

Communiqué de presse

## **EA2030/35 : La CTSO demande la prise en compte de tous les projets-clés de Suisse occidentale**

**Berne/Monthey, le 12 janvier 2018. La Conférence des Transports de la Suisse occidentale (CTSO) demande que tous les projets-clés des Cantons de Berne, Fribourg, Vaud, Valais, Neuchâtel, Genève et du Jura soient intégrés dans le projet de message de l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030 / 2035. Dès lors, l'enveloppe financière doit être fixée entre 12 et 13 milliards de francs. Car ces projets sont indispensables pour assurer l'attractivité et le développement durable de la région, ce qui permettra par ailleurs d'augmenter la part modale et la compétitivité des transports publics**

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a ouvert la consultation sur le projet de message de l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030 / 2035 à la fin septembre 2017. Cette consultation court jusqu'au 15 janvier prochain.

La Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) soutient les objectifs d'offre tels que la cadence à la demi-heure sur l'ensemble du réseau Grandes lignes et le développement de cadences à 15 minutes dans le centre des agglomérations. Ces liaisons performantes entre les grands centres d'activités, mais aussi avec les principales destinations touristiques, sont essentielles pour l'attractivité et le développement économique de notre pays. L'augmentation de la cadence des réseaux RER accroît également la compétitivité des transports publics. La CTSO regrette que le projet présenté dans ce message ne reprenne pas la totalité des projets-clés proposés par la Suisse occidentale. En effet, il aurait été possible de présenter une solution complète, acceptable et équilibrée pour l'ensemble de la population.

La CTSO se détermine donc en faveur d'une variante améliorée comprenant impérativement les projets-clés de la Suisse occidentale. Le montant total devrait se situer entre 12 et 13 milliards de francs. Il est indispensable que les économies obtenues par les travaux d'optimisation en cours soient réaffectées dans ces projets supplémentaires. Une diminution de l'enveloppe financière de l'étape d'aménagement ne pourrait en aucun cas être acceptable.

Une variante améliorée présentera les avantages d'offrir enfin une cadence semi-horaire sur l'ensemble du réseau Grandes lignes, une relation directe entre les métropoles lémanique et bâloise. Cette proposition permet aussi d'augmenter l'attractivité des transports publics dans les agglomérations du Grand Genève, de Fribourg, de Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds et de Berne avec des cadences à 15 minutes sur les cœurs de RER. L'accès aux destinations touristiques sera également renforcé pour l'Arc jurassien, les Alpes vaudoises et valaisannes et l'Oberland bernois. Deux grands projets structurants du périmètre CTSO sont à intégrer dans le message destiné au Parlement fédéral : l'extension de capacité du tunnel de base du Lötschberg ainsi que la liaison directe entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et le Locle.

