



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication DETEC

**Office fédéral des transports OFT**  
Division Infrastructure

Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00012/00008/00004/00004/00001

**Avril 2018**

---

# **Étape d'aménagement 2030/35 du pro- gramme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (EA 2030/35)**

## **Rapport sur les résultats de la consultation**

---

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Contexte</b> .....	<b>3</b>
1.1	Mandat .....	3
1.2	Exécution de la consultation .....	3
<b>2</b>	<b>Position générale</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Évaluation des prises de position d'après le catalogue de questions</b> .....	<b>7</b>
3.1	Catalogue de questions .....	7
3.2	Objectifs .....	7
3.3	Votre avis sur l'étape d'aménagement 2030/35 proposée .....	8
3.4	Votre avis sur le financement de certaines mesures par des tiers ? .....	17
3.5	Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ? .....	23
<b>4</b>	<b>Mise en œuvre par les cantons ou d'autres organismes d'application de la loi</b> .....	<b>30</b>
<b>Annexe 1 :</b>	<b>Liste des prises de position soumises dans le cadre de la procédure de consultation</b> .....	<b>31</b>
<b>Annexe 2 :</b>	<b>Catalogue de questions relatives au projet mis en consultation Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire</b> .....	<b>40</b>

# 1 Contexte

## 1.1 Mandat

Le 29 septembre 2017, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de procéder à une consultation sur le projet Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire (EA 2030/35).

## 1.2 Exécution de la consultation

La consultation sur l'étape d'aménagement 2030/35 a duré du 29 septembre 2017 au 15 janvier 2018. Les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie suisse ainsi que de nombreuses entreprises de transport, organisations et compagnies de navigation concessionnaires étaient invités à se prononcer.

Au total, 481 prises de position sont parvenues à l'Office fédéral des transports (OFT). Sur les 332 instances consultées, 113 ont soumis une prise de position et 10 ont renoncé à se prononcer. De plus, l'OFT a reçu 368 avis spontanés d'instances non consultées. Il s'agit d'associations, de communes et de particuliers, qui se réfèrent souvent à un ou plusieurs projets concrets et se limitent souvent à répondre à une ou deux questions.

	<b>Destina-taires</b>	<b>Prises de position reçues</b>
1. Cantons et Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)	27	27
2. Partis politiques (assemblée fédérale)	13	9
3. Associations faîtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne	3	3
4. Associations faîtières nationales de l'économie	7	5
5. Entreprises de transport	116	29
6. Organisations	145	40
7. Compagnies de navigation concessionnaires	21	0
8. Prises de position spontanées	0	368
<b>Total</b>	<b>332</b>	<b>481</b>

La liste complète des prises de position reçues figure à l'annexe 1.

## 2 Position générale

**Rappel des faits.** D'ici à 2040, la demande de transport de voyageurs et de marchandises continuera d'augmenter fortement, conformément aux perspectives de transport actuelles de la Confédération. Les extensions déjà réalisées et décidées ne suffiront pas pour transporter le nombre prévu de voyageurs et de marchandises par chemin de fer. En collaboration avec les cantons, les chemins de fer et le secteur du transport de marchandises, l'OFT a développé deux variantes pour l'EA 2030/35 : l'une à 7 et l'autre à 11,5 milliards de francs, leurs horizons de réalisation respectifs étant 2030 (variante Étape d'aménagement 2030) et 2035 (variante Étape d'aménagement 2035). Avec la mise en place de cadences supplémentaires au quart d'heure et à la demi-heure pour les voyageurs ainsi que des offres plus rapides et de meilleure qualité pour les marchandises, les variantes permettent de réduire les surcharges et d'alléger les goulets d'étranglement. Le projet mis en consultation contient une proposition de financement par les cantons, à leurs propres risques, de la réalisation de la gare de passage de Lucerne (DBL) et de la planification du Maillon central de Bâle.

**Objectifs du projet.** L'objectif global du projet, à savoir l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire afin d'étoffer l'offre de prestations de transport de voyageurs et de marchandises, est bien accueilli par une très large majorité. La plupart des participants soutiennent l'orientation à long terme de la proposition et la sécurité de planification qu'elle crée. Plusieurs participants estiment que l'aménagement de l'offre prévu en Suisse romande est trop faible et critiquent la répartition inégale des fonds. Les prises de position qui critiquent l'orientation unilatérale du projet sur la diminution de la surcharge et la concentration des fonds sur des tronçons déjà très fréquentés vont dans le même sens.

**Objectifs et principes de l'EA 2030/35.** La majorité des participants soutient les objectifs poursuivis avec l'EA 2030/35 et les principes qui y sont formulés. Certains participants regrettent que la stratégie à long terme ne soit pas révisée avant la prochaine étape d'aménagement. Dans le même temps, d'autres appellent à une plus grande coordination avec le développement territorial et avec les autres modes de transport. De nombreux participants sont d'accord avec la réduction de la surcharge en tant qu'objectif suprême. Le centrage sur les heures de pointe est remis en question de façon critique par certains et le fort déséquilibre de la répartition de la demande sur la journée est souligné. Pour certains participants, trop peu d'attention est accordée à l'objectif de réduction du temps de parcours dans les lignes directrices. Cependant, d'autres remettent en question la méthodologie utilisée pour évaluer les mesures d'aménagement, dans la mesure où les gains de temps de parcours sous leur forme actuelle reçoivent trop d'attention et contribuent donc trop fortement à l'utilité.

**Discussion des variantes de l'EA 2030/35.** La variante EA 2035 pour 11,5 milliards de francs, à l'horizon 2035, est soutenue par la grande majorité des participants. Les raisons invoquées en faveur de la variante EA 2035 sont notamment une diminution efficace de la surcharge, un bon effet de réseau, un rapport coût-utilité plus élevé que la variante 2030 et une plus grande sécurité de planification et d'investissement. De nombreux participants demandent plus de fonds pour l'EA 2035 et, de manière générale, des fonds supplémentaires de 0,5 à 1,5 milliard de francs.

L'impact global et l'utilité de la variante EA 2030 pour 7 milliards de francs à l'horizon 2030 sont considérés par la plupart des participants comme insuffisants. En même temps, cependant, d'autres ne veulent pas bloquer trop d'options pour un horizon aussi éloigné et préconisent donc la variante EA 2030 afin de pouvoir réagir plus tard de manière plus souple aux développements actuels ou à l'évolution ultérieure des conditions-cadres.

**Améliorations de l'offre et mesures.** La grande majorité des participants est d'accord avec les améliorations proposées pour le transport de voyageurs et de marchandises. De nombreux participants suggèrent d'ajouter des offres et des mesures infrastructurelles (réalisation et planification pour certaines) à l'étape d'aménagement. Les plus souvent nommées sont l'aménagement partiel ou total du tunnel de base du Loetschberg (TBL), le chemin de fer du Grimsel, des aménagements de l'offre en Suisse romande, l'aménagement des installations d'accueil et de transport de marchandises, la création de nouveaux arrêts, le financement des travaux de planification et d'étude de projet du Maillon central de Bâle, la DBL ainsi que les planifications de la liaison directe Aarau–Zurich, de la troisième percée du Jura, de l'extension de l'axe nord-sud du Saint-Gothard et de la ligne Evian-les-Bains–St-Gingolph.

L'attribution des capacités existantes au transport (international) de voyageurs grandes lignes, au transport régional et au transport de marchandises est controversée pour les deux variantes EA 2030 et EA 2035. Certaines instances consultées se félicitent expressément de la prise en compte de l'ensemble du transport de marchandises dans le projet, tandis que d'autres considèrent le transport de marchandises comme une menace pour l'aménagement du transport régional. D'autres encore critiquent la dégradation du trafic régional par le trafic de voyageurs (international) grandes lignes. Certains participants déplorent l'absence, en Suisse orientale, d'un projet d'offre contraignant convenu entre tous les partenaires et le fait que la discussion sur les variantes ne soit pas encore terminée. Quelques-uns suggèrent de prévoir des réserves pour des mesures actuellement imprévisibles et des investissements isolés, en particulier des arrêts supplémentaires. De plus, certains recommandent de raccourcir le processus de planification de nouveaux arrêts.

**Financement par des tiers.** La question du financement de la réalisation de la DBL et de la planification du Maillon central de Bâle par des tiers avec éventuel remboursement rétroactif des contributions d'investissement est une question controversée qui suscite une vive discussion.

Les cantons concernés par les deux projets rejettent le financement par des tiers sous la forme proposée. Selon LU, il en résulterait des coûts et des risques financiers pour une durée indéterminée qui ne seraient pas susceptibles de réunir une majorité, et BS juge inacceptable que le risque d'un financement préalable soit transféré à des tiers. D'autres milieux refusent le financement par des tiers à leurs propres risques, car cela peut conduire à ce que les futures étapes d'aménagement soient définies à l'avance et que l'instrument de financement par des tiers soit principalement à la disposition de cantons ou de régions de grande taille et financièrement solides.

Les participants qui sont en principe favorables au financement par des tiers estiment qu'il n'est pas opportun de limiter cet instrument aux deux mesures susmentionnées. Inversement, d'autres milieux considèrent que cette restriction est judicieuse. Certains participants suggèrent que seule l'étude de projet, mais pas la construction, puisse être préfinancée par des tiers à leurs propres risques. De nombreux participants proposent de fixer un catalogue de critères de sélection des projets susceptibles d'être financés par des tiers.

En principe, une réglementation juridique de la prise en charge des coûts d'investissement est la bienvenue. En outre, certains participants considèrent l'existence d'un plan d'objectifs à long terme comme une condition indispensable à la mise en œuvre réussie du financement par des tiers. Cela garantirait que les mesures financées par des tiers soient compatibles vers le haut.

Les questions suivantes sont controversées : quels sont les tiers qui peuvent mettre à disposition des ressources financières, doivent-ils assumer entièrement le risque eux-mêmes, ou faut-il une garantie, sous une forme ou une autre, que les fonds seront remboursés par la Confédération ? Certains participants s'opposent catégoriquement au financement par des tiers parce qu'il y a actuellement trop de questions sans réponse.

**Autres aspects mentionnés.** Certains participants exigent la plus grande continuité possible des critères d'évaluation pour la sélection des projets dans le temps, afin d'assurer un haut degré de sécurité de planification. D'autres souhaitent que les critères d'évaluation soient révisés, car ils les jugent trop déséquilibrés et trop axés sur les intérêts économiques.

De plus, certains participants suggèrent d'indiquer comment financer à l'avenir la réalisation de projets de grande envergure sur plusieurs étapes d'aménagement.

Certains participants mentionnent également d'autres sujets qui n'ont pas été traités ou pas assez approfondis dans le projet de consultation. Il s'agit notamment de la numérisation, du développement dans les agglomérations, de la redondance des réseaux, de la protection contre le bruit et de la prévention des accidents majeurs ou de la lutte contre les catastrophes, ainsi que de l'emprise au sol, y compris les surfaces d'assolement (SDA).

### 3 Évaluation des prises de position d'après le catalogue de questions

#### 3.1 Catalogue de questions

Les documents de consultation contenaient un catalogue de 8 questions au total (voir annexe 2). L'évaluation des prises de position suit la structure de ce questionnaire.

La majorité des principaux partenaires de planification et des organisations nationales ont répondu au questionnaire dans son intégralité. En revanche, une grande partie des instances régionales non contactées se sont concentrées sur les mesures à compléter dans leur région et n'ont commenté que des questions individuelles du catalogue ou énuméré leurs préoccupations indépendamment de celui-ci. Cela explique pour l'essentiel la forte proportion de « Pas de réponse » dans les graphiques ci-dessous.

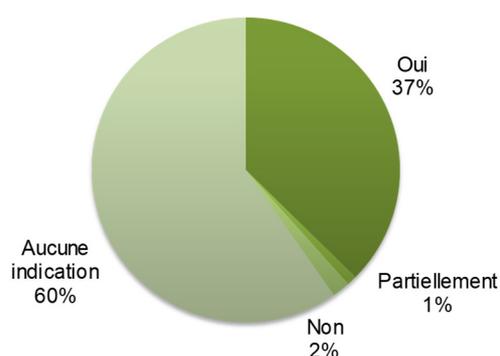
#### 3.2 Objectifs

##### Question 1 : Approuvez-vous les objectifs généraux du projet ?

###### Avis général

Sur les 481 prises de position remises, 194 ont répondu à cette question. La grande majorité (180 sur 194) soutient les objectifs généraux de la proposition. 5 ou 9 des 194 participants sont partiellement d'accord ou en désaccord avec le texte soumis. Les partisans aussi bien que les détracteurs déplorent une répartition spatiale inégale des ressources, les régions les moins avantagées étant la Suisse occidentale et la Suisse orientale. Par ailleurs, plusieurs prises de position appellent à la mise en œuvre de mesures supplémentaires (entre autres l'aménagement partiel ou complet) du TBL, la liaison directe Aarau–Zurich, le chemin de fer du Grimsel etc.

