



Botschaft

zum Beschlussentwurf betreffend die Gewährung eines Verpflichtungskredits zur Vorfinanzierung der Studien, Verfahren und Instandstellungsarbeiten für die Bahnlinie Sud Léman auf Gebiet der Gemeinde St-Gingolph und auf französischem Gebiet für die Teilstrecke bis Evian

Der Staatsrat des Kantons Wallis

an den

Grossen Rat

Sehr geehrter Herr Präsident des Grossen Rates
Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete

Wir haben die Ehre, Ihnen den Beschlussentwurf betreffend die Vorfinanzierung der Studien und Instandstellungsarbeiten für die Bahnlinie Sud Léman zwischen Saint-Gingolph und Evian auf dem Gebiet der Französischen Republik zur Genehmigung zu unterbreiten.

1. Allgemeine Informationen und aktuelle Situation

Die historische Linie Sud Léman (auf der Südseite des Genfersees), besser bekannt unter dem Namen Tonkin-Linie, erlebte glorreiche Zeiten und verband die Schweiz und Frankreich über ein Jahrhundert lang, d. h. von 1886 bis 1998, als der letzte Touristenzug «Rive-Bleue Express» seinen Betrieb einstellte.

Die Entwicklung der internationalen Verkehrsachsen erfordert Anpassungen an die Herausforderungen unserer Zeit. Die Instandstellung der Bahnlinie Sud Léman stellt daher ein wichtiges Projekt für die beiden Chablais dar, für das französische und das schweizerische, als Bestandteil des Léman Express für das gesamte Funktionieren des Verkehrs in der Genferseeregion, aber auch als Voraussetzung für den späteren Anschluss von Monthey an die Simplonlinie, wofür die Fortsetzung der engen Zusammenarbeit zwischen den Akteuren des Waadtländer und des Walliser Chablais notwendig ist.

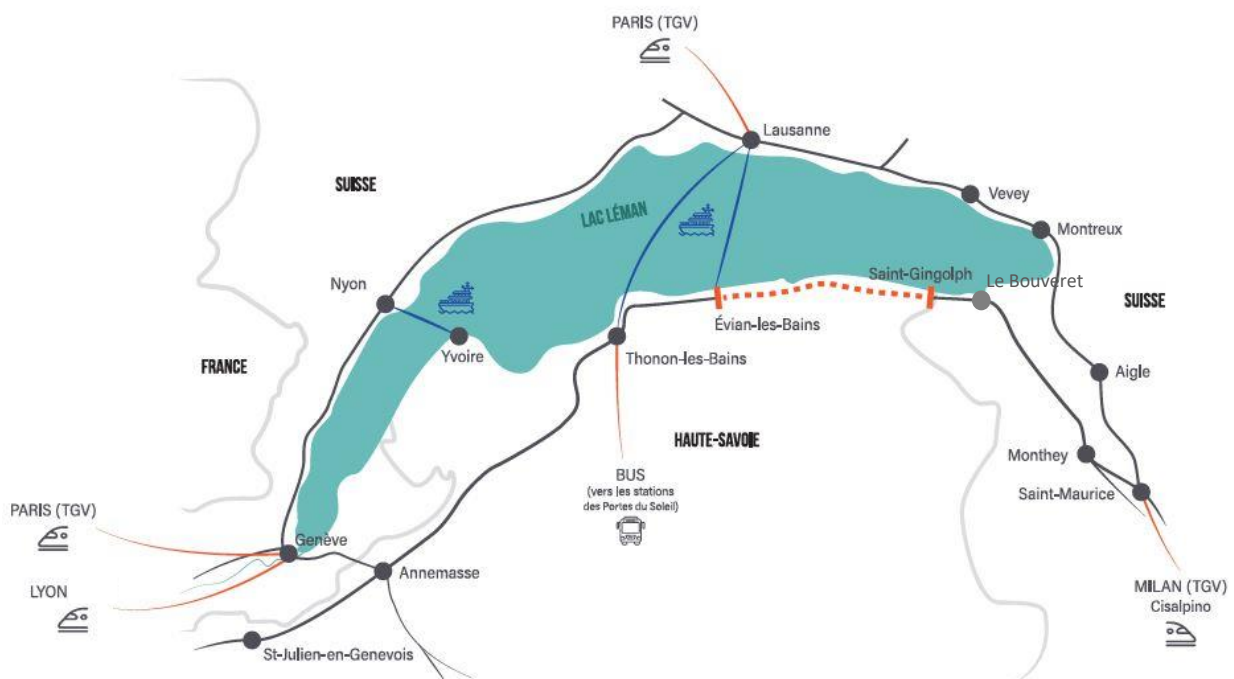


Abb. 1 Schienennetz

In diesem Stadium des Projekts geht es darum, die öffentliche Konzertierung einzuleiten, die zur Wahl einer Variante führen wird. Der Kanton Wallis unterstützt eine Bahnvariante, vorzugsweise jene, die es

erlaubt, den Betrieb des RER Valais/Wallis bis nach Evian zu verlängern.

Das Projekt ist beispielhaft für einen modernen und ausgewogenen Mobilitätsansatz, denn als Ergänzung eines einzelnen Verbindungsstücks im Verkehrsnetz verbessert es das gesamte System. Es ist auch zu anderen Verkehrsträgern komplementär, zum Privatauto wie auch zum Langsamverkehr. Schliesslich dient es dem Ausbau des Schienenverkehrs, des ökologisch effizienten Verkehrsträgers par excellence.

Dieses Projekt bietet offensichtliche Vorteile, die wir im Folgenden hervorheben:

- eine technische Reife, die eine öffentliche Auflage im Jahr 2024 möglich macht;
- ein Voranbringen der Verfahren, damit ein Baubeginn mit kurzem Zeithorizont möglich wird und die Erwartungen der Bevölkerung beidseits der Grenze, die durch den Erfolg des Léman Express mit dessen übertroffenen Fahrgastzahlen noch erhöht wurden;
- eine Gelegenheit, die Mobilitätsinfrastrukturen zweier komplementärer Regionen zu stärken, ohne ein Ungleichgewicht zwischen der einen auf Kosten der anderen zu schaffen;
- eine Chance, die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Schienenverkehr zu fördern, um diese besonders stark vom Pendlerstrassenverkehr betroffene Region zu entlasten.
- die verschiedenen lokalen politischen Behörden stehen ihm positiv gegenüber;
- eine Klärung der administrativen und rechtlichen Bedingungen für gefährliche Güter, die von einem zukünftigen Betrieb ausgeschlossen sind;
- Möglichkeiten, Wege zur Investitions- und Betriebsfinanzierung zu finden, entsprechend den Verantwortlichkeiten aller Akteure.

