

Prise de position sur le projet de message du Conseil fédéral à propos du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse

La Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) regroupe les Conseillers d'Etat et Ministre responsables des transports des Cantons de Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud. Attachant une importance particulière à l'amélioration des liaisons ferroviaires de la Suisse occidentale avec le réseau européen de lignes à grande vitesse, notre conférence suit ce dossier avec la plus grande attention depuis sa genèse. Nous avons d'ailleurs déjà eu l'occasion d'intervenir à diverses reprises par courrier auprès du chef du DETEC pour affirmer notre position quant aux différentes variantes présentées par l'administration fédérale aux Cantons dans le cadre des divers organes de coordination existants.

Dans le cadre de la présente procédure de consultation, la CTSO entend communiquer une position ferme et coordonnée entre ses membres, dont les Cantons reprendront très largement le contenu lors de leur prise de position individuelle.

CONSIDERATIONS GENERALES

Un enjeu d'une importance capitale pour la Suisse

Nous tenons à souligner avec beaucoup de clarté que nous considérons l'amélioration des liaisons entre la Suisse et l'Europe comme un objet d'une importance fondamentale devant bénéficier d'un haut degré de priorité politique. Il est extrêmement important que la Suisse réussisse son intégration européenne par le biais des voies de communication, vecteurs d'échanges de toutes natures et qui constituent un des meilleurs atouts de notre pays.

A ce sujet, rappelons que bien avant la mise en consultation du présent message, la Suisse occidentale a déjà dû consentir à des sacrifices importants, puisque le crédit de 1,2 milliards de francs était à l'origine exclusivement destiné à l'amélioration des accès de la Suisse occidentale au réseau TGV français (message du Conseil fédéral sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics du 26 juin 1996). Les Chambres fédérales ont ensuite décidé d'y ajouter les accès de la Suisse orientale aux réseaux allemand et autrichien, sans toutefois modifier le montant du crédit, pénalisant ainsi fortement les objectifs de la Suisse occidentale.

Au sujet de la répartition de ces moyens entre les différentes régions de Suisse, nous rappelons le poids des sept cantons de la CTSO, dont la population se monte à 2,8 millions d'habitants, pour lesquels les raccordements ouest sont de la plus grande importance.

Il est grand temps d'aller de l'avant

La CTSO salue le fait que le projet de message du Conseil fédéral soit enfin mis en consultation. En effet, alors que les premières réflexions sur ce sujet datent de la fin des années 80 et que l'arrêté fédéral du 20 mars 1998 évoque le début de travaux en 2002, le message qui nous est aujourd'hui soumis témoigne déjà d'un retard de deux à trois ans. Il est donc aujourd'hui grand temps de concrétiser la volonté populaire, exprimée à de fortes majorités par la population des cantons de la CTSO en 1992 et 1998.

La CTSO déplore que tous les projets n'aient pas été menés à un degré de détail suffisant pour être réalisés à partir de 2004, ce qui permettrait aujourd'hui de décider de l'engagement de la totalité du crédit voté en 1998. Cela serait, à nos yeux, très largement préférable à un découpage en deux étapes tel que celui proposé. Cependant, vu les stades d'avancement différents des projets, le principe d'un phasage peut être

accepté, principalement pour ne pas retarder plus encore les projets d'ores et déjà étudiés dans le détail en collaboration avec les autorités françaises notamment. Nous estimons qu'un retard supplémentaire pourrait compromettre la crédibilité de la Suisse vis-à-vis de ses partenaires étrangers.

Toutefois, le fait que des projets soient aujourd'hui prêts à être réalisés ne saurait être le seul critère décidant de leur inscription en première phase. En effet, compte tenu de la durée de réalisation de la première phase, prévue de 2004 à 2010, des projets prêts d'ici deux à trois ans, réalisés entre 2007 et 2010 par exemple, peuvent également figurer en première phase, ce qui serait par ailleurs bénéfique pour l'échelonnement des versements.

Des engagements bien plus fermes sur le deuxième crédit d'engagement

Cependant, la CTSO exige de la part de la Confédération des engagements très fermes quant au contenu et aux délais de réalisation de la deuxième phase. A cet égard, la CTSO exige que le deuxième crédit soit présenté au parlement d'ici à 2007 au plus tard et que le Conseil fédéral en fixe d'ores et déjà clairement le contenu. De fait, la deuxième phase telle que présentée dans le projet de rapport manque de clarté, les projets qui doivent la constituer sont mal définis, des options existent encore sans que les critères qui permettront de choisir l'une ou l'autre ne soient précisés clairement, les délais de réalisation restent ouverts et le DETEC indique explicitement, en fin du chapitre 1.6.3, qu'il sera loisible au parlement de réduire le montant du crédit pour cette deuxième phase. Cette absence totale de garanties n'est pas acceptable pour notre conférence.

