

Prise de position de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Suisse)
Consultation sur le projet de loi visant à répondre aux besoins de mobilité dans tous les modes de transport : Transport '45

Principe de base du projet de loi²

Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale de la proposition ?²

Y a-t-il des aspects qui, selon vous, n'ont pas été suffisamment pris en compte ?²

Êtes-vous d'accord avec le regroupement des projets de transport routier, ferroviaire et d'agglomération dans une seule proposition ?³

Développement des infrastructures ferroviaires⁴

Êtes-vous d'accord avec la repriorisation du Programme de Développement Stratégique pour les Infrastructures Ferroviaires (expansion progressive et liaison au développement des services) ?⁴

Étape d'expansion 2027⁴

Êtes-vous d'accord avec la décision fondamentale de se concentrer sur des « projets clés qui fournissent de la structure » plutôt que sur « l'optimisation à petite échelle » ?⁴

Êtes-vous d'accord avec la sélection des projets clés (éléments stratégiques du réseau) envisagée dans le Dispatch 2027 ?⁵

Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre de la stratégie ERTMS et les ressources qui y sont allouées ?⁷

Êtes-vous d'accord avec la portée des mesures complémentaires envisagées dans la phase d'expansion de 2027 ?⁷

Ajustements des résolutions existantes :⁸

Êtes-vous d'accord avec les ajustements apportés aux trois programmes d'expansion ferroviaire déjà adoptés : « Développement futur des infrastructures ferroviaires », « Étape d'expansion 2025 » et « Étape d'expansion 2035 » ?⁸

Mesures supplémentaires⁸

Êtes-vous d'accord avec les ajustements du processus de planification afin que, à l'avenir, seuls les projets en phase préliminaire puissent être inclus dans une étape d'expansion ?⁸

Êtes-vous d'accord pour que la décision sur la mise en œuvre des mesures supplémentaires d'infrastructures doive revenir au Conseil fédéral ?⁹

Financement fédéral supplémentaire pour les infrastructures ferroviaires :⁹

Êtes-vous d'accord avec une extension de la TVA par mille, qui est limitée jusqu'en 2030, en faveur du fonds pour les infrastructures ferroviaires ?⁹

Remarques supplémentaires⁹

Avez-vous d'autres commentaires sur certaines infrastructures ferroviaires ?⁹

Prolongement des routes nationales⁹

Êtes-vous d'accord avec les résultats de l'audit du programme de transport par agglomération de cinquième génération ?⁹

Principe de base du projet de loi

Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale de la proposition ?

☐ ☒ OUI, OUI, avec des réservations ☐ NON

La CITraP exige que les fonds disponibles pour les infrastructures ferroviaires pour la période 2028-2031 soient utilisés selon l'ordre clair de priorités suivant :

- **La priorité absolue doit être de réduire le retard dans le maintien de la substance des infrastructures ferroviaires** (cf. Rapport d'état du réseau CFF 2025). Le Message 2027 doit montrer comment cela peut être fait de manière coordonnée via les différents mécanismes de financement (FIF, accord de performance).
- **La deuxième priorité est de mettre en œuvre des projets d'expansion déjà décidés par le Parlement.** Cela s'applique en particulier au projet Morges-Perroy, adopté avec le Message 2024 et, selon la terminologie du présent message, doit être traité comme un élément stratégique à impact national. La CITraP Suisse rejette catégoriquement la dépriorisation des projets clés nationaux et régionaux. Si nécessaire, un financement supplémentaire doit être obtenu dans le message actuel. La sécurité de la planification vis-à-vis des compagnies ferroviaires et des cantons ne doit pas être compromise.
- **La troisième priorité est d'inclure de nouveaux projets dans le programme d'expansion ferroviaire ou le FIF.** Les conditions préalables sont qu'il y ait un rapport bénéfices/coûts positif, qu'un projet préliminaire soit disponible et que les fonds nécessaires soient disponibles.
- **Une priorité élevée doit également être accordée aux projets déjà inclus dans les programmes d'agglomération avec une planification appropriée** et qui sont donc d'une grande importance stratégique. Pour des exemples, voir la réponse à la question 6.

De plus, la CITraP exige que le projet de loi respecte le rejet de la mesure d'expansion de 2023 des routes nationales lors du référendum du 24 novembre 2024. Les projets d'expansion qui faisaient partie de ce projet de loi doivent définitivement être mis de côté.

Y a-t-il des aspects qui, selon vous, n'ont pas été suffisamment pris en compte ?