###### D'accord avec les objectifs généraux



###### En particulier

Au total, 180 participants ont répondu **OUI**, dont la CTP et 25 cantons (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 6 partis (PBD, PDC, csp-ow, PLR, vert'libéraux, PSS), 3 associations faitières des communes, villes et régions de montagne (ACS, UVS, SAB), 4 associations faitières de l'économie (economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse), 27 entreprises de transport consultées, 29 organisations consultées et 86 autres participants. De nombreux participants soulignent la nécessité d'une nouvelle étape d'aménagement afin de répondre aux besoins futurs en matière de mobilité et de maintenir l'attrait de la place économique suisse. L'implication des cantons, l'accent mis sur les extensions de capacité et les avantages de la planification permanente sont particulièrement appréciés. En

même temps, la répartition géographique des ressources financières est jugée trop déséquilibrée.

Cinq participants (entre autres SG et les Verts) sont **PARTIELLEMENT** d'accord avec les objectifs. SG souhaite que la réduction du temps de parcours soit une ligne directrice de planification. Les Verts appellent à une politique globale coordonnée des transports tout en considérant que le projet est trop axé sur le transport de voyageurs. L'initiative des Alpes demande une extension de la capacité du fret ferroviaire et le PS Schwyz demande une plus grande prise en compte de la protection du climat. Plusieurs participants se plaignent également d'une répartition géographique inégale des ressources financières.

Neuf participants ont répondu **NON**, parmi eux l'UDC ainsi que 5 communes et 3 associations. L'UDC aimerait voir un modèle qui, par étapes plus petites, montrerait comment optimiser le trafic grandes lignes, économique et rentable, et comment relier encore mieux les grands centres. En outre, les participants ont critiqué la trop forte concentration sur le Plateau, l'abandon de la vision des axes Est-Ouest/Nord-Sud ainsi que l'absence de vues internationales et ont appelé à la mise en œuvre de certaines mesures (par exemple TBL, chemin de fer du Grimsel, augmentation de capacité pour le nœud de Genève).

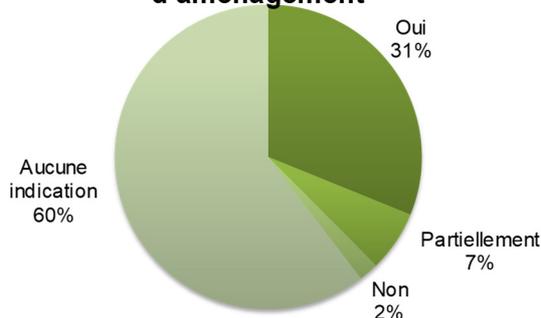
### 3.3 Votre avis sur l'étape d'aménagement 2030/35 proposée

#### Question 2 : Approuvez-vous les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35 (cf. en particulier les lignes directrices) ?

##### Avis général

Sur les 481 prises de position remises, 191 ont répondu à cette question. Une large majorité (150 sur 191) est d'accord avec les objectifs et les principes de l'EA 2030/35, contre 31 participants partiellement d'accord et 10 qui ne sont pas d'accord. De nombreuses voix sont soit favorables soit critiques, notamment en ce qui concerne l'orientation de la demande sur les heures de pointe, l'étoffement de l'offre dans les centres urbains et la non-priorisation de la réduction du temps de parcours. Comme dans la question 1, la répartition géographique des mesures est souvent critiquée et la mise en œuvre de certaines mesures supplémentaires (par exemple LBT, DBL) est exigée (cf. réponses à la question 4e).

D'accord avec les objectifs de l'étape d'aménagement



##### En particulier

La réponse de 150 participants est **OUI**, dont la CTP et 18 cantons (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, AI, AG, TI, VS, NE), 6 partis (PBD, PDC, csp-ow, PLR, vert'libéraux, PSS), 3 associations faîtières de communes, villes et régions de montagne (ACS, UVS, SAB), 4 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse), 25 entreprises de transport consultées, 21 organisations consultées et 72 autres participants.

Plusieurs participants apprécient explicitement l'idée de donner la priorité à la diminution de la surcharge et non à la réduction du temps de parcours (entre autres AI, SA, Travail.Suisse, ZB), d'autres sont plus critiques à l'égard de cette priorité (entre autres BS) ou souhaitent une vision différenciée (entre autres SAB, USAM, SOB). Étant donné que les gains de temps de parcours ne sont pas l'objectif principal, plusieurs participants mettent en question l'effet positif de la réduction du temps de parcours dans la méthodologie d'évaluation (entre autres SA, CTP CHNO, région de planification CHNO). D'autres participants (entre autres ZG) exigent une plus grande prise en compte de la stabilité de l'exploitation ou veulent pour objectif un rapport coûts-utilité élevé. Economiesuisse suggère que les mesures visant à accroître l'efficacité et, le cas échéant, à réguler le trafic soient également examinées régulièrement et demande que des mesures techniques et organisationnelles soient prises pour améliorer l'utilisation des capacités en transport de voyageurs tout en pondérant davantage la rentabilité. De plus, des solutions intermodales alternatives pour le transport sur des lignes moins utilisées et moins rentables (bus, bus sur demande, covoiturage, etc.) devraient être proposées à la discussion.

Regio Basiliensis soutient l'approche consistant à accroître l'attrait des trafics grandes lignes et régional en densifiant l'offre dans les centres urbains. Certains souhaitent que les lignes directrices soient complétées en vue d'un gain d'attrait non seulement en densifiant l'offre dans certains corridors et centres urbains, mais aussi par le biais de nouvelles offres (entre autres BS, BL et SVI). Cela devrait permettre d'éviter de donner la préférence à des régions et des tronçons qui font déjà l'objet d'offres très bonnes et très demandées, et de tenir compte de manière appropriée des nouvelles offres. Certains souhaitent des exigences minimales pour l'offre de prestations de trafic grandes lignes (entre autres BE et CITraP Berne). D'autres participants (par exemple SVI, FSU) suggèrent de prendre davantage en compte l'interface entre le trafic grandes lignes et le trafic régional et de formuler une ligne directrice supplémentaire pour l'optimisation de la structure des nœuds.

VS soutient l'objectif d'assurer l'accessibilité des régions touristiques et la desserte de base des zones rurales, mais souligne l'importance d'une densité suffisante de l'offre. OVT regrette l'absence de déclarations sur le trafic de loisirs. Grimselbahn AG aurait souhaité que l'accent soit mis sur le regroupement des infrastructures en tant que principe directeur.

Certains participants font observer que l'on accorde trop peu d'attention au transport global de marchandises (entre autres SES) ou demandent qu'une capacité de sillons suffisante soit assurée pour le transport de voyageurs et/ou de marchandises (entre autres vert'libéraux, USAM, CI CDS). Du point de vue de plusieurs participants, pour le transport de marchandises, il manque une référence concrète à l'objectif de transfert dans le trafic de transit (par ex. Les Verts, initiative des Alpes, CITraP Berne, SAB, BLS). D'autres demandent la mention explicite du trafic de transit dans la quatrième ligne directrice (par exemple, BE, NE et CTSO, TransN, WBB). FR est d'avis que la planification du transport de marchandises doit être basée sur des besoins réalistes et qu'aucune capacité réservée à ce dernier ne doit empêcher la croissance du transport de voyageurs.

Plusieurs participants (dont BL, PSS, UVS) souhaitent que la référence concrète aux objectifs d'aménagement du territoire soit prise en compte ou complétée dans le futur développement de l'infrastructure ferroviaire. Les objectifs de « gestion économe des ressources naturelles », de « densification vers l'intérieur » et de « desserte de sites à forte fréquentation par des transports publics performants » notamment sont mentionnés.

Certains participants sont en principe d'accord avec les objectifs de l'étape d'aménagement, mais souhaitent mettre en œuvre des mesures concrètes supplémentaires ou élargir la perspective à long terme (entre autres BS, Travail.Suisse).

Plusieurs participants (entre autres NE et UR) demandent que des mesures supplémentaires soient prises en compte dans l'étape d'aménagement. À ce propos, il est renvoyé à la réponse à la question 4e.

31 participants sont **EN PARTIE** d'accord sur les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35, dont 6 cantons (AR, GR, SH, SG, TG, VD), 1 parti (Verts), 8 organisations consultées et 16

autres participants. Plusieurs prises de position critiquent l'absence d'une analyse globale du trafic (entre autres CTP CHNO, RhB, NWRK) et certains participants (entre autres GR, SH, SG et ATE, VillageOffice) s'interrogent sur la réduction du temps de parcours non prioritaire et sur le dimensionnement d'après les heures de pointe. Selon OVT, ce dernier point risque également d'accroître l'écart entre les régions en termes de desserte ; une exploitation stable implique la création des redondances nécessaires. Divers participants demandent des mesures ou des idées pour mieux répartir la charge sur toute la journée (entre autres AR, GR, SG et ATE). Trireno propose de se concentrer non seulement sur la surcharge, mais aussi sur d'autres critères tels que l'économie d'entreprise, la stratégie à long terme et l'intégration des projets dans le Projet de territoire Suisse. En outre, les surcharges dans d'autres modes de transport devraient aussi être prises en compte. VillageOffice suggère qu'en plus des scénarios linéaires de développement des Perspectives de transport 2040 du Conseil fédéral, l'on envisage parallèlement des scénarios alternatifs, plus durables et axés sur le comportement. En conséquence, SES estime également qu'il faut développer des alternatives à une croissance infinie des prestations de transport. Selon SES, par exemple, les nouvelles technologies pourraient fournir une capacité supplémentaire sur les tronçons surchargés.

Plusieurs participants (entre autres AR, GR, SH, TG) critiquent le fait que le gain d'attrait par une augmentation de l'offre soit limité aux centres urbains. Certains (par exemple ATE) notent que dans le transport de marchandises, la desserte des centres régionaux ruraux doit également être garantie au sens du service public.

Plusieurs participants (dont VD) ont critiqué la répartition prévue des capacités entre les différents types de transport, ce qui désavantage le transport régional dans sa forme actuelle.

Dix participants ont répondu **NON**, y compris GE et JU et l'UDC, ainsi que sept autres répondants. Cette réponse est justifiée par une critique générale de la proposition (UDC) ou par la restriction aux centres urbains dans le principe directeur relatif à la densification de l'offre (par ex. CTP Suisse orientale). Ce qu'il faut, c'est augmenter et mieux relier la densité de l'offre entre les grands centres urbains suisses.

### Question 3 : Laquelle des deux variantes proposées préférez-vous ? Pourquoi ?

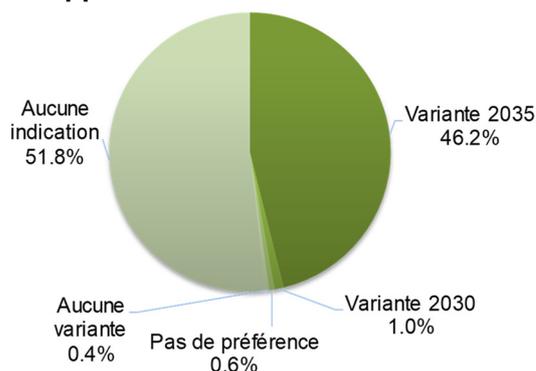
a. Variante étape d'aménagement 2030 (7 milliards de francs)

b. Variante étape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs )

#### Avis général

Sur les 481 prises de position remises, 232 ont répondu à cette question. La variante EA 2035 est clairement préférée (222 sur 232). Cette priorité est justifiée à plusieurs reprises, entre autres, par la diminution de la surcharge, l'effet de réseau, un rapport coût-utilité plus élevé et une plus grande sécurité de planification et d'investissement. Sur les 10 autres, 5 préfèrent l'EA 2030, 3 n'ont pas de préférence et 2 refusent catégoriquement l'une et l'autre variante.

#### Appréciation des variantes



## En particulier

**OUI À LA VARIANTE EA 2030** (7 milliards de francs), c'est ce qu'ont répondu au total 5 participants, dont 1 association faîtière d'entreprises (USP), 3 organisations (Pro Swissmetro, Konsumentenforum, SVI) et l'EPFL. Les participants motivent leur choix principalement par le fait que, dans la perspective de futures technologies et innovations possibles ainsi que d'autres facteurs d'influence, les marges de manœuvre et les options d'action devraient être conservées à long terme. Dans ce contexte, certains participants (par ex. EPFL, Pro Swissmetro) se réfèrent également au projet Swissmetro. L'USP soutient la variante EA 2030 et veut s'assurer que les coûts plus élevés de la variante EA 2035 ne grèveront pas davantage les finances fédérales, ce qui aurait un impact négatif sur le budget agricole.