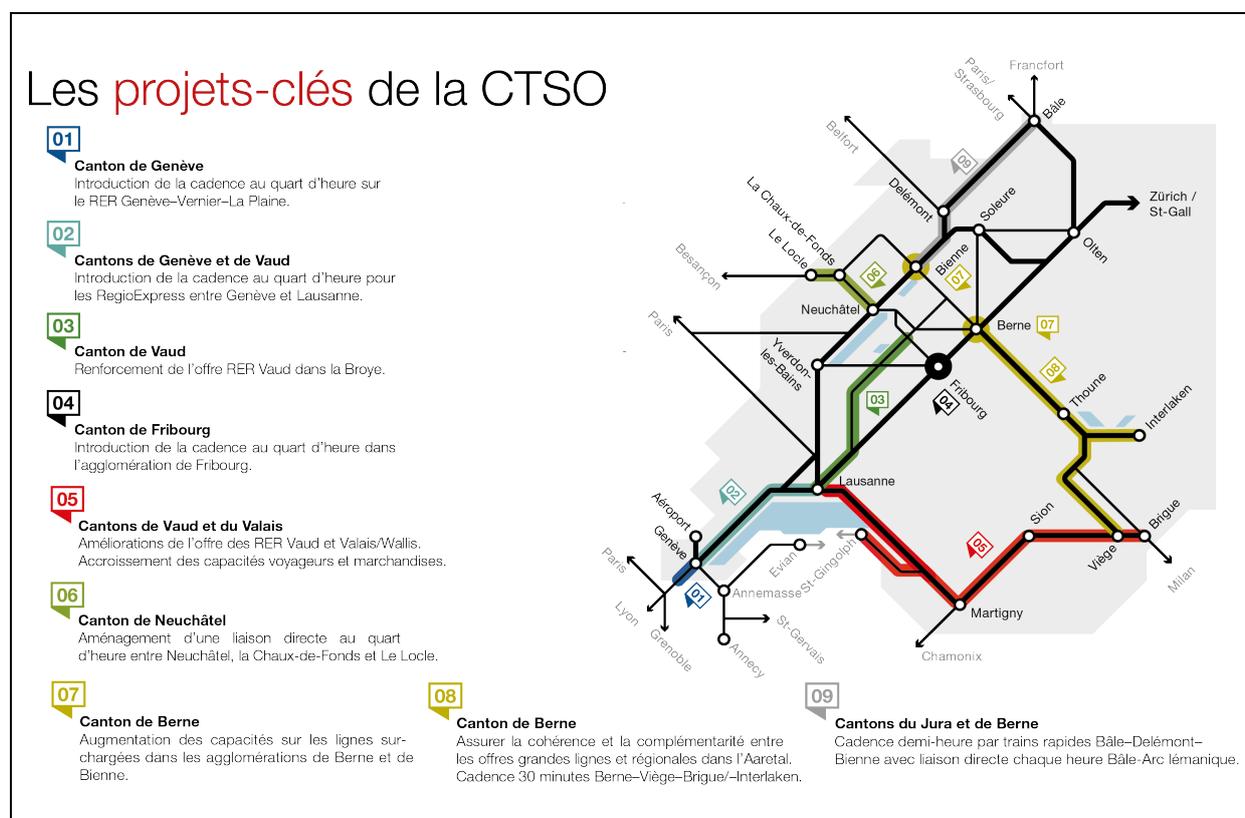
Aujourd'hui la variante à 7 milliards de francs proposée dans le message en consultation consacre uniquement 25% des investissements à la Suisse occidentale. Pire encore, la variante à 11.5 milliards de francs entraîne une répartition encore plus faible de l'ordre de 21%. La

croissance démographique attendue d'ici 2035 dans notre région sera supérieure à la moyenne suisse. Le potentiel d'amélioration de la part modale en faveur des transports publics est aussi très élevé par rapport au reste de la Suisse. Pour mémoire, notre région représente 40% des habitants, des emplois, de la superficie et du réseau ferré. La prise en compte de tous les projets-clés de la Suisse occidentale représenterait environ 38% de l'enveloppe globale ce qui permettrait de se rapprocher des réalités économiques et de développement de notre région.

La Suisse occidentale constitue une zone dynamique dans laquelle les transports publics ont encore de nombreuses possibilités de renforcer leur attractivité et leur productivité. Les sept Cantons de la CTSSO sont solidaires pour demander les moyens nécessaires à la mise en œuvre de ces projets-clés. Ceux-ci sont prioritaires et structurants pour le développement de notre région et donc de notre pays.

#### Renseignements complémentaires :

Jacques Melly, chef du dpt de la mobilité, du territoire et de l'environnement du Canton du Valais (027 606 33 00)  
 Nuria Gorrite, cheffe du dpt des infrastructures et des ressources humaines du Canton de Vaud (021 316 70 01)  
 Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie du Canton de Berne (079 215 35 61)  
 Jean-François Steiert, directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions du Canton de Fribourg (026 305 36 04)  
 Laurent Favre, chef du dpt du développement territorial et de l'environnement du Canton de Neuchâtel (079 34716 46)  
 Luc Barthassat, chef du dpt de l'environnement, des transports et de l'agriculture du Canton de Genève (via M. Putallaz 079 417 09 69)  
 David Eray, ministre de l'environnement du Canton du Jura (032 420 53 03)