- **Il n'existe pas de concept d'offre contraignant pour le transport longue distance, comme le prévoit la Loi sur les chemins de fer, art. 48c, n° 2 pour chaque étape d'expansion.** Les déclarations correspondantes du chapitre 4.1.2 du rapport explicatif sont incorrectes ou du moins trompeuses à cet égard. Sinon, il existe un risque d'erreurs de planification coûteuses, notamment dans le cas d'éléments stratégiques du réseau à effet national. Le Conseil fédéral, avec le message de 2027, doit donc soumettre au Parlement un concept d'offre

contraignant pour le transport longue distance, qui contienne également des propositions d'offre détaillées pour le transport international de passagers. En raison de l'absence de concept d'offre pour le transport longue distance, la CITraP rejette également la demande de radiation de la motion de la Commission « Élaboration d'un concept d'offre 2050 » des deux CTT.

- **Il manque une définition précise de « structuration de projets clés à impact national » et une présentation systématique des références croisées entre les projets clés et d'autres projets qui auraient pu être reportés.** En particulier, il n'existe pas de références croisées entre les projets régionaux clés et les projets STEP AS 2035/AS 2025 différés. Il n'est donc pas possible d'évaluer si les projets structurants d'importance nationale peuvent développer ou non l'effet complet sur le réseau.
- **Un projet global d'importance nationale nécessite un concept global avec un concept d'offre/exploitation, une estimation des coûts sur la base d'un projet préliminaire et un plan par phases.** La CITraP approuve l'amendement proposé à la Loi sur les chemins de fer (EBG), selon lequel un projet préliminaire est nécessaire pour l'inclusion d'un élément de réseau stratégique dans le programme de développement. Ces exigences ne sont pas satisfaites par tous les projets qui sont soumis en tant qu'éléments de réseau stratégiques à effet national.
- **Il manque une planification cohérente et intermodale, coordonnée avec les objectifs de développement spatial entre les cantons et la Confédération.** La base technique et de planification des transports pour prioriser l'expansion des infrastructures dans le secteur ferroviaire est donc insuffisante, et les exigences légales ne sont pas respectées. En particulier, il manque une coordination cohérente avec les stipulations des plans de structure cantonale – approuvés par la Confédération ! Il manque également une prise en compte appropriée des projets issus des programmes d'agglomération conformément à leur calendrier fixe. Dans le cas de projets proposés d'expansion de capacité pour les routes nationales, une évaluation de faisabilité doit être réalisée afin de déterminer si l'objectif peut être atteint de manière plus efficace et durable par une expansion alternative des services de transport public et/ou des pôles de mobilité.

Êtes-vous d'accord avec le regroupement des projets de transport routier, ferroviaire et d'agglomération dans une seule proposition ?

☒ **OUI, OUI,** avec des réservations ☐ NON

La CITraP en principe d'accord avec le contenu et la priorisation. La Suisse a besoin d'un système de transport efficace avec une priorité pour les transports publics. Les points suivants sont critiqués :

- **Renforcer la division modale en faveur des transports en commun** : Une proposition conjointe n'est acceptable que si elle poursuit l'objectif clair d'augmenter durablement la part de marché des transports publics.
- **Assurer des processus décisionnels séparés** : La nécessité demeure d'une évaluation indépendante et distincte des routes et des chemins de fer afin d'éviter les effets pervers et la négligence des projets ferroviaires urgents. Seuls les projets multimodaux doivent être évalués tous modes de transport confondus. Ils servent de pôles de transport pour toute une zone d'agglomération, principalement destinés à faciliter le report du transport individuel au transport public via les itinéraires de correspondance les plus courts.

Développement des infrastructures ferroviaires

Programme de développement stratégique pour les infrastructures ferroviaires :

Êtes-vous d'accord avec la repriorisation du Programme de Développement Stratégique pour les Infrastructures Ferroviaires (expansion progressive et liaison au développement des services) ?

☐ OUI, OUI, avec des réservations ☒ **NON**

Sans concept d'offre contraignant 2050 (voir réponse à la question 2), aucune repriorisation sérieuse du Programme stratégique de développement pour les infrastructures ferroviaires ne peut être réalisé. Les projets qui sont urgemment nécessaires pour créer des redondances ou assurer la sécurité opérationnelle et l'expansion des capacités et qui sont déjà en cours de mise en œuvre ne doivent en aucun cas être dépriorisés.

Étape d'expansion 2027

Êtes-vous d'accord avec la décision fondamentale de se concentrer sur des « projets clés qui fournissent de la structure » plutôt que sur « l'optimisation à petite échelle » ?

