METROPOLE LEMANIQUE

La variante à 6 milliards pour répondre aux besoins du deuxième pôle économique du pays

La Métropole lémanique salue le Message du Conseil fédéral sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) qui prévoit une première étape à 3,5 milliards de francs, à l'horizon 2025. Elle estime cependant que les premières mesures doivent être complétées afin de permettre une augmentation des capacités, notamment dans le nœud de Genève. Les deux gouvernements préconisent de porter le financement de la première étape à 6 milliards de francs.

Le projet FAIF

Le projet FAIF propose la création d'un nouveau fonds permettant d'assurer sur la durée le financement du rail. Pour le Conseil fédéral, le développement du réseau ferroviaire suisse passe en premier lieu par une augmentation de ses capacités: notamment par l'aménageant de places assises supplémentaires, grâce à des trains plus longs ou à deux étages ou encore dont la fréquence serait accrue. La réduction du temps de parcours en Suisse ne sera plus prioritaire.

Ces lignes directrices sont exposées dans la Stratégie à long terme pour le rail et le programme de développement stratégique (PRODES), avec une première étape de projets à réaliser d'ici 2025. Le Conseil fédéral entend présenter tous les quatre à huit ans un projet d'aménagement au Parlement afin que les projets urgents, prêts à être réalisés, puissent être adoptés au moment opportun.

Un réseau déjà saturé

Confrontée depuis dix ans à une progression démographique exceptionnelle (+14%) et largement supérieure à la moyenne nationale (9%), la Métropole lémanique voit dans ce projet l'occasion de rattraper le retard constaté en matière de transport ferroviaire. Sachant que la croissance démographique est appelée à se poursuivre (+29% d'ici à 2040 contre + 13% au niveau national), il s'agit d'adapter l'offre à une demande qui ne cessera de croître.

Sur l'axe Lausanne - Genève, l'autoroute et le rail sont d'ores et déjà saturés avec respectivement plus de 100'000 véhicules par jour et 50'000 usagers des CFF alors que les projections prévoient une augmentation de 20 à 40% du trafic automobile et de 120% pour la fréquentation des trains en 2030. En 2017 déjà, lors de la mise en service du CEVA, le RER franco-valdo-genevois, la gare de Genève aura atteint les limites de ses capacités, menaçant le développement et la stabilité du trafic grande ligne sur l'axe Genève - St Gall.

Variante à 6 milliards

La Métropole Lémanique constate que la somme de 3,5 milliards est insuffisante pour adapter le réseau à la demande croissante. C'est pourquoi elle estime que la première étape doit être portée à 6 milliards de francs, conformément à la variante présentée mais non retenue dans le Message du Conseil fédéral. Malgré la reconnaissance prioritaire de l'extension de la gare Cornavin par le Conseil fédéral, ce projet ne figure pas dans la variante à 3,5 milliards. La réalisation de deux voies supplémentaires est indispensable pour augmenter la capacité de la gare (790 millions) et développer l'offre d'ici 2050 (RE Genève - Lausanne au ¼ d'heure, réintroduction des liaisons directes Genève - Bâle et développement de l'offre internationale TGV vers l'Europe). De même, le développement de la gare de l'aéroport (200 millions) est jugé indispensable pour garantir l'accès au deuxième aéroport de Suisse.

Pour une répartition plus juste

Cette variante à 6 milliards de francs vise à anticiper les besoins d'un futur proche en réalisant un ensemble cohérent, non seulement au sein de la Métropole lémanique, mais surtout sur l'ensemble du réseau suisse. Elle permettrait également de rétablir un équilibre régional. Pour rappel, les investissements consentis dans le développement des infrastructures ces trente dernières

Investissements dans le rail	Suisse	Suisse occidentale*	
		Absolu	En %
Population (milliers)	7'800	2'960	**38**
Surface d'habitat et d'infrastructure (km²)	2'800	1'130	**40**
Investissements NLFA / RAIL 2000 / ZEB	31'300	8'200	**26**
FAIF variante à 6 milliards	5'931	3'556	60
Totaux avec FAIF	37'321	11'756	**31**
PRODES (calcul effectué sur la base des chiffres figurant dans le message FAIF)	41'000	11'115	**27**

* GE, VD, VS, NE, JU, FR, BE

Source: CTSO

années (NLFA, Rail2000 et ZEB) consacraient 26% des montants à la Suisse occidentale (GE, VD, VS, NE, JU, FR, BE). Ceux de PRODES se montent quant à eux à 27% du total, alors que sa population représente 38% de la Suisse.

