultérieures ainsi que de leur financement » doit être engagée sans délai

Le ZEB ne peut être considéré comme une mise à jour globale du mandat populaire pour Rail 2000 et le présent projet comme une réponse au mandat parlementaire demandant une « vue d'ensemble du futur développement des grands projets ferroviaires et des phases ultérieures ainsi que de leur financement »². La réponse à cet ensemble de questions est urgente et ne peut être repoussée à 2016. Ce document devra être soumis au parlement 2011 au plus tard. Les travaux d'étude correspondants (planification et étude de projets) devront être conduits en priorité et de concert avec ceux du ZEB.

² formulation reprise de l'aperçu joint au courrier de l'ouverture de la procédure de consultation

II. Urgence politique

Le peuple a adopté en 1987 le projet « Rail 2000 » et en 1992 le projet des NLFA (variante « réseau ») à une grande majorité, parce que ceux-ci apportaient des avantages à l'échelle du pays et qu'ils incluaient tant le trafic national longues distances que le trafic régional.

L'utilité d'un bon fonctionnement des transports publics n'est pas contestée, même 20 ans après. Les arguments repris ci-dessous étayaient cette affirmation :

- Une bonne offre de transports publics est l'une des bases de la qualité exceptionnelle du site « Suisse ». Un développement correspondant des infrastructures ferroviaires est nécessaire pour permettre la poursuite de la croissance de l'économie.
- La demande en prestations de services de transports publics s'accroît dans une proportion particulièrement élevée et rapide, et ce aussi bien dans le domaine du transport de marchandises que de voyageurs (trafic régional et longues distances). L'évolution de la demande 2004 – 2006 dans le cadre du projet Rail 2000, 1^{ère} étape, confirme de manière impressionnante la nécessité d'une offre croissante en trafic régional et longues distances.
- Les goulets d'étranglement dans l'offre de transport de voyageurs et de marchandises sont aujourd'hui patents sur de nombreuses lignes-clefs et s'accroîtront encore rapidement.
- On construit et met des plans à l'étude dans tous les pays d'Europe. La Suisse se doit de maintenir et développer son standard élevé de transports respectueux de l'environnement.
- Les aspects écologiques – pensons au réchauffement climatique – plaident en faveur d'une promotion encore plus importante des transports publics que dans les années passées. L'objectif du transfert de la route au rail n'est pas réalisable sans un développement rapide des infrastructures.

Les arguments présentés montrent l'importance des améliorations à apporter dans l'offre de transports publics, mais aussi l'urgence de leur mise en œuvre. Les mesures d'amélioration doivent être réalisées beaucoup plus tôt que prévu dans le projet. Il faut en même temps tenir compte des besoins en infrastructure pour les trafics marchandises et voyageurs, régional et longues distances.

Un retard et/ou même un renoncement provisoire à un développement des transports publics restreignent le développement économique général ; ceci ne serait certainement pas apprécié du peuple suisse. Les cantons sont de l'avis

qu'une votation populaire confirmerait comme par le passé la haute disponibilité à la promotion des transports publics. Environ un tiers des habitants et habitantes de Suisse (enfants et seniors compris) possède d'ailleurs un abonnement demi-tarif.

III. Financement autonome du ZEB

Les grands projets TP sont directement liés entre eux sur le plan financier dans le fonds FTP. Le fonds présente une limite supérieure – découlant d'un accord politique et non fixée par la loi – de 30,5 Mia. de francs (voir figure 1, illustration du haut)³. Une telle limite supérieure n'a jamais existé pour la construction des routes nationales. Il n'est pas admissible que les commandes supplémentaires, telles qu'intervenues à grande échelle sans financement supplémentaire pour les NLFA, soient à la charge des autres projets.

