

Seule l'Étape d'aménagement 2035 rend la future offre des transports publics possible

Position de l'UTP sur l'Étape d'aménagement
de l'infrastructure ferroviaire 2030/35

Octobre 2017



Editorial

L'aménagement du réseau ferroviaire est indispensable, et le concept d'offre 2035 avec des aménagements ciblés prêt!

À l'aube du troisième millénaire, les transports publics ont réalisé un bond de géant grâce à «Rail 2000». Depuis, la clientèle connaît l'horaire cadencé intégral. En outre, «Rail 2000» a accéléré la cadence des relations à la demi-heure au niveau des grands nœuds suisses, la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) a largement amélioré l'offre du trafic nord-sud et les réseaux express régionaux ont rendu les grands centres bien plus accessibles. Toutes ces mesures ont répondu aux besoins croissants de mobilité émis par la population.

Jusqu'à présent, l'offre ferroviaire de la Suisse s'est amplement fondée sur le concept «Rail 2000» élaboré dans les années 1980. Or, déjà aujourd'hui, de nombreuses lignes ont à nouveau atteint leurs limites de capacités, que ce soit dans le trafic voyageurs ou le trafic marchandises, alors que la demande du premier croîtra de 51 % entre 2010 et 2040 et celle du second de 45 %, selon les perspectives d'évolution du transport de la Confédération.

Afin de pouvoir satisfaire ces demandes qualitativement aussi à l'avenir, l'offre de l'ensemble des transports publics suisses doit bénéficier de vastes aménagements. Certes, il faut mieux employer les infrastructures existantes, mais cela ne suffit pas. L'objectif du nouveau concept d'offre national est de proposer une véritable chaîne de voyage toutes les demi-heures, et même tous les quarts d'heure sur les couloirs fortement fréquentés. En ce qui concerne le trafic marchandises, des distributions express sont faisables partout en Suisse. Pourtant, pour que cette offre de transports publics (TP) par rail puisse être concrétisée, l'infrastructure ferroviaire doit être considérablement aménagée d'ici 2035. La branche des TP est unanime: l'infrastructure ferroviaire doit être aménagée là où les clients du trafic voyageurs et du trafic marchandises en profiteront le plus. L'offre de l'horaire est déterminante puisque les aménagements en découlent. En même temps, il convient d'utiliser l'infrastructure existante de manière optimale afin que les TP restent abordables pour les clients et les commanditaires. Pour toutes ces raisons, l'Union des transports publics (UTP) soutient sur le fond la proposition du Conseil fédéral d'aménager l'infrastructure ferroviaire d'ici 2035. Elle exige néanmoins que les projets soient encore améliorés à l'égard des coûts et de l'efficacité. En effet, outre les mesures proposées, l'UTP souhaite que l'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg soit compris dans le programme élaboré, mais sans que les autres projets ne soient compromis.

Meilleures salutations,



Norbert Schmassmann

Président de l'UTP

Aménager là où le client en profitera le plus

Ce sont des chiffres impressionnants que l'Office fédéral de l'aménagement territorial (ARE) a présentés en 2016 dans ses perspectives d'évolution du transport: la demande en transports publics progressera de 51 % d'ici 2040 et le trafic marchandises par rail de 45 %. En tant qu'organisation faitière des entreprises de transports publics, l'Union des transports publics (UTP) veut faire face à ces défis majeurs et répondre durablement à la demande croissante, ce qui est impensable sans un aménagement de l'offre de l'horaire.

Déjà aujourd'hui, de nombreuses lignes ont atteint leurs limites de capacité, que ce soit dans le trafic voyageurs ou le trafic marchandises, et il y a des goulets d'étranglement sur le rail comme dans les gares. Les prévisions de l'ARE indiquent donc bel et bien que, sans entreprendre de mesures sur de multiples couloirs ferroviaires, le nombre de goulets d'étranglements ne cessera pas d'augmenter.