**OUI À LA VARIANTE EA 2035** (11,5 milliards de francs), c'est ce qu'ont répondu au total 222 participants, dont la CTP et les 26 cantons, 8 partis (PBD, PDC, csp-ow, CSPO, PLR, Les Verts, vert'libéraux, PSS), 3 associations faîtières de communes, villes et régions de montagne (ACS, UVS, SAB), 4 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse), 26 entreprises de transport consultées, 34 organisations consultées et 120 autres participants. Les raisons invoquées pour la variante EA 2035 sont les suivantes: diminution de la surcharge, effet de réseau, un rapport coûts-utilité plus élevé, de même qu'une sécurité de planification et d'investissement accrue. Par ailleurs, certains participants (dont ZH et USAM) justifient leur choix en considérant certains projets tels que le tunnel de Brütten, l'extension de la gare de Zurich Stadelhofen ou l'extension de capacité Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds.

De nombreux participants demandent des fonds supplémentaires pour l'EA 2035, allant de 0,5 à 1,5 milliard (entre autres CTP, BL, JU, FR, NE, GE, SO, BS, BE, la région de planification CHNO, CTSO, OUESTRAIL, Pro Bahn, PSS, PDC, WSB). En outre, plusieurs participants suggèrent que le cadre financier soit flexible (entre autres CITraP Berne), que des réserves soient constituées pour financer les ajustements ultérieurs (entre autres AR et SG) ou qu'une marge de manœuvre soit créée pour réagir à des développements imprévisibles (entre autres CTP). D'autres souhaitent que les projets proposés soient examinés en vue d'éventuelles économies (entre autres le Comité du Loetschberg, Réseau STRATOS, WBB) et que les économies ainsi réalisées profitent aux projets d'aménagement qui n'ont pas encore été pris en compte (entre autres CTP). De nombreux participants exigent la mise en œuvre de projets supplémentaires avec les moyens financiers additionnels ou indépendamment d'eux, (cf. les réponses à la question 4e). Dans le même temps, d'autres participants (dont economiesuisse) demandent de limiter les fonds investis à 11,5 milliards de francs.

L'entreprise de transport Bernmobil et deux organisations non consultées (Chambre valaisanne de commerce et d'industrie, Chambre vaudoise de commerce et d'industrie) n'ont **PAS DE PRÉFÉRENCE**. Les deux organisations de Suisse romande soutiennent la variante d'aménagement 2035 à condition que les projets de Suisse romande soient pris en compte de manière appropriée.

Deux participants ne sont d'accord sur **AUCUNE VARIANTE**. L'UDC voit dans les deux variantes d'aménagement une charge excessive pour les CFF et les considère comme des investissements hasardeux. Genève Route et Rail justifie sa réponse par le fait qu'aucune des étapes d'aménagement ne résoudra le problème de capacité dans le nœud de Genève.

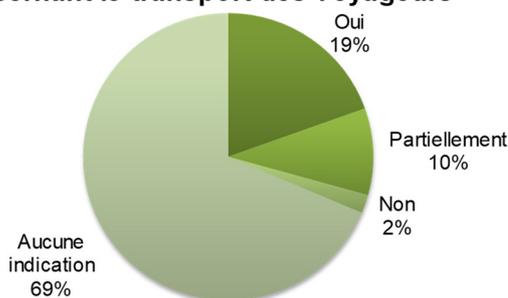
**Question 4 : Approuvez-vous les améliorations de l'offre ainsi que les mesures proposées dans l'étape d'aménagement 2030/35, variante 7 milliards et/ou 12 milliards ? par domaine :**

### a. En transport de voyageurs

#### Avis général

Au total, 151 participants ont répondu à cette question. La majorité (94 sur 151) est d'accord sur les améliorations et les mesures proposées dans le domaine du transport de voyageurs. 10 participants ne sont pas d'accord, 47 le sont partiellement.

### Améliorations de l'offre et mesures concernant le transport des voyageurs



#### En particulier

94 participants ont répondu **OUI**, dont 14 cantons (ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, GR, TG, TI), 6 partis (PBD, PDC, csp-ow, Les Verts, vert'libéraux, PSS), 2 associations faîtières de communes, villes et régions de montagne (ACS, UVS), 3 associations faîtières de l'économie (USAM, USP, Travail.Suisse), 17 entreprises de transport consultées, 10 organisations consultées et 42 autres participants.

BE, BL, GR, OW, NW, SH, SO, TG, TI et ZG et d'autres participants (entre autres PBD, vert'libéraux, PSS) proposent d'inclure divers services supplémentaires et de nouveaux arrêts dans l'aménagement.

Divers participants (dont GL, SH, SO, SZ et TG) exigent que les besoins des transports régionaux soient pris en compte de manière adéquate dans les concepts globaux. Un certain nombre de participants (dont SH et SO) tiennent à ce que la qualité de l'offre ne soit pas inférieure à celle de l'étape d'aménagement 2025.

Au total, 47 auteurs de prises de position, dont 7 cantons (AG, AI, AR, BS, NE, SG et UR), l'UDC, SAB, 8 entreprises de transport consultées, 6 organisations consultées et 24 autres participants sont **PARTIELLEMENT** d'accord sur les améliorations de l'offre et sur les mesures proposées dans le domaine du transport de voyageurs.

AG, AI, AR et SG sont en principe d'accord avec les améliorations proposées, mais demandent des optimisations régionales et des adaptations de la structuration de l'offre. Divers participants (entre autres BS, SAB, CFF, BLS) suggèrent que des offres ou des arrêts supplémentaires soient inclus dans l'aménagement. Les aménagements de l'offre sur les axes Berne–Brigue, Genève–Neuchâtel–Bienne–Bâle et Zurich–Zoug–Lucerne ainsi qu'une extension des offres de RER dans les régions de Bâle, Berne et Fribourg sont fréquemment mentionnés.

L'UDC suggère que la planification se concentre sur le trafic grandes lignes et que les bus soient davantage utilisés pour l'aménagement du trafic régional.

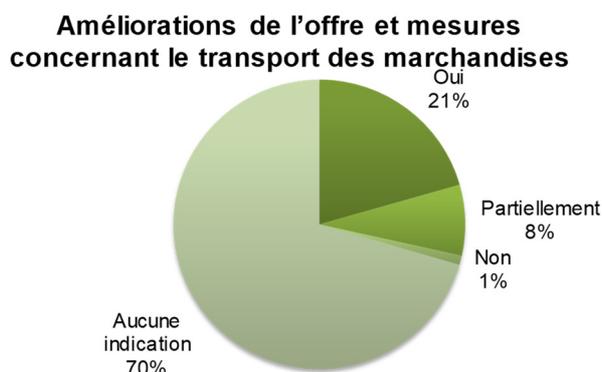
Dix prises de position reçues contenaient un **NON**. Il s'agit de FR, GE, JU, VD et VS, de l'entreprise de transport BDWM Transport AG, de la FRC et de trois autres participants.

FR, GE, JU, VD et VS, ainsi que les auteurs d'autres prises de position négatives estiment que les améliorations proposées sont insuffisantes, notamment en ce qui concerne l'offre dans lesdits cantons. Pour les mesures supplémentaires proposées, il est renvoyé aux réponses à la question 4e.

#### b. En transport de marchandises (oui/non/partiellement, avec exposé des motifs)

## Avis général

Au total, 141 participants ont répondu à cette question. Une grande partie (99 sur 141) est d'accord sur les proposition d'améliorations de l'offre et de mesures de transport de marchandises. 38 participants sont partiellement d'accord et 4 ne sont pas d'accord.



## En particulier

99 participants ont répondu **OUI**, dont 16 cantons (AI, AR, BE, BL, BS, BS, GE, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, VS, ZG, ZH), 2 partis (PDC, Verts), 2 associations faitières de communes, villes et régions de montagne (ACS, UVS), 3 associations faitières de l'économie (USAM, USP, Travail.Suisse), 14 entreprises de transport consultées, 14 organisations consultées et 48 autres participants.

Certains participants (dont GE et VBG) soulignent l'importance d'un nombre suffisant de sillons de fret pour sauvegarder leurs intérêts économiques respectifs. Plusieurs (dont BS, RhB, LITRA, CI CDS, Lucerne+, La Poste) se félicitent expressément de la création de sillons marchandises express et voient un grand potentiel pour le renforcement du fret ferroviaire.

En même temps, d'autres participants (entre autres NW, OW, SH, SZ, VS et Lucerne+, SVI) encouragent une pesée attentive des besoins de sillons du trafic marchandises et du trafic régional en fonction de leur demande, en particulier aux heures de pointe.

38 participants, dont la CTP, 8 cantons (AG, FR, LU, JU, NE, SG, TI, UR), 3 partis (BDP, vert'libéraux, PSS), 6 entreprises de transport consultées, 6 organisations consultées et 14 autres participants sont **PARTIELLEMENT** d'accord sur les propositions d'améliorations de l'offre et de mesures de transport de marchandises.

Divers participants (dont AG, TI, PBD, vert'libéraux, PSS, WSB, BLS, Initiative des Alpes, GotthardKomitee) demandent des mesures supplémentaires pour le transport de marchandises (voir réponses à la question 4e).

Divers participants (dont la CTP et JU, LU et UR) requièrent l'utilisation des capacités de sillons disponibles en fonction de la demande et préconisent la priorité au transport de voyageurs, en particulier aux heures de pointe.

SG demande des mesures de réparation dans le domaine du transport régional de voyageurs, où les sillons marchandises accélérés entraînent une détérioration par rapport au projet d'offre pour l'étape d'aménagement 2025.

De l'avis de Pro Natura, le projet ne tient pas suffisamment compte des besoins du trafic de transit des marchandises.

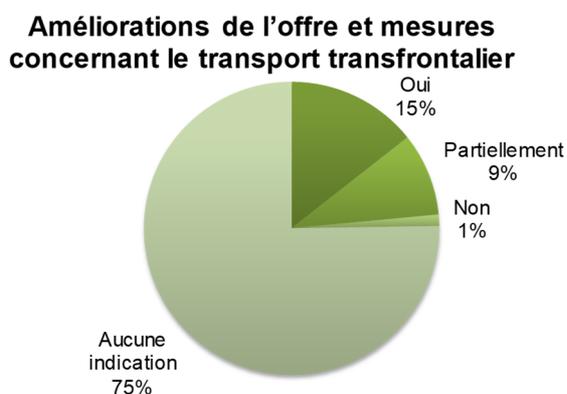
Au total, quatre prises de position contenaient un **NON**, dont celle de SAB.

Certains participants (par exemple SAB) considèrent que la priorisation en transport de marchandises n'est pas satisfaisante et préféreraient que l'accent soit davantage mis sur l'axe Nord-Sud.

## c. En trafic international

### Avis général

Au total, 119 participants ont répondu à cette question. 67 sont d'accord sur les propositions d'améliorations de l'offre et de mesures pour le trafic transfrontalier, 46 sont partiellement d'accord et 6 ne sont pas d'accord.



### En particulier

La réponse de 67 participants est **OUI**, dont 9 cantons (AG, AR, BE, BS, GL, SH, TG, TI, UR), 3 partis (PDC, Les Verts, PSS), 2 associations faïtières de communes, villes et régions de montagne (ACS, UVS), 2 associations faïtières de l'économie (USAM, Travail.Suisse), 12 entreprises de transport consultées, 9 organisations consultées et 30 autres participants.

Plusieurs participants (dont BE, SH et TG et Thurbo) demandent des mesures supplémentaires pour le trafic transfrontalier ou son prolongement en Suisse (cf. réponses à la question 4e).

Différents participants (dont LITRA, Travail.Suisse et transfair) approuvent ou demandent explicitement l'implication des chemins de fer partenaires étrangers dans la préparation des offres transfrontalières. En même temps, certains (entre autres SVI) critiquent l'absence d'une stratégie à long terme pour le développement du transport international.

46 instances, dont 8 cantons (AI, BL, GR, LU, NW, OW, NE, SG), csp-ow, 5 entreprises de transport consultées, 5 organisations consultées et 27 autres participants sont **PARTIELLEMENT** d'accord sur les propositions d'améliorations de l'offre et de mesures pour le trafic transfrontalier.

Plusieurs participants (entre autres BL, GR, LU, NW, OW et csp-ow, Lucerne+, ZCTP) demandent que leur région soit mieux intégrée dans le transport transfrontalier (grandes lignes). BL suggère également, dans le cas de projets transfrontaliers, de n'imputer que la partie des coûts et de l'utilité prise en charge par la Suisse ou dont elle bénéficie.

Certains participants (par exemple FER, OUESTRAIL) souhaiteraient que le trafic international (grandes lignes) soit planifié de telle sorte que l'offre nationale de trafic régional et grandes lignes ne soit pas affectée.

