

Communiqué de presse, le 12 janvier 2018

Propositions fortes de la CITraP pour l'étape 2035 du programme de développement stratégique du rail (PRODES)

Après l'obole de la Berne fédérale à la Suisse occidentale –810 millions pour une 3e voie de 4,6 km entre Allaman et Saint-Prex, contre 6 milliards pour la région zurichoise (tunnels de Brütten et du Zimmerberg, gare de Stadelhofen)– les sections Genève et Vaud de la CITraP (Communauté d'intérêts pour les transports publics) réagissent vigoureusement à la consultation PRODES. Ligne à grande vitesse Mâcon–Genève, premier tronçon Nyon–Morges de la ligne nouvelle Genève–Lausanne, direttissima Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, première étape de la ligne nouvelle Aarau–Zurich, tels sont les projets phares soutenus par la CITraP pour l'étape 2025-2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). Ces projets visent trois objectifs majeurs: arrimer la Suisse au réseau européen à grande vitesse, accélérer les déplacements entre les métropoles helvétiques –de Genève à Saint-Gall– et, grâce aux tronçons nouveaux, augmenter la capacité des lignes historiques au profit du trafic régional et du fret.

De Mâcon à Genève, il est temps de ressusciter le projet de ligne à grande vitesse étudié dans les années 90, afin de rapprocher la Suisse des grandes métropoles européennes (Genève–Paris en 2h15, Genève–Londres en 4h25). L'axe Bellegarde–La Plaine–Genève doit être entièrement modernisé, tandis que le projet d'une ligne nouvelle Genève–Lausanne se concrétise par la réalisation d'un premier tronçon entre Nyon et Morges. La relation directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, une réalisation politique majeure pour ce canton, est également aménagée, tandis que la ligne nouvelle Aarau–Zurich fait l'objet d'un premier avant-projet: cet axe est indispensable pour rapprocher la Suisse alémanique de la Suisse occidentale. La réhabilitation de la ligne Evian-les-Bains–Saint-Gingolph, en territoire français, doit également faire partie de cette étape pour permettre au Léman Express d'atteindre le Valais.

La CITraP se rallie aux propositions du lobby ferroviaire OuestRail, qui suggère de passer le montant de l'étape 2035 de 11,5 à 13 milliards, avec une part de 40% dévolue à la Suisse occidentale, soit 5,2 milliards au lieu des 2,4 milliards actuels. Le surcoût de nos propositions (étape Nyon–Morges de la ligne nouvelle Genève–Lausanne au lieu d'un court tronçon de 3e voie, direttissima Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds en lieu et place de la modernisation de la ligne historique) est compatible avec le vœu d'OuestRail.

Enfin, le Plan directeur des chemins de fer suisses, tel qu'il est proposé par un postulat du Conseil des Etats, doit immédiatement faire suite à la mise en oeuvre de l'étape 2035; ce plan devrait notamment concrétiser la «Croix fédérale de la mobilité», très proche du «Plan Rail 2050» de la CITraP, qui vise à achever deux axes ferroviaires à hautes performances, de Genève à Saint-Gall et de Bâle à Chiasso, rapprochant les citoyens de toutes les régions du pays.

Documents complémentaires:

- Prise de position (avec son rapport complet) de la [CITraP](#) (ou: citrap-vaud.ch → Groupes de travail → Plan Rail 2050 → PRODES 2030/2035).
- Prise de position d'[OuestRail](#).
- Procédure de consultation, rapport de l'[OFT](#).

Pour tout détail complémentaire, nous sommes à votre disposition:

- pour la CITraP Genève: Pierre Hofmann, tél. 076 321 91 18 et courriel: pierre.r.hofmann@gmail.com
- pour la citrap-vaud: Daniel Mange, tél. 079 405 78 22 et courriel: daniel.mange@epfl.ch