☐ OUI, OUI, avec des réservations ☒ **NON**

Les projets clés (éléments stratégiques du réseau à impact national) sont importants pour le développement futur des infrastructures ferroviaires. Cependant, pour atteindre progressivement les objectifs de demande, des mesures rapides et à petite échelle sont tout aussi nécessaires et ne doivent donc pas être écartées du financement FIF au profit de projets clés. Dans de nombreux cas, les mesures à petite échelle complètent les projets clés, qui ne peuvent obtenir des bénéfices globaux optimaux que de cette manière.

Êtes-vous d'accord avec la sélection des projets clés (éléments stratégiques du réseau) envisagée dans le Message 2027 ?

☐ OUI, OUI, avec des réservations ☒ **NON**

La CITraP Suisse propose que la liste des projets clés soit modifiée de la manière suivante :

- **La gare de passage de Lucerne** doit être incluse dans le projet global du Message 2027 (1ère phase de la gare terminus souterraine et du tunnel de Linden plus la 2e phase du tunnel de Neustadt). Cela vise à garantir que la gare de passage puisse être réalisée dans son intégralité et que la gare terminus souterraine, avec ses inconvénients en termes d'échanges avec la gare existante, ne reste pas en place pendant des décennies en tant que « provisoire ».
- **La planification de l'axe ouest-est** doit être incluse comme projet clé dans le Message 2027 afin que les travaux de planification puissent commencer immédiatement, dans le but d'intégrer les premiers projets dans le Message 2031. À cette fin, la Confédération, les CFF et les cantons doivent former une organisation conjointe de projets dotée de compétences étendues. Comme l'a expliqué de manière concluante le Professeur Weidmann dans son rapport, il n'existe pas de concept global d'expansion pour l'axe ferroviaire Ouest-Est de Genève à Rorschach, qui doit viser à réduire les temps de trajet (objectif à long terme : Lausanne-Berne en moins de 60 minutes), à augmenter la capacité et la redondance. Cela malgré le fait que le peuple et le parlement ont demandé au Conseil fédéral à plusieurs reprises depuis 1987 de prendre les mesures nécessaires (référendums sur le rail 2000 et FTP, résolutions parlementaires sur le ZEB, mesures d'expansion en 2025 et 2035). À cette fin, la planification nécessaire doit être lancée sans délai et une organisation de projet doit être mise en place conjointement avec les régions et les CFF. Le financement nécessaire doit être assuré par le message actuel. Les premiers éléments de cette stratégie doivent être mis en œuvre avec le Message 2031. En particulier, des études doivent être menées sur les mesures stratégiques suivantes :
 - Section Perroy-Aéroport de Genève de la deuxième ligne Genève-Lausanne
 - Nouvelle ligne Fribourg-Romont pour réduire les temps de trajet entre Lausanne et Berne,
 - Augmentation de capacité et modernisation de la gare de Genève Cornavin
 - Extension de la section Berne Wankdorf-Bern Lööchligut à quatre voies
 - Section Winterthur-Rorschach
- Dans le cadre d'une mesure de transition à court et moyen terme , **les temps de trajet et les liaisons directes vers Bâle/Zurich, en vigueur jusqu'en 2015, doivent être rétablis sur la ligne du Pied du Jura. À cette fin, la poursuite de l'utilisation de la technologie des rames pendulaires doit être examinée lors**

du remplacement de l'ICN actuel (les nouveaux trains seront mis en service vers 2040) afin d'éviter des constructions d'infrastructure coûteuses qui ne pourront être réalisées qu'à long terme. De plus, l'utilisation de la technologie des rames pendulaires au-delà de 2040 pourrait également réduire les temps de trajet sur la section Winterthur-St. Gallen-Rorschach-Bregenz. Tout coût supplémentaire lié à cet approvisionnement doit être pris en charge par le FIF.