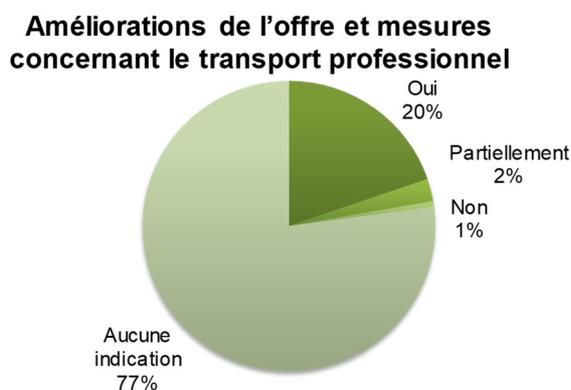
Au total, 6 auteurs de prises de position ont répondu **NON**, dont GE, VD, VS et SAB.

Certains participants (entre autres VD et VS) demandent qu'aucune offre nationale de transport régional ou grandes lignes ne soit affectée en raison du trafic international (grandes lignes) et qu'aucun arrêt ne soit omis. En même temps, d'autres participants (GE, SAB) demandent que les exigences du transport international (grandes lignes) soient mieux prises en compte et que les capacités d'infrastructure nécessaires soient mises à disposition à cet effet.

## d. Pour les installations d'exploitation

### Avis général

Au total, 109 participants ont répondu à cette question. La majorité (95 sur 109) est d'accord sur les propositions d'améliorations et de mesures pour les installations d'exploitation. 12 participants sont partiellement d'accord et 2 ne sont pas d'accord.



### En particulier

La réponse de 95 participants est **OUI** : il s'agit de 17 cantons (AG, AI, AR, BE, BS, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SO, TI, VS, UR, ZH), de 4 partis (PDC, Les Verts, vert'libéraux, PSS), de 3 associations faïtières de communes, villes et régions de montagne (ACS, UVS, SAB), de 2 associations faïtières de l'économie (USAM, Travail.Suisse), de 16 entreprises de transport consultées, de 11 organisations consultées et de 42 autres participants.

Plusieurs participants (entre autres UR, VS et vert'libéraux, SAB, Travail.Suisse) se félicitent explicitement de la prise en compte appropriée des installations d'exploitation dans la planification de l'EA 2030/35.

AG suggère que les coûts de chacun des projets d'installations d'accueil soient explicitement indiqués.

Plusieurs participants (entre autres AG, BS, SO et WSB, SOB) demandent que des mesures supplémentaires soient prises en compte pour les installations d'accueil (cf. réponses à la question 4e).

Plusieurs participants (dont Cargo Forum, Lucerne+, ZCTP) demandent que des mesures supplémentaires soient prises en compte dans les installations de transport de marchandises (cf. réponses à la question 4e).

Au total, 12 instances, dont FR et ZG, 3 entreprises de transport consultées, 3 organisations consultées et 4 autres entités sont **PARTIELLEMENT** d'accord sur les propositions d'améliorations de l'offre et de mesures pour les installations d'exploitation.

ZG suggère que les installations d'accueil qui doivent être financés par la CP soient également mentionnés dans le message.

Divers participants (entre autres VAP) demandent que des mesures supplémentaires soient prises en compte pour les installations de transport de marchandises (cf. réponses à la question 4e).

Un **NON** figurait dans 2 prises de position, celles de Genève Route et Rail et de OVT.

OVT demande que des mesures supplémentaires soient envisagées pour les installations d'accueil (voir réponses à la question 4e).

## **e. Sinon, quelles mesures considérez-vous comme plus urgentes ou comme non nécessaires ? Pourquoi ?**

### **Avis général**

Au total, 440 participants ont exprimé leur point de vue sur une mesure d'infrastructure spécifique ou une offre supplémentaire.

De nombreux participants suggèrent d'inclure des offres supplémentaires ainsi que la réalisation et en partie aussi la planification de mesures infrastructurelles supplémentaires dans l'étape d'aménagement. L'extension partielle ou totale du TBL, le chemin de fer du Grimsel, des aménagements de l'offre en Suisse romande, l'aménagement d'installations d'accueil et de transport de marchandises, la réalisation de nouveaux arrêts supplémentaires, le financement de la planification ou de l'étude de projet du Maillon central de Bâle, de la DBL, les planifications d'une liaison directe Aarau-Zurich, la troisième percée du Jura ou l'aménagement de l'axe nord-sud au Saint-Gothard et la ligne Evian-les-Bains–St-Gingolph sont mentionnés plusieurs fois.

### **En particulier**

Les mesures suivantes font l'objet de plusieurs mentions.

L'aménagement partiel ou total du TBL est demandé dans 74 prises de position émanant de 5 cantons (BE, BL, BS, NE, VS), 6 partis (PBD, PDC, CSPO, vert/libéraux, PSS, UDC), 2 associations faïtières de communes, villes et régions de montagne (SAB et ACS), 1 association faïtière de l'économie (Travail.Suisse), 4 entreprises de transport consultées, 15 organisations consultées et 41 autres participants.

Au total, 54 cantons (BE, OW, UR, VS), 3 partis (PBD, CSPO, csp-ow), 1 association faïtière de communes, villes et régions de montagne (SAB), 4 entreprises de transport consultées, 4 organisations consultées ainsi que 38 autres participants demandent la construction ou le début des travaux de planification du chemin de fer du Grimsel.

D'autres améliorations de l'offre et des infrastructures supplémentaires en Suisse romande (entre autres la liaison directe Bâle–Neuchâtel–Yverdon–Genève, des aménagements de l'offre dans les agglomérations de Genève, Lausanne, Fribourg et Berne et la liaison directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds) sont demandées au total par 48 instances, à savoir 4 cantons (BE, JU, NE, VD), 1 parti (PSS), 1 association faïtière des communes, villes et régions de montagne (SAB), 3 entreprises de transport consultées, 4 organisations consultées et 35 autres participants.

Au total, 29 instances, dont 3 cantons (SZ, TI, UR), 1 parti (PBD), 3 organisations consultées et 22 autres participants demandent de poursuivre l'aménagement de l'axe Nord-Sud au Saint-Gothard / au sud de Lugano ou d'en financer la planification.

27 prises de position, dont celles de 5 cantons (AG, BE, BL, BS, SO), de 5 organisations consultées et de 17 autres instances, demandent la construction ou le financement des planifications du Maillon central de Bâle.

25 participants, dont 3 cantons (BS, LU, UR), 1 parti (PDC), 1 entreprise de transport consultée, 5 organisations consultées et 15 autres participants demandent la construction ou le financement des planifications de la DBL. NW, OW et ZCTP peuvent comprendre que la mise en œuvre intégrale de la DBL n'est pas possible dans le cadre financier de 11,5 milliards de francs. Ils demandent qu'une forme de préfinancement viable pour les cantons soit mise en place (voir question 5).

L'inclusion des planifications pour la construction de la troisième percée du Jura est demandée par 24 participants, dont 3 cantons (BL, BS, SO), 1 organisation consultée et 20 autres participants.

La réouverture de la ligne Evian-les-Bains–St-Gingolph représente 18 demandes, dont 2 cantons (VD, VS), 1 organisation consultée et 15 autres participants.

Le financement des planifications pour la construction de la liaison directe Aarau–Zurich est demandé par 10 participants, dont 3 cantons (AG, SO, ZH), 1 parti (PBD), 2 organisations et 4 autres participants.

Différents participants, dont AG, BL, SO, ZH, VD et VS, demandent l'aménagement de certaines installations d'accueil. Sont mentionnées entre autres les gares de Bâle CFF, Lenzburg, Nyon, Morges, Olten, Wädenswil, Weinfelden et Viège.

Différents participants, dont AG, BE, BL, BL, FR, GE, SO, SZ, TI, ZH, entre autres, demandent la réalisation d'arrêts supplémentaires. À mentionner entre autres Agy, Avry, Basel Morgartenring, Basel Solitude, Bellinzona-Piazza Indipendenza, Bironico-Camignolo, Châtelaine, Dietlikon Silber, Dornach Apfelsee, Hunzenschwil Schoren, Münchenstein Ruchfeld, Oensingen Dorf, Oftringen Zentrum, Pfäffikon SZ Seedamm Center, St-Imier La Clef, Thun Nord, Torricella-Taverne, Wädenswil Reidbach, Wettingen Tägerhard, Wilderswil Flugplatz, Winterthur Grütze Nord.

Divers participants, dont les cantons de VS et de ZH, demandent la vérification et, si nécessaire, la réalisation d'autres installations de transport de marchandises.

D'autres mesures d'infrastructure demandées pour le réseau à voie normale comprennent : NLFA nord (tunnels de l'Axen et de l'Urmiberg), aménagement de la ligne Zofingue–Lenzburg, doublement de la voie Mühlehorn–Tiefenwinkel, aménagement des lignes Olten–Sursee–Lucerne et Zoug–Lucerne, aménagement du tronçon Genève–La Plaine ou boucle ferroviaire via l'aéroport de Genève, extension de capacité sur la rampe sud du Simplon, tronçon à double voie dans la zone de Biberist-Enge, modernisation de Soleure–Subingen pour le trafic régional et augmentation de la capacité et de la stabilité dans le nœud de Saint-Gall. En outre, des voies de rebroussement, des prolongements de quais ou autres sont demandés en divers points pour la poursuite de l'aménagement des offres de transport régional.

136 autres participants, dont la commune de Dietlikon et de nombreux particuliers, demandent, à propos du tunnel de Brütten, que l'ouvrage d'interconnexion sud soit conçu sous la forme d'un passage inférieur au lieu du saut-de-mouton planifié.

### **3.4 Votre avis sur le financement de certaines mesures par des tiers ?**

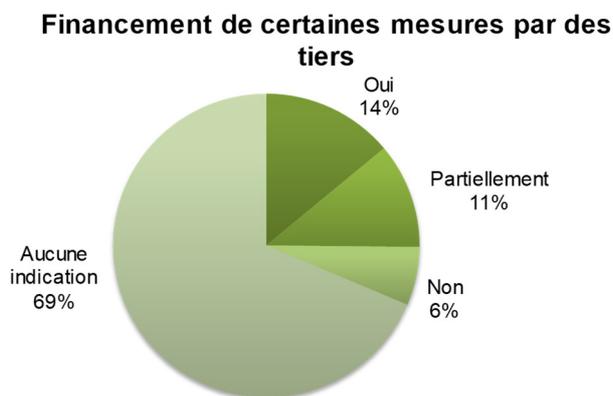
#### **Notes sur les questions 5 et 6**

La proposition de financement par des tiers a été élaborée en réponse au vif intérêt des régions de planification pour les deux projets DBL et Maillon central de Bâle, puis intégrée dans le modèle de consultation. Selon le concept à l'étude, la réalisation de la DBL et l'étude de projet du Maillon central de Bâle en tant que catégorie séparée peuvent être financées par des tiers ou, dans ce cas, par les cantons, qui supportent le risque financier. Toutefois, si la Confédération devait rembourser ces coûts d'investissement à une date ultérieure, il faudrait d'abord créer les bases légales. En outre, il est indispensable que les mesures financées par les cantons fassent plus tard partie d'une étape d'aménagement ultérieure.

**Question 5 : Approuvez-vous le fait que la réalisation de la gare de passage de Lucerne et l'étude de projet du Maillon central de Bâle puissent être financées par des tiers à leurs propres risques ?**

#### **Avis général**

Sur 481 prises de position, 151 comportaient une réponse à cette question, certaines regroupant les questions 5 et 6. Les participants qui acceptent le financement par des tiers à leurs propres risques pour l'un ou les deux projets mentionnés ci-dessus sont au nombre de 68. 29 participants rejettent une telle approche et 54 sont partiellement d'accord, bien que le libellé ait souvent rendu difficile le classement des réponses OUI et PARTIELLEMENT. En effet, beaucoup ne rejettent pas la proposition en principe, mais émettent des réserves et subordonnent leur approbation à des conditions. Dans l'ensemble, les opinions sont hétérogènes et il n'y a pas d'accord net sur la proposition.



### En particulier

Au total, 68 participants ont répondu **OUI**, dont 5 cantons (AR, GL, SH, TG, ZH), 2 associations faitières de communes, villes et régions de montagne (ACS, UVS), 3 associations faitières de l'économie (USS, USAM, Travail.Suisse), 10 entreprises de transport consultées, 15 organisations consultées et 33 autres participants.