Il est regrettable que la vue d'ensemble (reprenant tant les aspects de la planification que ceux de la politique) n'apparaisse qu'avec le dernier paquet FTP, notamment avec le futur développement des infrastructures ferroviaires ZEB. Elle souligne de plus le fait que tous les risques financiers des autres réalisations prévues dans le cadre du FTP sont répercutés sur le projet ZEB. La vue d'ensemble est dégradée en un classement des moyens financiers encore existants et des risques, d'où il ressort une liste de mesures relatives aux infrastructures qui, peut-être ou peut-être pas, trouveront place dans l'épure financière. Le projet ne garantit même pas la réalisation de l'offre de base, sans parler des options d'extension (voir figure 1, illustration centrale). Ceci n'est pas une base sur laquelle les cantons peuvent planifier et développer leurs projets dans le domaine du transport ferroviaire. En conséquence la CTP demande que soient mis à disposition de Rail 2000 la totalité des moyens prévus dans le projet originel FTP.

Les coûts supplémentaires NLFA mentionnés s'élèvent à environ 4,5 Mia. de francs plus 1,1 Mia. pour les projets qui ont été transférés des NLFA sur le ZEB (documents en consultation, tableaux p. 61 et 64).

³ Les chiffres mentionnés dans cette prise de position se basent principalement sur les chiffres avancés par les organes de la Confédération. Il peut y avoir des différences marginales avec les données du document en consultation ; ceci ne porte en aucun cas préjudice à nos propos (voir à ce sujet la remarque préalable à la page 3 des documents de la consultation – aperçu – concernant les montants provisoires)

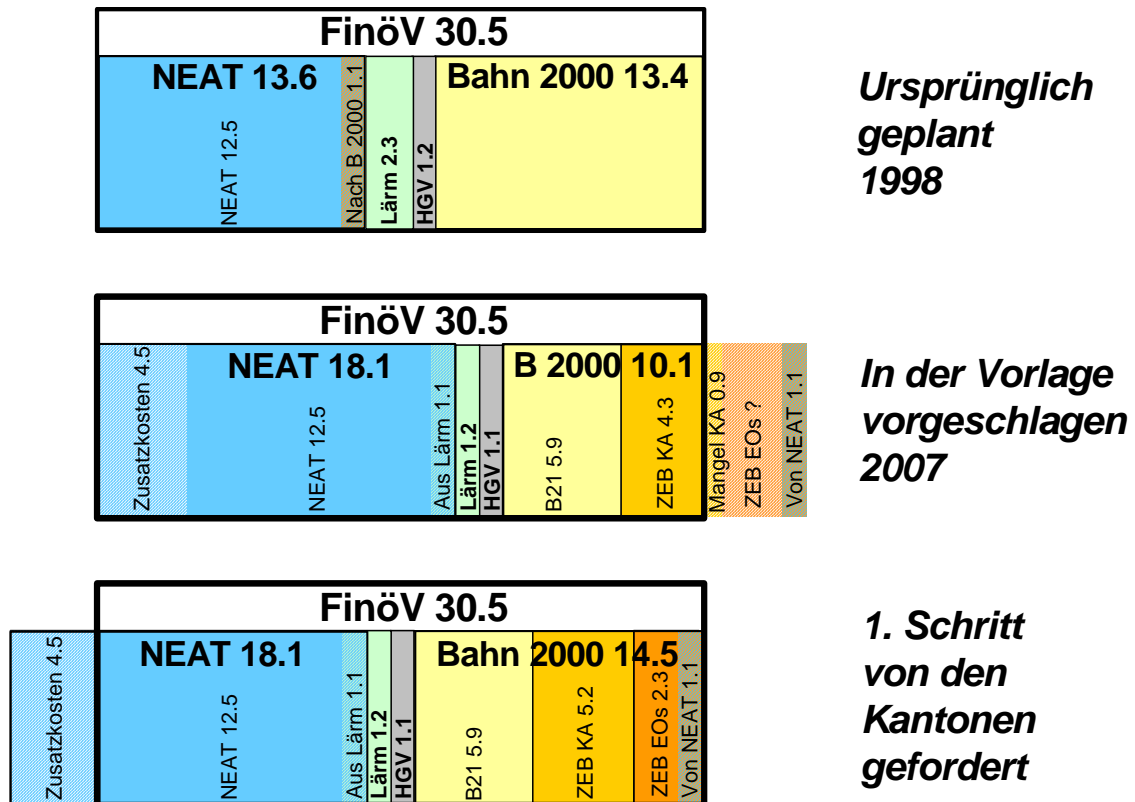


Figure 1 Aperçu des affectations du fonds FTP (chiffres en Mia. de francs)
 (Plan original 1998 ; projet proposé 2007 ; 1^{ère} étape selon demande des cantons)⁴

