

# RESOLUTION URGENTE

<b>Auteur</b>	CVPO, par Guido Walker et Philipp Matthias Bregy
<b>Objet</b>	Achèvement de la deuxième voie du tunnel de base du Lötschberg
<b>Date</b>	14.11.2017
<b>Numéro</b>	7.0066

---

## **Actualité de l'événement**

La procédure de consultation du Conseil fédéral sur l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35) s'est ouverte le 29.09.2017 et ne durera que jusqu'au 15.01.2018.

## **Imprévisibilité**

L'extension du tunnel de base du Lötschberg n'a été prise en compte ni dans la variante 1 ni dans la variante 2 de l'étape d'aménagement 2030/35, quand bien même la planification est largement avancée et était prévue jusqu'à présent.

## **Nécessité d'une réaction ou d'une mesure immédiate**

Avec le plein soutien du Parlement valaisan, l'achèvement de la double voie du tunnel de base du Lötschberg peut être intégré dans l'étape d'aménagement 2030/35, et la cadence à la demi-heure sur la ligne InterCity Berne-Viège/Brigue ainsi que les objectifs de transfert de la route vers le rail peuvent être réalisés.

Le 29 septembre 2017, le Conseil fédéral a présenté l'étape d'aménagement 2030/35 (EA 2030/35) de l'infrastructure ferroviaire en mettant en consultation deux variantes de respectivement 7 et 11.5 milliards de francs. L'extension nécessaire du tunnel de base du Lötschberg ne figure dans aucun des deux paquets présentés. Dans un souci d'égalité de traitement avec l'axe est-ouest et dans l'intérêt d'une infrastructure suisse des transports sûre et durable, l'aménagement de la deuxième voie manquante doit être intégré dans l'EA 2035.

Peu après l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en décembre 2006, ce grand axe du réseau ferroviaire suisse atteignait déjà ses limites de capacité, en raison de sa ligne à voie unique et du changement de voie exigeant beaucoup d'entretien qui en découlait. Depuis lors, l'aiguillage hautement complexe situé à mi-longueur du tunnel a dû être amélioré ou remplacé à maintes reprises du fait de la sollicitation extrême du matériel – une usure coûteuse qui est nettement moins conséquente avec une deuxième voie (impact positif pour les contribuables et pour la caisse fédérale). Les perturbations au niveau des trains et des installations sur la ligne unique actuelle Frutigen-Ferden occasionnent systématiquement des interruptions d'exploitation de plusieurs heures, avec à la clé des retards, des annulations de trains, des évacuations, qui, avec une double voie, peuvent être minimisés.

L'aménagement complet de la double voie du tunnel de base du Lötschberg permettrait d'atteindre des objectifs essentiels de la politique des transports, à savoir:

- cadence à la demi-heure des trains InterCity entre Berne et Brigue (conformément aux objectifs de la Confédération pour l'ensemble des lignes InterCity);
- extension de la capacité pour le transport de marchandises (doublement du nombre de trains);
- efficacité accrue: économie d'énergie de plus de 40% (traversée du tunnel au lieu d'emprunter la ligne de faîte);
- amélioration de la stabilité du système de transport (la capacité de l'axe nord-sud en cas d'interruptions d'exploitation, de travaux d'entretien, d'événements naturels, de fermeture du Gothard, etc. s'en trouve améliorée, et la ligne du Gothard est soulagée);
- investissement durable, dès lors que la compétitivité du transport de marchandises est renforcée et que les objectifs en matière de transfert de la route vers le rail sont mis en œuvre;
- assainissement du tunnel de base du Lötschberg sans fermeture.

## **Conclusion**

La planification de l'extension de la double voie est bien avancée, le projet est prêt à être réalisé et doit maintenant être poursuivi de manière prioritaire dans l'intérêt du canton de Berne, du canton du Valais et de la Suisse romande. Au travers de la présente résolution, le Parlement du canton du Valais soutient l'extension du tunnel de base du Lötschberg, autrement dit l'équipement technique ferroviaire du tunnel à l'état brut existant et le percement des 7 kilomètres manquants. A cet effet, le Parlement valaisan soutient la variante 2 de l'étape d'aménagement 2035 qui s'élève au minimum à CHF 12 milliards, et assure le financement nécessaire au moyen de mesures d'optimisation du projet d'aménagement proposé.