



Office fédéral des transports  
Madame la Conseillère fédérale  
Doris Leuthard  
3003 Berne

Par e-mail à:  
**konsultationen@bav.admin.ch**

Berne, le 10 janvier 2018

## Étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 Position de l'ACS

Madame la Conseillère fédérale,

Par lettre du 29 septembre 2017, vous avez soumis l'objet cité en référence à l'Association des Communes Suisses (ACS) pour consultation. Nous tenons à vous remercier de l'occasion que vous nous avez ainsi donnée de nous exprimer au nom des quelque 1'625 communes membres de l'ACS.

### I. **Appréciation générale**

Une infrastructure ferroviaire performante, fiable et moderne est essentielle pour la compétitivité de notre économie et donc pour la préservation des emplois. La densité du réseau et l'harmonisation optimale entre tous les prestataires de transports publics sont une base indispensable au développement et à la mise en réseau de toutes les régions de Suisse.

Pour pouvoir continuer à assumer ces fonctions de base à l'avenir, l'ACS soutient la variante recommandée par le Conseil fédéral «Étape d'aménagement 2035» en tant que variante minimale. Si des ressources financières se libèrent grâce aux optimisations prévues à l'occasion de la suite de la planification, celles-ci devraient être investies dans des projets supplémentaires dans le cadre de l'étape d'aménagement. L'ACS se féliciterait qu'il soit ainsi possible d'intégrer dans l'étape d'aménagement 2035 l'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg.

Pour l'ACS, il est indispensable que la mise en œuvre de toutes les mesures prévues tienne compte des flux actuels de pendulaires et compense les éventuelles dégradations de l'offre par des mesures complémentaires.

En outre, l'ACS s'attend à ce que les inconvénients déjà rencontrés par les régions de pendulaires par suite de l'aménagement soient compensés le plus rapidement possible afin de ne pas créer de désavantages comparatifs durables pour les communes concernées.

C'est ainsi que dans le sillage de l'aménagement de la gare centrale de Zurich, l'offre de la S2 s'est considérablement détériorée pour les communes du district de March. C'est pourquoi l'ACS réclame qu'à titre de compensation, la voie de dépassement de

Schübelbach mentionnée dans le projet FAIF pour le transport du RER et des marchandises soit réalisée le plus vite possible.

## II. Commentaires conformément au questionnaire

### 1. Êtes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet?

L'ACS se félicite que les étapes d'aménagement prévues visent à compenser les goulets d'étranglement prévus au niveau des capacités, à accroître la stabilité du trafic ferroviaire et à atteindre la meilleure rentabilité possible. Il nous semble juste que l'accent soit mis sur la capacité de performance et la stabilité de l'ensemble du réseau et non sur l'accélération de certains tronçons.

### 2. Êtes-vous d'accord avec les buts de l'étape d'aménagement 2030/35 (cf. en particulier les principes directeurs)?

L'ACS est d'accord avec les buts et les principes directeurs de l'étape d'aménagement 2030/35.

Lors de la mise en œuvre, il conviendra de veiller à prendre en considération les nouveaux développements, par ex. en matière de mobilité, d'évolution démographique, etc.

L'ACS s'attend donc à ce que les perspectives à long terme soient périodiquement réexaminées en intégrant les trois échelons de l'État, les régions de planification et la branche en vue d'être adaptées si nécessaire.

### 3. Quelle est votre option préférée pour l'étape d'aménagement 2030/35? Pourquoi?

- a. Option étape d'aménagement 2030 (7 milliards de francs)
- b. Option étape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs)

L'ACS donne clairement sa préférence à l'étape d'aménagement 2035, car celle-ci permet de soutenir au mieux tous les objectifs et d'aboutir à une meilleure rentabilité. Ainsi, par ex., certains projets peuvent être planifiés de manière plus globale et être réalisés sans étapes intermédiaires (par ex. gare de Stadelhofen – gare RER de Zurich).

