

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur Moritz Leuenberger
Conseiller fédéral
p.a. Office fédéral des transports
3003 Berne

Réf. : PM/14015809

Lausanne, le 4 juillet 2007

Consultation fédérale : Vue d'ensemble sur le Fonds des transports publics / ZEB

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames et Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir soumis en consultation le projet concernant la Vue d'ensemble sur le Fonds des transports publics (FTP) et plus particulièrement le projet ZEB (nouvelle dénomination de Rail 2000, 2^{ème} étape).

Nous exprimons notre satisfaction que la procédure de consultation soit engagée sur cette 2^{ème} étape de Rail 2000 dont la réalisation fait partie du projet d'ensemble adopté en votation populaire en 1998 concernant le FTP.

Déterminations du Conseil d'Etat

Insuffisance des investissements en Suisse romande et dans le canton de Vaud

Le Gouvernement cantonal constate que les propositions qui sont soumises en consultation ne permettront pas d'assurer dans les délais nécessaires le développement des infrastructures ferroviaires, particulièrement en Suisse occidentale et dans le canton de Vaud. Ces réalisations présentent toutefois un caractère urgent et prioritaire.

Le projet ZEB qui est proposé se limite à assurer le financement de «l'offre de base» pour un montant de 5.2 milliards de francs. Les améliorations prévues en Suisse romande sont réduites au minimum. Elles représentent environ 620 millions de francs (annexe 12). L'investissement principal concerne l'adaptation de la ligne Lausanne – Berne pour permettre la circulation de trains pendulaires ICN en remplacement des trains IC actuels à deux étages, afin de relier Lausanne et Berne en moins d'une heure (250 millions de francs). Il est aussi prévu d'engager un montant de 210 millions de francs pour améliorer les prestations du nœud de Lausanne avec notamment la construction d'une 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens.

En revanche, aucune amélioration de l'offre n'est prévue sur la ligne Lausanne - Genève, ni sur celle du Pied du Jura pour le tronçon Lausanne - Yverdon-les-Bains - Neuchâtel - Bienne. Ces projets font partie des « options d'extension » dont le financement n'est pas assuré (chapitre 1.2.5). Selon le rapport de consultation (page 56), « *il est prévu de présenter un nouveau projet au Parlement vers 2015, projet qui indiquera quels moyens financiers il faudra mettre en réserve en vue de couvrir les risques [ndr : de la NLFA du Gothard] et quels fonds seront disponibles pour d'autres*

investissements. On pourra alors examiner s'il est possible de compléter de manière ciblée l'offre du ZEB et, le cas échéant, à l'aide de quelles options d'extension ».

Le respect des principes fixés en 1998 lors de la votation sur le FTP

Le Conseil d'Etat s'oppose avec la plus grande fermeté à cette approche consistant à renvoyer les investissements indispensables pour améliorer l'offre en Suisse occidentale et particulièrement dans le canton de Vaud à un délai indéterminé. Il ne peut pas admettre que ces projets soient dépendants des surcoûts dans la réalisation de l'axe du Saint-Gothard et de leur incertitude. Cette approche ne correspond manifestement pas aux engagements pris dans les « Explications du Conseil fédéral » présentées en vue de la votation du 1998 sur le FTP. Le FTP prévoyait d'allouer un montant de 13.4 milliards de francs pour Rail 2000, sur une enveloppe totale de 30.5 milliards de francs. Sa libération était planifiée sur une durée de 20 ans, soit entre 2000 et 2020 environ. Seul un montant de 5.9 milliards de francs a été utilisé pour la 1^{ère} étape de Rail 2000. Il reste donc un disponible de 7.5 milliards de francs qui doit être attribué à la 2^{ème} étape de Rail 2000.