De notre point de vue, ces exemples illustrent un manque de volonté de la part du Conseil fédéral, qui donne l'impression de ne pas accorder à ce dossier l'importance stratégique qu'il a incontestablement pour l'ensemble du pays.

Un véritable réseau plutôt que la concentration sur des axes surchargés

Le relativement faible investissement (3% du crédit) prévu sur le versant français du Jura, ainsi que l'absence de la ligne Berne-Neuchâtel du projet d'investissement indiquent clairement que la Confédération s'aligne sur la stratégie des CFF dans le trafic international, à savoir une concentration des liaisons TGV de la France sur les nœuds de Genève et Bâle. Cette stratégie est confirmée par l'aperçu des mesures présenté au chapitre 1.6.4 du projet de message et qui mentionne explicitement que dès la construction du TGV Rhin-Rhône branche Est, les liaisons Paris-Berne s'effectueront par Bâle. La CTSO, tout en soutenant avec force l'amélioration des liaisons Paris-Bâle et Paris-Genève, qu'elle considère comme indispensables, s'oppose avec vigueur à une vision qui se limiterait à ces deux axes et insiste sur la nécessité de conserver à long terme une troisième porte d'entrée TGV en Suisse: celle de l'Arc jurassien central, aujourd'hui desservie par les trains de Lyria Paris-Lausanne/Berne. En effet, par des études sérieuses des différentes configurations d'horaires possibles entre Paris et la Suisse occidentale, nous avons acquis la conviction que les relations entre Paris et les villes de Lausanne, Berne et Neuchâtel sont plus rapides par l'Arc jurassien central, en particulier du fait des contraintes d'horaire au départ de Paris et des possibilités restreintes d'insertion dans les nœuds de Genève et Bâle et de poursuite du parcours sur territoire suisse. Nous rappelons au surplus que cette troisième porte d'entrée a toujours été considérée, y compris par les autorités fédérales, à égalité avec les deux autres.

Complétées par la réintroduction de liaisons performantes entre Belfort et Bienne par Delémont, ainsi qu'entre Genève et le Valais par le sud du Léman de manière à constituer un véritable réseau, ces différentes portes d'entrée sont à même d'offrir à long terme de bonnes liaisons franco-suisse à l'ensemble de la région frontalière tout en répartissant de manière optimale la charge de trafic, évitant ainsi les problèmes de surcharge des infrastructures.

LES PROJETS QUI INTÉRESSENT LA CTSO

Paris-Genève

La CTSO salue les mesures prévues par le Conseil fédéral sur cette liaison, mais rappelle, que la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey constitue l'option la moins ambitieuse parmi celles étudiées. Ce projet d'infrastructure, prêt à être réalisé rapidement, doit maintenant bénéficier d'une haute priorité. De plus, le changement de l'électrification entre Genève et Bellegarde (1'500 V en 25'000V) et les aménagements dans le secteur de la gare de Genève-Cornavin, comme mentionnés dans le projet de message, doivent impérativement être réalisés comme mesures d'accompagnement à la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey.

Concernant le prolongement des TGV de Paris à Genève vers Lausanne et Brigue à une cadence bi-horaire, la CTSO n'y voit pas une priorité, vu la saturation du tronçon Genève-Lausanne. Elle estime en effet que Lausanne, Fribourg et le Valais doivent être desservis par des TGV directs de Paris via Dijon-Vallorbe, comme c'est le cas aujourd'hui. Des études menées par Espace Mittelland, en collaboration avec la CTSO, montrent que les temps de parcours Paris-Lausanne seraient en effet de l'ordre de 15 à 30 minutes plus longs via Genève que par Vallorbe, et ce en raison des difficultés d'intégrer les missions TGV Paris-Genève dans la structure de l'horaire cadencé Rail 2000. L'infrastructure Genève-Lausanne ne laisse en effet plus de possibilités de sillons supplémentaires vers le Valais et Milan.

