

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Date: 19.02.2019

---

Étape d'aménagement ferroviaire 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

### **La commission préliminaire du Conseil des États approuve le programme d'investissement de 12 milliards pour l'infrastructure ferroviaire avec des ajouts; cette étape d'aménagement rend le transport ferroviaire de marchandises plus compétitif vis-à-vis du transport routier**

La commission préliminaire du Conseil des États a délibéré l'étape d'aménagement ferroviaire 2035. Le message correspondant du Conseil fédéral a été publié le 31.10.2018. Le Conseil fédéral y propose au Parlement de réaliser d'ici jusque à 2035 plus de 60 projets d'extension pour un budget total de 11,9 milliards de francs, préparant ainsi l'infrastructure ferroviaire à la forte croissance de la demande de transport à l'avenir. Le financement de l'étape d'aménagement 2035 est assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF. La VAP se félicite de l'étape d'aménagement 2035 et recommande deux ajouts de clarification.

La proposition prévoit d'importantes améliorations pour le transport de marchandises :

- Premièrement, l'étape d'aménagement de 2035 supprime les goulets d'étranglement existants et offre des **capacités supplémentaires**, en particulier sur l'axe est-ouest, qui sert d'épine dorsale au trafic intérieur, d'importation et d'exportation reliant toutes les régions.
- Deuxièmement, le transport de marchandises sur des axes importants peut compter sur **des temps de parcours nettement plus courts** grâce à la réduction du nombre d'arrêts et aux sillons dits express.
- Troisièmement, de diverses **nouvelles installations de transport de marchandises** sont en cours de construction pour mieux desservir les régions.

Grâce à ces objectifs et mesures prioritaires, l'étape d'aménagement 2035 **augmente la qualité et l'efficacité du transport ferroviaire de marchandises** et donc sa compétitivité par rapport au transport routier. (Pour les mesures individuelles, voir le tableau à la fin du présent communiqué de presse).

Grâce à la nouvelle base juridique du FIF, la VAP association des chargeurs est membre permanent du **groupe de pilotage de l'Office fédéral des transports BAV**. Dans cette fonction, elle a pu intégrer de manière constructive les préoccupations des clients du transport de marchandises dans la planification de l'étape d'aménagement de 2035 et participer ainsi au programme d'investissement. La VAP se félicite de l'étape d'aménagement ferroviaire 2035 et la considère comme un grand pas en avant en ce qui concerne les besoins futurs du secteur des chargeurs et l'efficacité économique du transport de fret ferroviaire. Le paquet de mesures élaboré par le Conseil fédéral constitue en même temps **un compromis équilibré entre les besoins des transports de voyageurs et de marchandises**, pour qui les cantons et l'économie se sont engagés intensivement.

Afin de concrétiser l'étape d'aménagement, la VAP recommande que la **tangente ferroviaire nord de Zurich** soit planifiée et que des mesures pour **le dernier kilomètre** soient prises en compte.

Au cours des dix dernières années, le trafic de transit et donc l'axe nord-sud ont été au premier plan de la planification des investissements, il est donc justifié et urgent que le trafic intérieur et le trafic import/export en particulier soient pris en compte dans la phase d'expansion 2035. Ceux-ci sont actuellement très limités en raison des goulets d'étranglement de capacité sur l'axe est-ouest, qui traverse les grandes agglomérations du Plateau. Par exemple sur l'axe Aarau - la gare de triage Limmattal - Zurich Nord - Winterthur, le trafic de marchandises ne peut pratiquement plus passer pendant les heures de pointe du trafic voyageurs. Aussi hors de ces heures la qualité et la quantité des sillons disponibles sont insuffisantes.

C'est pourquoi la VAP accueille favorablement qu'en plus des extensions de réseau proposées, la planification du projet pour la liaison directe Aarau-Zurich ait également été incluse dans la proposition. La VAP recommande également que **la planification du projet de la tangente ferroviaire nord de Zurich (gare de triage Limmattal au Furttal)** soit incluse dans le crédit prévu pour les travaux de planification de la prochaine étape d'aménagement. Cette tangente ferroviaire nord permettra au trafic de marchandises de contourner la vallée de la Limmat et le nœud de Zurich, de manière que le RER zurichois et les trains de longue distance puissent circuler librement.

Une autre préoccupation importante du secteur des chargeurs, encore trop peu prise en compte dans l'étape d'aménagement de 2035, est **le dernier kilomètre**, c'est-à-dire l'accessibilité des voies de raccordement et des terminaux industriels depuis les gares. Au cours des 20 dernières années, cette situation s'est détériorée à mesure que les gares ont été de plus en plus optimisées pour le transport de voyageurs. Toutefois, la bonne accessibilité des voies de raccordement est cruciale pour la compétitivité des entreprises ferroviaires de marchandises. C'est pourquoi la VAP recommande que, dans le cadre des projets de planification, **la modernisation structurelle des gares** soit également encouragée **afin d'améliorer l'accessibilité des voies de raccordement**.



<b>Étape d'aménagement 2035 : améliorations pour le transport de marchandises</b>	
Mesures	Lieux / Lignes
Extensions des sillons exprès pour le transport de marchandises	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Basel-Olten-Berne</li> <li>• Berne-Lausanne</li> <li>• Soleure-Lausanne</li> <li>• Lausanne-Genève</li> <li>• Lausanne-Sion</li> <li>• Zurich-Lugano</li> <li>• Zurich -Frauenfeld</li> <li>• Zurich-Chur</li> </ul>
Sillons supplémentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Basel-Olten-Berne</li> <li>• Berne-Lausanne</li> <li>• Soleure-Lausanne</li> <li>• Zofingen-Suhr</li> <li>• Zurich-Lugano</li> <li>• Zurich-Hüntwangen</li> <li>• Zurich-Winterthur</li> </ul>
Capacités supplémentaires pendant les heures de pointe du transport des voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agglomérations</li> </ul>
Efficacité accrue grâce au guidage de trains supplémentaires dans le tunnel de base du Lötschberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lötschberg</li> </ul>
Nouvelles installations de transport de marchandises	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nord Vaudois</li> <li>• Broye</li> <li>• Dagmersellen</li> <li>• Vallée de la Thur ouest</li> <li>• Grisons</li> <li>• Tessin</li> </ul>
Planification de projets pour Étape d'aménagement 2040	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligne directe Aarau- Zurich</li> </ul>
<b>Non encore inclus dans l'étape d'aménagement 2035, mais demandé de toute urgence par le secteur des chargeurs :</b>	
Planification de projets pour Étape d'aménagement 2040	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tangente ferroviaire nord de Zurich (gare de triage Limmattal à la vallée de la Furt)</li> </ul>
L'amélioration des gares ferroviaires pour une meilleure exploitation des voies de raccordement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toute la Suisse</li> </ul>