Die Aufnahme der Studien in den französischen Planvertrag ("Contrat de plan Etat Région", CPER) stellt einen entscheidenden Schritt für die Weiterführung des Projekts dar, denn so könnte das Verwaltungsverfahren eingeleitet werden, welches das Projekt zu einem Werk öffentlichen Nutzens erklärt.

Diese Etappe sollte im ersten Halbjahr 2024 erfolgen, und es sind Beträge für die Studien und die Durchführung des Verwaltungsverfahrens vorzusehen (in Höhe von 4.8 Millionen Franken, auf der Grundlage des im Rahmen der Vorstudien verwendeten Verteilungsschlüssels, d. h. 50 % für die französische und 50 % für die schweizerische Seite). Was die Vorfinanzierung einer schweizerischen Beteiligung an den Infrastrukturinvestitionen betrifft, so basiert diese auf einem Betrag von 10 % der mit der Eisenbahninfrastruktur verbundenen Arbeiten, unter Ausschluss anderer Ausbauarbeiten wie z.B. der städtebaulichen Verbesserung der Bahnhöfe. Diese Arbeiten werden auf 180 Millionen Franken geschätzt, was einen Vorfinanzierungsbetrag von 18 Millionen Franken ergibt. Diese Vorfinanzierung ist ein starkes Signal für den Willen des Kantons Wallis, die Konkretisierung der Arbeiten, auch in den Gesprächen mit dem Bund, voranzutreiben.

2. Projektbeschreibung

Zweckmässigkeit des Projekts

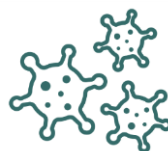
Mehrere Faktoren sprechen dafür, dass das Projekt zur Instandstellung der Linie Sud Léman einen Reifegrad erreicht hat, der eine konkrete Beteiligung des Kantons Wallis erfordert, um es zum Erfolg zu führen.



Die Bevölkerung ist sensibel für den Klimawandel und ist sich der Endlichkeit der Ressourcen bewusst



Die Energiepreise sind gestiegen, wie der Benzinpreis, und eine Effizienzsteigerung ist notwendig



Corona hat das tägliche Pendeln und die Freizeitmobilität (die die ganze Woche über stark zunimmt) in Frage gestellt



Die Verbindung von Gebieten wird durch die Vernetzung von Verkehrssystemen verbessert (Schliessung des Bahnringverkehrs «Circum Lemanis»)

Abb. 2 Chancen

Projektbeschreibung

Diese Variante besteht in der Instandstellung der 17.8 km langen Teilstrecke und ihrer Ausrüstung (Gleis, Fahrleitung und Sicherheitsanlagen, Sicherung der Bahnübergänge) für eine Verlängerung der bestehenden Regionallinie des RER Valais/Wallis, die von RegionAlps von Brig aus über Siders, Sitten, Martigny und Monthey bis nach Evian-les-Bains betrieben wird. Die geplante Frequenz würde 2 Züge pro Stunde und Richtung betragen, mit einem Taktangebot. Zwischen St-Gingolph (Schweiz) und Evian-les-Bains sind drei Zwischenhaltestellen vorgesehen, nämlich Meillerie, Lugrin und Neuvecelle-Maxilly. Dies sind die Hauptmerkmale der vom Kanton Wallis bevorzugten Variante:

<u>Bezeichnung</u>	Klassische Bahnvariante	
	Anmerkung: Diese Variantenfamilie besteht darin, die Bahnlinie zwischen St-Gingolph und Evian wieder in Betrieb zu nehmen, um so ein Zugangebot zu schaffen. Diese Variante würde eine mit dem Auto konkurrenzfähige Fahrzeit, optimalen Komfort, langfristige Ausbaufähigkeit sowie eine hervorragende Umweltbilanz ermöglichen. Nach den neuesten Studien wäre die Fahrgastzahl bei diesem Verkehrsmittel um etwa 30 % höher als bei anderen Verkehrsmitteln.	
<u>Fahrzeit</u>	Monthey – Evian-les-Bains in 65 Minuten	
<u>Fahrgastaufkommen</u>	Zwischen 3800 und 4200 Fahrgäste pro Tag (abhängig von der Realisierung von Begleitprojekten), d.h. 1.37 bis 1.51 Millionen Fahrgäste pro Jahr	
Kosten	Gesamtinvestition	300 Millionen Franken
	Investition Bahninfrastruktur	180 Millionen Franken
	Investition Rollmaterial	70 Millionen Franken
	Investition Modale Schnittstellen	50 Millionen Franken
	Betriebsunterdeckung	3.5 bis 4.0 Millionen Franken/Jahr

Wichtigste Stärken der Variante

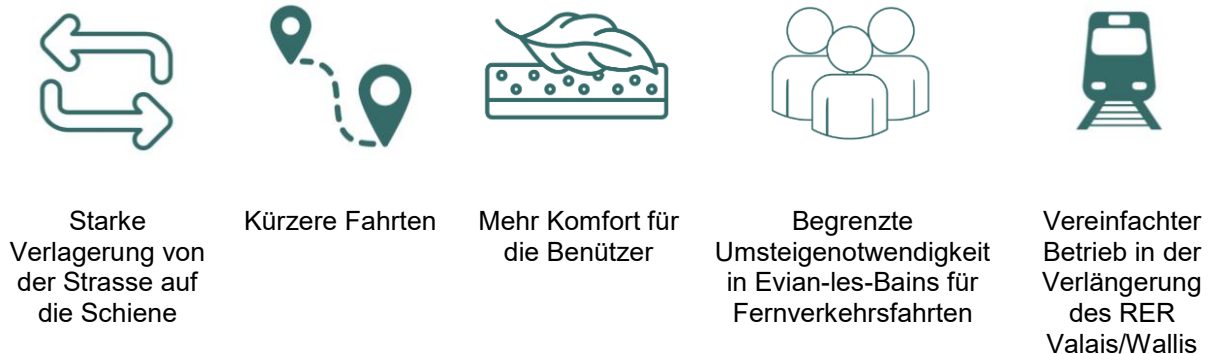


Abb. 3 Stärken

Verfahren und voraussichtlicher Zeitplan

Die nächsten Etappen des Projekts werden im Folgenden dargestellt:

