

Monsieur  
François Marthaler  
Conseiller d'Etat, Chef du  
Département des infrastructures  
Place de la Riponne 10  
1014 Lausanne

Lausanne, le 30 mai 2007

S:\COMMUN\POLITIQUE\Position\2007\POL0719b.doc  
REJ/jch

## **Vue d'ensemble sur le développement de l'infrastructure ferroviaire et le fonds des transports publics - Procédure de consultation**

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Votre courrier du 30 avril 2007 concernant le dossier cité en titre nous est bien parvenu et nous vous remercions de nous consulter à ce propos.

En préambule, nous tenons à relever que, d'une manière générale, nous goûtons peu aux consultations orientées, telle que la présente contenant les positions à l'intérieur d'un canevas préétabli ; nous leur préférons des prises de position plus libres, permettant parfois aussi de mettre en lumière certaines lacunes qui auraient échappé aux auteurs du projet. Nous nous efforcerons néanmoins de structurer notre position en conséquence, compte tenu de l'importance que revêt ce thème à nos yeux.

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

Globalement, cette vue d'ensemble sur le Fonds de financement des transports publics (FTP) a le mérite de mettre à plat l'ensemble des projets de réalisation votés par le Parlement ou le peuple depuis un peu plus de vingt ans. Nous relevons le caractère ambitieux du projet visant notamment à améliorer l'offre du trafic voyageurs et marchandises (sur le même réseau) en réduisant, grâce à un renforcement du système des nœuds, le temps de parcours entre la Suisse occidentale et orientale.

Si nous partageons les objectifs généraux de ce futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), nous ne pouvons admettre le choix des réalisations qu'il propose. Comme l'a relevé la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) en décembre 2006, le Conseil fédéral limite le projet à une offre de base pour une enveloppe de 5 milliards de francs. Cette offre de base est certes complétée d'options d'extension, mais leur financement n'est pas assuré. La proposition du Conseil fédéral de se limiter à cette offre de base est inacceptable pour le canton de Vaud, dans la mesure où elle n'apporte que de faibles améliorations pour le canton sans satisfaire ses besoins prioritaires et urgents sur les axes Lausanne – Genève et sur la ligne du pied du Jura.

A ce titre, les options de développement 1 et 2<sup>1</sup>, présentées dans l'annexe 1 du rapport explicatif, doivent être réalisées. Ces projets figurent d'ailleurs dans la stratégie cantonale vaudoise de développement du réseau des transports publics.

De surcroît, le projet, tel que prévu, bloque toute possibilité d'amélioration à un horizon voisin de l'année 2030. Alors que la Suisse occidentale et plus particulièrement l'arc lémanique est une des régions enregistrant la plus forte croissance économique et démographique du pays, cette planification des réalisations d'infrastructures ferroviaires va à l'encontre même des constats et préceptes défendus par le projet, à savoir qu'une politique axée sur l'interconnexion des agglomérations urbaines est tributaire d'un système ferroviaire bien aménagé.

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

Globalement, et sous réserve des remarques émises à la question précédente, nous pouvons nous rallier au projet de loi ZEB, ainsi que sur l'arrêté fédéral ad hoc sur le crédit d'ensemble. En effet, la réallocation des crédits non utilisés dans le cadre du projet de réduction du bruit ferroviaire pour le ZEB nous paraît judicieuse.

Pour permettre le financement des options d'extension et de l'offre de base ZEB, les deux principes suivants doivent impérativement être appliqués : le solde de l'enveloppe de Rail 2000 de 7,5 milliards de francs<sup>2</sup> doit être engagé et un financement spécifique des surcoûts des NLFA doit être défini.

**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 des tronçons Sviriez - Villars-sur-Glâne, Olten - Liestal (tunnel de Wisenberg) et Zurich Aéroport - Winterthour (tunnel de Brutten) ?**

Les simulations financières effectuées reposent sur des hypothèses (inclusion des surcoûts des NLFA dans le FTP, réalisation de la seule offre de base du ZEB) que nous avons remises en question aux points précédents. Dès lors, il nous semble prématuré de répondre à cette question.