Pour plusieurs participants, il est important de lier le financement par des tiers à un plan d'objectifs à long terme de la Confédération, afin d'assurer la compatibilité des mesures vers le haut (entre autres GL, ZH, ZVV). D'autres demandent des critères ou des conditions claires (entre autres RBS, les Verts NE) pour le financement par des tiers. Les conditions préalables suivantes sont mentionnées en termes concrets : respect des objectifs fédéraux, autorisation par l'Assemblée fédérale, soutien des régions de planification et avantages économiques (entre autres SOB, ASTAG, Städte-Allianz ÖV).

Plusieurs participants soulignent que le financement par des tiers doit être limité aux cantons ou aux autorités (entre autres USAM, Infra, Travail.Suisse) et qu'ils rejettent l'ouverture à d'autres projets dans le cadre de la présente étape d'aménagement, car ils considèrent qu'ils ne sont ni gérables ni finançables (entre autres SBW, SZU). En revanche, FER suggère que ce financement par des tiers peut également être assuré par des organisations non cantonales et devrait être étendu à tous les types de projets d'infrastructure, tant pour les études que pour la mise en œuvre des projets.

La Commission de la gare de passage de Lucerne souhaite que soit fixée une durée maximale du financement par des tiers, pour que les cantons puissent calculer leur charge financière maximale et planifier de manière contraignante le préfinancement des travaux de planification et/ou des travaux de construction. Divers participants font également remarquer que le traitement des éventuels coûts subséquents doit être réglementé (entre autres ACS, CFF).

Alors que certains participants exigent que le refinancement des fonds avancés soit assuré par la Confédération (entre autres le consortium BS et BL nœud ferroviaire et Maillon central de Bâle), d'autres soulignent qu'un financement par des tiers ne donne droit à aucune prise en

charge des coûts à une date ultérieure (par exemple, la Chambre de commerce et d'industrie zurichoise).

Divers participants suggèrent que d'autres solutions financières devraient également être examinées en complément, comme l'emprunt avec une garantie fédérale, un fonds d'infrastructure, des partenariats public-privé ou une banque d'infrastructure soutenue par la BNS et/ou alimentée par des acteurs privés tels que les caisses de pension (entre autres AEDTF-CH, CITRAP-VD & CITRAP-GE).

Au total, 54 instances, dont 7 cantons (GE, FR, JU, NE, UR, VD, VS), 5 partis (PLR, PDC, Les Verts, vert'libéraux, PSS), 1 association faîtière de communes, villes et régions de montagne (SAB), 4 sociétés de transport consultées, 7 organisations consultées et 31 autres répondants, ont donné leur accord **PARTIEL**.

Plusieurs participants souhaitent limiter le financement par des tiers aux cantons (entre autres PSS, SEV) ou seulement à la phase d'étude ou d'étude de projet (entre autres JU, VS et SAB). Le SEV suggère qu'en plus du financement par des tiers sous la forme proposée, les premières étapes de mise en œuvre puissent être financées en vertu de l'art. 58, al. 2, de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>1</sup>. D'autres demandent que l'option de préfinancement soit également possible pour d'autres projets (GE, NE, VD, VS et SAB, TPC, TRAVYS, TransN, entre autres), tandis que le SEV souhaite limiter cette procédure exclusivement aux deux projets mentionnés.

De nombreux participants demandent la définition de critères de sélection et d'évaluation clairs dans un arrêté fédéral (entre autres JU, NE, VS ainsi que GPS, TPC, TRAVYS, TransN, OUESTRAIL). Pour certains, il est également important que les montants « restent dans les limites » et n'influencent pas la priorisation des futures étapes de développement (entre autres cantons JU, NE, GPS, TPC, TRAVYS, TransN, OUESTRAIL) ou que la possibilité de remboursement soit limitée à un maximum de CHF 150 millions (GE). D'autres participants soulignent que les projets financés par des tiers ne doivent pas avoir pour effet de retarder d'autres projets hautement prioritaires (PSS) ou d'empêcher des financements futurs (FART).

Afin que le risque financier ne soit pas entièrement répercuté sur les cantons, plusieurs participants exigent un remboursement contraignant des coûts par la Confédération (entre autres CTP CHNO, CCI2B). En conséquence, certains participants considèrent que la Confédération est obligée de prendre en charge les coûts issus du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) si un investissement est jugé opportun, puisque, selon FAIF, l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire relève entièrement de la responsabilité de la Confédération (entre autres PDC, Comité du Loetschberg, NWRK, région de planification CHNO, Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden, réseau STRATOS, Association de la région du Haut-Valais).

Le PSS suggère qu'en plus du financement par des tiers, on examine comment les fonds alloués dans le cadre du PRODES mais non utilisés au cours de la période prévue pourraient être utilisés pour d'autres projets.

Au total, 29 prises de position contenaient un **NON**, dont 11 cantons (AG, BE, BL, BS, LU, NW, OW, SO, SZ, TI, ZG), 3 entreprises de transport consultées, 6 organisations consultées et 9 autres participants.

Les deux cantons concernés, LU et BS, refusent de faire financer la réalisation de la DBL et l'étude de projet du Maillon central de Bâle par des tiers à leurs propres risques. Le canton de LU et d'autres participants critiquent le fait qu'il en résulte des coûts financiers non susceptibles d'obtenir la majorité et des risques de financement pour une période indéterminée, ainsi qu'un manque de sécurité de planification (entre autres SZ et ZG, SVI, ZCTP). BS considère qu'il est inacceptable que le risque financier soit transféré à des tiers. BS demande qu'au moins les

---

<sup>1</sup> RS 742.101

frais de planification de 120 millions de francs soient inclus dans l'EA 2035 afin d'éviter des retards dans le processus d'étude de projet. La Confédération devrait également garantir que les coûts de construction seront inclus dans la prochaine étape d'aménagement. LU demande qu'au moins 200 millions de francs soient inclus dans l'EA 2030/35 pour les travaux préparatoires à la mise en œuvre de la DBL, au cas où la DBL ne serait pas incluse en entier dans l'EA 2030/35 ni avec une première tranche de financement.

Outre les deux cantons concernés, d'autres participants demandent également une proposition plus contraignante contenant au moins la prise en charge des frais de planification par la Confédération (entre autres AG, BL, SO et ZCTP).

Plusieurs participants critiquent le financement par des tiers, car les cantons qui ne disposent pas de fonds suffisants seraient systématiquement exclus des futurs programmes d'aménagement (entre autres BE et TI). Ils font également observer que des mesures individuelles importantes, financées de manière indépendante, pourraient contredire ou entraver la planification nationale (entre autres TI). En outre, le financement par des tiers contourne l'interdiction d'endettement du FIF (CI CDS). La nécessité de clarifier certains états de fait, tels que la propriété, la responsabilité de l'amortissement et les coûts subséquents (entre autres ZG, USAM, CFF), est également critiquée.

Selon plusieurs participants, d'autres modèles de préfinancement sont également envisageables s'ils sont supportables pour les cantons et contrôlables en termes de risques de retards (entre autres NW, OW, SZ et ZCTP).

AG souhaite également savoir comment de grands projets de plus de 5 milliards de francs peuvent être réalisés ou financés sur plusieurs étapes d'aménagement.

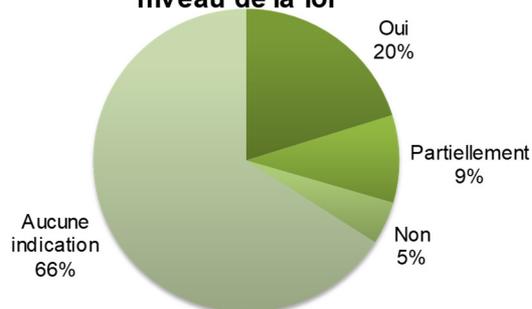
## **Question 6 : Approuvez-vous la création de conditions légales permettant un remboursement *a posteriori* de ces coûts d'investissement par la Confédération ?**

### **Avis général**

Au total, 164 instances ont pris position sur cette question. 97 participants sont d'accord sur la création des conditions légales du remboursement ultérieur des coûts d'investissement traités à la question 5. 45 participants sont partiellement d'accord et 22 ne sont pas d'accord. Les réponses dans les prises de position montrent que, d'une part, le financement par des tiers n'est pas compris de la même manière par tous et, d'autre part, qu'il est souvent lié à des conditions qui empêcheraient une mise en œuvre conformément au projet mis en consultation.

Les partisans et les détracteurs tiennent à ce que le préfinancement des projets soit axé sur les objectifs à long terme de la Confédération. En outre, de nombreux participants critiquent le risque qu'une telle base légale favorise des cantons financièrement plus forts ou court-circuite la priorisation des aménagements.

### Conditions de remboursement définies au niveau de la loi



### En particulier

Au total, 97 participants ont répondu **OUI**, dont 8 cantons (BL, BS, LU, NW, OW, SZ, UR, ZH), 2 partis (PDC, PSS), 2 associations faitières de communes, villes et régions de montagne (ACS, UVS), 3 associations faitières de l'économie (USS, USAM, Travail.Suisse), 13 entreprises de transport consultées, 21 organisations consultées et 48 autres participants.

LU et BS sont en principe d'accord avec la création des conditions légales pour le remboursement rétroactif des investissements, mais souhaitent néanmoins procéder à des ajustements pour limiter les risques. Outre LU, d'autres participants demandent que le préfinancement soit supportable pour les cantons et que les risques soient maîtrisables (entre autres UR, PDC, la CCI Suisse centrale, SVI, ZCTP). Il faut également veiller à ce que le préfinancement soit limité à une courte phase entre la planification/approbation du projet et sa mise en œuvre (LU) et que la date limite pour le remboursement ultérieur des coûts d'investissement soit contraignante (entre autres NW et UR et Städte-Allianz ÖV). L'objectif principal est de compléter l'art. 58c LCdF, afin que le Conseil fédéral puisse approuver le préfinancement partiel ou complet d'autres projets qui sont explicitement mentionnés à cette fin dans l'étape d'aménagement (entre autres LU, NW, Comité Gare de passage de Lucerne, Lucerne+, ville de Lucerne). Une autre solution est également proposée (OW et ZCTP) : un préfinancement conformément à l'art. 58b LCdF.

Divers participants considèrent que le préfinancement de projets est judicieux s'il correspond à un concept fédéral global et donc aux objectifs à long terme (entre autres BL et CITraP Berne, région CTP Zurich). Cependant, cela nécessiterait une planification à long terme sur plusieurs étapes d'aménagement, soit une vision globale du réseau ferré (entre autres BL et CITraP Vaud & CITraP Genève). Certains participants demandent également que les tiers soient en mesure d'expliquer en détail les raisons du préfinancement (par exemple coordination avec d'autres sites, importance régionale) (entre autres ATE, WWF).

Plusieurs participants soutiennent la proposition à condition que la Confédération n'encoure pas de coûts supplémentaires et que seuls soient financés les projets qui ont été décidés en une seule étape d'aménagement (entre autres constructionsuisse, USAM, Infra, ATE, SOB), de sorte que les processus d'élaboration technique et politique des étapes d'aménagement ne soient pas court-circuités (par ex. réseau STRATOS, Association de la région Haut-Valais, WBB, Forum économique du Haut-Valais, Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden).

Il est également demandé que le financement par des tiers ne favorise pas les cantons financièrement solides (entre autres PSS, CJ, ATE, WWF) et que le remboursement des coûts n'ait pas d'impact négatif sur d'autres projets économiquement plus judicieux (entre autres PSS, ATE, WWF, Turbo AG). En outre, il est également souligné ici que la responsabilité du financement des coûts subséquents doit être clairement réglée (entre autres UR, La Poste, CFF).

Alors que certains participants demandent que les cantons supportent eux-mêmes les coûts de financement (USAM, Infra) ou qu'il n'y ait pas de garantie de remboursement (entre autres Cargo Forum, UVS), d'autres sont d'avis que la Confédération doit supporter la totalité ou au moins une partie des coûts d'investissement ou de planification (entre autres CCI2B, CITraP).

FER souhaite que la révision de la base légale fasse l'objet d'une procédure de consultation préalable. La SVI suggère qu'un nouvel article soit ajouté à l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035, selon lequel des fonds suffisants doivent être mis à disposition pour l'étude de projet de mesures importantes et urgentes en vue des étapes d'aménagement suivantes.

Au total, 45 répondants, dont 14 cantons (AG, AI, AR, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, TG, VD, ZG), 1 parti (Les Verts), 1 association faîtière de communes, villes et régions de montagne (SAB), 5 entreprises de transport consultées, 3 organisations consultées et 21 autres répondants, se sont déclarés **PARTIELLEMENT** d'accord.