Afin de pouvoir satisfaire cette demande dans les trafics voyageurs et marchandises à l'avenir également, il faut non seulement utiliser plus efficacement l'infrastructure existante, mais aussi aménager l'offre de l'horaire en investissant massivement dans de nouvelles infrastructures. Le Conseil fédéral propose d'investir quelque 11,5 milliards de francs dans le cadre de la prochaine étape d'aménagement prévue pour 2035. Sur le fond, l'UTP soutient cette proposition, mais exige que les projets de l'Étape d'aménagement soient davantage améliorés en matière de coûts et d'efficacité. Outre les projets infrastructurels proposés par le Conseil fédéral, l'UTP souhaite que l'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg (TBL) soit compris dans le programme élaboré – mais sans qu'il ne porte préjudice aux autres mesures. Le TBL augmente en effet la productivité du trafic marchandises, facilite les rénovations de voies prévues d'ici 2040 et pose des jalons pour la cadence à la demi-heure entre Berne et Brigue.

L'UTP s'engage en faveur de projets qui couvrent largement les futurs besoins en transports publics (TP) et qui, parallèlement, ont un rapport coût-efficacité positif. En outre, elle veille à un équilibre régional entre les projets.

Voici les principales positions et exigences de l'UTP:

- La future offre des TP est déterminante. Il faut absolument investir dans des nouveaux projets de construction.
- La branche soutient sur le fond le paquet du Conseil fédéral et s'engage pour des mesures d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire mises en œuvre à l'horizon 2035. Le réseau ferroviaire doit être aménagé aux endroits où les goulets d'étranglement sont les plus problématiques et où les travaux bénéficieront le plus aux clients du trafic voyageurs et du trafic marchandises.
- Le nouveau concept d'offre permet des chaînes de voyage toutes les demi-heures partout en Suisse, et tous les quarts d'heures par endroits; il représente ainsi un grand pas après «Rail 2000». Il mise sur les forces du système ferroviaire, augmente les avantages pour les clients et pose les jalons d'une mobilité du futur.
- S'agissant du trafic marchandises, la productivité est soutenue par l'aménagement des réseaux standard et express ainsi que par le raccourcissement des temps de trajet.
- Afin que les TP restent abordables pour les clients et les commanditaires, il convient d'employer idéalement l'infrastructure existante et d'aménager les goulets d'étranglement en tenant compte des coûts.
- L'UTP exige que les projets de l'Étape d'aménagement 2035 soient davantage améliorés d'ici la réalisation en matière de coûts et d'efficacité. L'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg doit figurer dans le paquet retravaillé, mais sans porter préjudice aux autres projets.
- Afin que d'autres projets importants, tels que le maillon central de Bâle, la gare souterraine de Lucerne et la fluidification du trafic entre Zurich et Olten, puissent être planifiés dans les temps, l'UTP exige l'octroi de crédits de planification.
- Parallèlement, une harmonie parfaite entre aménagement du territoire et planification du trafic doit être assurée.
- Les TP suisses ont un avenir car le tournant énergétique nécessite des TP performants. D'une part, ces derniers sont respectueux de l'environnement et, d'autre part, ils sont adaptés pour transporter beaucoup de gens sur une petite surface.
- En plus d'aménager, il faut continuer à activement développer les innovations technologiques (numérisation), afin d'employer plus intensivement l'infrastructure existante.

