

Communiqué de presse, le 27 février 2019

Préparer le prochain grand pas des chemins de fer suisses avec l'Étape d'aménagement 2035

L'Étape d'aménagement 2035 du PRODES sera abordée la semaine prochaine par le Conseil des États lors de la session parlementaire à venir. Le plus important projet d'aménagement ferroviaire depuis Rail 2000 permettra des cadences de voyage toutes les demi-heures à l'échelle nationale et tous les quarts d'heure aux endroits judicieux, ainsi qu'une offre améliorée pour le trafic marchandises. L'Union des transports publics (UTP) soutient le projet du Conseil fédéral car l'Étape d'aménagement 2035 crée une utilité aussi bien pour la clientèle que pour l'économie de la Suisse. L'association faîtière des transports publics a présenté la position et les exigences de sa branche à l'occasion d'une conférence de presse.

Depuis Rail 2000, la clientèle des transports publics connaît l'horaire cadencé intégral. Ce programme a augmenté la cadence des relations à la demi-heure au niveau des grands nœuds suisses et la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) a accéléré les lignes vers le Valais et le Tessin. La très forte croissance de la demande pousse cependant le réseau à ses limites de capacité en de multiples endroits. «L'Étape d'aménagement 2035 sert grandement le rail, au point qu'il puisse transporter les quantités de voyageurs et de marchandises estimées par les prévisions de manière sûre, ponctuelle et respectueuse de l'environnement», a déclaré Ueli Stüchelberger, directeur de l'UTP, lors de la conférence de presse organisée à Berne.

Le programme de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) et le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) garantissent à long terme les ressources financières destinées à l'exploitation, à l'entretien et à l'aménagement du réseau ferré. «L'Étape d'aménagement 2035 contribue considérablement à la compétitivité et à la qualité de vie des régions et de l'ensemble du pays», affirmait le CEO des CFF Andreas Meyer. Pour les CFF, il est en effet capital que «la demande puisse être solidement absorbée et que les transports publics restent abordables pour la clientèle des trafics voyageurs et marchandises, de même que pour les commanditaires». C'est pourquoi la rentabilité et la viabilité financière des aménagements sont sans cesse remises en question, ce sera toujours le cas après la décision du Parlement et cela durera «jusqu'à ce que les pelleteuses commencent à creuser», concluait Meyer.

D'une part, l'Étape d'aménagement permet des cadences à la demi-heure sur la grande majorité des lignes, voire au quart d'heure sur les tronçons longues distances fortement fréquentés. D'autre part, elle profite grandement au fret ferroviaire; selon Andreas Meyer, «à l'avenir, le réseau express fera circuler des trains marchandises plus rapides aux quatre coins du pays et à une cadence semi-horaire sur l'axe est-ouest». Le défi actuel de la branche est de coordonner l'étoffement de l'offre, les sillons réservés au trafic marchandises, davantage d'entretien et des projets de construction supplémentaires, tout en en assurant la réalisation en parallèle.

Pour la branche des transports publics, deux points méritent encore toutefois d'être intégrés au projet du Conseil fédéral. Il s'agit premièrement d'optimisations infrastructurelles au nœud d'Olten utiles au-delà de la région et, secondement, de la construction d'une nouvelle ligne – directe – entre Neuchâtel et La-Chaux-de-Fonds.

Les importantes mesures mentionnées actuellement dans le projet posent les jalons d'une offre d'avenir qui mise sur les forces du rail à l'échelle nationale et qui crée une utilité certaine pour la clientèle des trafics voyageurs et marchandises... tout comme le fait la numérisation. «Nous ne pouvons aujourd'hui pas encore prévoir comment la mobilité évoluera. Malgré les solutions apportées par le numérique, l'infrastructure physique *doit* être adaptée», a expliqué Thomas Küchler, président de la commission Infrastructure de l'UTP et de la direction de la Schweizerische Südostbahn (SOB).

Enfin, outre les projets d'aménagement, la branche des transports publics promeut un passage aux nouvelles technologies de sorte que davantage de trains puissent circuler sur le même nombre de voies. La branche assure ainsi sa rentabilité et une utilisation parcimonieuse des fonds publics.

Renseignements

Bruno Galliker, porte-parole de l'UTP pour la Suisse romande | 031 359 23 38

Service de presse des CFF | 051 220 43 43 | presse@cff.ch

Christopher Hug, porte-parole de la SOB | 058 580 74 10 | medienstelle@sob.ch