Frühjahr 2024	Aufnahme des Projekts in den CPER durch die Präfektin und den Präsidenten der Region Auvergne Rhône-Alpes
Öffentliche Konzertierung	Start im Sommer 2024 (Dauer 12 Monate)
Wahl der Variante	Sommer 2025
Detailstudien (des Bauprojekts)	Start 2024
Erklärung des öffentlichen Nutzens	2025
Schweizer Finanzierungsbeschluss	2026 (für den Ausbauschritt STEP 2035 als ergänzende Massnahme in der Botschaft des Bundesrates oder als Vorfinanzierung zu einem Ausbauschritt im STEP 204X)

Baubeginn	2028/2029
Eröffnung der Linie	2031/2032

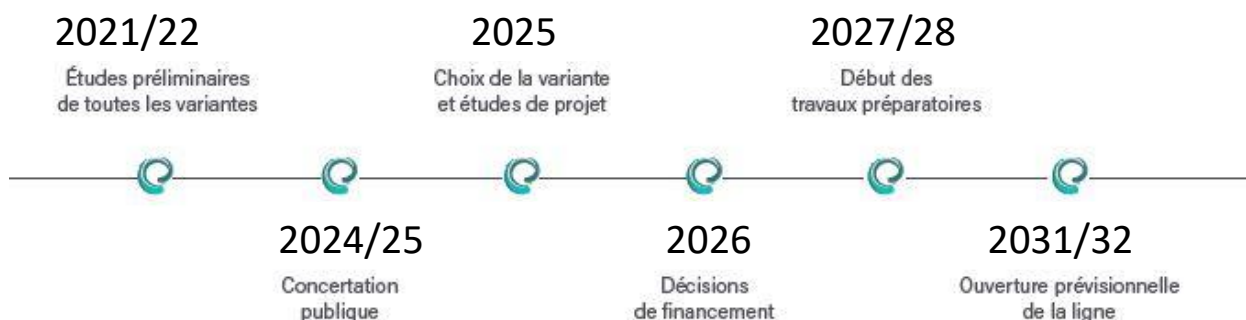


Abb. 4 Voraussichtlicher Zeitplan

Finanzvolumen und Modalitäten

Der vorliegende Verpflichtungskredit betrifft Beträge, die zur Vorfinanzierung bestimmt sind, die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur ist eine Aufgabe des Bundes. Es ist zu beachten, dass im Falle einer Nichtdurchführung der Instandstellung die Studien- und Verfahrenskosten für die schweizerische Beteiligung möglicherweise nicht vom Bund übernommen werden. Dasselbe gilt für den Fall, dass das Projekt nicht in einen der nächsten STEP-Planungsschritte aufgenommen wird. In diesem Fall würde es sich nicht mehr um eine Vorfinanzierung, sondern um eine Subvention à fonds perdu handeln. Der Kanton wird darauf achten, keine Vorfinanzierung zu leisten, bevor eine Entscheidung zu diesem Thema bekannt ist.

	Gesamtbetrag [Millionen Franken]	Kantonsanteil [Millionen Franken]
Verwaltungsverfahren	1.2	0.6
Bauprojektstudie (Detailstudien)	8.4	4.2
Bahnarbeiten	180.0	18.0
	Total	22.8

3. Fonds für Infrastrukturgrossprojekte des 21. Jahrhunderts

Umverteilung der ZEB-Mittel (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur)

Mit dem vorliegenden Vorhaben, das der Entwicklung von Projekten des 21. Jahrhunderts dien, werden die finanziellen Mittel, die zuvor für Bahnverkehrsprojekte reserviert waren (vorheriger Ausbauschnitt ZEB), umverteilt.

Ein Rahmenkredit von 29 Millionen Franken wurde vom Grossen Rat am 11. Juni 2013 bewilligt. Artikel 1 Absatz 2 dieses Beschlusses besagt, dass der Betrag dem Fonds zur Finanzierung der Infrastrukturgrossprojekte des 21. Jahrhunderts zu entnehmen ist. Somit sind diese Mittel bereits in diesem Fonds reserviert.

Die ZEB sollte ursprünglich nur eine Vorfinanzierung der Simplon-Bahnlinie bilden, die dann von den SBB zurückbezahlt werden sollte. Schliesslich ergab sich nur eine Vorfinanzierung in der Höhe von rund 770'400 Franken, die von der SBB zurückbezahlt wurde. Dann genehmigte der Staatsrat mit seiner Entscheidung vom 24. Juni 2020 nachträglich die Zahlung von Subventionen in Höhe von 5.4 Millionen Franken anstelle des ursprünglich vorgesehenen Darlehens. Da das ZEB-Projekt nun sowohl für die Vorfinanzierung als auch für die Subventionen abgeschlossen ist, ist der Rest der ursprünglich vorgesehenen Mittel in Höhe von 22.8 Millionen Franken nicht mehr reserviert und steht somit für eine neue Verwendung zur Verfügung.

Zulässigkeit

Dieses Projekt ist reif genug, um innerhalb der nächsten 10 Jahre durchgeführt zu werden.

Daher hat der Staatsrat nach Art. 2 des Gesetzes in seiner Sitzung vom 20. Dezember 2023 beschlossen:

- die Instandstellung der Linie Sud Léman als Infrastrukturgrossprojekt zu definieren;

- dem Grossen Rat diesen Verpflichtungskredit zu unterbreiten.

4. Erläuterung der einzelnen Artikel

Artikel 1

Absatz eins verlangt die Gewährung eines Verpflichtungskredits mit einem Höchstbetrag von insgesamt 22.8 Millionen Franken im Zusammenhang mit der Entwicklung des Projekts zur Instandstellung der Bahnlinie Sud Léman.

In den Absätzen 2 und 3 wird erläutert, wie sich dieser Betrag im Einzelnen zusammensetzt, nämlich:

- 4.8 Millionen Franken in Form eines Darlehens ohne Rückzahlungspflicht oder einer Subvention à fonds perdu für die Kosten von Detailstudien und Verwaltungsverfahren;
- und 18 Millionen Franken in Form eines Darlehens ohne Rückzahlungspflicht für die Instandstellungsarbeiten.

