

Hopfenweg 21  
PF/CP 5775  
CH-3001 Bern  
T 031 370 21 11  
info@travailsuisse.ch  
www.travailsuisse.ch

DETEC  
Madame Doris Leuthard  
Conseillère fédérale  
Palais fédéral  
Berne

Courriel : [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Berne, le 8 janvier 2018

**Etape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire. Consultation.**

Madame la Conseillère fédérale,  
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir.

Pour ce faire, nous suivons le canevas du catalogue de questions relatives au projet.

**Objectifs**

*1. Approuvez-vous les objectifs généraux du projet ?*

Oui, nous approuvons les objectifs généraux de ce projet. C'est une véritable mission de service public que d'aménager l'infrastructure ferroviaire sur la base des prévisions faites. Une bonne infrastructure ferroviaire adaptée aux besoins joue un rôle déterminant pour le développement social mais aussi économique et écologique du pays. Sur la base d'expériences faites dans le passé, il ne faut pas non plus oublier de prévoir les moyens financiers nécessaires pour les aménagements mais aussi après-coup pour leur maintenance. Enfin, dans le contexte de ce projet, nous nous prononçons contre toute concurrence entre entreprises ferroviaires.

**Comment jugez-vous l'étape d'aménagement 2030/35 proposée ?**

*2. Approuvez-vous les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35 (cf. en particulier les lignes directrices) ?*

Nous approuvons ces lignes directrices et soutenons en particulier le renforcement de la desserte de base des régions rurales et le fait qu'il ne faut pas donner la priorité à la réduction des temps de parcours car elle favorise le mitage du territoire et génère de la demande supplémentaire.

Ces lignes directrices devraient néanmoins inclure un nouveau point relatif aux conséquences à tirer et mesures à prendre des prévisions de forte augmentation du trafic. Ces prévisions de la Confédération, actualisées en 2016, indiquent que la demande de transport public de voyageurs va encore augmenter de 51% jusqu'en 2040, et même doubler dans certaines régions comme celles de Zurich ou sur l'Arc lémanique. C'est pourquoi, à notre avis, on ne peut plus se contenter d'une ligne directrice qui axe l'aménagement de l'infrastructure sur la demande escomptée à l'horizon 2030-2035. Il faudrait parallèlement inciter davantage les particuliers, tout au moins dans le domaine de l'activité professionnelle, à réduire les déplacements de manière générale aussi en transports publics en développant davantage le travail à domicile, avec des garanties et des règles concernant les conditions de travail. Le processus de numérisation en cours en donne les moyens et ne doit pas seulement être perçu, comme dans le rapport explicatif, comme un gain d'attractivité pour les déplacements grâce à la facilité accrue des connexions numériques. Il est clair que les pouvoirs publics ne peuvent pas imposer aux particuliers ou aux entreprises une limitation des déplacements professionnels car il incombe aux partenaires sociaux de jouer leur rôle en la matière. Mais l'Etat peut montrer l'exemple et se montrer à la pointe pour les personnes qui travaillent à son service en améliorant encore davantage les possibilités de travailler à domicile.

Des propositions plus politiques pourraient aussi être soumises par l'administration pour inciter les gens à limiter les déplacements professionnels. Par exemple dans le domaine de la fiscalité. On a réduit les déductions pour les déplacements professionnels routiers dans l'impôt fédéral direct afin d'inciter les gens à se déplacer en transports publics. On pourrait maintenant, pour endiguer l'augmentation du trafic dans les transports publics, prévoir des crédits d'impôts pour les personnes qui s'engageraient à travailler davantage à domicile. Le législateur en fixerait les principes dans la loi et l'exécution dans une ordonnance.

### *3. Laquelle des deux variantes préférez-vous ? Pourquoi ?*

Nous ne soutenons que la variante b étape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs). La variante a étape d'aménagement 2030 (7 milliards de francs) est insuffisante pour couvrir les besoins et le développement de l'infrastructure eu égard aux prévisions d'augmentation du trafic ferroviaire tant pour les personnes que pour les marchandises et se limite au plus urgent. Il en résulterait l'aggravation des engorgements dans différentes agglomérations. Cette variante a aussi l'avantage de mieux garantir et créer des emplois qualifiés et de bonnes conditions de travail dans les transports publics.

