CVCI
CHAMBRE VAUDOISE
DU COMMERCE ET
DE L'INDUSTRIE

LE PARTENAIRE DES ENTREPRISES

Bundesamt für Verkehr BAV

3003 Bern

Par e-mail à : konsultationen@bav.ch

Lausanne, le 12 janvier 2017
U:\1p\politique_economique\consultations\2017\POL1748_EA_2035\POL1748_EA_2035_CVCI.docx /ofa

Consultation sur l'étape d'aménagement 2035

Mesdames, Messieurs,

La CVCI compte plus de 3'300 entreprises membres représentant plus d'un tiers des emplois du Canton de Vaud. Nous vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur l'objet cité en titre.

Remarques générales

Le Conseil fédéral a mis en consultation deux variantes pour les aménagements ferroviaires à l'horizon 2030-35, l'une est chiffrée à CHF 7 milliards, l'autre s'élève à CHF 11,5 milliards. La CVCI constate que les crédits attribués à des projets en Suisse occidentale ne représentent que 21% du montant à disposition. Par ailleurs, cette région de la Suisse a connu une croissance démographique supérieure à la moyenne nationale entre 1990 et 2015 (+30% contre +22% pour la Suisse en moyenne), ainsi qu'une croissance économique plus élevée de 0.7% en moyenne par rapport au reste du pays entre 2008 et 2014.

La CVCI estime que la Confédération doit en priorité garantir une offre de base comparable dans les agglomérations et régions du pays qui présentent des besoins et caractéristiques similaires. Sur ce principe d'égalité de traitement, nous demandons un rééquilibrage des crédits attribués dans le cadre de l'étape d'aménagement 2030/35. Ce principe ne doit pas être confondu avec une revendication régionale qui ne tient pas compte des réalités socio-économiques.

En effet, un retard déjà reconnu en matière d'offres et d'infrastructures ferroviaires en Suisse latine s'ajoute à ces constats d'ordres démographiques et économiques. Considérant que dans le domaine ferroviaire l'offre crée la demande, les régions les mieux desservies présentent souvent aussi les plus fortes demandes et potentiels de développement. Il faut en tenir compte et éviter de déséquilibrer à nouveau les investissements en faveur des cantons bénéficiant déjà d'une avance sur les autres.

Le retard sera, certes, partiellement comblé avec les crédits octroyés dans l'étape 2025. Il serait en revanche inacceptable que la répartition des crédits de l'étape 2030/35 contribue à accentuer à nouveau le déséquilibre entre les différentes régions. Pour le moins, la répartition des crédits doit maintenir le statu quo, ou au mieux viser à combler le décalage persistant encore entre les régions de Suisse latine et de Suisse alémanique qui présentent des besoins et situations

AVENUE D'OUCHY 47 T +41 (0)21 613 35 35 CVCI@CVCI.CH
CP 315 - 1001 LAUSANNE F +41 (0)21 613 35 05 WWW.CVCI.CH

Imprimé sur papier recyclé

équivalents. Il convient de rappeler que des préfinancements cantonaux avaient permis d'avancer la réalisation de projets ferroviaires importants – principalement à Zurich – mais ils ont ensuite été remboursés avec intérêts dans le cadre de l'ancien fonds FTP.

Au niveau du transport des marchandises, la CVCI demande à la Confédération de garantir l'application de la directive fédérale mentionnée dans le rapport explicatif : *" Dans le transport de marchandises, les conditions de production d'une offre attrayante, compétitive et économique seront créées. L'accent doit être mis sur la disponibilité des installations nécessaires, ainsi que sur la capacité et la qualité des sillons en trafic intérieur et en import-export. "* Notamment en Suisse occidentale, où les sillons pour les marchandises sont nettement moins nombreux qu'en Suisse alémanique, il est important d'assurer une amélioration de la disponibilité de sillons pour les marchandises présentant des horaires et temps de parcours compétitifs entre les principaux sites industriels et vers l'étranger.

