

## 18.078 PRODES 2035

Après ZEB en 2008, après FAIF - FABI en 2013, c'est avec conviction que je m'exprime aujourd'hui en faveur de PRODES 2035.

Avec conviction, avec une réserve aussi, et avec une brève réflexion sur quelques points spécifiques.

Avec conviction tout d'abord. Parce que la mobilité est une des clés de la prospérité de notre pays et parce que les transports publics en général et le rail en particulier constituent un pilier central de cette mobilité. Grâce à la qualité et à la densité de l'offre ferroviaire, nous avons su éviter la paralysie de notre réseau routier et ainsi alléger la charge sur l'environnement. Certes, tout ceci à un prix, mais un prix qui est en l'occurrence totalement justifié. Justifié et surtout compatible avec les moyens disponibles, un point important auquel nous avons été très attentifs dans le cadre des travaux de notre commission. Les mesures proposées au titre de PRODES 2035, mesures augmentées d'env. 900 millions par rapport au message du Conseil fédéral, ne mettent pas en péril la bonne santé du Fonds d'infrastructures ferroviaires. Cela a été confirmé par l'OFT dans un rapport complémentaire demandé par la commission.

Et puis, ne l'oublions pas, le pari du rail a régulièrement été approuvé lors de scrutins populaires comme ce fût également le cas en février 2014 lorsque le peuple Suisse a approuvé le FAIF / FABI par 62% et voix, et même 68% en Suisse romande ! Aujourd'hui plus que jamais, cet effort doit se poursuivre, ceci d'autant plus que la nécessité de limiter les nuisances environnementales devient de plus en plus évidente.

Je vous disais en préambule que j'ai également une réserve. L'étape d'aménagement 2035 vise à mettre à disposition les capacités requises, à diminuer les surcharges, existantes ou

prévisibles, du réseau ferré et à éliminer les engorgements. Bien entendu, je souscris à cet objectif, mais attention : nous devons veiller à ce que l'offre ferroviaire soit attractive sur l'ensemble du réseau, même là où il n'y a pas de surcharge. Augmenter la capacité là où elle est insuffisante est bien sûr nécessaire mais ceci ne saurait constituer la seule priorité. Le rail est largement financé par les contribuables et donc ces derniers sont en droit d'attendre une offre de bonne qualité même là où la densité de population ne permet pas d'escompter une forte fréquentation. Il s'agit tout simplement d'une question d'équité.

J'aimerais maintenant, comme le feront d'autres collègues, évoquer brièvement quelques mesures concernant la Suisse occidentale.

Pour relever tout d'abord que le projet initial du CF a été modifié dans un sens qui répond dans une mesure non négligeable aux attentes de la Suisse occidentale. Par l'intégration dans le message, suite à la consultation préliminaire, de l'achèvement partiel du tunnel de base du Lötschberg. Ensuite, notre commission a encore, avec le consentement de l'Office fédéral des transports, intégré la ligne directe Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds et le prolongement de la ligne Aigle - Leysin jusqu'à la station de téléphérique. Ceci ne représente certes de loin pas l'ensemble des demandes de la Suisse occidentale. Toutefois, l'OFT et le DETEC se sont déclarés d'accord de mettre à disposition des moyens qui permettront de réaliser et de poursuivre les études pour une série d'autres projets en vue de la prochaine étape d'aménagement, voire plus tôt selon l'évolution de réalisation d'ouvrages par exemple. Ceci concerne par exemple, Genève - Berne, et pour ma région, le projet ArcExpress, à savoir l'amélioration de l'offre entre La Chaux-de-Fonds et Delémont. Au passage, j'invite les cantons

à jouer également un rôle moteur dans le lancement de ces études. La liste datée de ce jour est donc à considérer comme un engagement ferme du Département et de l'OFT.

J'aimerais enfin exprimer ma reconnaissance à l'OFT qui, après diverses tergiversations des CFF semble-t-il, s'est résolu à rétablir la liaison directe entre Bâle et Genève via Delémont et avec le maintien du bypass de Bussigny, c'est-à-dire sans passer par Lausanne.

Cette liaison directe, qui existait jusqu'à fin 2015, revêt donc une grande importance pour la région jurassienne et le Pied du Jura. Son rétablissement devrait intervenir dès ces toutes prochaines années selon la Convention de Grellingue signée par les CFF et l'OFT avec les cantons du Jura et de Bâle Campagne. Ainsi, 134 millions seront injectés pour le doublement de la ligne vers Grellingue et c'est réjouissant.

Je tiens encore à relever que le maintien du bypass permettra de maintenir au minimum les temps de parcours actuels, alors que sa suppression et le passage obligé par le nœud de Lausanne aurait augmenté le temps de parcours jusqu'à Genève d'env. 15 minutes.

Un mot encore concernant le nouvel arrêt de Thoun Nord. L'OFT nous a certes confirmé le bienfondé de l'aménagement de cette halte, mais pour une étape ultérieure. Il y donc lieu de mener rapidement toutes les études et de les coordonner avec le prochain programme d'agglomération 2024 - 2027. Le développement projeté dans cette région - tant au niveau des activités économiques que de la population - justifiera une accélération du processus de réalisation.

En conclusion, et je vais dire ceci - tout en sachant que chaque étape d'aménagement occasionne forcément son lot de déceptions -, je considère que PRODES 2035 est un bon

projet et je vous invite, pour ce qui concerne les grandes lignes, à soutenir les choix de notre Commission.

CH 7 mars 2019