- Les projets suivants reportés selon le rapport explicatif ont le caractère d'un projet clé à impact régional et doivent donc être inclus dans le dépêchement :
 - **Projet du terminal de fret Broye** : Ce projet garantira que la logistique des différentes chaînes de commerce de détail continuera à être largement basée sur le transport ferroviaire à l'avenir et que le trafic supplémentaire pourra être déplacé sur le rail. L'abandon de ce projet pourrait déclencher une spirale négative du transport de marchandises intérieur.
 - **Nouvel arrêt Thun Nord**. L'arrêt est un élément central du concept global de transport et de développement. Les partenaires du projet ont déjà réalisé d'importants investissements initiaux.
 - **Section à double voie Signau-Bowil**. Suite à l'extension des services longue distance en direction du Valais avec la mise en service de la deuxième voie du tunnel de base du Lötschberg, le sillon et le point de croisement du RE7 Berne-Lucerne seront déplacés, nécessitant une section supplémentaire à double voie.
 - **Double voie Rorschach-Rorschach Stadt**. Cette extension constitue un instrument de stabilisation important à effet national et international, notamment pour améliorer la ponctualité EuroCity Zurich – Munich et éviter tout retard de transfert au trafic national. La fermeture de ce dernier court intervalle à voie unique entre le lac de Constance et le lac Léman est donc recommandée par l'ETH-Z.
 - **Double voie Mühlehorn-Tiefenwinkel**. L'élimination de la section à voie unique était déjà prévue en 1966 et 1987 et est également recommandée par l'ETH-Z. Cela stabilisera le trafic dans ce corridor et évitera le report de retards. Ce projet est également important afin que le Railjet puisse continuer à passer le long du lac de Walenstadt malgré l'expansion du S-Bahn sur la rive gauche du lac Zurich, évitant ainsi une augmentation indésirable du temps de trajet.
 - **Nouvel arrêt Winterthur Grütze Nord**. Le projet est mené par le canton et la ville avec une grande priorité et revêt une importance régionale stratégique pour soulager la pression sur la gare de Winterthur.
 - **4ème voie à la gare de Stadelhofen**. Le concept global avec les deux projets MehrSpur Zurich–Winterthur (y compris le tunnel de Brüttener) et la gare de Stadelhofen constituent le projet clé pour l'extension des services ferroviaires dans la plus grande zone de mobilité du pays, qui s'étend sur un

total de sept cantons. Cela entraîne des coûts de construction, d'exploitation et d'entretien plus élevés, tout en réduisant considérablement et retardant les bénéfices pour la population. L'agrandissement de la gare de Stadelhofen doit donc être inclus dans le programme d'agrandissement même si la prolongation du pourmille de TVA est rejeté.

- Le projet du **tunnel du Grimsel** doit être annulé. Selon les initiateurs du projet, la part des investissements ferroviaires dans l'ensemble du projet n'est qu'environ 500 millions de CHF. Néanmoins, ce projet ne peut pas atteindre un rapport bénéfice-coût suffisant. Les fonds libérés par l'abandon de ce projet peuvent être utilisés pour des projets complémentaires ou reportés.

Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre de la stratégie ERTMS et les ressources qui y sont allouées ?

☐ ☒ **OUI, OUI, avec des réservations** ☐ NON

Le développement d'une infrastructure ferroviaire numérique est important afin de permettre un horaire plus dense, plus stable et plus ponctuel. La CITraP soutient la volonté de financer l'ERTMS non pas par les accords de performance, mais par les programmes d'expansion des infrastructures. Le milliard de CHF prévu dans le présent message constitue une première étape vers la mise en œuvre de la stratégie ERTMS, mais il sera loin d'être suffisant pour atteindre les objectifs fixés. À long terme, les chemins de fer prévoient d'avoir besoin de près de 7 milliards de CHF. de fonds. Ce besoin doit être pris en compte dans la planification financière à long terme du FIF et mentionné dans le message 2027.

Êtes-vous d'accord avec la portée des mesures complémentaires envisagées dans la phase d'expansion de 2027 ?

☐ ☒ **OUI, OUI, avec des réservations** ☐ NON

Les éléments stratégiques du réseau ne peuvent développer leurs bénéfices que si les mesures complémentaires nécessaires sont également mises en œuvre. Ces éléments doivent donc être inclus dans le financement des éléments stratégiques du réseau afin qu'une évaluation globale et une priorisation puissent être réalisées. C'est la seule manière de comparer de manière transparente l'effet bénéfice-coût des projets clés. L'expérience des chemins de fer montre qu'environ 40 % supplémentaires des coûts des éléments stratégiques du réseau sont nécessaires pour des mesures complémentaires aux projets clés. Cela signifie que les fonds de 1,8 milliard de CHF prévus dans le déploiement 2027 pour les mesures complémentaires ne sont pas suffisants. S'ils ne sont pas suffisamment augmentés, il existe un risque que les bénéfices pour les clients des grands projets décidés ne soient pas atteints et que des frais consécutifs importants soient générés.

Ajustements des résolutions existantes :

Êtes-vous d'accord avec les ajustements apportés aux trois programmes d'expansion ferroviaire déjà adoptés : « Développement futur des infrastructures ferroviaires », « Étape d'expansion 2025 » et « Étape d'expansion 2035 » ?