Comme le montre la figure 1, le concept financier original n'est pas respecté. Les moyens mis à disposition du projet Rail 2000 ont été en partie utilisés pour d'autres tâches. Il n'est donc pas étonnant que l'idée et le projet de base de Rail 2000 ne puissent plus être réalisés dans le cadre des mécanismes de financement existants. La CTP demande que les fonds originellement prévus de 13,4 Mia. de francs pour Rail 2000 restent à disposition et que le montant soit augmenté de 1,1 Mia. de francs supplémentaires pour les projets reportés des NLFA sur Rail 2000 (ZEB). Sur ces 14,5 Mia., 5,9 ont déjà été dépensés (1^{ère} étape de Rail 2000) ; il subsiste donc 8,6 Mia. de francs pour les mesures ZEB.

⁴ Il s'agit ici d'une illustration du problème et des postulats, et non d'une représentation à l'échelle correcte des demandes et déclarations de cette prise de position.

IV. L'offre de base ZEB doit garantir au minimum le maintien de la qualité actuelle de l'offre, si nécessaire grâce à des mesures de compensation

L'offre de base ZEB présentée est un document de base pour la planification et une référence pour la qualité en ce qui concerne temps de parcours, densité de l'offre et qualité des correspondances. Des aggravations de situation par rapport à l'offre actuelle sont à compenser par des améliorations. Et finalement toutes les mesures nécessaires à la réalisation du concept devront être entièrement financées (Exemple : il n'est pas compréhensible pourquoi la part du trafic longues distances de la ligne diamétrale de Zurich n'est pas financée entièrement).

Nous mentionnons ci-dessous trois exemples (une analyse approfondie mènerait à des conclusions semblables pour d'autres options d'extension ; les cantons et régions peuvent préciser ces indications) :

Lausanne – Genève : Diminution de l'offre en places assises du fait de l'utilisation de trains à caisse inclinable ICN (en vue de la réduction du temps de parcours) et malgré quelques travaux d'aménagement.

Comme le train ICN en double traction offre 30% de places en moins qu'une composition de voitures à deux étages (DOSTO) de même longueur, il faut prévoir sur les tronçons fort fréquentés où le ZEB propose des convois ICN au lieu de DOSTO, des liaisons supplémentaires :

- St. Gall-Zurich : 2 trains supplémentaires/h avec 5 arrêts supplémentaires
- Zurich-Berne : 1 train supplémentaire/h avec un arrêt supplémentaire à Aarau
- Berne-Lausanne : 1 train supplémentaire/h avec 2 arrêts supplémentaires

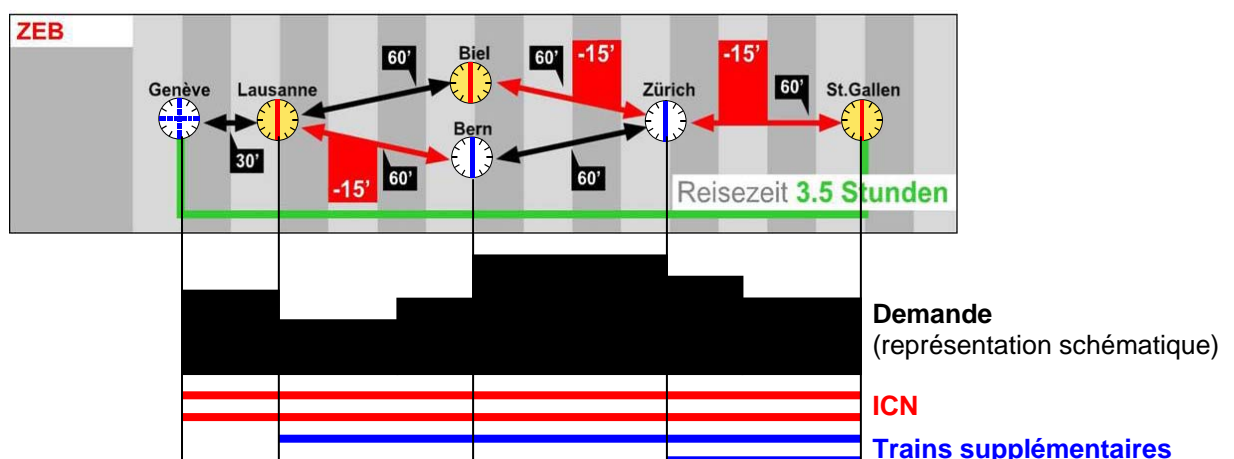


Figure 2 Liaisons ICN et trains supplémentaires de compensation (le trafic régional actuel n'est pas repris ici).