Plusieurs participants sont d'accord en principe avec une telle base légale, mais seulement à la condition que le projet financé par un tiers corresponde au plan d'objectifs à long terme de la Confédération. A cette fin, une conception à long terme doit être développée dans les années à venir, qui pourra servir de base pour vérifier la compatibilité vers le haut de tous les aménagements (AG, AI, AR, GL, GR, SG, SH, TG, VD, CTP Suisse orientale, CTP CHNO entre autres). En outre, le remboursement ultérieur des coûts d'investissement par la Confédération ne doit pas conduire à ce que les paquets d'aménagement suivants soient prédéterminés ni à ce que la priorisation des aménagements soit court-circuitée (entre autres AG, AI, AR, GL, GR, SG, LTP, Les Verts, CTP Suisse orientale).

Plusieurs participants exigent la transparence des critères d'évaluation des offres souhaitées (SH et TG) et une continuité dans le temps (cantons AI, AR, GR et CTP Suisse orientale, entre autres). En outre, il faut veiller à ce que les cantons qui peuvent se permettre un préfinancement parce qu'ils disposent de ressources financières plus importantes ne soient pas favorisés (NE, CTSO, CTP CHNO, OUESTRAIL, SAB, TRAVYS, TransN, entre autres).

Plusieurs répondants souhaitent limiter le remboursement aux études (JU, FR, NE, VD et CTSO, OUESTRAIL, TPC, TRAVYS, TransN), aux coûts de planification (SAB), aux petits projets (FR) ou aux projets de moins de CHF 150 millions (GE). ZG s'attend toutefois à ce que, outre les coûts d'investissement, les coûts subséquents (exploitation et entretien) soient remboursés.

Au total, 22 prises de position avec **NON** ont été reçues, dont 4 cantons (BE, TI, SO, VS), 1 parti (PLR), 1 association professionnelle (economiesuisse), 4 entreprises de transport consultées, 5 organisations consultées et 7 autres participants.

Plusieurs participants ont justifié leur critique principalement par le fait que les futures étapes d'aménagement peuvent être définies à l'avance (BE, economiesuisse, BLS, ASTAG) et que les mesures préfinancées par des tiers peuvent être en contradiction avec la planification nationale (entre autres TI). Les cantons structurellement faibles et les projets de transport de marchandises risquent également d'être désavantagés (entre autres TI, VS, RhB, Initiative des Alpes).

Plusieurs voix critiques craignent qu'un tel mécanisme ne limite les possibilités d'action et l'interdiction légale de dette par le FIF ou n'entraîne des coûts ou des dettes supplémentaires pour le public (entre autres economiesuisse, PLR, CI CDS, Pro Swissmetro).

SO rejette tout mécanisme de préfinancement, car il pourrait en résulter des incertitudes quant aux responsabilités et aux procédures déjà réglementées pour le financement de l'infrastructure ferroviaire.

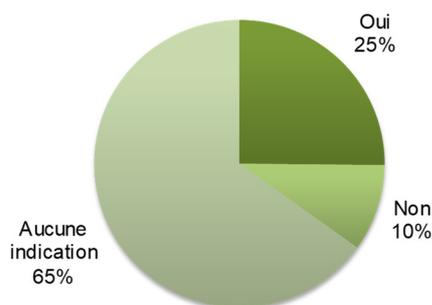
### 3.5 Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

#### Question 7 : Avez-vous des remarques sur les autres thèmes du projet ?

##### Avis général

Au total, 168 participants se sont prononcés sur cette question, dont 121 ont émis des commentaires spécifiques. En plus des remarques générales, les demandes régionales, dont certaines ont déjà été mentionnées à la question 4, sont répétées et renforcées.

##### Remarques sur d'autres sujets



##### En particulier

Au total, 121 participants ont répondu **OUI** et ont fait des commentaires supplémentaires, dont 23 cantons (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NE, OW, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZH), 4 partis (PDC, Les Verts, vert'libéraux, PSS), le SAB, 4 organisations faïtières (USAM, USP, USS, Travail.Suisse), 16 entreprises de transport consultées, 19 organisations consultées et 54 autres participants. Les remarques dans les prises de position reçues sont très variées. Voici des remarques et des sujets qui sont mentionnés plusieurs fois.

##### Bases, processus et méthodologie

- Plusieurs répondants demandent à la Confédération et aux cantons/régions de planification de travailler ensemble à une planification à long terme (« phare ») pour le développement du réseau ferroviaire suisse, qui servirait de base à d'autres étapes d'aménagement (BL et CTP CHNO, CTP Région Zurich, NWRK, région de planification Suisse du nord-ouest). Dans ce contexte, CITraP Berne s'intéresse également à l'examen de concepts alternatifs de trafic grandes lignes.
- Plusieurs participants souhaitent une révision du processus de planification avec le concours des partenaires de planification (entre autres SA, BL, BS, SO, ZH et le consortium des cantons BS et BL nœud ferroviaire et Maillon central de Bâle, CTP, ZVV).
- Les Verts appellent à un mécanisme d'équilibre des investissements entre les régions. De nombreux autres participants critiquent également le fait que la répartition des investissements entre les régions n'est pas suffisamment prise en compte (entre autres JU, NE, CJ, TPC, TransN, Travys, CTSO, Ouestrail, CCI2B).
- Selon le canton de Zurich, les goulets d'étranglement signalés dans l'analyse des besoins de transport de voyageurs sont incomplets à l'horizon 2030. Il manque sur la carte le grand goulet d'étranglement dans le couloir Zurich-Uster-Wetzikon et d'autres dans plusieurs couloirs autour de Zurich. SZU et VZO mentionnent aussi des goulets d'étranglement sur le réseau SZU manquants sur la carte.

- L'attribution des projets aux premier et deuxième degrés d'urgence est considérée comme incompréhensible par les différents participants et doit donc être expliquée (BE, JU, NE, VS, VD et GE ainsi que CTSO, TransN, Travys, Ouestrail, FER, entre autres). En outre, l'utilité et l'interprétation de cette liste en ce qui concerne les priorités pour les prochaines étapes de développement sont remises en question et leur clarification est demandée (entre autres NE, CTSO, TPC, TransN, Travys, Ouestrail). JU propose également de parler de priorités 1 et 2 au lieu d'urgence.
- BL et le consortium des cantons BS et BL nœud ferroviaire et Maillon central de Bâle demandent une relativisation de l'importance du modèle national de transport pour les régions périphériques et, le cas échéant, l'approbation de modèles de transport régionaux globaux, en particulier pour les conurbations. En outre, les potentiels doivent être davantage pris en compte dans les analyses des besoins.
- Certains participants critiquent le fait que les itinéraires et modes d'exploitation alternatifs ne sont pas suffisamment pris en compte dans l'évaluation des modules (entre autres JU, Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'étranger). L'amélioration des relations entre les villes suisses est un autre élément à prendre en compte lors de l'évaluation des modules (Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'étranger).
- Selon CITraP Berne, la sécurité de planification et les risques de surcoûts doivent également être pris en compte lors de l'évaluation des mesures. Le Comité du Loetschberg espère que la sécurité de planification et l'état d'avancement des différents projets d'aménagement seront pris en compte dans les études de projet.

#### *Nouveaux arrêts*

- Plusieurs participants considèrent que la méthodologie d'évaluation des nouveaux arrêts est lacunaire. Les critères environnementaux et sociaux (notamment l'inclusion des objectifs de développement régional) ne sont pas suffisamment pris en compte (entre autres BE).
- SO souhaite une approche plus flexible (méthodologie et cycle d'adaptation) en ce qui concerne les nouveaux arrêts pour la prochaine étape d'aménagement.
- Selon trireno et ATE des deux Bâle, un financement séparé avec des périodes plus courtes et plus de flexibilité serait souhaitable pour la mise en œuvre de petites mesures telles que de nouveaux arrêts. Dans ce contexte, l'UVS suggère que dans les zones de développement, de nouveaux arrêts puissent être demandés, évalués et mis en œuvre plus rapidement.
- Le poste « Investissements isolés des CFF (y c. nouveaux arrêts) » mentionné dans l'arrêté doit être adapté de manière à ce que tous les nouveaux arrêts dont le résultat d'évaluation est suffisant puissent être réalisés. Le montant prévu de 400 millions de francs n'y suffit pas. De plus, celui prévu pour les nouveaux arrêts doit être séparé du poste « Réserve pour les adaptations ultérieures », afin que les nouveaux arrêts ne restent pas sur la touche en cas de transformations débordantes (SO).
- ATE et WWF proposent d'informer les participants des résultats des évaluations des nouveaux arrêts et des autres mesures, qui ont fait l'objet d'une évaluation plus approfondie pendant la consultation.

#### *Nouvelles technologies*

- Outre les projets de construction, il faut également examiner et fortement encourager de nouvelles technologies et de nouveaux modèles pour augmenter la capacité de l'infrastructure ferroviaire, mais aussi pour contrôler le taux d'utilisation de la capacité

(entre autres BS, UR et PDC, vert'libéraux, LITRA, La Poste, COMCO). La Confédération doit mettre en place des incitations et des mesures d'accompagnement (entre autres LITRA, Comité de la gare de passage de Lucerne, La Poste).

- Dans toutes les mesures technologiques visant à automatiser l'exploitation et l'infrastructure, il faut examiner en détail et encourager les thématiques sociotechniques (humain-technologie/interaction homme-machine) (Travail.Suisse, transfair). Afin d'exploiter les potentiels offerts par les nouvelles technologies, il est également important que le personnel soit impliqué dans ces considérations (USS, SEV).
- Les CFF souhaitent une contribution au financement des développements technologiques. En outre, ils préconisent d'inclure le scénario technologique de l'ARE pour favoriser la solidité de l'étape d'aménagement.
- Le SAB déplore l'absence d'une analyse critique de l'évolution de la politique territoriale (entre autres la numérisation) dans les prévisions d'évolution des transports. En outre, du point de vue du SAB, les différents scénarios ne tiennent pas suffisamment compte des possibilités offertes par les nouvelles technologies.
- L'UTP suggère de développer une solution pour un financement (supplémentaire) garanti des nouvelles technologies afin d'éviter la concurrence entre le maintien de la qualité des infrastructures et le développement technologique à l'avenir.
- Le PSS suggère de financer les nouvelles technologies dans le cadre de l'étape d'aménagement ou de prévoir des fonds supplémentaires qui ne sont pas destinés au maintien de la qualité des infrastructures.
- L'EPFL et SwissMetro-NG souhaitent que 20 millions de francs sur les 200 millions affectés « au suivi de projet, à la planification et aux études de la prochaine phase d'aménagement » soient affectés à une étude de faisabilité sur les nouvelles technologies.
- Le SAB et OVT considèrent le projet de loi comme une occasion manquée d'élaborer des stratégies plus poussées pour garantir la desserte de base dans les régions montagneuses et rurales. En effet, l'évolution technologique liée à la numérisation rend possibles des solutions innovantes, qu'il faut prendre en compte prioritairement dans le développement des nouvelles étapes d'aménagement.

### *Divers*

- En ce qui concerne les mesures infrastructurelles encore inconnues, il faut mettre des fonds suffisants à disposition pour produire la qualité d'offre et de raccordement nécessaires visée par le projet d'offre 2025 et ajouter un article « Mesures de compensation pour le transport régional de voyageurs » à l'arrêté fédéral sur l'EA 2030/35. Par ailleurs, le paquet d'investissement « Investissements isolés CFF (y c. nouveaux arrêts) » devrait être sensiblement augmenté en fonction des besoins (entre autres AI, AR, SH, TG, ZH et CTP Suisse orientale).
- Afin d'éviter les retards de planification pour les projets d'importance stratégique, un système de financement séparé est proposé pour les ressources de projet (entre autres BL, CTP CHNO, région de planification CHNO).
- L'USAM appelle à un financement plus important par les utilisateurs (par exemple grâce à des adaptations tarifaires) et donc à une augmentation significative du taux d'autofinancement du rail. En ce qui concerne le financement possible par les utilisateurs, le SAB demande que toute augmentation des tarifs soit différenciée selon les régions et exclue si l'offre ne contient pas effectivement des améliorations. D'autres participants,

en revanche, rejettent les hausses tarifaires et les augmentations du prix des sillons (entre autres PDC, LITRA, Comité gare de passage de Lucerne, La Poste).

