

Allianz Bahnausbau

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

Allianz Bahnausbau : positions et requêtes sur le projet FAIF

Le message FAIF adopté le 18 janvier 2012 par le Conseil fédéral représente une avancée importante dans la poursuite de l'aménagement des infrastructures ferroviaires. Allianz Bahnausbau (ZKöV, KöV Ostschweiz, KöV Zürich) s'engage cependant pour que les compétences de planification des cantons soient inscrites dans la loi de manière plus contraignante et pour que les goulets d'étranglement les plus graves pour la Suisse centrale et la Suisse orientale, ainsi que pour les cantons de Zurich et d'Argovie, soient éliminés d'ici 2025.

Aperçu des revendications :

1. Compétences de planification claires des cantons
2. Tunnel du Brüttener et tunnel de base du Zimmerberg II englobés dans l'étape d'aménagement 2025 / Pas de changement de la décision ZEB (futur développement de l'infrastructure ferroviaire) concernant le financement et la mise en exploitation du nouveau tronçon du Chestenberg
3. Relèvement à six milliards de francs des fonds assignés à l'étape d'aménagement 2025

1. Compétences de planification claires des cantons

Allianz Bahnausbau attache beaucoup d'importance à ce que les cantons, qui participent à la commande de l'offre de transports régionaux, assurent la direction des planifications de l'offre régionale. Cet aspect doit être régi par la loi. En outre, l'agglomération de Zurich (soit l'actuelle région KöV Zürich) doit constituer une région de planification à part entière, afin de tenir compte du réseau express régional zurichois, car 22 de ses 24 lignes circulent entre Zurich et les cantons voisins (circulation intercantonale)

Le FAIF est conçu à juste titre comme une stratégie à long terme. Pour des raisons financières, il est uniquement possible d'adopter les tranches les unes après les autres. Il est donc d'autant plus important de planifier et d'étudier à temps les prochaines étapes d'aménagement (et pas seulement « la prochaine étape d'aménagement », comme le propose le Conseil fédéral).

Requêtes : compléter et modifier la loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et la loi sur les chemins de fer :

Disposition transitoire de la Constitution fédérale (nouveau)

Le Conseil fédéral est tenu de présenter la deuxième étape d'aménagement visée à l'art. 48c à l'Assemblée fédérale avec le crédit d'engagement correspondant défini par l'art. 58 en 2018 au plus tard.

Loi sur les chemins de fer, art. 48b Programme de développement stratégique

~~Al. 2 : A intervalles réguliers, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'état d'avancement de l'aménagement, sur les adaptations nécessaires du programme de développement stratégique et sur la prochaine étape d'aménagement prévue.~~

Al. 2 [nouveau] : Le programme de développement stratégique est revu périodiquement par la Confédération en collaboration avec les régions de planification.

~~Al. 23 : A intervalles réguliers~~ **Tous les quatre ans**, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'état d'avancement de l'aménagement, sur les adaptations nécessaires du programme de développement stratégique et sur la prochaine étape d'aménagement prévue.

Loi sur les chemins de fer, art. 48d Planification des étapes d'aménagement

~~L'OFT procède aux planifications nécessaires des étapes d'aménagement. Il y fait participer les entreprises ferroviaires concernées et les cantons de manière appropriée.~~

Al. 1 : En tant que gestionnaire, l'OFT coordonne les planifications nécessaires aux étapes d'aménagement. Il prend en compte les planifications régionales des cantons et associe les entreprises de chemins de fer concernées à la planification.

Al. 2 [nouveau] : Les cantons sont responsables de la planification d'offres régionales. Ils constituent des régions de planification judicieuses. Les entreprises de chemins de fer concernées sont associées de manière appropriée à la planification.

Requête : modifier l'art. 1, al. 2 de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire :

art. 1, al. 2, lettre j : travaux de préparation **des prochaines étapes d'aménagement** ~~de la prochaine étape d'aménagement~~ (études, planifications)

2. Tunnel du Brüttener et tunnel de base du Zimmerberg II englobés dans l'étape d'aménagement 2025 / Pas de changement de la décision ZEB concernant le financement et la mise en exploitation du nouveau tronçon du Chestenberg

Les ressources supplémentaires assignées à l'étape d'aménagement 2025 doivent être investies pour éliminer les goulets d'étranglement les plus graves. Il convient ainsi de privilégier les projets qui font état de l'utilité économique la plus importante selon la Confédération. Pour la Suisse centrale et la Suisse orientale ainsi que pour les cantons de Zurich et d'Argovie, les tronçons St-Gall/Romanshorn-Winterthour-Zurich et Lucerne-Zoug-Zurich ont la priorité absolue. Les projets en question concernent le tunnel du Brüttener (facteur coûts-efficacité 1,2) et le tunnel de base du Zimmerberg II (facteur coûts-efficacité 1,5). A titre de comparaison, l'étape d'aménagement 2025 de la Confédération présente un facteur coût-efficacité de seulement 0,4.