Sur le tronçon Lausanne-Genève, où le même nombre de trains qu'aujourd'hui devrait circuler selon le ZEB, il manque de mesures de compensation. Ceci correspond à une

diminution potentielle du nombre de places assises, et ce malgré une demande en augmentation (de 55% à 85% selon les sources) sur ce tronçon.

Zurich – Bienne : Suppression de l'arrêt du convoi ICN en gare d'Aarau selon projet de base ZEB, afin de garantir un temps de parcours Zurich – Bienne en-dessous de 60 min.

Compensation dans le cadre de l'offre de base ZEB par une nouvelle liaison directe Argovie – Suisse romande via Berne et par une cadence augmentée dans le corridor Zurich – Aarau.

Nœud ferroviaire de Bâle : Aggravation de la situation du fait d'une coordination insuffisante du trafic longues distances Bâle – Berne et Bâle – Bienne – Suisse romande ; des correspondances ne sont plus possibles.

Compensation par des réductions de temps de parcours Bâle – Berne et Bâle – Bienne.

La conception globale du ZEB avec sa subdivision entre une offre de base et des options d'extension régionales constitue, tant du point de vue planification que politique, une bonne base de travail, parce que – sous réserve du financement – elle permet une approche flexible en fonction de la demande locale et de son évolution. Le ZEB présenté n'est qu'un premier pas. Pour les cantons il faut toutefois réaliser la totalité des mesures, c'est-à-dire offre de base et toutes les options d'extension. Ce n'est qu'en ce sens que les cantons approuvent le projet. Cependant les documents ne contiennent rien qui permette d'affirmer que l'offre supplémentaire découlant des réalisations selon l'offre de base peut effectivement répondre à la demande existante et future.

Une prise de position détaillée sur tous les aspects des autres options d'extension et ouvrages d'art supplémentaires pour l'élimination des goulets d'étranglement n'est possible que si le bilan demandé selon la figure 3 (au chapitre VI) est élaboré et publié par tronçon et nœud. Un programme de réalisation par étapes, garantissant alors à toutes les planifications ultérieures des cantons la sécurité indispensable, doit alors être établi en se basant sur ces documents et en combinaison avec un financement nouveau et sûr du développement futur des infrastructures ferroviaires (ZEB).

V. Les goulets d'étranglement de capacité du réseau doivent être éliminés.

Les options d'extension apportent aux régions soit plus de capacité soit plus de qualité. Du point de vue de la CTP, la réalisation des options d'extension et de quelques ouvrages d'art importants supplémentaires est nécessaire dans un proche avenir pour éliminer les goulets d'étranglement du réseau. Les options d'extension sont à réaliser simultanément avec l'offre de base. Des options d'extension peuvent générer une plus grande valeur, économiquement ou du point de vue exploitation (exemple : mise à double voie du tronçon « Rotsee »).

Dans le projet figurent 5 options d'extension présentant un niveau de préparation élevé et représentant des coûts de 2,6 Mia. de francs (y compris Zimmerberg II mais sans l'option 3). Les données manquent encore pour les options 6 à 9 et d'autres options sont à vérifier (exemple : cadence semi-horaire Romanshorn – Zurich et Konstanz – Zurich). On peut partir de l'hypothèse que, en cas de réalisation de toutes les options, des effets de synergie peuvent être utilisés et que les coûts se situeront à un niveau inférieur. La somme des coûts de toutes les options est du même ordre de grandeur que les coûts supplémentaires des NLFA (voir figure 1). Les options d'extension peuvent en conséquence, pour autant qu'il existe un financement supplémentaire des NLFA, être financées dans le cadre du fonds FTP.