Remarques particulières

La CVCI tient à saluer les améliorations suivantes prévues dans les deux variantes pour le Canton de Vaud :

- Lausanne – Genève :
  Augmentation à 10 trains par heure et nouvelle cadence au quart d'heure pour les RegioExpress passant par Renens et l'EPFL

- Pied-du-Jura :
  Introduction de rames à deux niveaux sur la ligne Zurich – Neuchâtel – Lausanne – Genève

- Lausanne – Aigle – Brig :
  Prolongement de deux RegioExpress par heure jusqu'à St-Maurice

La CVCI regrette en revanche que les projets suivants demeurent absents de la variante 2035. En vue de rééquilibrer les investissements en faveur de la Suisse occidentale, nous demandons vivement de considérer le financement des projets prioritaires suivants :

- Ligne Genève - Lausanne – Fribourg – Berne : Ajout d'un train par heure en 2025
  L'ajout d'un train par heure sur cette liaison est nécessaire à l'horizon 2025 et fait l'objet des engagements pris dans le cadre du programme ZEB. Cette liaision n'est considéré dans aucune variante et doit être intégré prioritairement. Le train supplémentaire devrait idéalement être le prolongement d'un RegioExpress passant par Palézieux et Romont.

- Ligne du Pied-du-Jura : Hausse des capacités
  Sur cette ligne reliant Bâle à Genève, le trafic de personnes (international, grandes lignes, interrégional et régional) et le trafic marchandises (international et interne) sont appelés à augmenter fortement. Pour pouvoir concilier tous ces besoins, il est indispensable de prévoir le financement des mesures d'infrastructures nécessaires. En l'état actuel, la prise en compte des besoins des marchandises ne nous paraît pas garantie.

- Ligne de la Broye (Lausanne – Payerne – Morat)
  Le prolongement d'un RegioExpress vers Payerne et Morat est nécessaire pour répondre à la croissance de la demande et au développement attendu dans cette région.

- Léman Express : Hausse de la cadence
  Une amélioration de la capacité pour les voyageurs entre Genève et La Plaine, desservant les communes de Vernier et Meyrin est indispensable. Cette ligne est structurante pour la mobilité transfrontalière dans tout l'Arc lémanique. Cette partie de la périphérie représente en Suisse plus de 60'000 habitants et 43'000 emplois, et connaît un fort développement démographique et économique (+35'000 habitants et +16'000 emplois d'ici 2030) situés à moins de 1km des haltes situées sur cet axe.

- Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds : ligne directe
  L'étape d'aménagement proposée prévoit de financer une amélioration de la ligne actuelle pour CHF 720 millions, raccourcissant le temps de parcours de 6 minutes (de 27 minutes actuellement à 21 minutes). Or, en investissant CHF 200 millions supplémentaires, le temps de parcours pourrait être réduit de 7 minutes supplémentaires (14 minutes) et la cadence pourrait être doublée. Cet aménagement permettra de désengorger le goulet d'étranglement de Vauseyon, dont le réaménagement est estimé entre CHF 250 millions et 300 millions. L'impact financier global serait donc nul, mais les prestations s'en trouveraient fortement améliorées.

- Lötschberg : Extension partielle du tunnel de base
  Sur l'axe du Lötschberg, le trafic marchandises a été multiplié par cinq depuis 1999. Tous les pronostics prédisent une croissance soutenue au niveau régional et national, tant pour le trafic de personnes que pour le transport des marchandises, notamment sur l'axe de transit européen Nord-Sud. Le tunnel de base du Lötschberg à deux voies doit donc être terminé pour pouvoir répondre d'une part à la forte croissance du trafic de personnes, mais également aux besoins du trafic des marchandises – comme prévu initialement dans le projet de NLFA (Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes).

*****

En conclusion, la Chambre Vaudoise du Commerce et de l'Industrie soutient la variante 2035 pour autant qu'une juste prise en compte des projets de Suisse occidentale soit garantie. Sans rééquilibrage des investissements prévus, la CVCI prendra position contre la variante étendue (dotée de CHF 11,5 milliards) et soutiendra la variante moins onéreuse (dotée de CHF 7 milliards), dont la répartition est moins déséquilibrée. Les moyens attribués au fonds étant clairement définis et limités, nous refusons d'avancer l'utilisation des ressources futures au détriment de notre région.

Tout en vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Guy-Philippe Bolay
Directeur adjoint

Olivier Fantino
Responsable de projets