



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél. : +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Département fédéral de l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC

Envoi électronique: konsultationen@bav.admin.ch

Vernier/Genève, le 13 octobre 2022

Procédure de consultation

Rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, y compris modification des arrêtés fédéraux, et sur la perspective RAIL 2050

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir associés à la procédure de consultation mentionnée en objet et vous prions de trouver ci-après notre prise de position sur, d'une part, l'adaptation des étapes d'aménagement 2025, 2035 et ZEB ainsi que des crédits d'engagements correspondants et, d'autre part, la vision, les objectifs et l'orientation générale de la nouvelle Perspective Rail 2050. Nous renonçons par contre à nous exprimer sur les questions de procédure relatives aux prochaines étapes d'aménagement.

Adaptation des étapes d'aménagement et des crédits d'engagements correspondants

Le TCS salue l'initiative du Conseil fédéral consistant à réévaluer et réajuster les contenus des grandes étapes d'aménagement en fonction de l'évolution des priorités. A ce titre, il soutient le relèvement des crédits en faveur des deux étapes 2025 et 2035 qui doit permettre d'assurer notamment le financement de travaux supplémentaires à la hauteur du nœud ferroviaire de Genève et aussi en vue de l'aménagement complet du tunnel de base du Loetschberg et du développement du tunnel du Zimmerberg II. Le TCS approuve ces extensions de crédits dans la mesure où ceux-ci sont entièrement couverts par le Fonds d'infrastructure ferroviaire, comme cela est précisé dans le rapport explicatif remis pour la consultation. Il est également favorable à la réduction du crédit d'engagement ZEB (futur développement de l'infrastructure ferroviaire), justifiée par un ensemble de projets non encore décidés.

Perspective Rail 2050 : Objectifs et orientation générale

Objectifs

Le TCS soutient également la plupart des objectifs de la nouvelle Perspective rail 2050, qui doit remplacer la précédente édition de 2012. Il est ainsi favorable à la bonne coordination du développement ferroviaire avec les objectifs du développement territorial ou de l'offre ferroviaire avec celle des autres modes de transport. Le TCS accueille également favorablement les mesures relatives à l'amélioration de l'efficacité en matière de préservation des sols et des ressources lors de nouvelles constructions, ou à celles qui concernent les gains d'efficacité résultant du recours aux nouvelles technologies. Quant à l'objectif visant une exploitation sûre, ponctuelle et fiable, notre Club y souscrit évidemment sans réserve.

En revanche, le TCS s'oppose à la volonté du Conseil fédéral d'inscrire dans la stratégie du développement ferroviaire l'objectif du transfert du trafic de la route au rail (« la perspective RAIL 2050 se concentre sur le transfert du trafic vers le rail »). Il note à cet égard que les documents stratégiques de référence de la Confédération, tels que les perspectives 2050 du trafic et le plan sectoriel des transports (mentionnés dans le rapport explicatif), ne bénéficient pas d'une légitimité démocratique suffisante pour servir de justification à l'élaboration de mesures contraignantes en vue de renforcer la part modale des transports publics. Il relève en outre que ces documents présentent une vision très partielle de la mobilité (individuelle) du futur.

En effet, à titre d'exemple, les perspectives 2050 du trafic indiquent dans le scénario de base que le taux d'électrification du parc serait de 44% en 2050, soit 38% de véhicules entièrement électriques et 6% d'hybrides. Or, les évolutions du parc de véhicules électriques en Suisse comme les prévisions européennes laissent présager d'une réalité très différente à l'horizon 2050. La mobilité individuelle se transforme très rapidement et atteindra un niveau d'efficacité énergétique et environnemental tout à fait comparable à celui du rail et des transports publics. Par ailleurs, l'automatisation ainsi que le développement de la mobilité partagée auront des incidences importantes sur notre système des transports dans son ensemble. Dès lors, le TCS est d'avis qu'il ne fait plus de sens de chercher à développer des mesures incitatives (de taxation ou de restriction) en vue de forcer artificiellement le développement de la part modale du rail/des transports publics. Cette tentative de transfert du trafic fait d'autant moins de sens que les deux modes principaux du transport terrestre, les transports publics et le transport individuel, sont surchargés aux heures de pointe et, partant, dans l'incapacité de prendre en charge correctement un éventuel transfert important d'utilisateurs.

Orientation générale

Le TCS soutient à l'inverse pleinement la nouvelle orientation stratégique du Conseil fédéral dans le domaine du développement du rail. Il approuve sans réserve la volonté de placer l'effort sur les courtes et moyennes distances et sur la desserte des centres régionaux et ruraux, sans toutefois négliger les gains de temps et les autres progrès réalisés sur les grandes distances entre les agglomérations du plateau. Il salue tout particulièrement l'intention de développer les pôles d'échange multimodaux aux abords des gares de banlieue, en périphérie des villes. Ce n'est qu'en plaçant ces pôles en périphérie que l'on parviendra à éviter un trafic important dans les villes et que l'on permettra aux usagers d'utiliser l'ensemble des modes de transport selon leur efficacité en situation. Le TCS demande à cet égard à la Confédération de mieux se coordonner avec les villes qui semblent plutôt vouloir placer ces pôles en leur centre, près des gares centrales. Il serait regrettable de ne pas harmoniser l'engagement des moyens fédéraux en faveur de ces infrastructures déterminantes pour l'avenir de la mobilité multimodale.

Conclusion

Pour conclure, le TCS approuve clairement les réajustements des étapes d'aménagement en cours, y compris des crédits d'engagement correspondants, comme d'ailleurs les nouvelles orientations du développement du rail qui profiteront notamment aux pendulaires. Il salue tout particulièrement la volonté du Conseil fédéral de miser sur les pôles d'échange multimodaux aux abords des gares de banlieue bénéficiant d'une bonne desserte en transports publics, afin de favoriser la mobilité multimodale et un transfert vers les transports publics ou la mobilité douce à l'entrée des villes.