Si une enveloppe de 13.6 milliards de francs était prévue en 1998 pour les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), leur coût est aujourd'hui estimé dans le projet d'Arrêté fédéral concernant l'adaptation du crédit d'ensemble pour la NLFA dans une fourchette de 18.1 à 18.8 milliards de francs (prix 1998). L'augmentation des coûts des NLFA est ainsi de 4.5 milliards de francs à 5.2 milliards de francs, principalement en raison des difficultés géologiques rencontrées sur l'axe du Gothard et de modifications de projet. Le tunnel de base du Lötschberg vient d'être inauguré, alors que la mise en service de la ligne du Gothard n'interviendra au mieux pas avant dix ans. Le Conseil d'Etat vaudois est prêt à soutenir des propositions permettant de financer ces surcoûts sur les NLFA, mais il s'oppose totalement à toute solution visant à prélever ces moyens sur l'enveloppe allouée initialement au projet Rail 2000.

Les besoins de développement du rail de la Suisse occidentale et de la métropole lémanique

La métropole lémanique connaît un développement démographique et économique très important :

- **La Région métropolitaine lémanique, articulée autour des deux pôles de Genève et Lausanne, est la 2^{ème} de Suisse** avec une population de 1.7 millions d'habitants répartis sur les territoires suisse et français (source : Avenir Suisse).

Selon l'Office fédéral de la statistique, l'agglomération genevoise figure au 2^{ème} rang des agglomérations suisses avec 490'000 habitants (sans la partie française de l'agglomération) derrière l'agglomération zurichoise qui compte 1'090'000 habitants. Considérée avec sa partie française, l'agglomération (franco-valdo-) genevoise compte environ 770'000 habitants en 2005 (source : observatoire statistique transfrontalier).

L'agglomération lausannoise se trouve au 5^{ème} rang suisse avec 310'000 habitants. Dans la réalité, cette agglomération s'étend à la Riviera vaudoise et au Chablais ainsi qu'au Nord Vaudois et à la Broye.

- La région est en forte croissance démographique :** De 1999 à 2010, l'agglomération franco-valdo-genevoise connaît une croissance démographique moyenne estimée à 1,1% par an. L'observatoire statistique transfrontalier a produit deux scénarios démographiques à 2025. Le scénario faible prévoit pour cette date 860'000 habitants (soit + 12% ou +0.8% par an) et le scénario fort, 970'000 habitants (soit + 26% ou +1.2% par an).

Selon les prévisions du Service cantonal de la statistique, le canton de Vaud prévoit une croissance démographique de 26% entre 2003 (628'000 habitants) et 2030 (794'000 habitants) dont 22% entre 2003 et 2025 (source : perspectives de population 2003 – 2025, avril 2004). Cette croissance sera particulièrement marquée le long du bassin lémanique, notamment dans le district de Nyon avec une augmentation de 43% (61'000 hab. en 2003 – 87'000 hab. en 2025) et dans les districts de Nyon, de Rolle et de Morges avec une augmentation de 34% (140'000 hab. en 2003 – 188'000 hab. en 2025).

Les projections cantonales sont nettement supérieures à celles de l'Office fédéral de la statistique (OFS) qui servent de référence aux hypothèses d'évolution du trafic dans le projet ZEB. Le Conseil d'Etat demande que les projections cantonales soient prises en compte.

- Evolution de la mobilité entre 2000 et 2020 : +80% de trafic voyageurs sur le rail entre Lausanne et Genève :** Les résultats de l'enquête aux frontières genevoises de 2005 indiquent, à la frontière valdo-genevoise, un trafic de 81'000 personnes par jour entrant dans le canton de Genève, dont 22'000 en transport public (répartition modale de 27% en transports publics). Dans les deux directions, le total des déplacements quotidiens représente le double, soit 162'000 mouvements.

Se basant sur les perspectives de la croissance démographique et d'évolution de la mobilité professionnelle entre Lausanne et Genève, les déplacements des pendulaires vont croître de 30% et 40% entre 2000 et 2020.

Le trafic sur l'autoroute représente aujourd'hui plus de 80'000 véhicules par jour en périphérie de Genève et de Lausanne. Sur le contournement lausannois, le trafic dépasse les 100'000 véhicules par jour. La congestion aux heures de pointe est permanente, notamment en entrée de localités, sans évoquer la problématique des nuisances de pollution et les coûts croissants de l'énergie liée à sa raréfaction.