Avec la variante b (11,5 milliards de francs), on peut financer la plupart des différents projets nécessaires pour absorber les surcharges de trafic prévisionnelles en allant au-delà de ce qui est le plus urgent. La variante b a aussi l'avantage de mettre davantage de sillons à disposition pour le transport de marchandises, ce qui est positif pour l'environnement. Des cadences supplémentaires pourront aussi être réalisées et accroîtront l'attractivité des déplacements par rail. Cette attractivité joue aussi un rôle indispensable pour favoriser une mobilité plus durable et réduire nos émissions de gaz à effet de serre, étant donné que c'est aujourd'hui dans le domaine du trafic routier que l'on peine le plus à réduire ces émissions. La variante b présente un meilleur rapport utilité-coûts sur le plan économique car on ne se concentre pas seulement sur les surcharges à éliminer d'urgence. Nous soutenons le financement des aménagements prévus par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Travail.Suisse propose enfin d'inclure la construction partielle du tunnel de base du Lötschberg. Cela est judicieux dans la perspective du trafic de marchandises à travers les Alpes.

4. *Approuvez-vous les améliorations de l'offre ainsi que les mesures proposées dans les variantes étape d'aménagement 2030 resp. étape d'aménagement 2035' par domaine :*

a. *En transport de voyageurs*

Oui sur le principe. Nous proposons qu'un crédit de planification de la Confédération vienne soutenir la réalisation de la gare de passage de Lucerne et le projet du maillon central de Bâle. Ces moyens financiers supplémentaires devraient déjà être intégrés dans l'étape d'aménagement 2035.

b. *En transport de marchandises*

Oui sur le principe. Il faut cependant ajouter la construction partielle du tunnel de base du Lötschberg. Cela renforcera l'attractivité des liaisons des villes au Nord et au Sud et la productivité du trafic de marchandises à travers les Alpes. La construction partielle du Lötschberg ne doit pas avoir comme effet de repousser d'autres projets.

c. *En trafic international*

Oui. Ces améliorations doivent se faire en coopération avec les sociétés de chemin de fer des pays voisins.

d. *Pour les installations d'exploitation*

Oui, Nous soutenons en particulier les priorités données à l'accès pour les personnes à mobilité réduite.

e. *Sinon, quelles mesures considérez-vous comme plus urgentes ou comme non nécessaires ? Pourquoi ?*

Pas de remarques.

**Comment jugez-vous le financement de certaines mesures par des tiers ?**

5. *Approuvez-vous le fait que la réalisation de la gare de passage de Lucerne et l'étude de projet du Maillon central de Bâle puissent être financées par des tiers à leurs propres risques ?*

Oui, s'il n'était pas possible de réaliser complètement la gare de passage de Lucerne déjà dans l'étape d'aménagement 2035. Condition supplémentaire : les tiers doivent être impérativement les pouvoirs publics. Nous refusons une collaboration avec des partenaires privés qui pourraient mener à une privatisation.

6. *Approuvez-vous la création de conditions légales qui permettraient un remboursement à posteriori de ces coûts d'investissement par la Confédération ?*

Oui.

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

7. *Avez-vous des remarques sur les autres thèmes du projet ?*

Concernant les mesures technologiques relevant de l'automatisation de l'exploitation et de l'infrastructure, il faut étudier et mettre en avant les rapports qu'entretiennent les travailleurs et travailleuses avec la technique et les machines.

8. Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en compte ? Lesquels ?

Travail.Suisse accorde une grande importance à ce que, dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035, l'on maintienne et crée des emplois de qualité aux bonnes conditions de travail. Ces conditions de travail doivent être réglées par CCT. L'autorisation d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les entreprises doit, dans ce sens, dépendre du respect des conditions salariales et de travail dans la branche. La réalisation des projets doit maintenir dans une proportion raisonnable les prestations de tiers (location de service, prestations étrangères) par rapport aux prestations propres des entreprises de transport. Cela permettra aussi de minimiser les pertes de savoir-faire et les dépendances. Il faut régulièrement analyser les effets sur le personnel ferroviaire.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable du dossier service public