In Absatz 4 ist festgehalten, dass der Betrag von 22.8 Millionen Franken aus dem Fonds für Infrastrukturgrossprojekte des 21. Jahrhunderts entnommen wird.

Artikel 2

Absatz 1 besagt, dass die Bedingungen für die Gewährung der kantonalen Beteiligung am Projekt in einer Vereinbarung zwischen der Region Auvergne Rhône-Alpes und dem Staatsrat geregelt werden. Absatz 2 sieht vor, dass der Staatsrat, vertreten durch den für die Mobilität zuständigen Departementsvorsteher, ermächtigt wird, den Planvertrag Staat-Region (CPER) als interessierter Dritter zu unterzeichnen. Dieser letzte Absatz ermöglicht es, den Kanton nach dem Beschluss des Grossen Rates und vorbehaltlich der Bedingungen, die zuvor vom Staatsrat und der Region Auvergne Rhône-Alpes angenommen wurden, rechtsgültig zu verpflichten.

Artikel 3

Die Absätze 1 und 2 dieses Artikels besagen, dass die Modalitäten der Gewährung von Darlehen für Vorfinanzierungen in einer Vereinbarung geregelt werden, die mit dem Bundesamt für Verkehr, dem (den) betroffenen Bahnunternehmen und dem Staatsrat gemäss Artikel 12 Absatz 3 des ZEBG zu schliessen ist. Auch andere Kantone können zur Vorfinanzierung dieses Projekts herangezogen werden. Die besagten Vereinbarungen legen die Bedingungen fest im Zusammenhang mit den Vorfinanzierungen, den Umfang der durch die Unterzeichneten eingegangenen Verpflichtungen sowie die Einzelheiten der Garantieleistung für die Rückzahlung der vom/von den Kanton/en gewährten Darlehen.

Artikel 4

Der letzte Artikel weist darauf hin, dass der vorliegende Beschluss dem fakultativen Referendum untersteht und der Staatsrat das Datum für sein Inkrafttreten festlegt.

5. Schlussbemerkung

In Anbetracht der obigen Ausführungen wird dem Grossen Rat der vorliegende Verpflichtungskredit unterbreitet. Wir hoffen deshalb sehr, dass der Grosse Rat das unterbreitete Projekt gutheissen und die für seine Realisierung erforderlichen Kredite bewilligen wird.

Somit schliessen wir mit der Bitte, den vorliegenden Beschlussentwurf zu genehmigen und entbieten Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident des Grossen Rates, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung und empfehlen Sie, samt uns, dem Machtschutze Gottes.

Sitten, den

Der Präsident des Staatsrats: **Christophe Darbellay**
Die Staatskanzlerin: **Monique Albrecht**

Anhang: Präsentationsbroschüre des Projekts
Beschluss des Grossen Rates vom 11. Juni 2013 (Vorfinanzierung der ZEB)
Entscheid des Staatsrates vom 24. Juni 2020 (Subventionen für die ZEB)

LIGNE SUD-LÉMAN

Sans frontières

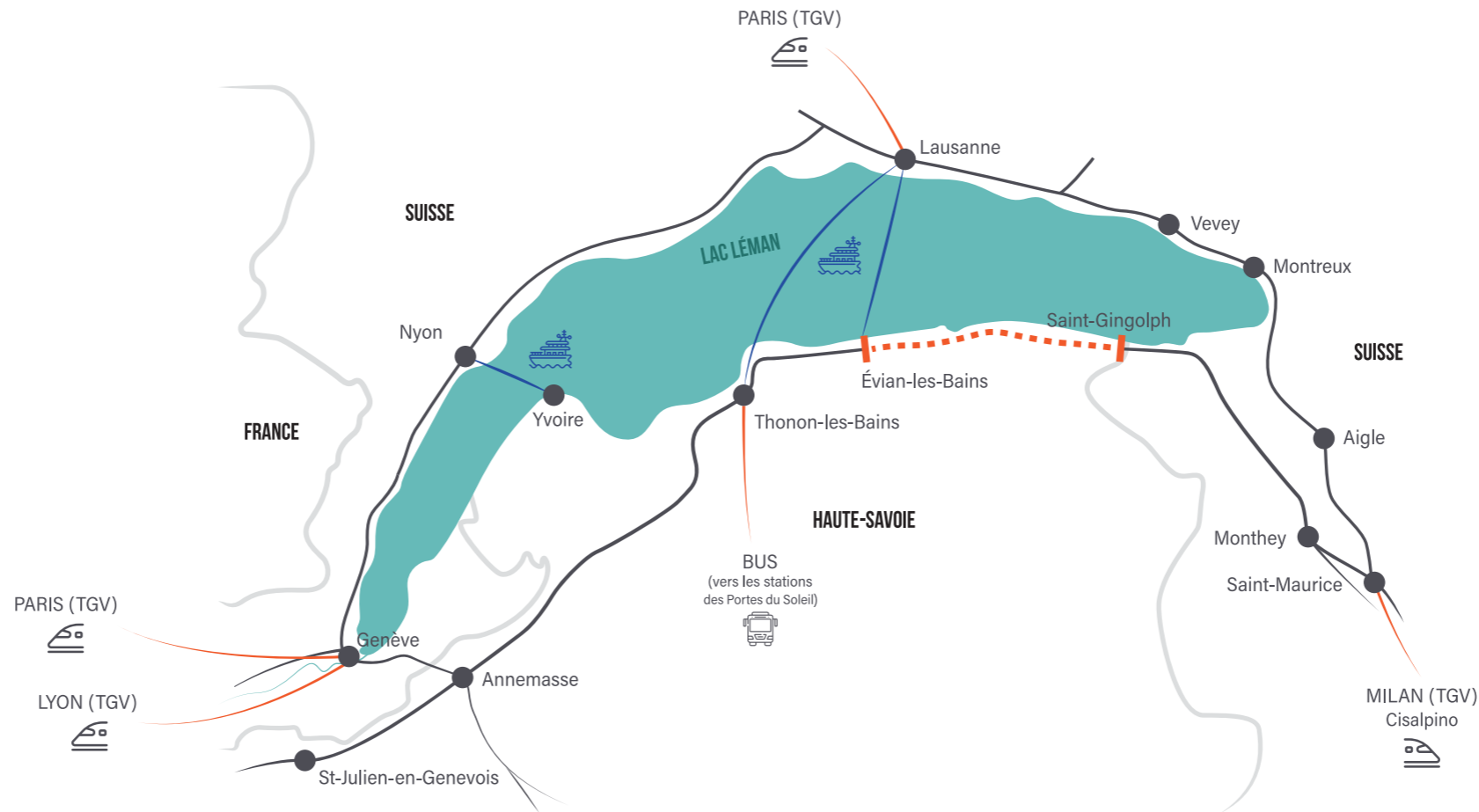




UNE COLLABORATION TRANSFRONTALIÈRE

Le projet appelé Ligne Sud-Léman s'inscrit dans une volonté transfrontalière helvético-française de développer une offre de transports publics entre St-Maurice et Genève, en passant par Évian. Les villages du bord du lac, suisses et français, subissent un trafic pendulaire soutenu : une solution de transports en commun doit être trouvée rapidement afin de soulager les habitants de la région. En effet, en plus des désagréments sonores et du risque liés aux nombreux véhicules circulant dans la région, ce trafic et le manque de transports en commun posent également un problème écologique.