VI. Le projet présenté ne constitue pas une vue d'ensemble

Le Parlement a demandé en 2005 une « vue d'ensemble sur le futur développement des grands projets ferroviaires et des phases ultérieures ainsi que de leur financement ». Les cantons attendaient en conséquence une telle vue d'ensemble. Mais le présent document a été réduit à une « vision FTP », dont la structure et la logique interne sont subordonnées à une limite de financement prescrite et aux mécanismes et flux de financement correspondants. Tous les projets en dehors de cette limite de financement sont considérés comme non-financés et donc ignorés. Aucun développement futur des projets ferroviaires, aucune phase

ultérieure ni leur financement ne sont traités dans le projet. La partie planification en souffre en particulier, bien qu'elle laisse supposer un travail préalable important et très complexe.

De l'avis des cantons, la vision globale demandée aurait nécessité un bilan par tronçon – restant compatible avec la philosophie de l'offre Rail 2000 – reprenant l'évolution de la demande escomptée (évent. avec une courbe inférieure et supérieure) et la capacité maximale atteignable pour les catégories trafic longues distances, régional et marchandises, ainsi qu'une estimation de l'année à laquelle la demande, par tronçon respectivement nœud, dépassera la capacité existante.

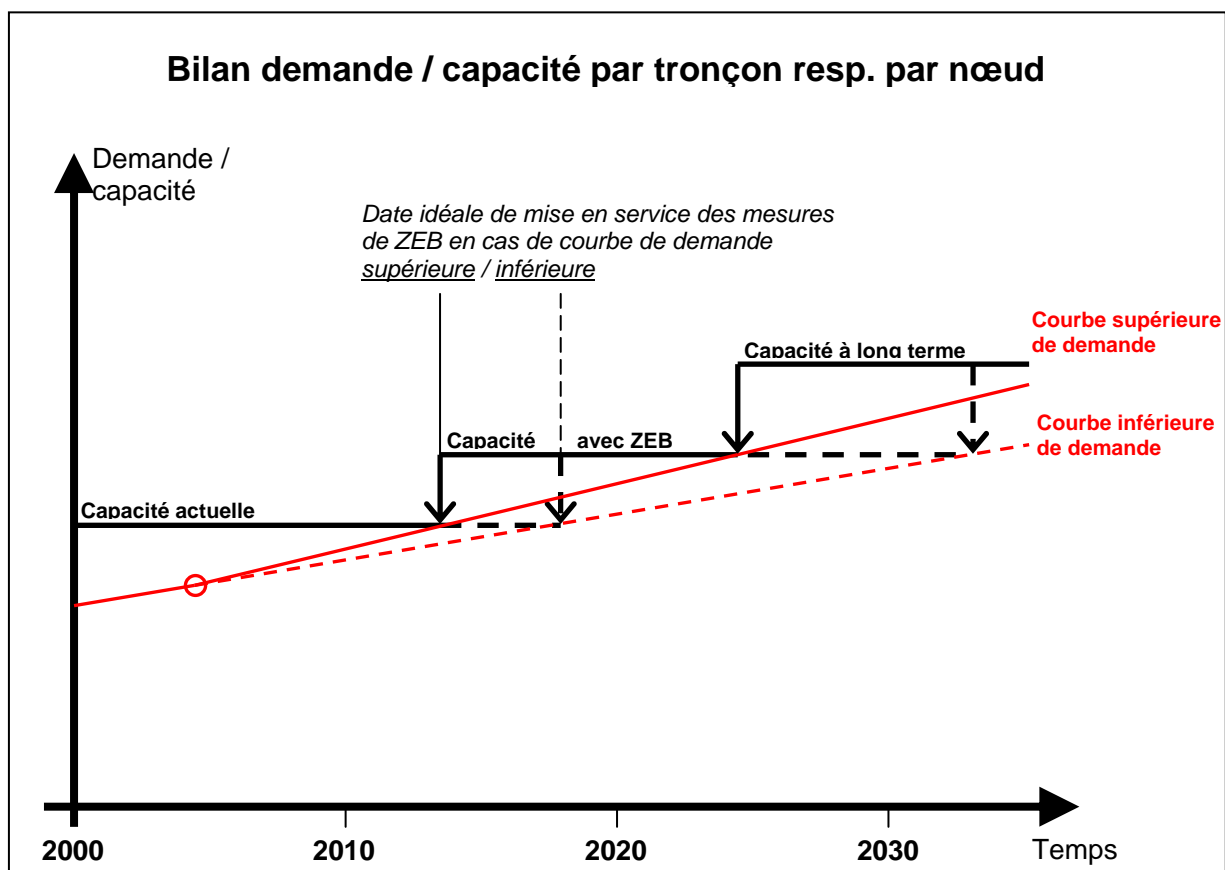


Figure 3 Bilan de capacité et de la demande

On ne trouve pas de telles informations dans le projet présenté. Le développement futur du trafic régional est même expressément exclu des considérations ; il est même mentionné que le ZEB ne traite que de l'offre de trafic voyageurs lon-

gues distances et de trafic marchandises. Nous avons ainsi le désagréable sentiment que l'on atteint quasiment les limites de capacité avec les besoins du trafic longues distances et du trafic marchandises et qu'ensuite le trafic régional servira d'excuse pour faire avaler des brusques augmentations de coûts. Or les éléments de planification du transport régional font partie d'une vision globale, même si le financement n'est pas encore clair a priori. Ceci déclencherait alors enfin le vaste débat politique sur les moyens financiers dont les transports publics ont aujourd'hui besoin, sur ceux dont ils disposent à l'heure actuelle et sur l'importance actuelle de la lacune de couverture.

