

## Réponse

**au postulat des députés Daniela Bodenmueller (suppl.), CVPS, Felix Ruppen, CVPO, Philipp Matthias Bregy, CVPO, et cosignataires concernant un soutien cantonal au projet d'agglomération gare haute de Brigue (9.03.2010) (5.055)**

**et**

**au postulat du groupe CSPO, par le député Diego Clausen, concernant la gare haute de Brigue – une chance pour le Valais (9.03.2010) (5.056)**

---

### Rappel des faits

L'agglomération de Brig-Visp-Naters (ci-après BRIVINA) a déposé en date du 27.12.2007, son rapport contenant les propositions quant au développement de cette agglomération.

La Confédération a examiné ce travail, et en date du 30 octobre 2009, elle rendait un rapport d'examen sur les propositions formulées par l'agglomération BRIVINA. L'agglomération BRIVINA peut ainsi espérer une aide fédérale de 40 % pour les projets placés en catégorie A et B, après validation de la Confédération. Les projets en catégorie A devraient être réalisés entre 2011 et 2014, ils représentent un montant d'investissement de 12.12 mio CHF HT (indice de base : 2005). Les projets en catégorie B devraient être réalisés entre 2015 et 2018, ils représentent un montant d'investissement de 5.11 mio CHF HT (indice de base : 2005).

Il convient de relever que la Confédération s'est également prononcée dans ce même document, en relevant que le projet de gare haute de Brig ne concerne que les possibilités d'améliorer les conditions de changement de quais entre les réseaux de chemin de fer à voie normale et ceux à voies métriques, d'améliorer la fonction de plaque tournante pour la mobilité douce et les transports publics sur l'actuelle place de la Gare. Les avantages recensés sont insuffisants en regard des coûts très élevés de cette opération (70 mio CHF) et conduisent la Confédération à décaler cette mesure de l'horizon B à C (réalisation après 2018). En outre, la Confédération demande que soit développée une nouvelle variante d'aménagement de la place de la Gare offrant un meilleur rapport coût/utilité. Cette nouvelle solution devra aussi proposer un modèle de financement correspondant aux enjeux de chaque partenaire concerné (voir extrait de rapport en annexe I).

### Position du Conseil d'Etat

La position des postulants est donc partiellement incorrecte. Ce n'est pas la position des CFF qui retarde la réalisation du projet « Gare haute de Brigue » (c'est-à-dire le déplacement des infrastructures nécessaires au MGB en gare de Brigue sur l'assiette des actuelles voies 1 et 2 des CFF), mais bel et bien l'inadéquation partielle entre le projet proposé par l'agglomération BRIVINA, la non entrée en matière de la Confédération quant à un éventuel subventionnement au titre du programme d'agglomération BRIVINA et la forte croissance du trafic ferroviaire constatée depuis l'ouverture du nouveau tunnel de base du Lötschberg.

En regard des charges de trafic ferroviaire mesurées, lesquelles dépassent les prévisions de trafic les plus optimistes faites avant la mise en service du nouveau tunnel, l'Office fédéral des transports a dû accélérer la mise en œuvre du projet COMPLET de 4<sup>ème</sup> voie entre Visp et St-German. De plus, d'entente avec CFF et BLS, il a été constaté que le renoncement aux voies 1 et 2 en gare de Brigue constituerait une réduction de capacité bien trop importante de ce nœud ferroviaire majeur.

Dès lors, l'OFT (autorité de surveillance des chemins de fer), CFF et BLS sont parvenus à la conclusion que le transfert des voies 1 et 2 des CFF en gare de Brig pourrait gravement remettre en question les besoins en capacité des transports ferroviaires à voie normale entre les portails nord du Simplon et sud du nouveau tunnel de base du Lötschberg.

En sus, le MGB relève que les premiers chiffres de fréquentation relevés sur les trains du MGB depuis l'ouverture du nouveau tunnel soulignent une croissance plus forte qu'imaginée auparavant. Dès lors, il est vraisemblable que pour permettre une croissance du MGB, ce seraient au moins 2 à 3 voies que devrait compter le futur point de croisement en gare de Brig.

Plusieurs rencontres ont eu lieu entre les divers protagonistes de cette affaire, les conclusions intermédiaires qui en découlent sont les suivantes :

- il incombe à l'agglomération BRIVINA de corriger le projet urbanistique de Gare haute de Brig, pour que le projet puisse répondre aux attentes de la Confédération (meilleur rapport qualité-coûts notamment)
- une coordination sera établie entre l'Etat du Valais et l'agglomération BRIVINA, pour que soit défini ensemble un « masterplan » des contraintes liées à l'exploitation des diverses installations ferroviaires ;
- des ressources ad hoc seront mobilisées en temps utiles pour permettre de créer ce « masterplan » ;
- un démarrage de cette nouvelle démarche est prévu pour fin 2010 – début 2011.

Il sera ensuite possible de corriger le projet urbain connu sous le nom de « Gare haute de Brig », pour qu'il puisse enfin répondre aux critères de subventionnement de la Confédération en matière de projet d'agglomération, tout en maintenant la capacité ferroviaire nécessaire tant sur les réseaux du MGB (voie métrique) que sur ceux des CFF et du BLS (voie normale).

Le postulat est accepté dans le sens des considérants exposés ci-dessus.

#### 5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

Für die folgenden Massnahmen ist die (Mit)finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds bereits vorgesehen und gesichert oder sie können durch die Agglomeration/Kanton beim Bund zur Unterstützung über diese Finanzierungsinstrumente beantragt werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP)</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
Keine vorhanden			

Tabelle 5-4

#### 5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) aufgrund der UVEK-Weisung und mit Blick auf die verfügbaren Mittel (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen (-paket)</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
29	Hochlage MGB in Brig	70.00	B → C	<p>C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend.</p> <p>Der Nutzen der Massnahme besteht in den verbesserten Umsteigebeziehungen Bahn-Bahn, in den Möglichkeiten zur Aufwertung des Bahnhofplatzes Brig als Drehscheibe für den Langsamverkehr und für die Busse sowie in einer gewissen Entflechtung zwischen Bahn und MIV im westlichen Teil. Der genannte Nutzen steht in einem ungünstigen Verhältnis zu den hohen Kosten. Zudem dienen die verbesserten Umsteigebeziehungen Bahn-Bahn nur sekundär dem Agglomerationsverkehr. Die Konfliktpunkte zwischen MIV und Bahn im westlichen Teil können angesichts des mässigen Verkehrsaufkommens mit Massnahmen des Verkehrs-systemmanagements entschärft werden (konsequente Lenkung des Bahnhofplatz-fremden Verkehrs auf die Westumfahrung).</p> <p>Der Handlungsbedarf für eine Aufwertung des Bahnhofplatzes Brig wird vom Bund dennoch anerkannt. Eine bezüglich Kosten und Nutzen optimierte Lösung für den Bahnhofplatz Brig soll erarbeitet werden. Entsprechende Massnahmen könnten u.a. aus dem Infrastrukturfonds in einer späteren Phase mitfinanziert werden. Dabei sind auch Vorschläge für eine Aufteilung der Kosten auf verschiedene Finanzierungsgefässe zu machen.</p>

Tabelle 5-5