

Communiqué de presse, 4 octobre 2017

---

## **Aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2035: l'UTP soutient la proposition du Conseil fédéral sur le fond**

**Vendredi dernier, le Conseil fédéral a mis en consultation le plus grand projet d'aménagement ferroviaire de l'histoire, l'Étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35. Sur le fond, l'Union des transports publics (UTP) soutient la proposition du Conseil fédéral d'aménager le réseau ferroviaire d'ici 2035. Selon l'UTP, le concept d'offre est très important car il détermine les aménagements infrastructurels, qui doivent être effectués là où les clients du trafic voyageurs et du trafic marchandises en bénéficieront le plus. L'UTP exige toutefois que l'Étape d'aménagement 2035 soit perfectionnée d'ici la décision définitive du Parlement en vue d'améliorer la rentabilité et de permettre l'inclusion de l'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg dans le projet.**

Depuis les années 1980, la clientèle des transports publics (TP) peut apprécier l'horaire cadencé intégral. Ensuite, le concept de Rail 2000 a notamment permis de mettre en place des relations toutes les demi-heures entre les grands nœuds suisses. Jusqu'à présent, l'offre ferroviaire de la Suisse s'est amplement fondée sur ce concept. 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. Par surcroît, la demande du premier progressera de 51 % entre 2010 et 2040 et celle du second de 45 %, selon les perspectives d'évolution du transport publiées par la Confédération.

Afin de pouvoir satisfaire ces demandes qualitativement aussi à l'avenir, l'offre de l'ensemble des TP suisses doit bénéficier de vastes aménagements. Le Conseil fédéral propose d'aménager l'infrastructure ferroviaire d'ici 2035 à hauteur de 11,5 milliards de francs. Il a mis cette proposition en consultation vendredi. L'UTP la soutient sur le fond, tel qu'elle l'a exposé lors d'une conférence de presse mercredi.

### **Aménager là où les clients en bénéficieront le plus**

Accordant une grande importance au concept d'offre, l'UTP demande que ce dernier soit étoffé en règle générale à une cadence à la demi-heure, et même au quart d'heure sur les tronçons les plus chargés. En ce qui concerne le trafic marchandises, des distributions express doivent être faisables partout en Suisse.

L'organisation faîtière des TP est sûre d'une chose: l'offre de l'horaire est déterminante car les aménagements de l'infrastructure en découlent. Ces derniers doivent avoir lieu là où les clients du trafic voyageurs et du trafic marchandises en profiteront le plus. Selon Philippe Gauderon, président du forum «Développement à long terme de l'offre et du réseau» de l'UTP et chef de la division Infrastructure des CFF, «il faut néanmoins que les TP restent abordables, d'une part, pour la clientèle des trafics voyageurs et marchandises et, d'autre part, pour les mandants que sont la Confédération et les cantons». Les coûts subséquents pour l'infrastructure et le trafic régional devraient alors être calculés d'ici la décision politique définitive.

La branche des TP exige que les sous-projets de l'Étape d'aménagement soient davantage améliorés d'ici la réalisation 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. «Nous sommes convaincus que notre proposition solide et constructive pourra obtenir une majorité politique», a affirmé Ueli Stückelberger, le directeur de l'UTP, lors de la conférence de presse.

En outre, la branche est consciente que l'Étape d'aménagement 2035 ne résoudra que les problèmes de capacités et de demande les plus urgents. Seul l'emploi de nouvelles technologies numériques permettra d'augmenter encore davantage les capacités sur tout le territoire. Afin de disposer de ces nouvelles technologies dans les temps, la branche s'est fixé des objectifs ambitieux avec le projet SmartRail 4.0.

Grâce à FAIF et au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), le financement de l'exploitation, de la maintenance et de l'aménagement du réseau ferroviaire est garanti à long terme. Les aménagements technologiques favorisant l'augmentation de la capacité ne peuvent cependant pas être financés dans le cadre de l'Étape d'aménagement 2035. Il est donc nécessaire de trouver rapidement un financement durable pour remplacer les technologies existantes par de plus récentes.

«La branche a entrepris une évaluation fondée et sérieuse des goulets d'étranglement actuels et des prévisions d'évolution du trafic. Elle défend fermement les exigences présentées aujourd'hui et est convaincue de leur nécessité», a déclaré, lors de la conférence de presse, Thomas Kuchler, président de la commission Infrastructure de l'UTP et de la direction de la Südostbahn (SOB).

---

## Pour plus d'informations

---

Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP | 031 359 23 35 | 079 613 77 01

Bruno Galliker, porte-parole pour la Suisse romande | 031 359 23 38 | 078 899 01 85