Figurant parmi les huit cantons contributeurs à la péréquation financière et assurant près de 23% de l'Impôt fédéral direct, les deux cantons de la Métropole lémanique jugent impératif que les infrastructures ferroviaires soient capables de répondre aux besoins croissants de cette région, faute de quoi l'attractivité et le développement de toute la Suisse seront pénalisés.

Une offre inégale

En comparant les coûts de la mobilité à Zurich, Berne et Lausanne, une étude (Ecoplan, février 2011) démontre une différence de comportement liée à la densité de l'offre: à Lausanne, les transports publics représentent une part modale de 22%, contre 39% à Berne et 43% à Zurich. 65% des Bernois et des Zurichois sont titulaires d'un abonnement CFF ou régional contre 45% des lausannois. Ces chiffres, datant de 2005, démontrent le décalage entre ces trois grandes villes. L'explication à ces différences de comportement réside principalement dans l'offre, plus précisément dans le nombre de liaisons (1 liaison = 1 train). La gare de Lausanne affiche 176 liaisons, contre 750 pour Berne et 1050 pour Zurich. Rapporté au nombre d'habitants, l'offre est quatre fois plus importante à Berne et deux fois plus importante à Zurich qu'à Lausanne.

Financement: une solution de compromis

Pour assurer le financement de cette variante à 6 milliards de francs, l'Union des transports publics propose notamment que la Confédération renonce à prélever des intérêts sur les avances consenties. Soutenue par la Métropole lémanique, cette solution de compromis devrait rallier un large consensus.

Prix du sillon

Dans son message, le Conseil fédéral propose également une contribution annuelle de 200 millions de francs des cantons pour des tâches relevant de la Confédération, par le biais du financement des installations d'accueil du public dans les gares. En contrepartie, la Confédération assurerait le financement total des infrastructures des chemins de fers privés. La Métropole lémanique considère que cette proposition est peu convaincante dans son application. En revanche, une augmentation du prix des sillons pour le trafic régional, pris à charge paritairement par la Confédération et les cantons (et pas par les usagers) éviterait de remettre en question les principes de la RPT.

La Métropole lémanique rappelle ses importants engagements dans le développement du trafic régional et d'agglomération. Ainsi, le canton de Genève dépense annuellement près de 500 millions de francs en faveur des transports publics (tous modes confondus). De son côté, le gouvernement vaudois alloue également un montant annuel du même ordre dans ce secteur.

Les priorités de la Métropole lémanique

Inclus dans la 1re étape PRODES

- Construction d'un saut-de-mouton entre Prilly - Malley et Renens en complément de la 4e voie.
- Ligne Renens - Genève: aménagement d'installations de dépassement du trafic marchandises entre Coppet et Nyon et pour l'accès à la gare Lausanne - Triage.
- Ligne du pied du Jura: le tronçon Gléresse - Douanne qui est le dernier passage à voie simple sera doublé.

Inclus dans ZEB (nouveaux objets en remplacement du tunnel du Chestenberg)

- Lausanne - Renens : transformation de la gare de Lausanne (prolongement des quais en vue des trains à deux étages longs de 400 m).
- Ligne Lausanne - Viège: aménagements de la ligne du Simplon afin que les trains à deux étages puissent circuler entre (Genève) - Lausanne et Brigue.

Prévus dans l'étape d'aménagement 2025 élargie à 6 milliards (non retenue à ce stade)

Métropole lémanique:

- Extension de la gare Cornavin et la réalisation de 2 voies supplémentaires pour permettre d'augmenter la capacité de la gare pour développer l'offre jusqu'en 2050.
- Extension de la capacité et développement de la gare de Genève-aéroport. Son inscription était demandée, mais n'a pas été retenu par la Confédération.
- Désenchevêtrement du nœud de Châtelaine (Genève)
- Adaptation de la ligne Berne - Lausanne aux trains à deux niveaux (compensation du roulis permettant de réduire le temps de parcours).

Ailleurs en Suisse:

- Construction d'une troisième voie sur la ligne Berne - Münsingen (630 mios de frs).
- Construction d'un saut-de-mouton sur la ligne Bâle - Liestal pour améliorer l'offre du trafic régional (510 mios de frs).