Les premières rencontres autour de ce projet ont eu lieu en 2011. Aujourd'hui, alors que toutes les études préliminaires sont achevées, il est temps de choisir l'une des variantes proposées.



ÉVIAN-LES-BAINS / SAINT-GINGOLPH : LE MAILLON MANQUANT

Une quinzaine d'entités institutionnelles sont impliquées dans ce projet, des instances politiques et territoriales aux entreprises de transport.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'État du Valais, sont les porteurs conjoints du projet. Les autres partenaires impliqués dans la réhabilitation d'une Ligne Sud-Léman sont le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (SIAC), la Communauté de communes Pays d'Évian-Vallée d'Abondance (CCPEVA), SNCF-Réseau et Chablais Région.

POURQUOI CE PROJET MAINTENANT ?



Nous sommes en train de vivre un changement de société. Les enjeux climatiques ainsi que la finitude de nos ressources vont avoir un impact fort sur les personnes les plus fragiles de notre société; c'est le moment de proposer des alternatives sérieuses au déplacement individuel.

De plus, les 18km qui manquent à la ligne Monthey-Genève, et au tour complet du lac, permettront d'offrir une réelle alternative à la ligne surchargée Lausanne-Genève pour les Chablaisiens vaudois et valaisans. Le trajet Monthey-Genève durera moins de 80 minutes!



À QUI S'ADRESSE CETTE LIGNE?

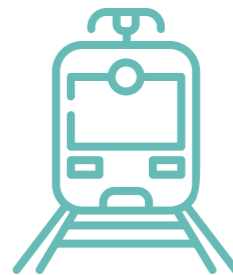
Le Chablais est une région densément peuplée, à la population très mobile.

Les pendulaires qui viennent de France vers le canton de Vaud ou le canton du Valais pourront se déplacer en transports publics.

Les pendulaires chablaisiens qui travaillent à Genève trouveront une alternative concurrentielle à la ligne Lausanne-Genève.

Les études prévoient un trafic d'environ 4000 voyageurs par jour pour les variantes ferroviaires.

Les excursionnistes et hôtes touristiques pourront se déplacer en respectant le cadre de vie préservé du Léman.



UNE ÉTAPE SUPPLÉMENTAIRE VERS LA DENSIFICATION DU RÉSEAU

La Ligne Sud-Léman complète la densification du réseau de transports publics de l'Arc lémanique: renforcement des lignes de bateaux, augmentation des lignes de bus, hausse de la cadence des trains régionaux. Une réelle alternative au transport individuel est offerte aux pendulaires.

ÉTAPES DU PROJET



2021-2022
Études préliminaires
de toutes les variantes



2023
Concertation
publique



2024
Choix de la variante
et études de projet



2025
Décisions
de financement



2026
Début des
travaux préparatoires



2030-32
Ouverture prévisionnelle
de la ligne



ENJEUX DU PROJET



LA LIGNE SUD-LÉMAN, UNE SOLUTION À PLUSIEURS PROBLÈMES

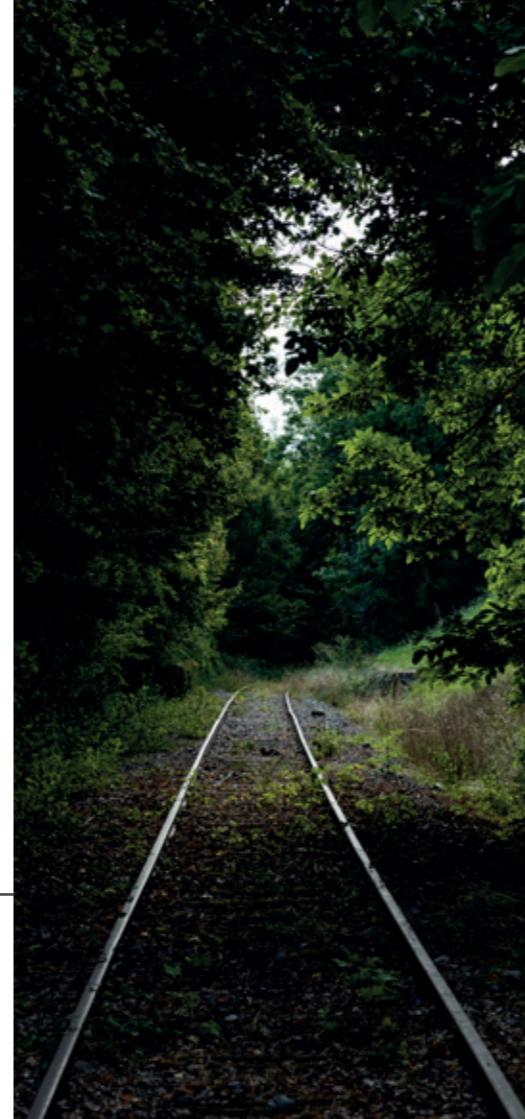
- Le trafic individuel motorisé étouffe les villages suisses et français du bord du lac
- Une alternative sérieuse à la ligne Lausanne-Genève, saturée aux heures de pointe pour le trafic voyageur
- Le prix de la mobilité individuelle augmente et alourdit les budgets des ménages

DEUX PAYS, DEUX MANIÈRES DE FONCTIONNER !