Étape d'aménagement 2035: Concept d'offre

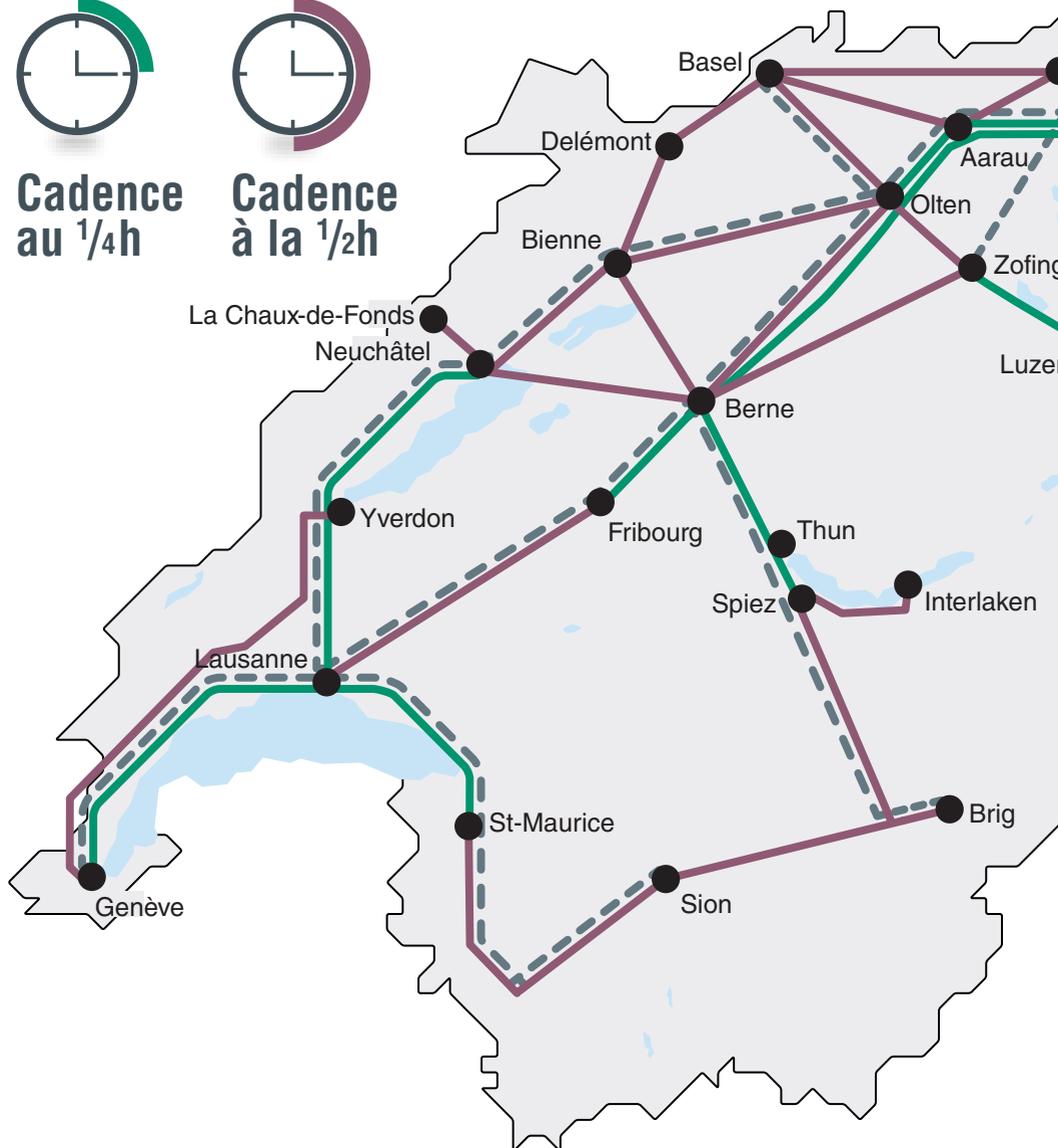
Trafic voyageurs

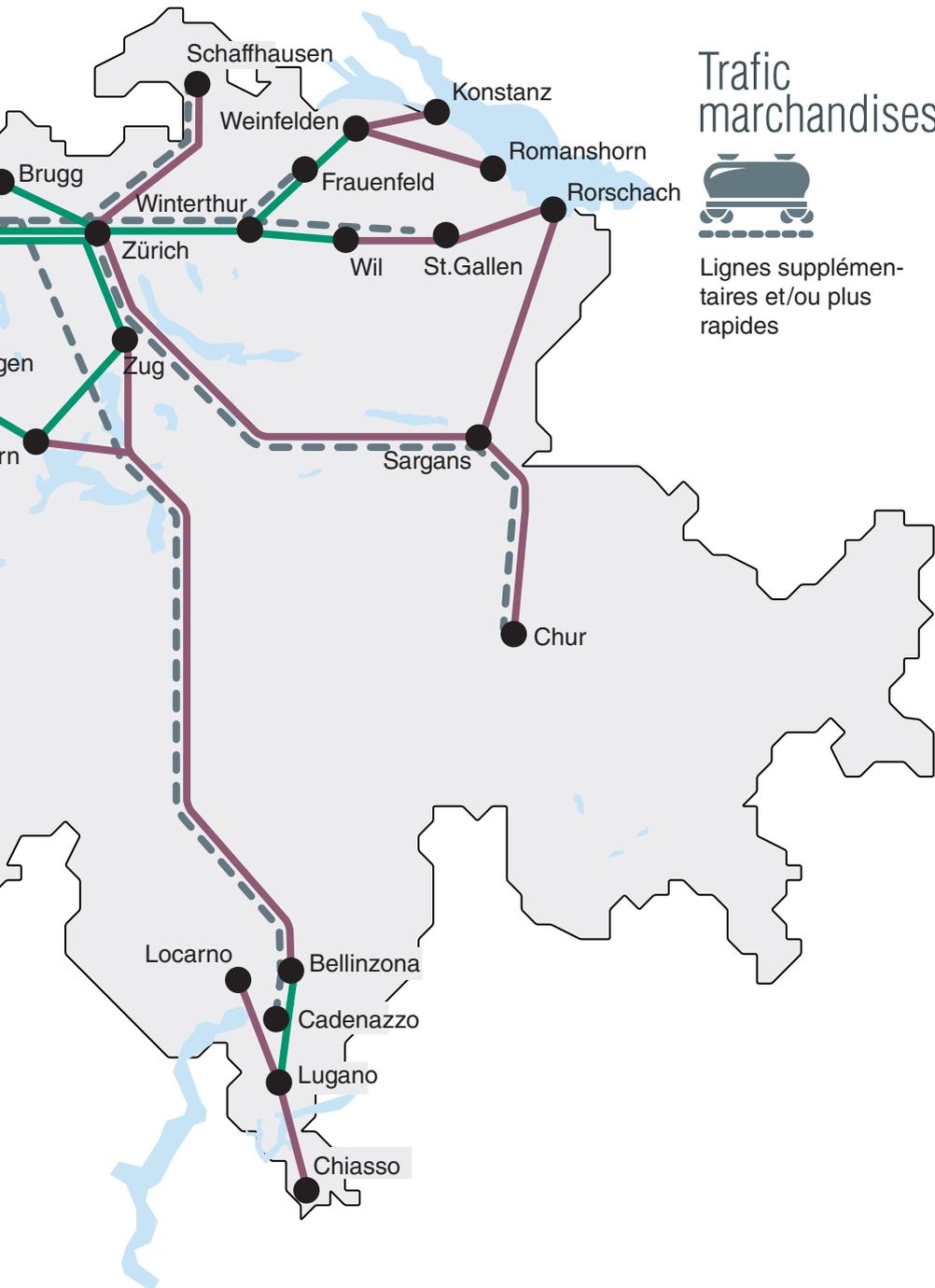


**Cadence
au 1/4h**



**Cadence
à la 1/2h**





Trafic marchandises



Lignes supplémentaires et/ou plus rapides

Étape d'aménagement 2035: Projets d'aménagement

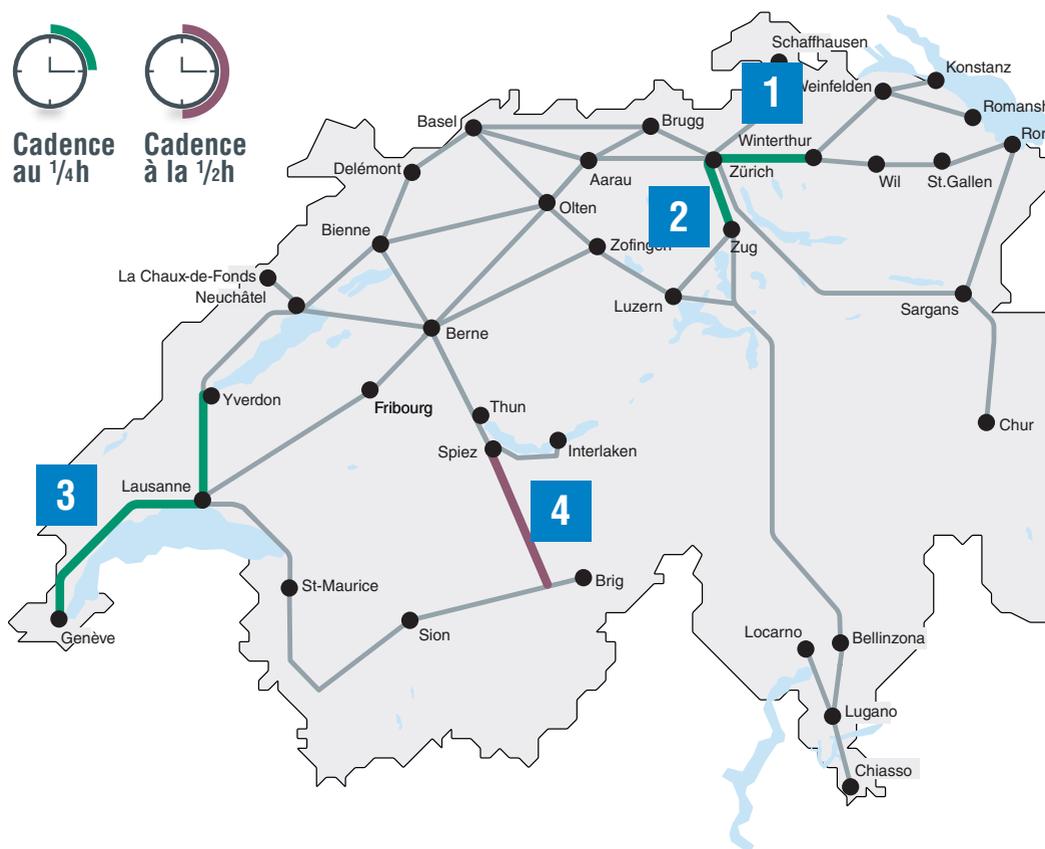
Estimation grossière des coûts +/- 50 % (en CHF)



Cadence
au 1/4h



Cadence
à la 1/2h

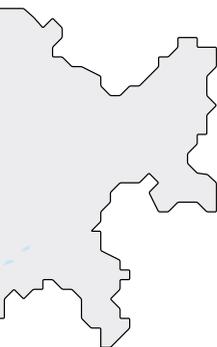


Autres projets

Aménagements des **chemins de fer privés** et augmentation de la **stabilité de l'ensemble du réseau**: 1,2 milliard

Installations pour les trafics voyageurs et marchandises et moyens pour des **études de projets**: 1,5 milliard

horn
schach



1

Tunnel de Brütten Zurich–Winterthour

Aménagement de Zurich Stadelhofen