En conséquence la CTP demande, en complément du projet ZEB présenté, une vue d'ensemble qui soit axée sur la demande et qui prévoit un masterplan (plan directeur) pour le trafic longues distances, le trafic régional et celui de marchandises. La planification d'origine pour les NFLA ainsi que le plan directeur trafic doivent y être également pris en compte. Un financement à long terme qui soit assuré doit également faire partie de cette vue d'ensemble, indépendamment du ZEB.

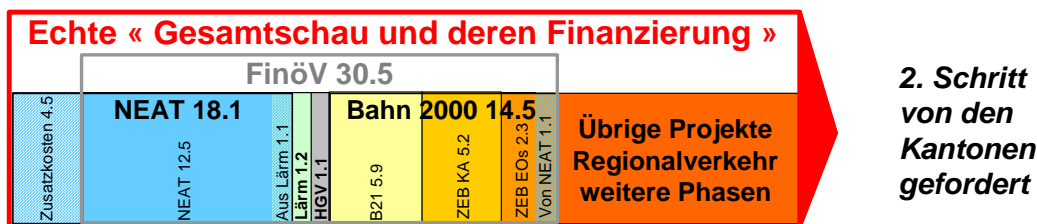


Figure 4 Vue d'ensemble véritable (trafic régional, à longue distance et transport des marchandises) avec son financement
(2^{ème} étape exigée par les cantons)

VII. Commencer sans délai avec la planification des projets importants

Dans le cadre du ZEB il faudrait aussi réaliser les projets prévus aussi vite que possible. Cependant, cette « planification selon les finances » ne comprend pas tous les projets qui seraient nécessaires à moyen et long terme. Il faut, pour faire face à la demande au moins partiellement, commencer à préparer d'autres projets importants à long terme ; ceux-ci ne peuvent indéfiniment être reportés aux calendes grecques. Il est au contraire nécessaire d'en développer l'étude suffisamment pour que les tracés prévus soient garantis dans le cadre de l'aménagement

du territoire. Il faut donc commencer la planification de ces projets dès maintenant.

L'évolution rapide des régions spécialement dans la zone proches des portails des tunnels et des tronçons d'accès demandent une réglementation. Il faut clairement définir où il est prévu d'implanter les lignes (tracés). Plusieurs variantes provisoires existent pour divers projets. Ceux-ci peuvent influencer l'évolution des cantons, voire même la freiner. Une telle situation sur une période de 10 ou 20 ans n'est pas acceptable. De plus, la compétence des cantons en matière d'aménagement du territoire en serait plutôt maltraitée.

Il faut donc toute-de-suite commencer avec les travaux d'étude et planification. Les moyens nécessaires sont à mettre à disposition par un crédit supplémentaire. La demande de celui-ci est à présenter en même temps que le projet ZEB.