- Les comités entretiennent le dialogue et la collaboration est bonne
- Les procédures et bases légales sont différentes mais coordonnées
- Le financement de la variante ferroviaire pourrait être subventionné par le fonds PRODES (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire) côté suisse et le programme INTERREG

LE TERRITOIRE S'EST DENSIFIÉ DEPUIS L'ARRÊT DE LA LIGNE

- Prise en compte des nuisances et impacts environnementaux
- Interdiction des matières dangereuses et réglementation du fret
- Forte articulation avec les projets de revitalisation des villages traversés



LES VARIANTES

De nombreux scénarios ont été envisagés et analysés sous les angles économiques, techniques, écologiques et stratégiques. Trois variantes principales ont été sélectionnées pour la mise en place d'une ligne passant au sud du lac Léman.



1, 1BIS & 2
FERROVIAIRE CLASSIQUE
260M.€

La première famille de variantes consiste à remettre en marche la ligne de chemin de fer reliant St-Gingolph et Genève pour ainsi proposer une offre de train. Cette variante permettrait d'avoir un temps de parcours compétitif à la voiture, un confort optimal, une évolutivité sur le long terme, ainsi qu'un excellent rapport enviro-carbone. d'après les dernières études, la fréquentation de ce mode de transport serait environ 30 % plus élevée que celle des autres modes.

Cette variante se décline en deux options: soit un prolongement du RER Valais jusqu'à Évian-les-Bains ou Thonon, soit un prolongement des trains français jusqu'à St-Gingolph.



3 & 4
TRANSPORT GUIDÉ LÉGER
TRAM-TRAIN : ENV. 273M.€
TRAMWAY : ENV. 194M.€

La deuxième variante propose un moyen de transport plus léger que le train, le tramway et le tram-train. L'avantage de cette proposition réside dans son impact modéré sur le territoire, notamment dans l'intégration urbaine, et dans sa cadence modulable. Par contre, le temps de trajet plus long, les ruptures de charge et le confort moindre diminuent son attractivité pour les pendulaires. Cette solution demande un nouveau matériel roulant et de nouvelles infrastructures qui engendreront des coûts d'exploitation plus élevés.

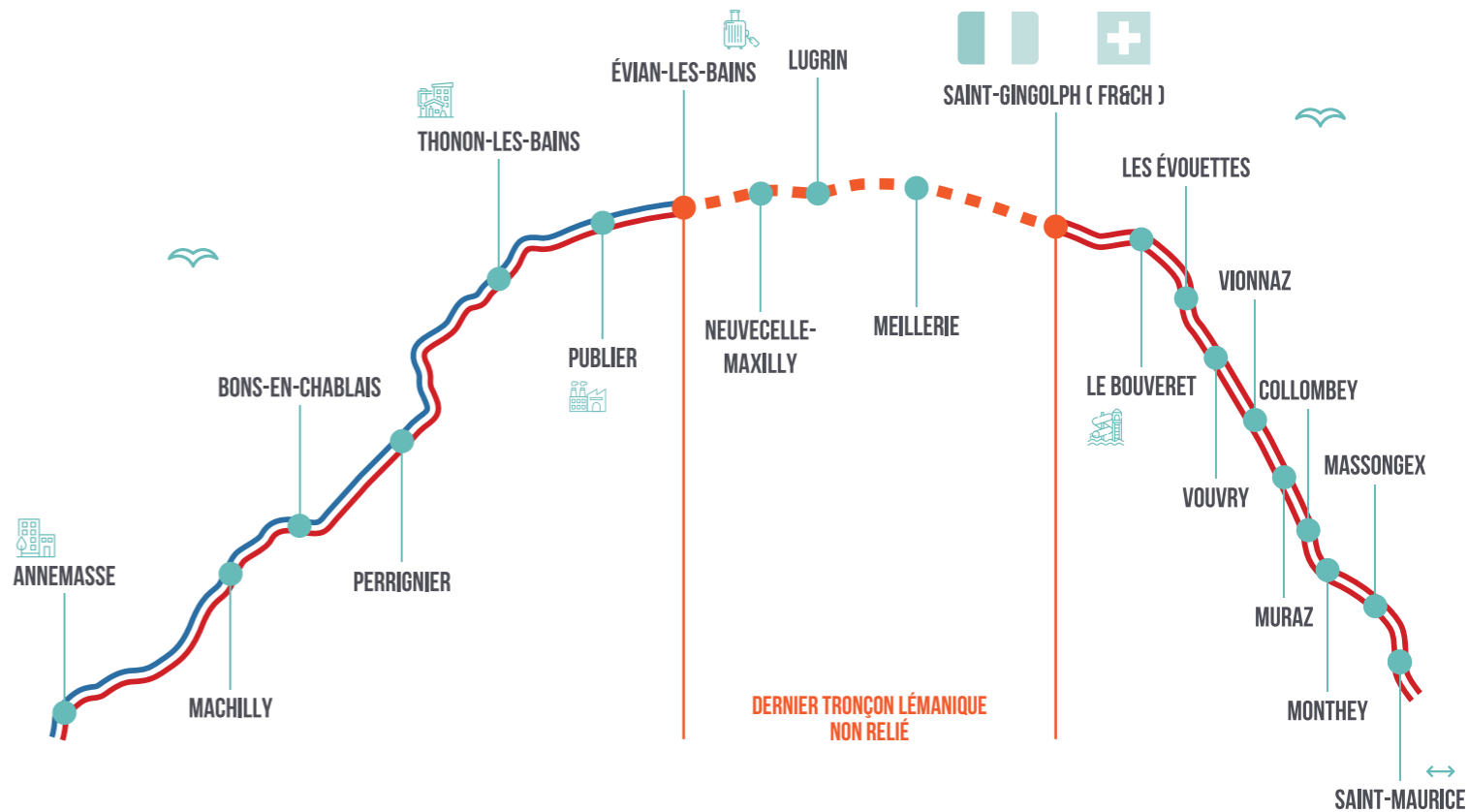


5 & 6
TRANSPORT ROUTIER
ENV. 120M.€

La dernière variante proposée est celle d'une ligne de bus ou de car à haut niveau de service. Cette proposition a l'avantage de ne pas demander de gros aménagements au niveau des infrastructures et offre une desserte fine du territoire. Cependant, sans voie propre sur l'ensemble du tracé, elle risque de ne pas assurer des correspondances attractives et générera probablement un report modal plus faible.