Les deux projets ont déjà été approuvés en votation populaire et reflètent ainsi clairement la volonté du peuple. De plus, ils font partie des tronçons à une voix et à deux voix les plus fortement sollicités de tout le réseau ferroviaire suisse. L'exclusion de ces deux projets de l'étape d'aménagement 2025 entraînerait un moratoire de fait de l'aménagement ferroviaire

en Suisse centrale et en Suisse orientale, ainsi que dans les cantons de Zurich et d'Argovie, pour les 15 à 20 prochaines années. En outre, les améliorations prévues pour l'étape d'aménagement 2025 sur le couloir Zurich-Sargans-Coire, avec liaison vers la vallée du Rhin, doivent être rapidement mises en œuvre.

Requête : modifier l'art. 1, al. 2 de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire :

Art. 1, al. 2 [les lettres a et b augmentent d'une lettre.]

Let. a [nouveau] : **Extension de capacité Bassersdorf/Dietlikon-Winterthour (tunnel de Brüttener, variante courte)**

Let. b [nouveau] : **Extension de capacité Thalwil-Baar avec le tunnel de base du Zimmerberg II**

Requête : modifier l'art. 48c de la loi sur les chemins de fer :

Art. 48c Étapes d'aménagement

Al. 2 actuel : ~~Les mesures prévues dans les étapes d'aménagement sont fondées sur le besoin attesté et sur un projet d'offre lui-même fondé sur les principes micro- et macroéconomiques.~~

Al. 2 [nouveau] : **La priorité va aux projets qui ont été approuvés en votation populaire fédérale ou qui présentent un bon rapport coût-utilité.**

L'Allianz Bahnausbau s'oppose par ailleurs 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.

Requête concernant le nouveau tronçon du Chestenberg : ne pas modifier la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) : nous refusons la suppression de l'art. 4, let. b, chif. 12.

Par ailleurs, l'Allianz Bahnausbau estime que l'évaluation et le classement des projets d'aménagement, servant de base au programme de développement stratégique, ne sont pas concluants (les projets de gare souterraine de Lucerne et de la gare de Stadelhofen figurent ainsi parmi les ouvrages prioritaires). Il faut donc revoir l'évaluation des priorités réalisée par le Conseil fédéral et la mettre à jour – en vue de planifier d'autres étapes d'aménagement – en étendant l'horizon actuel de planification jusqu'en 2030.

3. Relèvement à six milliards de francs des fonds assignés à l'étape d'aménagement 2025

La somme de 3,5 milliards de francs assignée à l'étape d'aménagement 2025 ne suffit pas à financer les aménagements urgents. Pour cette raison, l'Allianz Bahnausbau postule une augmentation de l'enveloppe budgétaire de l'étape d'aménagement 2025 à six milliards de francs environ. Les ressources supplémentaires doivent permettre d'éliminer les goulets d'étranglement les plus graves en Suisse centrale et orientale, ainsi que dans les cantons de

Zurich et d'Argovie. À défaut, le dynamisme de ces régions sera sensiblement freiné, ce qui portera préjudice à l'ensemble de l'économie suisse. Il incombe à la Confédération soit de permettre au nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de s'endetter soit de renoncer à prélever des intérêts sur les contributions et de prolonger le remboursement des avances, afin de financer une étape d'aménagement 2025 mieux dotée.

Requête : modifier l'art. 1 de l'arrêté fédéral sur le crédit d'engagement de l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire :

Art. 1 : Un crédit d'engagement de ~~3500~~ **6000** millions de francs... est alloué...

Requêtes portant sur le financement de l'étape d'aménagement 2025 à hauteur de six milliards de francs :

1. Renonciation aux intérêts sur les dettes FTP
2. Annulation partielle des dettes FTP
3. Échelonnement des remboursements des dettes FTP

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.

Par ailleurs, des partenaires apportent leur soutien aux revendications de l'Allianz Bahnausbau : l'Alliance des villes pour les transports publics en Suisse orientale et centrale (qui regroupe les villes de Lucerne, Zoug, Zurich, Winterthour et St-Gall) et la Metropolitankonferenz Zürich (115 villes et communes, ainsi que les cantons de Zurich, Argovie, Thurgovie, Schaffhouse, Schwytz, St-Gall, Zoug et Lucerne).

Informations :

Président de la ZKöV : Dr Matthias Michel, conseiller d'État, Zoug (tél. : +41 (0)41 728 55 01)
Président de la KöV Ostschweiz : Benedikt Würth, conseiller d'État, St-Gall (tél. : +41 (0)71 229 34 87)
Président de la KöV Zurich : Ernst Stocker, conseiller d'État, Zurich (tél. : +41 (0)43 259 26 02)