VIII. Réponse aux questions

Les principes fondamentaux mentionnés dans les chapitres précédents font partie intégrante de notre réponse aux questions.

1. *Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet ?*

Les cantons demandent absolument la réalisation de l'offre de base et de toutes les options d'extension. Les projets ZEB sont les premières contributions concrètes à une poursuite du développement et de l'amélioration des transports publics. Ils sont soutenus par les cantons. Dans ce sens, le ZEB représente une contribution importante à la poursuite du développement des transports publics. Sa mise en œuvre doit intervenir rapidement et peut être engagée immédiatement.

Le Conseil fédéral et le monde politique doivent s'exprimer clairement en faveur d'une réalisation globale (message). Les bases juridiques et financières doivent en être élaborées immédiatement, afin qu'elles soient à disposition pour 2010 / 2012.

2. Comment évaluez-vous la nouvelle loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire et l'arrêté fédéral ad-hoc sur le crédit d'ensemble ?

La loi fédérale formule les contenus du ZEB et les prescrit sous forme juridique. La loi est subordonnée à la disponibilité générale des moyens du fonds FTP. Celui-ci ne prévoit aucune garantie ni d'une somme déterminée ni des montants prévus actuellement pour le ZEB. La CTP demande que les moyens initialement prévus pour Rail 2000 soient mis à disposition.

L'art. 9 parle « de l'utilisation des moyens du fonds FTP non encore engagés » et de la façon dont ils peuvent être utilisés pour les projets de tunnels supprimés et les options d'extension. Le délai défini à cet effet « au plus tard 2016 » est trop tardif.

Il doit être incorporé à l'art. 9 de cette loi une obligation, selon laquelle le Conseil fédéral soumet un nouveau projet au plus tard d'ici 2011, dans lequel est contenue la « vue d'ensemble du futur développement des grands projets ferroviaires et des phases ultérieures ainsi que de leur financement ». Cela veut aussi dire que le Conseil fédéral doit proposer des sources de financement supplémentaires.

Cette vue d'ensemble doit également respecter le concept NFLA original ainsi que le plan directeur « trafic » y compris le tunnel de base du Zimmerberg, celui de Wisenberg et le 2^{ème} tunnel du Heitersberg.

3. Comment jugez-vous les adaptations de l'arrêté sur le transit alpin (suppression du tunnel de base du Zimmerberg et du tunnel de l'Hirzel) et de l'arrêté sur Rail 2000 (Suppression du tronçon Siviriez-Villars-sur Glâne, du tronçon Olten-Liestal – tunnel de Wisenberg – et du tronçon Zurich-Aéroport-Winterthour – tunnel de Brütten) ?

Une évaluation des différents projets et leur traitement sur le plan juridique ne peuvent intervenir que si la « vue d'ensemble du futur développement des grands projets ferroviaires et des phases ultérieures ainsi que de leur financement » postulée dans la réponse 2 est disponible. Une vue d'ensemble des possibilités actuelles de financement ne constitue pas une base pour une suppression de projets. Les réflexions de planification ancrées dans les différentes décisions ne sont pas transposées avec le présent concept ZEB. Les projets mentionnés peuvent

donc tout au plus être repoussés dans le temps, les décisions concernant le réseau doivent rester d'application.

Le projet Zimmerberg II est bien la preuve que cette position a un sens. Celui-ci, seul projet à cette date qui était financé et dont la réalisation avait commencé, fut, après analyse, retiré du crédit de financement des NLFA. Le projet présenté ne montre cependant pas quels moyens financiers sont ainsi effectivement libérés.

D'un côté certains montants sont liés aux investissements préliminaires et doivent donc être considérés comme utilisés et amortis, de l'autre on prévoit dans l'offre de base concernant l'axe Zurich – Arth Goldau des investissements qui dépendent du Zimmerberg II.