Compte tenu de la saturation du réseau routier et autoroutier le long de l'Arc lémanique et à l'intérieur des agglomérations et villes, la croissance de la mobilité doit en priorité être absorbée par le réseau ferroviaire.

Les déplacements des pendulaires vont ainsi « exploser » sur la ligne ferroviaire Lausanne – Genève avec une croissance prévue de 60 à 80% durant les 15 prochaines années dans un scénario où le trafic automobile continuerait malgré tout à croître de 20% à 30% sur un axe déjà saturé.

Une croissance de trafic de 27 % vient d'être enregistrée sur les Grandes lignes CFF Genève – Lausanne / Yverdon-les-Bains entre 2003 et 2006, taux de progression supérieur de près de 10% à la moyenne nationale. Si la mise en service de l'horaire Rail 2000, 1^{ère} étape à mi-décembre 2004 a contribué à cette

progression, la tendance est clairement orientée à la hausse, même sans modification importante de l'offre.

Evolution de la demande en voyageurs-km et de l'offre en trains-km : 2003 - 2006

| | | Indice 2003 | Indice 2004 | Indice 2005 | Indice 2006 |
|--|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Total Grandes lignes | Demande (voy-km) | 100 | 106 | 114 | 118 |
| | Offre (trains-km) | 100 | 105 | 118 | 118 |
| Genève - Lausanne / Yverdon-les Bains | Demande (voy-km) | 100 | 110 | 122 | 127 |
| | Offre (trains-km) | 100 | 104 | 114 | 116 |
| Lausanne - Berne | Demande (voy-km) | 100 | 102 | 113 | 117 |
| | Offre (trains-km) | 100 | 102 | 102 | 102 |
| Lausanne - Sion | Demande (voy-km) | 100 | 110 | 107 | 108 |
| | Offre (trains-km) | 100 | 100 | 100 | 101 |

Source : SBB - Personenverkehr - Fernverkehr - 3 mai 2007 - Renouvellement de la concession FV

La réalisation de nouvelles infrastructures de transport public dans les agglomérations de Lausanne et de Genève va fortement accroître le potentiel du transport public sur la ligne Lausanne – Genève en assurant des chaînes de transport public de qualité. En 2008, le nouveau métro automatique lausannois m2 Ouchy – Epalinges sera en service. Le réseau des tramways de Genève s'étend régulièrement. En 2012, la nouvelle liaison Cornavin - Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) raccordera les deux rives du Léman.

- **Rail 2000, 1^{ère} étape, est un projet inachevé, limité à la 3^{ème} voie entre Coppet et Genève** : La ligne Lausanne – Genève est longue de 60 km. Lors de la 1^{ère} étape de Rail 2000, le tronçon Genève – Coppet a bénéficié de la réalisation d'une 3^{ème} voie sur une longueur de 13 km. Les coûts se sont élevés à 285 millions de francs (22 millions par km) à charge du fonds fédéral des Grands projets ferroviaires (FINTP). Cette 3^{ème} voie est exclusivement affectée au trafic régional et permet une desserte de toutes les gares avec une cadence à 30 minutes. Elle a permis de libérer toute la capacité des deux autres voies pour le trafic « Grandes lignes » et le trafic marchandises.

En revanche, la réalisation de la 3^{ème} voie envisagée entre Saint-Prex et Coppet a été reportée en raison des contraintes budgétaires. Un nouveau concept d'exploitation a été mis en place au changement d'horaire de décembre 2004 afin d'optimiser la capacité pour le réseau « Grandes lignes ». Le trafic ferroviaire régional a été supprimé entre Allaman et Coppet et remplacé par des services de bus pour les dessertes locales. L'exploitation des trains régionaux Lausanne - Allaman reste insatisfaisante en raison de la priorité donnée aux trains « Grandes lignes » : une cadence horaire est offerte par superposition de deux trains régionaux qui ne peuvent pas s'arrêter systématiquement à toutes les haltes.