### 4. Êtes-vous d'accord avec les améliorations de l'offre proposées et les mesures des options de l'étape d'aménagement 2030 ou de l'étape d'aménagement 2035? Plus précisément:

- a. Pour le transport de voyageurs
- b. Pour le transport de marchandises
- c. Pour le transport transfrontalier
- d. Pour les installations d'exploitation
- e. Si non, quelles mesures estimez-vous plus urgentes ou au contraire inutiles? Pourquoi?

L'ACS est d'accord avec les améliorations de l'offre proposées et les mesures de l'étape d'aménagement 2035 (a-d).

Nous nous félicitons que les mesures proposées soient encore optimisées par l'Office fédéral des transports en collaboration avec la branche.

Le but doit être de dégager ainsi suffisamment de ressources financières pour intégrer l'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg (TBL) sans coûts supplémentaires dans l'étape d'aménagement 2035.

L'aménagement partiel du TBL pourrait à la fois réduire sur ce tronçon la surcharge du trafic des voyageurs et réaliser une augmentation d'efficacité du trafic des marchandises, et ainsi apporter des améliorations supplémentaires à l'avantage macroéconomique du projet.

5. *Êtes-vous d'accord pour que la réalisation de la gare de transit de Lucerne et les travaux d'études du cœur de Bâle puissent être financés par des tiers à leurs propres risques?*

L'ACS est d'accord. Si la réalisation entraînait des coûts consécutifs, il faudrait également déterminer qui serait tenu de les prendre en charge.

6. *Êtes-vous d'accord pour que les conditions légales soient créées en vue d'un remboursement ultérieur de ces frais d'investissement par la Confédération?*

L'ACS juge utile que les conditions légales correspondantes soient créées.

7. *Avez-vous des commentaires sur les autres thèmes du projet?*

Non.

8. *Y a-t-il des sujets qui ont été trop peu pris en considération à votre avis?*

Comme indiqué en introduction, il est obligatoire du point de vue de l'ACS que la mise en œuvre des mesures n'entraîne aucune dégradation de l'offre pour les flux de pendulaires actuels. Il faut absolument éviter que certaines régions se retrouvent tout à coup «déconnectées» et que les communes concernées subissent des inconvénients à long terme.

Il convient de veiller à ce que la mise en œuvre des diverses mesures tienne compte des flux de pendulaires actuels, et à ce que les dégradations de l'offre soient compensées le plus rapidement possible par des mesures complémentaires.

L'ACS escompte également ce résultat dans le cas de la dégradation de l'offre dans la région de March et réclame une mise en œuvre aussi rapide que possible de la voie de dépassement de Schübelbach pour le trafic du RER et des marchandises.

### **III. Motions**

Sur la base des points cités, l'ACS demande:

- Que l'infrastructure ferroviaire soit développée au moins conformément à l'option de l'étape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs).
- Que les mesures soient encore optimisées et que des économies possibles soient investies dans des projets supplémentaires, la priorité étant donnée à l'aménagement partiel du TBL.
- Que les perspectives à long terme soient réexaminées périodiquement compte tenu des trois échelons de l'État, des régions de planification et de la branche, en vue d'être adaptées selon les besoins.
- Que les bases légales pour le préfinancement et le financement par des tiers ainsi que la possibilité de remboursement des frais d'investissement soient créées.

- Que les flux de pendulaires actuels soient pris en compte dans la mise en œuvre des mesures et que les éventuelles dégradations de l'offre soient compensées par des mesures complémentaires.
- Que la voie de dépassement de Schübelbach pour le trafic RER et le trafic des marchandises soit réalisée le plus rapidement possible afin de compenser la dégradation de l'offre dans la région de March.

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de faire valoir notre position et vous serions reconnaissants de bien vouloir prendre nos demandes en considération.

Avec nos salutations les meilleures,

**Association des Communes Suisses**

Président



Hannes Germann  
Conseiller aux États

Directeur



Reto Lindegger

Copie à: Union des Villes Suisses, Berne