☐ OUI, OUI, avec des réservations ☒ **NON**

La CITraP Suisse rejette catégoriquement un ajustement des programmes d'expansion convenus pour les raisons suivantes :

- **La certitude juridique et de planification doit être maintenue.** Les projets déjà décidés, qui ont le caractère de projets clés nationaux ou régionaux ou jouent un rôle central dans les projets d'agglomération, doivent être mis en œuvre comme prévu.
- **Le projet Morges–Perroy, selon la terminologie actuelle un « projet structurant clé à impact national », ne doit pas être retardé.** Pour la nouvelle ligne à deux voies avec tunnel, il existe une décision fédérale valide sur le financement, qui pourrait devoir être complétée. Si nécessaire, le Conseil fédéral doit être chargé de prendre la décision de financement sous sa propre compétence après avoir clarifié les questions ouvertes.
- Dans le cas des projets clés suivants déjà décidés, la mise en œuvre immédiate doit également être assurée :
 - le nouvel arrêt Y-Parc d'Yverdon
 - l'arrêt Dornach Apfelsee,
 - le désenchevêtrement de Pratteln
 - l'arrêt Bâle Neu-Allschwil (anciennement Morgartenring)

Mesures supplémentaires

Êtes-vous d'accord avec les ajustements du processus de planification afin que, à l'avenir, seuls les projets en phase préliminaire puissent être inclus dans une étape d'expansion ?

☐ ☒ **OUI, OUI, avec des réservations** ☐ **NON**

Ce principe est salué pour accroître la certitude des coûts et devrait s'appliquer également à tous les nouveaux projets inclus dans le Programme de Développement Stratégique. Dans le cas de projets à grande échelle par étapes, l'exigence doit s'appliquer à l'ensemble du projet.

Êtes-vous d'accord pour que la décision sur la mise en œuvre des mesures supplémentaires d'infrastructures doive revenir au Conseil fédéral ?

☐ OUI, OUI, avec des réservations ☒ **NON**

Les cantons concernés doivent être impliqués dans le processus de consultation et de prise de décision.

Financement fédéral supplémentaire pour les infrastructures ferroviaires :

Êtes-vous d'accord avec une extension de la TVA par mille, qui est limitée jusqu'en 2030, en faveur du fonds pour les infrastructures ferroviaires ?

☒ ☐ OUI, OUI, avec des réservations ☐ NON

La CITraP soutient la prolongation du pourcentage de TVA. De cette manière, justice peut être rendue aux exigences de la politique climatique, ce qui génère également des bénéfices économiques et sociaux.

Remarques supplémentaires

Avez-vous d'autres commentaires sur certaines infrastructures ferroviaires ?

La radiation de la motion CTT est rejetée. La motion de la commission « Développement d'un concept d'offre 2050 » des deux CTT n'a encore été mise en œuvre d'aucune manière et ne doit donc pas être abandonnée.

Prolongement des routes nationales

Programme de transport par agglomération

Êtes-vous d'accord avec les résultats de l'audit du programme de transport par agglomération de cinquième génération ?

☒ **OUI, OUI**, avec des réservations ☐ NON

Aujourd'hui, le financement des projets de transport public dans les agglomérations se caractérise par un désintérêt structurel : alors que la Confédération finance 100 % des

projets d'infrastructures ferroviaires, elle ne contribue qu'entre 30 et 40 % aux coûts des projets de tramway et des systèmes de type métro, mais un maximum de 50 % (art. 17d, paragraphe 1 LUMin). Les cantons et les municipalités doivent donc financer eux-mêmes la majeure partie des projets de tramway/métro. Afin de garantir que les petits projets puissent continuer à être financés par le Programme de transport d'agglomération, la part du Fonds national des routes pour le transport par agglomération doit être augmentée de manière mesurée.

Motion : La CITraP Suisse propose que l'incitation erronée décrite ci-dessus soit corrigée et que la part fédérale pour les trams et projets comparables soit augmentée. La loi sur l'utilisation de la taxe sur l'huile minérale (LUMin) doit être modifiée comme suit :

Loi fédérale sur l'utilisation de la taxe sur le pétrole minéral affectée et d'autres fonds destinés au transport routier et aérien (LUMin, SR 725.116.2)

- **Art. 17d LUMin Nombre des contributions**
 - Paragraphe 1 bis (nouveau)
 - 1bis Par dérogation au paragraphe (1), les contributions du gouvernement fédéral aux projets de tramway, de type métro et de transports publics comparables ainsi qu'aux projets liés à l'infrastructure pour bus s'élèvent entre 70 et 80 %.
- **Art. 17f Fonds LUMin pour le transport par agglomération**
 - cela représente généralement entre 11 et 15 % [au lieu de 9 à 12 %] des dépenses prévues dans le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.