---

<sup>1</sup> Pour mémoire, ces options sont :

- Option d'extension 1 (pied sud du Jura) : permet de réaliser la cadence à 30 minutes entre Lausanne - Yverdon-les-Bains - Neuchâtel - Bienne. Le devis estimatif est de 620 millions de francs dont il faut retrancher environ 200 millions en cas de réalisation de l'option 2.
- Option d'extension 2 (renforcement de l'offre sur l'axe Lausanne - Genève) : permet d'assurer une cadence des trains au quart d'heure entre Morges - Nyon - Genève en ajoutant un train entre Lausanne et Genève. Elle permet aussi de doubler la cadence des trains régionaux entre Lausanne et Genève.

<sup>2</sup> Différence entre l'enveloppe totale votée pour le projet Rail 2000, qui était de 13,4 milliards de francs et le coût de la 1<sup>er</sup> étape de Rail 2000 qui s'élève à environ 5,9 milliards de francs.

Dans les grandes lignes, nous pouvons admettre la plupart des reports de projets non encore démarrés (tunnels du Zimmerberg, de l'Hirzel, de Wisenberg et de Brütten). En revanche, il est naturel que des projets comme la ligne diamétrale de Zurich figurent dans les réalisations prioritaires. Conscients des limites du FTP, il importe de pouvoir faire des choix, mais de les faire de manière équilibrée.

En revanche, nous sommes perplexes face à la proposition de remplacer les trains Inter-City (IC) à deux étages du Plateau par des trains pendulaires ICN à un étage. Ces derniers, s'ils sont nécessaires pour gagner une dizaine de minutes entre Lausanne et Berne, en application du principe selon lequel « *la technique prime le béton* », ne permettent pas de tenir compte de l'accroissement du trafic planifié<sup>3</sup> : la solution réside plutôt en un accroissement de la capacité des trains IC à deux étages entre Lausanne et Genève, comme l'ont proposé les CFF en réponse à leur décision de ne pas réaliser immédiatement la 3<sup>e</sup> voie de chemin de fer entre Lausanne et Genève. Dès lors, la question de la réalisation du tronçon Sviriez - Villars-sur-Glâne se trouve reposée.

**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 de Wisenberg, le tunnel de base du Zimmerberg et d'autres projets doivent être réalisés ?***

Nous ne sommes pas opposés à cette proposition, pour autant que le reste des aménagements, développés à la question 1, ait été préalablement pris en compte.

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

Nous ne soutenons pas la proposition faite d'augmenter le crédit d'ensemble des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). En effet, aussi stratégique que puisse être la réalisation d'une traversée des Alpes par un chemin de fer de plaine, elle ne doit en rien, sous prétexte de solidarité confédérale, prêter le développement du reste du réseau ferré, tout aussi nécessaire pour absorber la croissance du trafic. Un financement spécifique des surcoûts des NLFA doit être arrêté. Ces surcoûts concernent principalement l'axe du Gothard. Estimé en 1998 à 13,6 milliards de francs, le coût final probable des NLFA se situe dans une fourchette de 18,1 à 18,8 milliards de francs. Des modalités de financement doivent impérativement être trouvées pour assurer le financement de ces coûts supplémentaires sans retarder les investissements indispensables pour développer l'offre sur le Plateau suisse, notamment entre les principales agglomérations du pays.

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

Considérant que les simulations effectuées reposent sur des hypothèses non satisfaisantes (inclusion des surcoûts des NLFA dans le FTP, réalisation de la seule offre de base du ZEB), il ne nous paraît pas envisageable de répondre à cette question.

---

<sup>3</sup> Augmentation planifiée de 30 % à 50 %, entre Lausanne et Genève, d'ici 2020.