- **« L'offre de base ZEB » ignore les besoins de la Métropole lémanique** : Il est incompréhensible qu'aucune amélioration significative ne soit envisagée dans « l'offre de base » ni sur la ligne Lausanne – Genève ni sur la ligne du Pied du Jura.

L'exploitation de la ligne Lausanne – Genève est aujourd'hui déjà critique pour le trafic « Grandes lignes ». Les lignes suivantes se superposent sur ce tronçon commun aux lignes de Suisse occidentale, soit :

- Ligne du Simplon desservant Sion et Brigue,
- Ligne du Plateau avec deux branches à Berne, vers Zurich – St-Gall et Lucerne. Ligne du Pied du Jura avec ses embranchements à Bienne vers Bâle et vers Zurich.
- Ligne internationale du Simplon reliant Genève à Milan desservie par les trains Cisalpino.
- La ligne Lausanne - Genève doit également assurer le trafic des trains marchandises ainsi que le trafic RER entre Lausanne et Allaman, respectivement entre Genève et Coppet.

Entre Lausanne et Bienne, la cadence horaire est aujourd'hui insuffisante. Une cadence à 30 minutes doit être offerte, tout en maintenant la relation directe entre Yverdon-les-Bains et Genève avec arrêts à Morges et à Nyon.

Vu son profil favorable, la ligne du Pied du Jura est l'axe principal est-ouest dans le trafic des trains marchandises.

Détermination du Conseil d'Etat

La proposition du Conseil fédéral de se limiter à l'offre de base est inacceptable pour le canton de Vaud. L'offre de base n'apporte que de faibles améliorations pour le canton sans satisfaire nos besoins prioritaires et urgents sur les axes Lausanne – Genève et sur la ligne du Pied du Jura.

De surcroît, le projet bloque toute possibilité d'amélioration à un horizon voisin de l'année 2030.

Le Conseil d'Etat, avec le soutien du Grand Conseil, demande la réalisation des options de développement 1 et 2. Ces projets figurent dans la stratégie cantonale de développement du réseau des transports publics (document téléchargeable sur le site du Service de la mobilité), adoptée par le Conseil d'Etat en septembre 2007 :

- **Option d'extension 1** (pages 103 et 104 du rapport) : **Pied sud du Jura** : cette option permet de réaliser la cadence à 30 minutes entre Lausanne - Yverdon-les-Bains – Neuchâtel et Bienne. Le devis estimatif est de 620 MCHF dont il faut retrancher environ 200 MCHF en cas de réalisation de l'option d'extension 2 (3^{ème} voie Denges – Morges).
- **Option d'extension 2** (pages 105 et 106 du rapport) : **étoffement de l'offre sur la ligne Lausanne – Genève** : cette option permet d'assurer une cadence des trains IR au quart d'heure entre Morges, Nyon et Genève en ajoutant un train IR entre Lausanne et Genève. Elle permet aussi de doubler la cadence des trains RE entre Lausanne et Genève, en offrant une semi-horaire (arrêts : Renens, Morges, Allaman, Rolle, Gland, Nyon et Coppet).

Pour permettre le financement des options d'extension et de l'offre de base ZEB, les principes suivants doivent être appliqués :

- **Le solde de l'enveloppe de Rail 2000 de 7.5 milliards de francs (prix de 1998) doit être engagé, voire 8.6 milliards avec l'option d'extension 4** avec le tunnel de base du Zimmerberg II. Ce tunnel fait en effet partie des NLFA. L'enveloppe totale de Rail 2000 était de 13.4 milliards de francs (en annexe : explications du Conseil fédéral en vue de la votation populaire du 29 novembre 1998 indiquant la répartition de l'enveloppe de 30.5 milliards de francs pour le financement des projets d'infrastructure de transport public). La 1^{ère} étape de Rail 2000 a coûté environ 5.9 milliards de francs.
- **Un financement spécifique des surcoûts des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) doit être arrêté.** Des modalités doivent être impérativement trouvées pour assurer le financement de ces coûts supplémentaires sans retarder les investissements indispensables pour développer l'offre sur le Plateau suisse, notamment entre les principales agglomérations du pays.
- **Les options d'extension et l'offre de base ZEB doivent être réalisées entre 2010 et 2020 comme prévu en 1998** (voir schéma de la page 7 de la présentation en vue de la votation du 29 novembre 1998).