Paris-Lausanne/Berne

La CTSO n'est pas du tout satisfaite du traitement réservé à cet axe dans le projet de message. En effet, les investissements utiles à l'amélioration de la circulation des TGV sont limités à 70 millions de francs, soit environ 6% du montant du crédit voté, pour l'amélioration de l'alimentation électrique et un aménagement à Daillens ou en gare de Lausanne. Ici encore, on s'en tient à l'absolu minimum correspondant à la variante la moins ambitieuse de celles étudiées. L'investissement proposé ne contribuera pas suffisamment à réduire le temps de parcours sur cet axe ni à résoudre les problèmes de saturation sur l'axe Daillens - lausanne. Le second crédit d'engagement devra impérativement prévoir des mesures supplémentaires permettant la diminution du temps de parcours sur l'axe Lausanne-Dijon-Aisy. Ces mesures envisagées dans les études d'avant-projet portent sur l'amélioration de la géométrie de la voie, notamment entre Frasne et le point de jonction à la branche Est du TGV Rhin-Rhône.

De plus, la branche Berne-Frasne ne bénéficie explicitement d'aucun investissement. Il est seulement mentionné que le tronçon Neuchâtel-Berne serait aménagé en deuxième phase si la France décidait de ne pas réaliser la branche Est du TGV Rhin-Rhône dans les délais prévus.

Le message indique que dès la mise en service de la branche Est du TGV Rhin-Rhône, les liaisons Paris-Berne s'effectueront via Bâle, ce qui aura pour conséquence la suppression des TGV directs Paris-Berne via Pontarlier-Neuchâtel. La CTSO refuse avec vigueur cette conception qui pénalise fortement l'Arc jurassien franco-suisse central, privé de liaisons directes dont il bénéficie aujourd'hui et qui sont absolument essentielles à l'économie d'une région aujourd'hui réputée comme un des sites phares de la microtechnique et de l'horlogerie.

A la conception présentée par le Conseil fédéral, la CTSO oppose sa vision en réseau des liaisons franco-suisse. Elle considère que le rôle de la "porte d'entrée de l'Arc jurassien" est d'assurer les liaisons TGV directes avec Paris des agglomérations de Lausanne et Berne, ainsi que de Neuchâtel, du Valais et du Canton de Fribourg. Dans ce cadre, des investissements entre Berne et Neuchâtel doivent être consentis, afin d'améliorer la capacité de l'infrastructure et permettre une meilleure insertion des sillons TGV dans le

trafic dense des R et RX, ainsi qu'un gain de temps de parcours. Si le montant de 190 millions de francs avait été évoqué dans le cadre de la préparation du message, la CTSO estime qu'un investissement de 100 millions au maximum peut être retenu, qui permettrait de réaliser un nouveau tunnel à double voie entre Rosshäusern et Gümmenen, ce qui aurait déjà un effet extrêmement important. De manière conséquente, la CTSO demande que cet investissement soit prévu en première phase, tant il est vrai que la ligne Neuchâtel-Berne est aujourd'hui déjà empruntée par des TGV (au contraire de bon nombre d'autres lignes sur lesquelles des investissements sont prévus dans le cadre des raccordements LGV), que ceux-ci voient leur temps de parcours rallongé de 5 à 10 minutes en raison de la capacité insuffisante de la ligne, et que les projets peuvent être exécutés rapidement par le BLS.

TGV Rhin-Rhône et Paris-Bâle

Notre conférence est favorable à un soutien de la Suisse à la réalisation de la branche Est du TGV Rhin-Rhône en première phase, tel que prévu par le projet de message. Par ailleurs, nous demandons également une réalisation aussi rapide que possible de la branche Ouest, soit le raccordement à Aisy, à la ligne TGV Paris Sud-Est et le contournement de Dijon qui apporteront un important gain de temps de parcours de 15 à 20 minutes pour l'ensemble des destinations desservies à travers le Jura et par Bâle.

Le Canton du Jura et ses régions voisines profiteront en particulier de la réalisation rapide de la branche Est moyennant la création d'une interligne Bienne-Belfort. De plus, le TGV Rhin-Rhône ne peut pas être considéré comme un projet apportant des avantages à la Suisse occidentale seulement, les autres régions du pays en profitant également pour les liaisons vers la France, tant vers le Nord que vers le Sud.

Par ailleurs, fort intéressée à un accès de qualité à l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse, la CTSO soutient son raccordement au réseau ferroviaire.

