



Fédération des
Entreprises
Romandes

FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

Procédure de consultation
FER No 44-2022

Personnes responsables:
Mme S. Ruegsegger

Date de réponse:
13.10.2022

Rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire y compris modification des arrêtés fédéraux, et de la perspective RAIL 2050

1) Etat des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec modifications des arrêtés fédéraux

Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif au rapport sur l'état des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec les modifications des arrêtés fédéraux et sur la perspective RAIL 2050

a) PRODES EA 2035 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2035 avec les modifications de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire qui y sont liées et l'augmentation de 980 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire ?

Nous approuvons les adaptations proposées. Celles-ci contribuent à une mise en œuvre rapide des aménagements décidés.

b) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2035 ?

Si l'on peut comprendre les explications relatives aux retards, nous estimons que tout doit être entrepris pour poursuivre l'avancement des projets dans les temps impartis. Le fonds est suffisamment doté pour permettre une mise en œuvre dans les temps du projet.

Nous relevons également que le nouvel horaire CFF prévu pour la Suisse romande impactera de manière négative et durablement l'offre de transports dans cette région, alors même que les CFF s'étaient engagés à ne pas toucher à la qualité des prestations.

c) PRODES EA 2025 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2025 avec la modification de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 qui en découle et l'augmentation de 330 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire ?

Oui, cela va dans le sens d'une réalisation rapide des projets.

d) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2025 ?

Non

e) ZEB : Soutenez-vous l'adaptation du crédit d'ensemble pour le développement de l'infrastructure ferroviaire avec la réduction de 590 millions de francs ?

Non.

f) Avez-vous d'autres remarques sur l'état et les adaptations de ZEB ?

Non.

g) Avez-vous des remarques à formuler sur les autres programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ?

Le renforcement de l'axe est-ouest est indispensable pour la qualité de la desserte, tant pour le trafic voyageurs que marchandises, sans oublier l'axe Nord-Sud, c'est-à-dire la connexion du Grand Genève à la ligne Lyon - Turin. Un effort doit donc être consenti dans ce sens.

2) Perspective RAIL 2050

a) Êtes-vous d'accord pour que, sur la base des prévisions nationales et des stratégies fédérales, la perspective RAIL 2050 se concentre sur le transfert du trafic vers le rail ?

Notre Fédération est globalement favorable à un renforcement du transfert modal. Il convient toutefois de rappeler la liberté constitutionnelle du mode de transport, mais aussi et surtout de prendre en compte avec réalisme les besoins en mobilité tant du point de vue du transport marchandises que voyageurs. Décréter la suprématie du rail sur la route sans que les infrastructures en place ne permettent d'assurer la qualité, la rapidité et la maîtrise des coûts relève du dogme et ne peut donc être soutenu par une Fédération représentant les milieux de l'économie.

b) Êtes-vous d'accord avec la vision et les objectifs de la Perspective RAIL 2050 ?

Nous souhaiterions rappeler que la lutte contre le réchauffement climatique et le maintien de conditions cadre favorables à l'économie et aux entreprises ne sont pas antinomiques. Le premier objectif ne pourra être atteint qu'AVEC l'économie, et non CONTRE elle. Il s'agit de le formuler clairement.

Par ailleurs, de par son indispensable ouverture et son positionnement au cœur de l'Europe, notre pays ne peut faire fi de son raccordement aux autres réseaux ferrés d'Europe, notamment pour ce qui concerne celui aux lignes à grande vitesse. Il convient là aussi de mieux en tenir compte.

c) Êtes-vous d'accord avec l'orientation choisie « Développement du rail sur les courtes et moyennes distances » ?

Oui, avec quelques réserves. Nous relevons que c'est dans les agglomérations que la pression sur le réseau est la plus forte. Il paraît donc censé d'y concentrer les efforts.

d) Sinon, que proposez-vous ?

Nous relevons qu'il s'agit également de consolider le réseau là où il doit l'être, notamment dans la région lémanique et plus globalement la Suisse romande, où peu d'itinéraires alternatifs existent en cas de problème. La situation de la rive Sud du lac Léman doit être reconsidérée, principalement pour ce qui concerne la desserte du Chablais.

Nous réitérons par ailleurs notre souhait que la dimension internationale des liaisons soit mieux prise en compte.

e) Avez-vous d'autres remarques à formuler sur la perspective RAIL 2050 ?

Non

3) Procédure pour les prochaines étapes d'aménagement

a) Comment jugez-vous le procédé pour la prochaine étape d'aménagement (message en 2026), qui consiste à vérifier, actualiser et perfectionner ponctuellement le projet d'offre 2035 au moyen d'une procédure raccourcie ?

La volonté exprimée par les Chambres fédérales doit être respectée, dans le délai prévu. La Suisse romande ne doit pas faire les frais des demandes d'adaptations d'horaires des CFF. Nous rappelons que la région lémanique est l'une des plus dynamiques de Suisse. Il convient donc d'en tenir compte.

b) Que pensez-vous de la possibilité de compléter la prochaine étape d'aménagement (message en 2026) par des premières étapes de mesures selon l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 (art. 1, al. 3), et de considérer déjà la perspective RAIL 2050 pour leur évaluation ?

Le respect du projet voté par les Chambres est prioritaire.

c) Comment jugez-vous, pour l'élaboration de l'étape d'aménagement suivante (message en 2030), la démarche consistant à suivre le processus de planification complet selon l'art. 16 OCPF tout en l'axant sur la perspective RAIL 2050 ?

Nous soutenons cette proposition.

d) Avez-vous d'autres remarques concernant la procédure à suivre pour les prochaines étapes d'aménagement ?

Non.

4) Autres remarques

a) Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Le Grand Genève se développe de plus en plus en direction d'Annecy, voire dans une certaine mesure en direction de Chambéry.

La question de renforcer un axe Nord-Sud Voyageurs via Genève et Turin complémentaire aux axes Marchandises du Gothard et du Lötschberg branchés sur Milan se pose également. Un tel renforcement augmenterait la sécurité des réseaux ferroviaires suisse et européen, ainsi que ses capacités, tant pour les passagers que pour le fret.

Un raccordement à l'horizon 2050 à la ligne Lyon - Turin via Annecy et Chambéry devrait donc être envisagé au niveau de la planification. Cette liaison ne remettrait pas en question la politique de la Confédération en matière de raccordement aux lignes à grande vitesse (LGV) puisqu'elle pourrait être en premier lieu dévolue à un trafic régional avant de l'être à un trafic IC.

Une telle connexion s'avère nécessaire pour éviter que le Grand Genève ne se trouve écarté du réseau à grande vitesse, ce dernier n'étant orienté que sur la région Rhône-Alpes, et donc en faveur du développement de Lyon, au détriment des régions chablaisienne et lémanique et de leur économie extrêmement dynamique.