Nous formulons encore les considérations complémentaires suivantes :

- **Nous sommes perplexes face à la proposition de remplacer les trains IC à deux étages par des trains pendulaires ICN à un étage sur la ligne du Plateau.** Ces derniers sont nécessaires pour gagner une dizaine de minutes entre Lausanne et Berne.

Compte tenu de la croissance du trafic entre Lausanne et Genève d'ici 2020, il faut en principe accroître l'offre actuelle de places en ajoutant des voitures aux trains IC à deux étages. Les trains IC à deux étages, actuellement en circulation, offrent une capacité de 900 places assises pour une longueur de 290 m.

La longueur maximale de trains est de 400 m, correspondant à celle des quais des gares principales.

La capacité maximale d'un train IC à deux étages de 400 m de long est de 1400 places assises.

La capacité d'un train pendulaire ICN de 400 m de long à un étage est de 920 places assises. L'introduction de trains ICN ne permettra ainsi pas d'accroître la capacité de transport, alors que les trains à deux étages offrent une réserve de capacité d'environ 50% pour faire face à la demande future.

Dès lors, l'introduction des trains pendulaires entre Berne et Lausanne est un critère supplémentaire justifiant l'amélioration de l'offre entre Lausanne et Genève selon l'option d'extension 2 dans le but de favoriser le report d'une part du trafic sur les trains IR et sur les trains RE. Les trains IR pourront s'arrêter uniquement aux gares de Morges et de Nyon. En complément, les trains RE doivent assurer avec une cadence à 30 minutes la desserte des gares de Renens, Morges, Allaman, Rolle, Gland, Nyon et Coppet.

- A terme, selon un mode d'exploitation analogue à celui des trains ICE allemands ou des trains Cisalpino italo-suisse, **il convient de pouvoir remplacer des trains IC**

du Plateau par des trains TGV qui assurent une liaison sans transbordement à Genève en direction de Lyon – Marseille – Nice, respectivement en direction de Montpellier et de Barcelone.

- **Le développement du trafic marchandises ainsi que les besoins du trafic RER ne doivent pas être négligés.** Les capacités pour ces trafics ne doivent pas être diminuées, mais au contraire développées.
- **Dans le cadre de la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, le financement des infrastructures du trafic national est à charge de la Confédération.** Le Conseil d'Etat s'oppose à tout nouveau transfert de charge vers les cantons, notamment à d'éventuelles participations des cantons aux infrastructures ferroviaires planifiées dans « l'offre de base » et les « options d'extension » sous le prétexte de compressions budgétaires fédérales.

Le Conseil d'Etat admet en revanche que des aménagements spécifiques liés au développement de l'offre RER, à l'exemple du projet de halte de Prilly-Malley fassent l'objet d'un financement spécifique par les biais du fonds d'infrastructure, dans le cadre des projets d'agglomération. Un montant de 80 millions de francs sera ainsi engagé pour une première étape de développement du RER vaudois avec notamment la halte de Prilly-Malley entre 2008 et 2010. Cette étape bénéficie d'une contribution de 40 millions de francs de la Confédération au titre des « projets urgents », l'autre moitié étant à charge du canton.

- **Dès 2020**, il conviendra de réaliser un nouveau développement des infrastructures ferroviaires, avec notamment la réalisation d'une 3^{ème}, voire d'une 4^{ème} voie dans le secteur compris entre Allaman et Nyon environ.

Il sera aussi nécessaire de réaliser sur territoire fribourgeois un tracé nouveau entre Siviriez et Villars-sur-Glâne pour réintroduire des trains IC à deux étages, tout en reliant Berne et Lausanne en moins d'une heure. Ce tracé prévu dans le projet initial de Rail 2000 doit donc être maintenu.