Bienne-Belfort

La création de la liaison Bienne-Belfort, simultanément à la mise en service de la branche Est du TGV Rhin-Rhône, est clairement soutenue par la CTSO. Elle apporte en effet des gains de temps de parcours très importants en direction de la France pour une population de l'ordre de 300'000 habitants, située dans un périmètre allant de l'Ajoie jusqu'à Bienne, Laufon et Soleure. La CTSO demande à cet égard que les résultats des études effectuées sur cette ligne en 2001 et 2002 sur mandat de l'OFT et de l'Etat français, entre autres, soient intégrés au texte du message. Ces études démontrent l'intérêt et la faisabilité de la réouverture de cette liaison qui nécessite principalement la réhabilitation et l'électrification de 20 km de voies ferrées sur les 98 km qui forment la liaison Bienne-Belfort. De manière logique, le projet Bienne-Belfort doit être coordonné avec la branche Est du TGV Rhin-Rhône. Ces deux projets feront gare commune près de Belfort. Ainsi, nous demandons que la réhabilitation du tronçon Delle-Belfort soit placée en première phase, tout comme le soutien de la Suisse au TGV Rhin-Rhône. De même, la ligne doit être désignée comme liaison Bienne-Belfort et non limitée au tronçon Delémont-Belfort.

Suisse – Méditerranée/Espagne

La mise en service et la construction de nouvelles lignes à grande vitesse en direction du sud de la France et de l'Espagne ouvrent de nouvelles perspectives pour le train sur ces destinations qui représentent un marché considérable, comparable à celui en direction de la capitale française. Dans ce sens, la réalisation d'une connexion de la ligne Genève-Lyon avec la LGV Paris-Méditerranée, vers Montluel, serait opportune. Le tronçon Genève – Lyon en constitue le maillon faible qu'il convient d'améliorer significativement, en particulier au niveau des temps de parcours et de la fréquence de desserte. L'ensemble de la Suisse en profitera ; Genève jouera pleinement son rôle de porte d'entrée principale dans les raccordements avec le réseau européen à grande vitesse.

Sud-Léman

La CTSO regrette que la réhabilitation de la liaison entre le Valais et Genève par le sud du Léman ne soit pas comprise dans le projet du Conseil fédéral. Notre conférence considère cette ligne comme un accès au réseau TGV ainsi que l'est la ligne longeant le sud du Lac de Constance et estime qu'elle doit à ce titre également pouvoir bénéficier d'investissements dans le cadre du crédit destiné aux raccordements LGV. La CTSO demande l'inscription de cet objet en deuxième phase.

Accès vers l'Italie et le Tessin

Même si les accès de la Suisse vers l'Italie ne font pas partie des raccordements LGV, la CTSO saisit cette occasion pour redire son souhait de voir réaliser aussi rapidement que possible des mesures permettant l'amélioration des liaisons de la Suisse occidentale avec l'Italie. Nous pensons en particulier ici à la mise à deux voies intégrale du tunnel de base du Lötschberg, à l'amélioration de la capacité de la rampe sud du Simplon, ainsi qu'à la réalisation de la ligne Mendrisio-Varese-Gallarate-Malpensa.