PLAN DU PROJET

VILLAGES DESSERVIS PAR LA NOUVELLE LIGNE



SYNTHÈSE

AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DE CHAQUE VARIANTE

- 1. FERROVIAIRE CLASSIQUE**
avec prolongement des trains suisses jusqu'à Evian
- 1. VARIANTE : FERROVIAIRE CLASSIQUE**
avec prolongement des trains suisses jusqu'à Thonon
- 2. FERROVIAIRE CLASSIQUE**
avec prolongement des trains français jusqu'à St-Gingolph suisse
- 3. NAVETTE TRAIN LÉGER (TRAM-TRAIN)**
- 4. NAVETTE TRAMWAY**
- 5. BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE**
- 6. CAR À HAUT NIVEAU DE SERVICE**

- FAVORABLE
- PLUTÔT FAVORABLE
- PLUTÔT DÉFAVORABLE
- DÉFAVORABLE

	FERROVIAIRE CLASSIQUE			TRANSPORT GUIDÉ LÉGER		TRANSPORT ROUTIER	
	1	VAR. 1	2	3	4	5	6
COÛTS							
TEMPS DE PARCOURS							
CONFORT							
ÉVOLUTIVITÉ LONG TERME							
INTERMODALITÉ ET QUALITÉ DES CORRESPONDANCES							
PERTINENCE DES POINTS D'ARRÊTS							
FRÉQUENTATION							
IMPACT ENVIRO-LOCAL							
IMPACT ENVIRO-CARBONE							





FINANCEURS POTENTIELS



-  **INTERREG : PROGRAMME EUROPÉEN**
-  **CONFÉDÉRATION SUISSE**
-  **ÉTAT FRANÇAIS**
-  **CANTON DU VALAIS**
-  **CHABLAIS RÉGION**
-  **SNCF RÉSEAU**
-  **COLLECTIVITÉS LOCALES**

AVANTAGES / POINTS FORTS DU PROJET



CE PROJET PRÉSENTE PLUSIEURS POINTS FORTS.

Pour les riverains, cette ligne permettrait de gagner en sécurité en limitant le trafic routier dans les villages du bord du lac. De plus, les trajets courts seraient facilités, tout en réduisant les embouteillages qui paralysent toute la région.

Ce projet répondrait aux préoccupations écologiques contemporaines en minimisant l'utilisation des véhicules à moteur individuels le long des rives du lac afin de libérer l'espace pour les activités sociales.



Le développement de cette ligne illustre et finalise la volonté commune des deux pays, des deux régions, d'offrir à leurs habitantes et habitants des conditions de vie et de travail optimales. En désenclavant toute la région Sud du Léman, en libérant les villages du trafic, les autorités politiques et institutionnelles rééquilibrent les flux pendulaires et offrent de véritables alternatives à la voiture.

FOIRE AUX QUESTIONS

POURQUOI NE PAS SIMPLEMENT CRÉER DES CONTOURNEMENTS ?

Le terrain demande des aménagements lourds tels que des tunnels. Le ratio coûts-bénéfices n'est pas bon : en améliorant la route, on encourage les pendulaires à prendre la voiture et l'on n'améliore pas la charge de trafic pour les riverains.

POURQUOI LE PROJET PREND-IL AUTANT DE TEMPS ?

Des études sont nécessaires. Le processus côté français, avec la démarche de concertation publique obligatoire, nécessite que l'ensemble des scénarios et possibilités soient étudiés au même titre d'approfondissement pour transparence optimale auprès du public. C'est la clé pour un projet définitif.

NE DEVRAIT-ON PAS CRÉER UNE VOIX VERTE ?

La mobilité douce est une priorité, mais pour qu'elle puisse se développer, il faut d'abord soulager les axes principaux des voitures. De plus, le projet de mobilité douce au travers de la ViaRhona est développé en parallèle.

EST-CE QUE LES SOLUTIONS TROUVÉES SONT BÉNÉFIQUES POUR LES RIVERAINS ?

Oui, car la situation actuelle n'est pas supportable sur le long terme. La crainte du changement ne doit pas dépasser la possibilité de faire mieux dans un avenir proche. La qualité de vie sera grandement améliorée.

POURQUOI INVESTIR ENSEMBLE (SUISSE & FRANCE), DANS UNE LIGNE QUI NE TRAVERSE QU'UNE FAIBLE PARTIE DU TERRITOIRE SUISSE ET EST MAJORITAIREMENT SUR SOL FRANÇAIS ?

Ce projet s'inscrit dans une approche multimodale en permettant de réduire drastiquement le goulet d'étranglement à St-Gingolph et les embouteillages aux alentours. Solution plus efficace aux contournements routiers envisagés pour soulager le trafic dans les localités et améliorer la qualité de vie des riverains, la ligne permet d'assurer une continuité du réseau ferroviaire voyageur de Genève jusqu'à Sion.

EST-CE QUE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL A ÉTÉ PRIS EN COMPTE ?

Oui, c'est même l'un des critères les plus importants dans le choix de la future variante. Il est indéniable que la réouverture de la ligne sera un avantage considérable pour faire baisser le trafic de véhicules individuels.

EST-CE QUE LA FRÉQUENTATION SERA SUFFISANTE ? D'AUTANT PLUS QUE LA LIGNE NE VA PAS SUR LAUSANNE ?

Les dernières prévisions de fréquentation se situent dans une fourchette de 2700 à 4200 voyageurs par jour sur la ligne, selon les variantes. Si ces chiffres équivalent au nombre de voitures dont nous soulageons nos routes, l'objectif sera atteint. Des améliorations de la connexion avec la ligne du Simplon sont également à l'étude afin d'améliorer la dessertes vers le côté vaudois.

EST-CE QUE LA RÉOUVERTURE EST POSSIBLE ÉTANT DONNÉ QUE LES GARES ONT ÉTÉ VENDUES ET QUE LA LIGNE EST SQUATÉE ?

Le plus important réside dans le fait que le tracé de la ligne n'a jamais été cédé, il est utilisable et ne nécessitera par d'expropriation. Quant aux gares, elles ne sont plus indispensables au bon fonctionnement de la ligne puisqu'elles seront remplacées par de nouvelles haltes.

PEUT-ON UTILISER LES OUVRAGES D'ART ACTUELS ?

Oui. Certains d'entre eux demandent une remise aux normes, sans nécessité de gros travaux de réfection, ni une démolition et une reconstruction. C'est donc le bon moment pour effectuer ce projet avant une détérioration plus importante des ouvrages d'art.

POURQUOI LA VARIANTE TRAIN COÛTE SI CHER ?