- Enfin, les infrastructures demandées **figurent toutes dans le plan sectoriel des transports adopté en février 2006 par le Conseil fédéral.** Elles sont également inscrites dans le nouveau plan directeur cantonal que le Grand Conseil vaudois vient d'adopter et qui sera prochainement soumis à l'approbation de la Confédération
- L'ensemble de ces exigences est **conforme à la volonté du Conseil fédéral de développer notre pays en misant sur le dynamisme de ses agglomérations**, tout particulièrement en investissant dans les transports publics. Il répond également aux **mesures de lutte contre le réchauffement climatique et aux objectifs de diminution de notre consommation énergétique et de notre dépendance dans les produits pétroliers** en voie de déplétion.

Résolution adoptée par le Grand Conseil vaudois le 12 juin 2007 proposée par le Forum Interparlementaire romand (FIR) aux parlements cantonaux de Suisse occidentale

Par 114 oui et 3 abstentions, le Grand Conseil vaudois a adopté la résolution suivante :

Pour un projet ZEB respectueux de la volonté populaire

Après avoir pris connaissance de la position de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) et de Ouestrail du 8 mai 2007 dans le dossier ZEB, les parlementaires réuni-es sous l'égide de la FIR ont convenu de déposer avant l'été 2007 la résolution suivante vu la consultation fédérale ouverte jusqu'au 6 juillet 2007 :

Le Grand Conseil invite le Conseil d'Etat à soutenir activement les revendications de la CTSO et d'Ouestrail allant dans le sens suivant :

- *Regroupement dans « l'offre de base » ZEB de l'ensemble des mesures actuellement scindées en « offre de base » avec financement probable et « options de développement » sans financement et repoussées au-delà de 2030.*

L'ensemble des projets nécessaires au bon fonctionnement du réseau ferroviaire et au transfert de la route sur le rail doit bénéficier d'un même traitement.

- *Octroi d'une enveloppe de 8.6 milliards de francs conforme au projet initial Rail 2000 tel que voté par le peuple et permettant la réalisation de l'ensemble des projets ZEB entre 2010 et 2020.*

La Confédération prévoit à ce jour d'affecter seulement environ 5 milliards de francs à ZEB, alors que 7.5 milliards sont encore disponibles pour le projet Rail 2000, auquel on pourrait ajouter plus d'un milliard qui ne sera pas utilisé pour les mesures de lutte contre le bruit.

- *Recherche d'un financement spécial pour les surcoûts du Gothard.*

Il n'est pas acceptable que les surcoûts sur un axe, aussi important soit-il, entravent le développement du reste du réseau national.

Références aux prises de position des conférences suisses

Nos déterminations se réfèrent également au préavis de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) qui regroupe les directeurs cantonaux des transports publics des cantons de Berne, de Fribourg, du Genève, du Jura, de Neuchâtel, du Valais et de Vaud. Nous soutenons également le préavis de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CDTP) dans la mesure où ses déterminations sont en accord avec notre position.

Nous apportons aussi notre appui à la prise de position de l'association Ouestrail dont nous sommes membres.

Réponse aux questions

Nous vous joignons en annexe notre réponse aux questions formulées dans le cadre de la procédure de consultation en reprenant les éléments de la présente prise de position. Nous relevons que leur formulation présente un caractère parfois réducteur. Nous vous prions dès lors de vous référer à la présente prise de position.

Consultation fédérale : Vue d'ensemble sur le Fonds des transports publics / ZEB

* * *

En vous remerciant de votre attention et restant à votre disposition, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames et Messieurs, l'expression de notre considération très distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT



Pascal Broulis

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

Annexe :

- *Réponse à la série de questions concernant le projet mis en consultation à propos de la « vue d'ensemble sur le FTP »*

Copie:

- Office des affaires extérieures
- Service de la mobilité

Réponses au questionnaire : "Vue d'ensemble sur le FTP"

1. *Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet?*

Le projet ZEB doit répondre aux caractéristiques suivantes:

- Le projet doit comporter toutes les mesures de « l'offre de base » et des « options d'extension »
- Le financement de l'ensemble doit être assuré
- La mise en oeuvre des mesures doit se situer entre 2010 et 2020

Le Conseil d'Etat apportera son plein soutien à un projet répondant aux trois critères ci-dessus.