Annexe au communiqué de presse

## Citations des Chefs de Département

***La Suisse occidentale veut poursuivre l'effort engagé et disposer ainsi d'une offre de transport performante, répondant aux attentes de la population et correspondant au niveau d'équipement du reste du pays. Compléter le message qui sera proposé au Parlement avec de nouveaux projets-clés pertinents et s'inscrivant tant dans la stratégie de mobilité voulue par la Confédération que dans les moyens financiers existants est donc légitime. Cela va améliorer la mobilité sur l'ensemble du territoire de la Confédération et renforcer la cohésion de notre Nation au cœur de l'Europe.***

Jacques Melly, Conseiller d'Etat, Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement du Canton du Valais et Président de la CTSO

\*\*\*\*\*

***Für die Kantone Wallis und Bern stellt der Ausbau der Lötschbergachse im Ausbauschnitt 2030/35 das zentrale Anliegen dar. Dabei geht es darum, den heute bereits im Rohbau vorhandenen Tunnel so auszurüsten, dass er von der Bahn auch genutzt werden kann.***

Barbara Egger-Jenzer, Conseillère d'Etat, Directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie du Canton de Berne

\*\*\*\*\*

***Le prochain grand paquet d'investissements ferroviaires doit être l'occasion de choisir les grands travaux qui font le plus de sens pour répondre aux besoins du plus grand nombre, mais aussi assurer l'unité du réseau ferroviaire du pays. Dans ce domaine la Suisse occidentale conserve un important besoin de rattrapage pour continuer de permettre à l'ensemble du système des transports publics du pays de fonctionner.***

Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat, Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines du Canton de Vaud.

\*\*\*\*\*

***La réalisation de la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds ferait d'une pierre deux coups, d'une part en dynamisant les transports publics dans le canton de Neuchâtel, d'autre part en résorbant le goulet d'étranglement de Vauseyon sur la ligne du Pied-du-Jura, ce qui profitera à toute la Suisse.***

Laurent Favre, Conseiller d'Etat, Chef du Département du développement territorial et de l'environnement du Canton de Neuchâtel

\*\*\*\*\*

***La cadence au quart d'heure dans le cœur de réseau Léman Express ainsi que la création de la halte de Châtelaine sont indispensables à l'accompagnement du développement démographique et économique du Grand Genève, et le strict minimum attendu par notre canton, deuxième agglomération et deuxième pôle économique de Suisse. Cette offre supplémentaire permettra de desservir des zones d'habitats et d'emplois denses avec près de 60'000 habitants et 43'000 emplois.***

Luc Barthassat, Conseiller d'Etat, Chef du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture du Canton de Genève

\*\*\*\*\*

***Il est temps que la Confédération comble le retard qu'elle a pris dans les investissements ferroviaires à l'Ouest de la Suisse. PRODES 2030/35 doit intégrer tous les projets-clés de la CTSC. Pour le canton de Fribourg, qui connaît l'une des plus importantes augmentations démographiques du pays et qui va accueillir 150 000 habitants de plus d'ici 2040, l'instauration du quart d'heure dans l'agglomération de Fribourg est indispensable. La réalisation de ce projet permettra d'accompagner la densification urbaine et d'augmenter la part modale des transports publics.***

Jean-François Steiert, Conseiller d'Etat, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions du Canton de Fribourg

\*\*\*\*\*

***L'étape 2035 de PRODES doit impérativement prévoir le rétablissement de la liaison directe entre Bâle et l'arc lémanique via la région jurassienne. Cette liaison directe entre les deuxième et troisième métropoles du pays, par le trajet le plus court, a été suspendue en 2015 en raison de travaux réalisés dans le cadre de l'étape 2025 de PRODES. Il est donc essentiel que son rétablissement soit confirmé dans l'étape suivante de ce même programme.***

David Eray, Ministre de l'environnement du Canton du Jura