Il s'opposera par contre avec vigueur à toutes les mesures d'incitation, de contrainte ou de taxation qui viseront à entraver l'utilisation du transport individuel dans l'optique de maximiser la part

modale du rail. Le TCS insiste sur le fait que notre population doit pouvoir compter sur l'ensemble des moyens de transports existants, d'autant plus que les transports publics et le transport individuel sont tous deux saturés aux heures de pointe. Il ne suffira pas de réduire artificiellement les atouts naturels du transport individuel, de renchérir ce dernier, pour favoriser l'utilisation accrue du rail et des transports publics. Il conviendra au contraire de continuer d'améliorer et de rapprocher l'offre ferroviaire des transports publics des besoins des usagers et de l'économie. A l'image de ce qui est d'ailleurs proposé avec la nouvelle perspective Rail 2050.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse



Peter Goetschi
Président central

Annexe: questionnaire relatif à la consultation

Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif au rapport sur l'état des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec les modifications des arrêtés fédéraux et sur la perspective RAIL 2050

1) Etat des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec modifications des arrêtés fédéraux

a) PRODES EA 2035 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2035 avec les modifications de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire qui y sont liées et l'augmentation de 980 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire ?

Oui, dans la mesure où le Fonds d'infrastructure ferroviaire est en mesure d'absorber le relèvement du crédit d'engagement correspondant.

b) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2035 ? *Non.*

c) PRODES EA 2025 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2025 avec la modification de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 qui en découle et l'augmentation de 330 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire?

Oui, dans la mesure où le Fonds d'infrastructure ferroviaire est en mesure d'absorber le relèvement du crédit d'engagement correspondant.

d) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2025 ? *Non.*

e) ZEB : Soutenez-vous l'adaptation du crédit d'ensemble pour le développement de l'infrastructure ferroviaire avec la réduction de 590 millions de francs ? *Oui.*

f) Avez-vous d'autres remarques sur l'état et les adaptations de ZEB ? *Non.*

g) Avez-vous des remarques à formuler sur les autres programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ? *Non.*

2) Perspective RAIL 2050

a) Êtes-vous d'accord pour que, sur la base des prévisions nationales et des stratégies fédérales, la perspective RAIL 2050 se concentre sur le transfert du trafic vers le rail ?

Le TCS s'oppose à la volonté du Conseil fédéral d'inscrire dans la stratégie du développement ferroviaire l'objectif du transfert du trafic de la route au rail (« la perspective RAIL 2050 se concentre sur le transfert du trafic vers le rail »). Il note à cet égard que les documents stratégiques de référence de la Confédération, tels que les perspectives 2050 du trafic et le plan sectoriel des transports (tous deux mentionnés dans le rapport explicatif), ne bénéficient pas d'une

légitimité démocratique suffisante pour servir de justification à l'élaboration de mesures contraignantes en vue de renforcer la part modale des transports publics. Il relève en outre que les perspectives 2050 du trafic, comme le plan sectoriel, présentent une vision partielle de la mobilité (individuelle) du futur. Le TCS considère que la mobilité individuelle se transforme et atteindra en 2050 un niveau d'efficacité énergétique et environnemental comparable à celui du rail et des transports publics.

Par ailleurs, la volonté de « forcer » le transfert de la route sur le rail fait fi des problèmes d'engorgement que connaissent la route comme le rail aux heures de pointes et ne répond donc pas au problème principal dont souffre la mobilité.

b) Êtes-vous d'accord avec la vision et les objectifs de la Perspective RAIL 2050 ?

Nous approuvons la vision et la plupart des objectifs formulés, à l'exception de l'idée d'un transfert volontariste du trafic de la route au rail. Le TCS estime que l'utilisateur et ses besoins doivent être placés au centre du développement des différents modes de transports.

c) Êtes-vous d'accord avec l'orientation choisie « Développement du rail sur les courtes et moyennes distances » ?

Oui, nous approuvons la volonté de placer l'effort sur les courtes et moyennes distances et sur la desserte des centres régionaux et ruraux, sans toutefois négliger les gains de temps et les autres progrès réalisés sur les grandes distances entre les agglomérations du Plateau.

d) Sinon, que proposez-vous ?

e) Avez-vous d'autres remarques à formuler sur la perspective RAIL 2050 ?

Oui. Nous attendons de la Confédération qu'elle coordonne le développement des pôles d'échange multimodaux dans le cadre des programmes d'agglomération de 4^e génération (près des gares au centre des villes) et de sa perspective de développement de l'infrastructure ferroviaire 2050 (près des gares de banlieue en périphérie).

Le TCS renonce à se prononcer sur les questions suivantes formulées dans le questionnaire, à savoir :

3) Procédure pour les prochaines étapes d'aménagement

a) Comment jugez-vous le procédé pour la prochaine étape d'aménagement (message en 2026), qui consiste à vérifier, actualiser et perfectionner ponctuellement le projet d'offre 2035 au moyen d'une procédure raccourcie ?

b) Que pensez-vous de la possibilité de compléter la prochaine étape d'aménagement (message en 2026) par des premières étapes de mesures selon l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 (art. 1, al. 3), et de considérer déjà la perspective RAIL 2050 pour leur évaluation ?

c) Comment jugez-vous, pour l'élaboration de l'étape d'aménagement suivante (message en 2030), la démarche consistant à suivre le processus de planification complet selon l'art. 16 OCPF tout en l'axant sur la perspective RAIL 2050 ?

d) Avez-vous d'autres remarques concernant la procédure à suivre pour les prochaines étapes d'aménagement ?

4) Autres remarques

a) Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?