

Allianz Bahnausbau

ZKöV (Zentralschweizer
Konferenz d. öffentl. Verkehrs)
KöV Zürich
KöV Ostschweiz

Communiqué de presse

Davantage de moyens financiers pour un développement équilibré de l'infrastructure ferroviaire

Avec Zurich et l'Argovie, les cantons de Suisse centrale et de Suisse orientale fondent l'« Allianz Bahnausbau ». Ils exigent que des aménagements vitaux pour la Suisse, comme le tunnel de Brüttener, le tunnel de base du Zimmerberg II et le tunnel du Chestenberg, soient réalisés sans retard, afin de prévenir de graves goulets d'étranglement qui menacent de freiner considérablement le dynamisme de cette région. Dès lors, le projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) doit être modifié en conséquence.

Zurich, le 3 mai 2012 – Le Conseil fédéral a remis aux Chambres fédérales le projet de loi FAIF qui règle le financement à long terme de l'infrastructure ferroviaire et son aménagement. L'Allianz Bahnausbau (alliance pour un aménagement équilibré de l'infrastructure ferroviaire) donne ses suffrages à ce projet. Cependant, l'étape d'aménagement 2025 fait peu de cas des besoins de la Suisse centrale, de la Suisse orientale, de Zurich et d'Argovie. En effet, un sixième seulement des 3,5 milliards de francs budgétés est assigné à cette région. Pour cette raison, les trois conférences des directeurs des transports s'unissent pour demander une modification du projet lors des délibérations parlementaires. L'Allianz Bahnausbau défend les intérêts communs de 15 cantons comptant une population de 3,8 millions d'habitants.

Beni Würth, conseiller d'État de St-Gall, souligne que l'Allianz Bahnausbau ne critique pas le programme d'aménagement en soi. « Il est toutefois important de tenir compte de l'urgence avérée de nos projets-clés : prioritaires pour toute la Suisse, le tunnel de Brüttener, le tunnel de base du Zimmerberg II et le tunnel du Chestenberg ne peuvent souffrir aucun report supplémentaire. » Le budget de 3,5 milliards de francs prévu pour l'étape d'aménagement 2025 ne suffit pas et doit être porté à 6 milliards de francs.

Moratoire du développement ferroviaire pour la moitié de la Suisse ?

Le tronçon entre Zurich, Winterthur et St-Gall/Romanshorn et celui entre Lucerne, Zoug et Zurich comptent parmi les goulets d'étranglement où le trafic est le plus intense de tout le réseau ferroviaire suisse. Ernst Stocker, conseiller d'État de Zurich, craint un moratoire du développement de l'infrastructure ferroviaire pour les 15 à 20 prochaines années, si l'étape d'aménagement 2025 renvoie l'agglomération zurichoise les mains vides. Il précise que la solution passe par la réalisation du tunnel de Brüttener et du tunnel de base du Zimmerberg II. Le conseiller d'État zougais, Matthias Michel, rappelle quant à lui la volonté populaire : les deux projets, les tunnels du Zimmerberg et de Brüttener, ont été approuvés par les urnes. Il demande par ailleurs le recours à des critères clairs pour fixer les priorités en matière d'amélioration de l'offre. « Il faut donner la préférence aux projets qui présentent, selon la Confédération, le plus grand avantage macroéconomique », explique-t-il. Or, les tunnels du Zimmerberg et de Brüttener se classent parmi les premiers ouvrages dans l'analyse coûts/utilité.

En outre, l'Allianz Bahnausbau exige que les améliorations prévues pour l'étape d'aménagement 2025 sur le couloir Zurich-Sargans-Coire, avec liaison vers la vallée du Rhin, soient rapidement mises en œuvre. L'évaluation de l'urgence doit être revue pour toutes les autres étapes d'aménagement postérieures à 2025, en mettant à jour l'horizon de planification. En effet, selon une évaluation mise à jour et concluante, des projets comme la gare souterraine de Lucerne ou la gare de Stadelhofen appartiennent au premier degré d'urgence. Il faut donc allouer suffisamment de moyens financiers à l'étape d'aménagement 2025 pour que ces projets puissent faire l'objet d'une étude.

Les décisions du Parlement ne valent-elles plus rien ?

Le conseiller d'État Beyeler présente les arguments à l'appui du tunnel du Chestenberg : « L'Allianz Bahnausbau s'oppose résolument à ce que le nouveau tronçon du Chestenberg soit radié de la LDIF même pas trois ans après la décision des Chambres fédérales ». En effet, le percement du tunnel du Chestenberg est urgent pour décharger le tronçon du réseau ferroviaire suisse le plus utilisé par le

trafic mixte. Il ne faut pas mettre en péril le financement par la LDIF de cet aménagement important pour toute la Suisse.

À propos d'Allianz Bahnausbau

Allianz Bahnausbau défend les intérêts de la ZKöV (Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs, Conférence des transports publics de Suisse centrale), de la KöV Zürich (Conférence des transports publics de Zurich) et de la KöV Ostschweiz (Conférence des transports publics de Suisse orientale) par rapport au projet de loi FAIF actuellement examiné par les Chambres fédérales. Ensemble, ces trois conférences défendent les intérêts des cantons suivants : Lucerne, Uri, Nidwald, Obwald, Zoug, Schwytz, Appenzell Rhodes-Intérieures et Rhodes-Extérieures, St-Gall, Thurgovie, Schaffhouse, Grisons, Glaris, Argovie et Zurich.

La Metropolitankonferenz Zürich (www.metropolitanraum-zuerich.ch) apporte aussi leur soutien aux revendications de l'Allianz Bahnausbau.

La documentation pour la conférence de presse du 3.5.12 :

<http://www.zug.ch/behorden/volkswirtschaftsdirektion/direktionssekretariat/allianz-fuer-den-bahnausbau>

<http://extranet.medien.sg.ch/home/medienkonferenzen.html>

<http://www.zvv.ch/de/medien/medienmitteilungen/archiv-2012.html>

Informations :

Contact de presse ZVV : Thomas Kellenberger (Tél. : 043 288 48 09)