4,1 milliards



2

Tunnel de base du Zimmerberg II

Zurich – Zoug: 2,2 milliards



3

Extension de capacité

Yverdon – Lausanne – Genève: 1,6 milliard



4

Tunnel de base du Lötschberg

Spiez – Viège: 1,5 milliard



Investissements pour un **projet global réussi**: 0,3 milliard

Systématisation sur le Plateau et cadence au quart d'heure Zurich–Berne: 0,6 milliard

Aménagement du **réseau express pour le trafic marchandises**: 0,5 milliard

Conclusion

- La demande croissante dans les TP rend un important aménagement de l'offre indispensable.
- Le nouveau concept d'offre permet des chaînes de voyage toutes les demi-heures, voire tous les quarts d'heures par endroits, et un réseau express national pour le trafic marchandises.
- Afin que le réseau ferroviaire puisse absorber le trafic du futur, l'infrastructure doit être aménagée. Par conséquent, la branche des TP soutient sur le fond l'Étape d'aménagement 2035 proposée par le Conseil fédéral.
- L'UTP exige par ailleurs l'amélioration des projets et l'inclusion de l'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg dans le paquet de mesures. Celui-là ne doit toutefois pas porter préjudice aux autres objets.
- L'Étape d'aménagement 2035 doit également prévoir des crédits de planification destinés à d'autres projets importants.
- En plus d'aménager, il faut continuer à activement développer les innovations technologiques (numérisation) afin d'employer plus intensivement l'infrastructure existante.



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6

Tél. +41 (0)31 359 23 23

Fax +41 (0)31 359 23 40

info@utp.ch

www.utp.ch