- L'initiative des Alpes et la SES appellent à une augmentation de la RPLP afin que le FIF puisse continuer à compter sur ces recettes.
- Les CFF proposent d'ajouter une section supplémentaire au chapitre « conséquences » sur les conséquences microéconomiques et les effets sur la rentabilité durable pour les entreprises de transport. En ce qui concerne les coûts d'investissement et les coûts subséquents pour les infrastructures et le transport régional, les CFF estiment qu'il est nécessaire de les actualiser et demandent que les conséquences sur les indemnités du transport régional de voyageurs au niveau fédéral et cantonal (y c. la prise en compte des différences régionales) et les suites possibles pour les tarifs soient complétées. Les CFF appellent également à une optimisation du projet d'offre afin d'éviter des augmentations de tarifs, ainsi que des fonds supplémentaires pour la CP en raison de l'aménagement. Ils proposent également que les commanditaires s'interrogent régulièrement sur la rentabilité et la finançabilité des mesures d'offre et d'infrastructure décidées.
- Les thèmes de la consommation d'énergie, du rendement énergétique et de la part des énergies renouvelables doivent faire l'objet d'une plus grande attention (PSS). Selon le SAB, un plan d'action est nécessaire pour s'assurer que la demande supplémentaire d'électricité soit couverte exclusivement par des sources d'énergie renouvelable intérieures.
- Lucerne+ et ses communes demandent une prise en compte équilibrée des trafics grandes lignes, régional et marchandises. En conséquence, ils ne sont pas prêts à financer à leurs propres frais des mesures de compensation ou visant à « limiter les dégâts » en transport régional, alors que le trafic grandes lignes s'assure des bénéfices grâce à des conditions de production idéales.
- L'USP est d'avis que l'aménagement du transport ferroviaire ne doit pas se faire au détriment de la protection des terres agricoles.

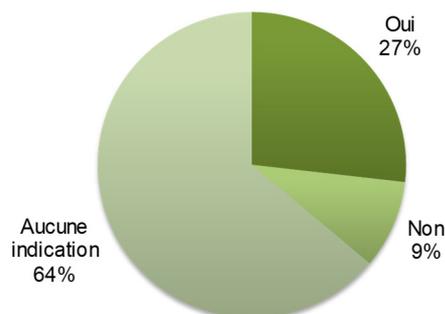
47 participants ont répondu **NON** (pas de commentaires), dont 3 cantons (VD, GL, ZG), 3 partis (csp-ow, PLR, CSPO), 2 associations faîtières de communes, villes et régions de montagne (ACS, UVS), 1 association faîtière de l'économie (economiesuisse), 7 entreprises de transport consultées, 8 organisations consultées et 23 autres participants.

## **Question 8 : Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en compte ? Lesquels ?**

### **Avis général**

Sur les 481 prises de position remises, 174 ont répondu à cette question, dont 129 ont mentionné des questions qui, à leur avis, ont reçu trop peu d'attention. Le spectre des réponses à cette question est également très large. Parfois, il y a des répétitions des réponses précédentes ou bien des sujets similaires à ceux de la question 7 sont évoqués.

### Sujets trop peu pris en compte



### En particulier

129 participants ont répondu **OUI** et évoqué des thèmes qui, selon eux, n'ont pas été considérés suffisamment, dont 21 cantons (AI, AG, BE, BL, BS, GR, JU, LU, FR, GE, NE, NW, TI, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VD, VS), 3 partis (PDC, csp-ow, PSS), 2 associations faîtières de communes, villes et régions de montagne (ACS, UVS), 1 association faîtière de l'économie (Travail.Suisse), 14 entreprises de transport consultées, 23 organisations consultées et 65 autres participants. Les demandes concernant l'examen des mesures régionales ainsi que les suggestions sur d'autres sujets de la proposition sont traitées aux questions 4 et 7. Les sujets nouveaux et/ou mentionnés plusieurs fois sont énumérés ci-dessous :

- Plusieurs participants appellent à une meilleure prise en compte de la redondance des réseaux (BE, NE, JU et CTSO, région de la ville fédérale, CITraP Berne, Comité du Loetschberg, Lucerne+, TransN, CTP, Ouestrail).
- SVI, FSU, ATE et WWF estiment qu'il faudrait envisager davantage l'introduction de nouvelles liaisons tangentielles pour les trains grandes lignes qui contourneraient les nœuds de correspondances les plus congestionnés.
- Selon CTP Suisse orientale et AI, GR, SH, des fonds supplémentaires doivent être affectés aux aménagements de l'infrastructure pour le cas où des corrections doivent être apportées aux projets d'offre en raison de l'évolution des offres à l'étranger.
- Selon AG, à l'instar des mesures complémentaires prévues pour les chemins de fer privés pour les mesures de réparation et les petits projets d'aménagement à court terme, des fonds suffisants doivent être mis à disposition au titre du poste « investissements isolés CFF » et leur répartition doit être réglementée selon des critères clairs. L'asm espère que les « mesures de réparation » développées dans le cadre des études approfondies en cours pourront être mises en œuvre. Turbo AG souhaite une garantie des futurs nœuds de cadence pour tous les types de transport.
- SZ souhaite l'étude et la mise à disposition de fonds suffisants pour les mesures de stabilisation et de correction qui ne sont pas encore prévisibles, ainsi qu'une marge de manœuvre pour de nouvelles priorités. Le poste « Investissements isolés CFF (y c. nouveaux arrêts) » doit être augmenté en conséquence.
- ATE, WWF et SES estiment que les coûts d'entretien des infrastructures existantes et futures ont été sous-évalués.
- Différents participants souhaitent une perspective plus forte de trafic global (LU, CTP, SVI, trireno). Dans ce contexte, le canton et la ville de Lucerne ainsi que Lucerne+ font référence à la contribution des aménagements ferroviaires à la réduction de la congestion du trafic routier et souhaiteraient qu'il en soit davantage tenu compte dans les

bases de planification et dans les prévisions de la demande. Selon Régionyon, il conviendrait d'accorder plus d'attention aux lignes de bus d'apport. La SVI suggère que l'analyse de la surcharge soit développée davantage en tenant compte de tous les modes de transport, conformément aux objectifs de l'aménagement du territoire, par exemple sous forme de scénarios, en tenant compte des effets supramodaux et de l'utilité.

- VD et d'autres participants (dont SVI, CTP, AEDTF-CH, ATE et WWF) sont d'avis que les projets dans le transport ferroviaire transfrontalier (voyageurs et marchandises) ne sont pas suffisamment pris en compte.
- Le RhB et RAILPlus souhaitent qu'une présentation complète du projet d'offre, y compris les investissements ad hoc et leurs résultats d'évaluation, soit ajoutée au processus de consultation en cours. CITraP demande le développement d'un projet d'offre aligné sur les objectifs généraux sur la base du projet d'offre EA 2025.
- OVT appelle à une plus grande implication du trafic touristique et de la desserte de base dans les régions alpines. VS est d'avis que la composante « développement touristique » n'est pas suffisamment prise en compte dans l'évaluation des projets/modules.
- La ville de Sion considère que la problématique du transport urbain de marchandises n'est pas assez prise en compte. L'UVS note qu'il faut veiller à ce que les mesures visant à accroître la capacité du transport ferroviaire de marchandises n'aient pas d'effets négatifs sur les agglomérations, en particulier sur les zones de développement dans les agglomérations et les zones de loisirs importantes.
- Divers répondants appellent à une meilleure prise en compte de l'aménagement du territoire (par exemple, SVI, FSU, RBS).
- Selon l'ACS, il faut veiller à ce que la mise en œuvre des mesures n'entraîne pas une détérioration de l'offre pour les flux actuels de navetteurs, et à ne pas isoler soudainement certaines régions.
- BE déplore l'absence des thèmes de la protection contre le bruit, de la prévention des accidents majeurs et des catastrophes ainsi que de la protection des terres arables et en particulier des surfaces d'assolement.
- FR et VD demandent que des montants soient réservés à des études sur d'autres projets qui ne sont pas inclus dans cette étape d'aménagement.
- Selon VD, les conflits entre les types de transport dus au nombre insuffisant de sillons ne sont pas résolus et devront l'être dans les phases de planification ultérieures.
- Certains participants sont d'avis que le développement de liaisons performantes entre toutes les grandes agglomérations suisses, en particulier entre Bâle et Genève, n'est pas suffisamment pris en compte (entre autres JU, GE et le Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'étranger).
- Selon l'UVS, les liaisons directes actuelles et prévues doivent être maintenues afin de ne pas réduire l'attrait des transports publics. Cela comprend non seulement les liaisons directes entre les grands centres, mais aussi entre les centres régionaux et les grandes villes et les aéroports.
- Travail.Suisse et Transfair s'engagent pour le maintien et la création d'emplois de qualité assortis de bonnes conditions de travail dans le cadre de l'EA 2035. Selon Transfair, lors de la réalisation des projets, il faut veiller à ce que les services de tiers (location

de services, prestations externes) soient maintenus dans une « proportion raisonnable » avec les services internes des entreprises de transport et à ce que les pertes de savoir et les dépendances soient réduites à un minimum.

- Le RhB suggère que, dans une prochaine étape d'aménagement, l'augmentation de la répartition modale en faveur des transports publics ferroviaires soit incluse dans la planification stratégique en tant que centre d'intérêt supplémentaire.
- FER et ProSwissmetro estiment que le thème des nouvelles technologies n'est pas suffisamment pris en compte dans le projet.
- Selon SVI et FSU, l'accès aux gares devrait également être mieux pris en compte en plus des ouvrages de l'infrastructure ferroviaire. En outre, des planifications à l'essai délimitées devraient être réalisées pour la concrétisation des projets et pour les étapes d'aménagement suivantes.

Au total, 45 participants ont répondu **NON**. Par conséquent, il n'y a pas de sujets qui, à leur avis, auraient été négligés dans le projet. Il s'agit de 5 cantons (AR, GL, TG, ZG, ZH), 4 partis (CSPO, PLR, Les Verts, vert'libéraux), 1 association faîtière des communes, villes et régions de montagne (SAB), 3 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USAM, USS), 7 entreprises de transport consultées, 5 organisations consultées et 20 autres participants.

## **4 Mise en œuvre par les cantons ou d'autres organismes d'application de la loi**

Conformément à la législation sur la consultation, les prises de position sur la question de la mise en œuvre par les cantons ou d'autres organes d'exécution doivent être présentées dans un chapitre distinct (art. 20, al. 2, de l'ordonnance du 17 août 2005 sur la consultation<sup>2</sup>). Étant donné que la Confédération a la compétence exécutive dans le domaine des chemins de fer en vertu de l'art. 87 de la Constitution<sup>3</sup> et qu'elle supporte la charge principale du financement de l'infrastructure ferroviaire, la mise en œuvre de l'étape d'aménagement ne concerne pas en premier lieu les cantons.

Toutefois, le financement de certains projets par des tiers, proposé dans le projet de consultation, affecterait directement les cantons (réalisation de la DBL et étude de projet du Maillon central de Bâle). Ceux-ci devraient assumer le risque financier des projets, mais en retour, ils pourraient déterminer eux-mêmes la date de mise en œuvre. Toutefois, pour un éventuel remboursement des coûts d'investissement par la Confédération, il faudrait d'abord créer les conditions légales. De surcroît, il est indispensable que les mesures financées par les cantons fassent partie d'une étape d'aménagement ultérieure. Les cantons des deux projets rejettent le financement par des tiers sous la forme proposée. LU redoute des coûts de financement et des risques financiers pour une durée indéterminée qui ne sont pas susceptibles d'obtenir la majorité, et BS juge inacceptable que le risque de préfinancement soit transféré à des tiers. Des explications plus détaillées sont données aux questions 5 et 6.