La variante ferroviaire nécessite des investissements plus importants aussi bien dans l'électrification de la ligne, de la conception des voies et des ouvrages de sécurisation des passages à niveau, que dans le choix du matériel roulant.



CONTACT

M. Xouio GTEADRE

Tél. 000 000 00 00

Mail : xxx.rer@gmail.com

Décision concernant l’octroi d’un crédit-cadre pour le préfinancement des études et travaux préliminaires, en lien avec le développement de la ligne ferroviaire du Simplon (tranche 2013-2016)

du 11 juin 2013

Le Grand Conseil du canton du Valais

vu la loi fédérale sur le développement de l’infrastructure ferroviaire du 20 mars 2009 (LDIF);
vu l’article 31 alinéa 1 chiffre 3 de la Constitution cantonale;
vu la loi concernant le financement des grands projets d’infrastructures du XXI^e siècle du 15 septembre 2011;
vu la déclaration d’intention entre le canton de Vaud, le canton du Valais, les CFF et l’Office fédéral des transports du 18 juin 2012;
vu la décision du Conseil d’Etat du 30 janvier 2013;
sur la proposition du Conseil d’Etat,

décide:

Art. 1

¹ Un crédit-cadre d’un montant de 29 millions de francs au maximum est octroyé sous forme de prêts sans intérêt pour le préfinancement des études et travaux préliminaires, en lien avec le développement de la ligne ferroviaire du Simplon (tranche 2013-2016), conformément à la déclaration d’intention signée le 18 juin 2012 entre le canton de Vaud, le canton du Valais, les CFF et l’Office fédéral des transports.

² Ce montant est prélevé sur le fonds de financement des grands projets d’infrastructures du XXI^e siècle.

Art. 2

¹ Les modalités d’octroi des prêts pour le préfinancement des études et des investissements sont réglées par des conventions à passer entre l’Office fédéral des transports, les entreprises ferroviaires concernées et le(s) canton(s) concerné(s), conformément aux dispositions de l’article 12 alinéa 3 de la LDIF et aux dispositions de la déclaration d’intention signée le 18 juin 2012 entre le canton de Vaud, le canton du Valais, les CFF et l’Office fédéral des transports.

² Ces conventions évoquent clairement les conditions liées au préfinancement, la portée des engagements pris par les signataires, ainsi que les modalités de garantie en matière de remboursement des prêts consentis par le(s) canton(s).

³ Ces conventions doivent être accompagnées de crédits d’objet pour la part à la charge de l’Etat du Valais afin d’assurer un suivi des engagements finan-

ciers et des délais. Elles sont approuvées par les autorités cantonales compétentes, en conformité avec les compétences financières fixées par la législation cantonale.

Art. 3

La présente décision est soumise au référendum facultatif.² Le Conseil d'Etat fixe l'entrée en vigueur de la présente décision.

Ainsi décidé en séance du Grand Conseil, à Sion, le 11 juin 2013.

La présidente du Grand Conseil: **Marcelle Monnet-Terrettaz**
Le chef du Service parlementaire: **Claude Bumann**

² Délai pour le dépôt des 3000 signatures du référendum: 3 octobre 2013.

BO No 27/2013, p. 1700



Extrait du procès-verbal des séances du Conseil d'Etat

Vu l'article 6 de la loi sur les transports publics;
vu l'article 22 al. 2 de la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton (LGCAF);
vu la loi cantonale concernant le financement des grands projets d'infrastructures du XXIème siècle du 15 septembre 2011;
vu la déclaration d'intention signée le 18 juin 2012 entre les cantons de Vaud, du Valais, les CFF et l'Office fédéral des transports;
vu sa décision du 30 janvier 2013 reconnaissant le projet de développement de la ligne ferroviaire (CFF) du Simplon entre Lausanne et Brigue – Iselle (I) – mesures d'accélération et augmentation du rendement comme grand projet d'infrastructure du 21e siècle;
vu le décret adopté le 11 juin 2013 par le Grand Conseil, concernant l'octroi d'un crédit-cadre pour le préfinancement des études et travaux préliminaires, en lien avec le développement de la ligne ferroviaire du Simplon, conformément à la déclaration d'intention signée le 18 juin 2012 entre les Cantons de Vaud, du Valais, les CFF et l'Office fédéral des transports (mise en œuvre du projet ZEB conformément aux dispositions de la LDIF) pour un montant de CHF 29 millions au maximum;
vu sa décision du 26 mars 2014 autorisant le Département en charge des transports à signer la convention 90040062 concernant la vitesse sur voie 2 à Martigny et octroyant un crédit d'engagement de CHF 1'520'000.- (HT) pour la réalisation des travaux en lien avec cette convention;
vu sa décision du 26 mars 2014 autorisant le Département en charge des transports à signer la convention 90040129 concernant l'augmentation de la vitesse d'entrée sur voie 1 à Martigny et octroyant un crédit d'engagement de CHF 3'610'000.- (HT) pour la réalisation des travaux en lien avec cette convention;
vu le rapport du Délégué à la mobilité du 18 juin 2020;
sur la proposition du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement,

le Conseil d'Etat

d é c i d e

1. d'autoriser le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement à signer l'avenant n° 1 à la convention No 90040062 concernant le financement des travaux préparant la réduction du temps de parcours et l'augmentation de la capacité sur la ligne du Simplon – vitesse sur voie 2 à Martigny et reconnaissant que le canton participe à fonds perdus.
2. d'autoriser le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement à signer l'avenant n° 1 à la convention No 90040129 concernant le financement des travaux préparant la réduction du temps de parcours et l'augmentation de la capacité sur la ligne du Simplon – augmentation de la vitesse d'entrée sur voie 1 à Martigny et reconnaissant que le canton participe à fonds perdus.
3. de prélever le montant de CHF 5'427'540.- (TVA et frais inclus) sur le fonds de financement des grands projets d'infrastructures du 21e siècle.
4. d'autoriser un transfert du compte 54 Prêts au compte 56 Subventions d'investissement d'un montant de CHF 5'427'540.-.

- de charger le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, par son Délégué à la mobilité, en collaboration avec l'Administration cantonale des finances, de l'application de la présente décision.

Séance du

24 JUIN 2020

Pour copie conforme,
Le chancelier d'Etat



Distribution 3 extr. DMTE
1 extr. SDM
1 extr. ACF
1 extr. IF