Néanmoins, à la lumière des efforts réalisés par la Confédération en matière de maîtrise des dépenses de l'Etat, il nous semble possible, en raison de la situation favorable (mais fragile) des finances publiques, de pouvoir accepter l'augmentation temporaire de l'endettement de la Confédération et la prolongation du délai de remboursement des avances. Nous resterons néanmoins attentifs à ce que cette situation demeure effectivement temporaire.

#### **7. Quelles autres remarques avez-vous à propos du projet mis en consultation ?**

Si nous soutenons globalement ce projet de développement des infrastructures de transport public, nous ne restons toutefois pas cantonnés à ce seul vecteur de mobilité. A nos yeux, le transport privé, essentiellement routier, mérite également une prise en considération dans les plans de développement. A ce titre, notre Chambre a demandé à ses membres, par le biais d'un sondage, ce qu'ils pensaient de la situation actuelle du trafic Lausanne-Genève. Pour ce faire, elle s'est associée à la Chambre du commerce, de l'industrie et des services de Genève (CCIG). Sans surprise, les sondés estiment, à près de 60 %, que leur entreprise est pénalisée par la saturation de l'autoroute Lausanne-Genève et que ce sont avant tout leurs collaborateurs qui sont touchés par l'engorgement du trafic : temps de trajets rallongés, flexibilité de l'horaire contrariée, etc. Le point le plus saillant reste que près de 70 % des entreprises estiment que la construction d'une 3e voie autoroutière résoudrait complètement les problèmes de trafic. En revanche, moins de 40 % jugent la construction d'une 3e voie CFF comme une véritable solution à la saturation du trafic.

Compte tenu du résultat de ce sondage, la CVC1 soutient autant la 3e voie autoroutière que la 3e voie CFF ; elles constituent des moyens complémentaires pour améliorer la situation actuelle qui pénalise les entreprises et leurs collaborateurs. A ce titre, et compte tenu des remarques que nous avons formulées à la question 1 relatives aux options d'extension, nous sommes d'avis que dès 2020, il conviendra de réaliser un nouveau développement des infrastructures ferroviaires, avec notamment la réalisation d'une 3e voie, voire d'une 4e dans le secteur compris entre Allaman et Nyon.

Concernant ce sujet, nous sommes également d'avis que les autorités cantonales lémaniques pourraient s'inspirer de leurs homologues zurichoises. En effet, une des raisons majeures du déséquilibre en matière de répartition des projets d'infrastructure ferroviaire provient du fait que les impulsions pour réaliser lesdits projets sont venues des cantons. Pour mémoire, dans le cadre de la réalisation de la ligne diamétrale de Zurich (comprise dans l'offre de base du ZEB), les financements du canton et de la Ville de Zurich sont d'ores et déjà acquis alors que, pour le projet de 3e voie CFF Lausanne - Genève, nos édiles en sont encore aux déclarations d'intentions. Il y a fort à parier que si des crédits d'étude avaient été votés, et donc qu'une concertation entre les partenaires concernés avait préalablement eu lieu, la situation ne serait pas la même aujourd'hui.

**En conclusion, si nous pouvons partager les objectifs exposés dans ce projet qui reprennent largement les objectifs généraux de la politique helvétique en matière de transports, nous ne pouvons souscrire à la concrétisation envisagée de ce plan, dans la mesure où il néglige de manière indécente la Suisse occidentale en général, et le Canton de Vaud en particulier.**

**De plus, nous ne soutenons pas non plus l'adaptation du crédit d'ensemble des NLFA, jugeant que cette augmentation se fait au détriment d'autres projets (également financés par le FTP) tout aussi importants pour absorber la croissance du trafic. Un financement spécial séparé doit être arrêté pour l'achèvement des NLFA.**

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller d'Etat, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay  
Directeur adjoint

Régis Joly  
Sous-directeur