---

<sup>2</sup> RS 172.061.1

<sup>3</sup> RS 101

## Annexe 1 : Liste des prises de position soumises dans le cadre de la procédure de consultation

Abréviation	Expéditeur
<b>1.</b>	<b>Cantons</b>
TI	Chancellerie d'Etat du Canton du Tessin
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
AR	Chancellerie du Canton Appenzell Rhodes extérieures
BL	Chancellerie du Canton de Bâle-Campagne
AI	Chancellerie du Canton d'Appenzell Rhodes intérieures
AG	Chancellerie d'Etat du Canton d'Argovie
BS	Chancellerie d'Etat du Canton de Bâle-Ville
BE	Chancellerie d'Etat du Canton de Berne
GL	Chancellerie d'Etat du Canton de Glaris
LU	Chancellerie d'Etat du Canton de Lucerne
NW	Chancellerie d'Etat du Canton de Nidwalden
OW	Chancellerie d'Etat du Canton d'Obwalden
SH	Chancellerie d'Etat du Canton de Schaffhouse
SZ	Chancellerie d'Etat du Canton de Schwyz
SO	Chancellerie d'Etat du Canton de Soleure
SG	Chancellerie d'Etat du Canton de St-Gall
TG	Chancellerie d'Etat du Canton de Thurgovie
ZG	Chancellerie d'Etat du Canton de Zoug
ZH	Chancellerie d'Etat du Canton de Zurich
GR	Chancellerie d'Etat du Canton des Grisons
UR	Chancellerie du Canton d'Uri
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
<b>2.</b>	<b>Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale</b>
PBD	Parti bourgeois-démocratique Suisse
PDC	Parti démocrate-chrétien suisse
csp-ow	Christlich-soziale Partei Obwalden
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
PLR	Les Libéraux-radicaux
Les Verts	Parti écologiste suisse, Les Verts
vert'libéraux	Parti des vert'libéraux
UDC	Union démocratique du centre
PSS	Parti socialiste suisse

<b>3.</b>	<b>Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national</b>
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
ACS	Association des communes suisses
UVS	Union des villes suisses
<b>4.</b>	<b>Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national</b>
economiesuisse	economiesuisse
USP	Union suisse des paysans
USAM	Union suisse des arts et métiers
USS	Union syndicale suisse
Travail.Suisse	Travail.Suisse
<b>5.</b>	<b>Entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV</b>
WSB	AAR bahn+bus et Wynental- und Suhrentalbahnhof AG
asm	Aare Seeland mobil AG
AB	Appenzeller Bahnen AG
BDWM	BDWM Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BLS	Chemin de fer du Loetschberg SA
CJ	Compagnie du Chemins de fer du Jura SA
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
FB	Forchbahn AG
FW	Frauenfeld-Wil-Bahn AG
KWO	Kraftwerke Oberhasli AG
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RhB	Chemin de fer rhétique SA
CFF	Chemins de fer fédéraux SA
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
SBW	Stadtbus Winterthur
BERNMOBIL	Städtische Verkehrsbetriebe Bern
Thurbo	Thurbo AG
TMR	Transports de Martigny et Régions SA
TL	Transports publics de la Région Lausannoise SA
TPC	Transports Publics du Chablais SA
TPF	Transports publics fribourgeois Trafic
TransN	Transports Publics Neuchâtelois SA
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux–Yverdon-les-Bains–Sainte-Croix SA
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal AG
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee et Oberland
ZB	Zentralbahn AG
<b>6.</b>	<b>Organisations</b>
Initiative des Alpes	Initiative des Alpes
Cargo Forum	Cargo Forum Schweiz

	Centre Patronal Paudex
	EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg
Infra	Infra Suisse
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FRC	Fédération romande des consommateurs
SEV	Syndicat du personnel des transports
	Gotthardkomitee
CCI2B	Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâle
	Région de la ville fédérale
	CCI Suisse centrale
LITRA	Service d'information pour les transports publics
CI CDS	Communauté d'intérêts du commerce de détail suisse, transport de marchandises
CITraP	Communauté d'intérêts pour les transports publics
	Comité gare de passage de Lucerne (anc. Comité de Suisse centrale gare souterraine Lucerne)
	Forum des consommatrices de Suisse
	Comité du Loetschberg
Lucerne+	LuzernPlus
CTP CHNO	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics Suisse du nord-ouest
La Poste	La Poste Suisse SA, Corporate center
	Pro Bahn Suisse
Pro Natura	Ligue suisse pour la protection de la nature
	Pro Swissmetro
	Oustrail
	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
SVI	Association suisse des ingénieurs en transports
	Société Suisse des Entrepreneurs
ASTAG	Association suisse des transports routiers
Städte-Allianz ÖV	Alliance des villes Transports publics Suisse orientale et centrale
FP	Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage
	Swissgrid SA
TCS	Touring Club Suisse
	transfair
VAP	Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés
UTP	Union des transports publics
ATE	Association Transports et Environnement
COMCO	Commission de la concurrence
WWF	World Wildlife Fund Suisse
ZCTP	Conférence de Suisse centrale des transports publics
<b>7.</b>	<b>Prises de position d'instances non consultées</b>
	137 particuliers
	Agglomération Brig-Visp-Naters
	Agglomération de Delémont
AUD	Agglomération Urbaine du Doubs

	Agglo Y
	Aigle Région
	Alprail Association lémanique
	Association Centre-Jura
ACN	Association des communes neuchâtelaises
	Association des Présidents du district de Monthey
AEDTF-CH	Association européenne pour le développement du transport ferroviaire, section suisse
	Association franco-suisse RER Sud-Léman
	Association patronale du canton de Neuchâtel
ADNV	Association pour le Développement du Nord Vaudois
	Association Région Val-de-Travers
	Association Réseau des Trois Villes
	Associazione Comuni Ticinesi
	Associazione Pro Gottardo Ferrovia d'Europa
	District de Conches et Conférence des présidents de commune de Conches
	District de March et communes du district de March
	District de Rarogne Est
	District de Viège et Conférence des présidents de commune de Viège
	Chablais agglo
	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
	Chambre neuchâteloise du commerce
	Chambre valaisanne de commerce et d'industrie
CVCI	Chambre vaudoise de commerce et d'industrie
	Ville de Lugano
	Ville de Mendrisio
	Comité Liaison directe
	Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio
	Communauté de communes Pays d'Evian
CITAV	Communauté d'intérêt touristique des Alpes vaudoises
	CITraP Neuchâtel
COREB	Communauté régionale de la Broye
COMUL	Communauté urbaine du Littoral neuchâtelais
	Commune d'Aigle
	Commune de Boudry
	Commune de Chêne-Bougeries
	Commune de La Sagne
	Commune de la Tène
	Commune de Leysin
	Commune de Peseux
	Commune de Saint-Blaise
	Commune de Val-de-Ruz
	Commune du Landeron
	Communes de Satigny, Dardagny et Russin

	Commune d'Airolo
	Commune d' Ascona
	Commune de Balerna
	Commune de Blenio
	Commune de Breggia
	Commune de Chiasso
	Commune de Maroggia
	Commune de Melano
	Commune de Novazzano
	Commune de Prato Leventina
	Commune de Rovio
	Commune de Savosa
	Commune de Stabio
	Commune de Vico Morcote
CTSO	Conférence des transports de Suisse occidentale
	Conférence régionale des transports de l'Entre-deux-Lacs
CRT	Conférence Régionale des Transports des Montagnes neuchâteloises
	Conférence régionale des transports du Val-de-Travers
	Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'extérieur
	Conseil du Léman
Régionyon	Conseil régional du district de Nyon
	COOL LOGISTIC
	PDC District de Dietikon
constructionsuisse	Organisation nationale de la construction
	Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur
	Diverses entreprises privées de la zone Zimeysa-Vernier-Meyrin
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
	Ehrat Immobilien AG, Dietikon
	Commune d'Andermatt
	Commune de Bettlach
	Commune d'Egerkingen
	Commune de Guttannen
	Commune d'Oberägeri
	Commune d'Oensingen
	Association régionale pour le développement de la région de Bellinzone et vallées
	Fédération suisse des urbanistes
	PLR Dietikon
	PLR Dietlikon
	PLR Zurich
	Les Libéraux-radicaux Dietlikon
FTJA	Fédération du Transjuralpin
	Aéroport de Zurich SA
	Fricktal Regio Planungsverband

	Commune de Baar
	Commune de Buchrain
	Commune de Cham
	Commune de Dierikon/LU
	Commune de Dietlikon
	Commune de Dornach
	Commune d'Ebikon
	Commune d'Emmen
	Commune de Fiesch
	Commune de Geroldswil
	Commune de Conches
	Commune de Granges
	Commune d'Interlaken
	Commune d'Inwil
	Commune de Köniz
	Commune de Lommiswil
	Commune de Malters
	Commune de Meiringen
	Commune de Münsingen
	Commune de Naters
	Commune d'Obergoms
	Commune de Rain
	Commune de Root
	Commune de Rothenburg
	Commune de Schlieren
	Commune de Spreitenbach
	Commune de Steinhausen
	Commune de Viège
	Commune de Vitznau
	Commune de Wohlen
	Conseil communal de Horw
	Conseil communal de Pieterlen
	Genève Route et Rail
	Union des arts et métiers du canton de Lucerne
	glow. das Glattal
	Grimselbahn AG
	Groupe LiEN (Liaisons Express Neuchâteloises)
	Groupement d'Entreprises du Chablais
GCRDL	Communes de la rive droite du Lac
	Les Verts District de Dietikon
	vert'libéraux Dietikon
	Chambre de commerce et d'industrie de la région trinationale de Bâle
	HIAG Immobilien Schweiz AG

	Hirzel Energie AG
	Haute tension sous terre
	IG Grimselbahn
	IG Silber
	CITraP Berne
	CITraP CHNO
CITraP SOr	Communauté d'intérêts des transports publics section Suisse orientale
IHV Dietikon	Industrie et commerce Dietikon
	Initiative RER lac de Constance
	Communauté d'intérêts Golden Pass
	Jeunes PDC Haut-Valais
	Jura Tourisme
	Komitee «Gateway : so nicht!»
	Komitee Bahn 2000 plus
	Komitee Vorwärts Limmattal
	Komitee Zimmerberg light
	Consortium des cantons BS et BL nœud ferroviaire et Maillon central de Bâle
	CTP Suisse orientale
	CTP-Région Zurich
LEO	Lebensraum Oberland
	les Verts NE
	Liegenschaften-Betrieb AG Glatt Tower
	Limmatstadt AG
	Lyreco Switzerland AG
	Mairie de Sorai
	Mairie de Versoix
	Municipalités du district d'Aigle
	Municipalité de Bodio
	Municipalité de Cureglia
	Municipalité de Gambarogno
	Municipalité de Riva San Vitale
	Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden
	Neue Gruppe Bahnhof Basel
NWRK	Nordwestschweizer Regierungskonferenz
OVT	Oberwallis Verkehr und Tourismus
	Partis politiques genevois
CHNO	Région de planification Suisse du nord-ouest
	Préfet du district de Brigue
	Pro Herzstück
	RAILPlus AG
	Regio Basiliensis
RWU	Regionalplanung Winterthur et Umgebung
	Région Chablais

	Région Grand Est
	Région Thoun
RUN	Réseau urbain neuchâtelois
	Saint-Louis Agglomération
SES	Fondation suisse de l'énergie
USIC	Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils
CITraP Vaud & CI-TraP Genève	Sections Vaud et Genève de la Communauté d'intérêts pour les transports publics
	Secrétariat de la Conférence des gouvernements de Suisse romande
	Chambre de commerce et d'industrie de Soleure
	PS canton Schwyz
	PS canton Zürich
	PS-Dietikon
	Ville de Dietikon
	Ville de Liestal
	Ville de Lucerne
	Ville d'Olten
	Ville de Winterthur
	Ville de Zug
	Ville de Brig-Glis
	STRATOS-Netzwerk
	UDC District de March
	UDC Dietlikon
	Swiss Olympic
	SwissMetro-NG
	Touring Club Suisse, section Zurich, groupe Limmattal
trireno	Organisation du RER trinational de Bâle
	Eurodistrict trinational de Bâle
UAPG	Union des associations patronales genevoises
	Union vaudoise des transports publics
	ATE des deux Bâle
	ATE section Schwyz
VWG	Verband Walliser Gemeinden
	Association de la région Haut-Valais
	Union pour une région forte Bâle/Suisse du nord-ouest
	VillageOffice
	Ville de Genève
	Ville de La Chaux-de-Fonds
	Ville de Monthey
	Ville de Moutier
	Ville de Nyon
	Ville de Saint-Imier
	Ville de Sion
	Ville de Vernier

	Ville de Vevey
	Ville de Veyrier
	Ville d'Onex
	Ville du Locle
	Ville d'Yverdon-les-Bains
	UTP Valais
WBB	Walliser Bergbahnen
	Forum économique du Haut-Valais
	Wirtschaftsregion ZUGWEST
	Chambre de commerce et d'industrie zurichoise
	Groupe de planification zurichois Glattal
ZPL	Planung Limmattal
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund
	ZurzibietRegio (ACS)

## **Annexe 2 : Catalogue de questions relatives au projet mis en consultation Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire**

### **Objectifs**

1. Approuvez-vous les objectifs généraux du projet ?

### **Votre avis sur l'étape d'aménagement 2030/35 proposée**

2. Approuvez-vous les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35 (cf. en particulier les lignes directrices) ?
3. Laquelle des deux variantes proposées préférez-vous ? Pourquoi ?
  - a. Variante étape d'aménagement 2030 (7 milliards de francs)
  - b. Variante étape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs)
4. Approuvez-vous les améliorations de l'offre ainsi que les mesures proposées dans l'étape d'aménagement 2030/35, variante 7 milliards et/ou 12 milliards ? par domaine :
  - a. En transport de voyageurs
  - b. En transport de marchandises
  - c. En trafic international
  - d. Pour les installations d'exploitation
  - e. Sinon, quelles mesures considérez-vous comme plus urgentes ou comme non nécessaires ? Pourquoi ?

### **Votre avis sur le financement de certaines mesures par des tiers ?**

5. Approuvez-vous le fait que la réalisation de la gare de passage de Lucerne et l'étude de projet du Maillon central de Bâle puissent être financées par des tiers à leurs propres risques ?
6. Approuvez-vous la création de conditions légales permettant un remboursement *a posteriori* de ces coûts d'investissement par la Confédération ?

### **Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?**

7. Avez-vous des remarques sur les autres thèmes du projet ?
8. Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en compte ? Lesquels ?