2. *Comment évaluez-vous la nouvelle loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire et l'arrêté fédéral ad hoc sur le crédit d'ensemble?*

Concernant le projet de loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), à l'article 4 b, il convient de compléter la liste par les options d'extension décrites aux pages 56 à 58 du rapport. L'article 9 est à modifier en conséquence.

En relation avec l'arrêté fédéral concernant le crédit d'ensemble pour le développement de l'infrastructure ferroviaire, le montant figurant à l'article 1 lettre c de l'Arrêté fédéral doit être modifié de manière à assurer le financement des mesures "offre de base" et "options d'extension". Le total doit être conforme au montant prévu initialement, à savoir 8.6 milliards de francs (cf. réponse à la question 1).

3. *Comment jugez-vous les adaptations de l'arrêté sur le transit alpin (suppression du tunnel de base du Zimmerberg et du tunnel de l'Hirzel) et de l'arrêté sur RAIL 2000 (suppression des tronçons Sviriez - Villars-sur-Glâne, Olten - Liestal (tunnel de Wisenberg)) et Zurich Aéroport - Winterthur (tunnel de Brütten)?*

Il nous paraît nécessaire de maintenir ces projets qui, très probablement, devront être réalisés durant la décennie 2020 – 2030, lorsque l'offre de base et les options d'extension de ZEB auront été réalisées ainsi que la ligne de base du Gothard.

En tous cas, avant toute décision concernant ces projets, il convient d'élaborer une vue d'ensemble relative aux grands projets ferroviaires à moyen et long terme.

Nous nous opposons ainsi à leur suppression dans les arrêtés y relatifs.

Ainsi que nous l'avons indiqué dans notre prise de position générale, la réalisation du tronçon Sviriez – Villars-sur-Glâne sera sans doute nécessaire durant cette décennie 2020 – 2030 pour permettre la circulation de trains IC conventionnels à deux étages offrant une capacité maximale et assurant des temps de parcours inférieurs à une heure entre Berne et Lausanne

4. Soutenez-vous le projet du Conseil fédéral visant à présenter d'ici à 2016 au plus tard un projet indiquant si et comment le tunnel de Wisenberg, le tunnel de base du Zimmerberg et d'autres projets doivent être réalisés?

Nous apportons notre soutien au principe de présenter une nouvelle vue d'ensemble pour la période 2020 – 2030 (voir question 3) d'ici quelques années. Nous ne voyons cependant aucune raison d'attendre 2016 pour cela et l'horizon 2011 - 2012 nous semble plus approprié. Le Zimmerberg II fait de son côté partie des options d'extension à réaliser en principe simultanément à l'offre de base.

5. Comment appréciez-vous l'adaptation du crédit d'ensemble de la NLFA?

Il s'agit en fait d'une question purement rhétorique puisque personne ne remet en question l'achèvement des NLFA.

En revanche, il n'est pas admissible que les coûts supplémentaires générés par la réalisation des NLFA réduisent d'autant les crédits destinés aux mesures ZEB. Une solution doit par conséquent être trouvée pour financer ces coûts supplémentaires.

6. Acceptez-vous l'augmentation temporaire de l'endettement de la Confédération et la prolongation du délai de remboursement des avances?

Nous approuvons cette mesure en estimant toutefois qu'elle ne suffira pas. A titre principal, nous demandons à ce que le financement de ZEB ne dépende pas de l'évolution des coûts de réalisation des NLFA, notamment des coûts de l'axe du Gothard.

De nouvelles sources de financement seront toutefois indispensables, par exemple en affectant une part du produit de la taxe sur le CO₂, mais d'autres variantes devront être analysées. Cette question est évidemment centrale pour le développement futur des infrastructures ferroviaires durant la décennie 2010 – 2020.

7. Quelles autres remarques avez-vous à propos du projet mis en consultation? Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet?

Nous vous renvoyons à notre prise de position générale.

Lausanne, Conseil d'Etat du canton de Vaud