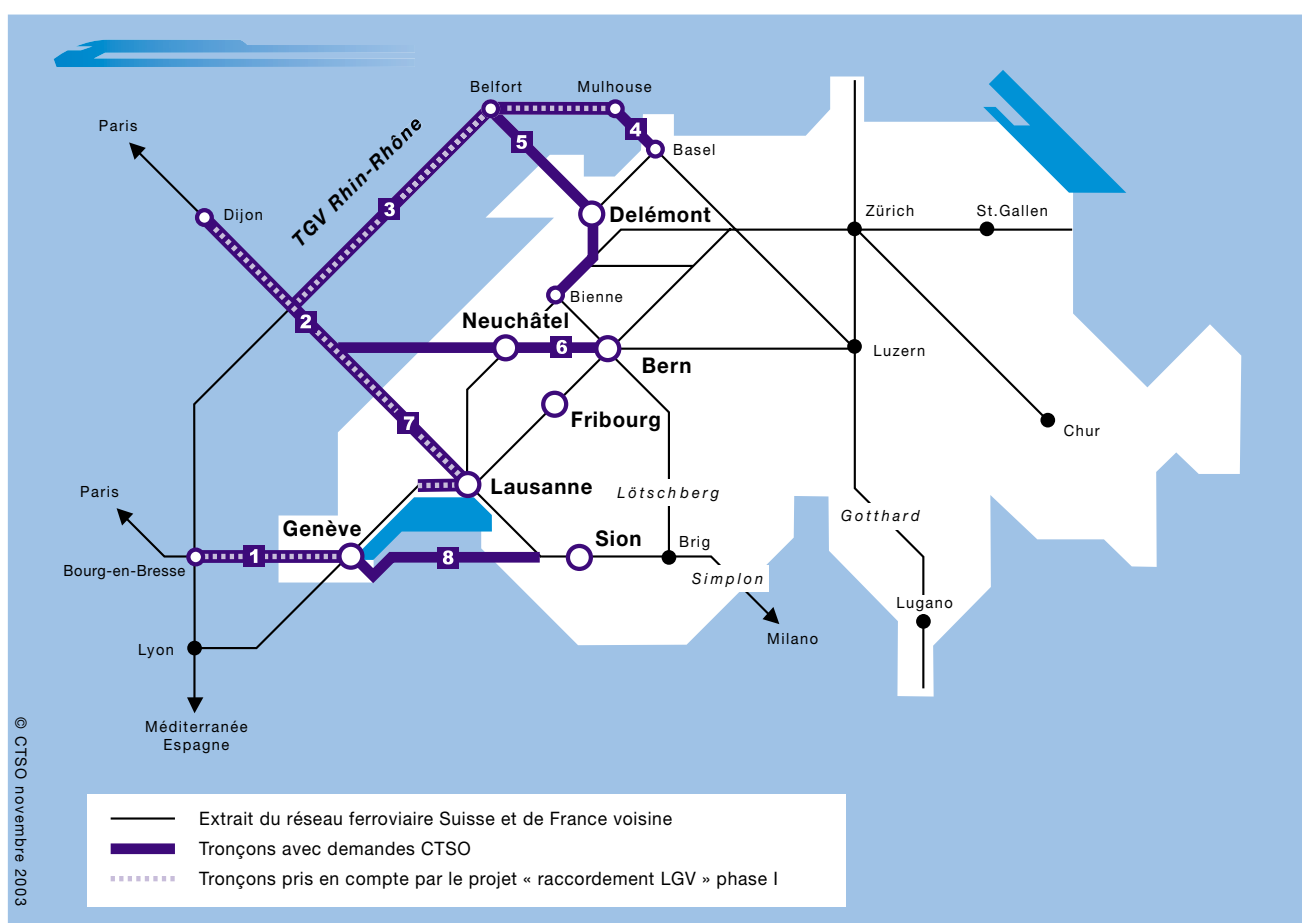
Synthèse de la position et des demandes de la CTSO

La CTSO

- *regrette le phasage proposé, mais l'accepte à condition que le Conseil fédéral s'engage à soumettre aux Chambres le deuxième crédit d'engagement avant fin 2007 et à réaliser des mesures pour la totalité du crédit voté par le peuple en 1998 ;*
- *soutient la réalisation aussi rapide que possible de la ligne du Haut-Bugey et les mesures entre Genève et Bellegarde ;*
- *s'oppose à la concentration du trafic sur Bâle et Genève et exige des mesures permettant de maintenir à long terme une offre TGV Paris-Lausanne/Berne par l'Arc jurassien central ;*
- *demande l'augmentation de 140 millions de francs du premier crédit d'engagement pour permettre la réalisation d'aménagements entre Berne et Neuchâtel et la création de la liaison Bienne-Belfort en 1^{ère} phase ;*
- *demande l'intégration en deuxième phase de la réhabilitation de la ligne Sud-lémanique ;*
- *insiste sur la nécessité de ne pas perdre de vue l'amélioration des liaisons vers l'Italie (notamment l'achèvement complet du Lötschberg-Simplon) et vers Lyon-Barcelone.*

Raccordement de la Suisse occidentale au réseau TGV

Aménagements souhaités par les cantons BE, FR, GE, JU, NE, VS et VD (CTSO)



- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 Réhabiliter la ligne Genève – Bourg-en-Bresse (ligne du Haut-Bugey) 2 Renforcer la puissance électrique et améliorer la ligne entre Frasnay et Dijon 3 Participer au financement de la ligne TGV Rhin-Rhône 4 Raccorder l'EuroAirport au réseau ferroviaire | <ul style="list-style-type: none"> 5 Rouvrir et électrifier le tronçon Delle – Belfort 6 Aménager la ligne Berne – Neuchâtel à double voie 7 Augmenter la capacité ferroviaire entre Lausanne et Daillens 8 Réhabiliter et électrifier le tronçon entre Saint-Gingolph et Evian |
|--|---|