Même si la réalisation de projets dont on s'accorde sur leur importance à long terme ne paraît pas encore possible aujourd'hui, les travaux de planification doivent être entrepris et être suffisamment avancés pour que les tracés puissent être approuvés et garantis dans le cadre de l'aménagement du territoire. Les moyens nécessaires à cet effet doivent être mis à disposition par un crédit supplémentaire. Nous pensons ici principalement aux projets suivants : tunnel du Zimmerberg 2, tunnel de Brütten, tunnel de Wisenberg, tunnel du Heitersberg 2, tronçon Lausanne – Genève.

4. *Soutenez-vous le projet du Conseil fédéral visant à présenter d'ici à 2016 au plus tard un projet indiquant si et comment le tunnel du Wisenberg, celui de base du Zimmerberg et d'autres projets doivent être réalisés ?*

Le projet du Conseil fédéral devra être soumis au Parlement 2011 au plus tard (voir les explications dans les réponses aux questions 2 et 3).

5. *Comment appréciez-vous l'adaptation du crédit d'ensemble de la NLFA ?*

Les NLFA doivent être terminées selon le plan directeur Alptransit (trafic). La CTP soutient les NLFA qui jouent un rôle important pour la desserte du canton du Tessin et dans le cadre du réseau de transport européen en général. Elles sont aussi importantes pour la politique suisse de transfert de la route au rail.

La CTP part de l'hypothèse que des moyens supplémentaires seront nécessaires. Ils doivent en conséquence être mis à disposition pour que les travaux soient menés à bonne fin. Les coûts supplémentaires ont, on le sait, été provoqués par des

raisons diverses (niveau supérieur de sécurité, améliorations pour l'environnement, commandes supplémentaires, etc.). Les commandes supplémentaires ne doivent pas être réalisées au détriment des autres grands projets, un financement spécial des coûts supplémentaires en résultant doit au contraire être recherché.

6. Acceptez-vous l'augmentation temporaire de l'endettement de la Confédération et la prolongation du délai de remboursement des avances ?

Cette mesure est une contribution à la solution des problèmes de liquidités du ZEB. On libérera ainsi plus rapidement que prévu, donc mi-2015, les fonds nécessaires au ZEB.

La CTP soutient le principe de cette idée, mais plaide en faveur d'une réalisation plus rapide du ZEB.

La CTP demande cependant que le financement du ZEB soit fondamentalement découplé de celui des NLFA.

7. Quelles autres remarques avez-vous à formuler sur le projet en consultation ?

Nous renvoyons à nos explications fondamentales et approfondies, en particulier aux chiffres III à VII ci-dessus. En complément, il faut constater qu'il est fondamentalement correct (et également nouveau) que les trafics voyageurs et marchandises soient traités dans un concept commun. Ceci est reconnu. Mais le ZEB reste principalement un concept de transport longues distances. Cette constatation doit être confrontée au fait que les transports publics ne fonctionnent finalement de façon optimale que comme réseau global. C'est pourquoi aussi les cantons attendent la vue d'ensemble, comme cela a été mentionné.

L'étude et la planification des projets importants (indépendamment du timing de leur réalisation) doivent être entrepris et suffisamment avancés afin de pouvoir garantir les tracés dans le cadre de l'aménagement du territoire. Les moyens nécessaires à cet effet doivent être mis à disposition par un crédit supplémentaire. Nous pensons ici principalement aux projets suivants : tunnel du Zimmerberg 2, tunnel de Brütten, tunnel de Wisenberg, tunnel du Heitersberg 2, tronçon Lausanne – Genève.

Au nom des cantons, la CTP demande au Conseil fédéral de soumettre très rapidement le projet ZEB aux chambres fédérales pour discussion et adoption. Les éléments et projets centraux nécessitent aujourd'hui une sécurité de planification (indépendamment du moment précis de leur réalisation). Les travaux d'étude (planification et étude de projets) pour la réalisation des options d'extension et de quelques ouvrages d'art importants devront être conduits en priorité et de concert avec ceux du ZEB. Cela vaut aussi pour la recherche de nouvelles solutions de financement. Ce n'est qu'ainsi que le Parlement disposera pour 2011 d'une documentation de base (vue d'ensemble du développement des chemins de fer) pour prendre les décisions relatives aux prochaines étapes de ce développement.

Avec l'expression de nos meilleurs sentiments

Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)

La Présidente



Barbara Egger-Jenzer, Conseillère d'État

Le Directeur



Dr. George Ganz