

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Prise de position envoyée par e-mail: konsultationen@bav.admin.ch

Lausanne et Genève, le 11 janvier 2018

Etape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/2035: réponse à la consultation

Prise de position des citrap-vaud et CITraP Genève

Mesdames, Messieurs,

Vous trouverez en annexe à ce courriel d'accompagnement la réponse circonstanciée des sections Vaud et Genève de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITraP):

- une première partie (pages 2-5) constitue la réponse au catalogue des questions de l'OFT, rubriques 1 à 8;
- une seconde partie (pages 6-16) est consacrée à notre rapport complet, justifiant nos propositions et présentant les chiffres détaillés, ainsi que les références bibliographiques.

En restant à votre entière disposition pour tout complément d'information, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées,

Pour la citrap-vaud, son président: **Eric Loutan**



Pour la CITraP Genève, son président: **Michel Ducret**



Annexes: Prise de position, versions pdf et docx.

Etape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/2035: réponse à la consultation

1e partie: réponses au catalogue de questions

1. Approuvez-vous les objectifs généraux du projet?

Les trois étapes de la stratégie ferroviaire du Conseil fédéral doivent constituer la base des étapes d'aménagement du PRODES:

1. renforcer et compléter le système des noeuds par un horaire cadencé intégral;
2. augmenter la fréquence de desserte des gares et étendre les capacités;
3. relever la vitesse de circulation sur certains tronçons.

La CITraP relève qu'il manque toujours une vision pour la 3^e étape qui doit finalement déboucher sur un véritable réseau national, la «Croix fédérale de la mobilité», basée sur les axes Genève–Lausanne–Berne–Zurich–Winterthur–Saint-Gall et Bâle–Saint-Gothard–Chiasso; ces axes seront caractérisés par des vitesses élevées, concurrentielles avec celles de la voiture, tout en restant fidèles à l'horaire cadencé (une demi-heure de centre à centre, au lieu d'une heure actuellement).

La Métropole lémanique est aujourd'hui la première région de Suisse en termes de croissance des emplois et de la population. Cette situation exceptionnelle ne se reflète pas dans l'étape d'aménagement 2035 de PRODES: les infrastructures ferroviaires planifiées ne seront pas en mesure d'absorber les besoins en déplacements des voyageurs de Suisse occidentale. Après les investissements massifs dans le réseau express régional du Grand Zurich et dans les transversales alpines, la Suisse occidentale a droit à un rattrapage énergique et urgent pour la mise à niveau de son réseau ferroviaire. Pour la Métropole lémanique, c'est la liaison Genève–Lausanne qui doit impérativement être dédoublée pour faire face aux besoins de 2030 (cadence au quart d'heure pour les InterCity, InterRegio et RegioExpress); de plus, avec l'unique ligne actuelle, Genève est coupée du reste de la Suisse à chaque incident d'exploitation.

Sur le plan financier, la CITraP se rallie au lobby OuestRail qui, au vu de l'importance de la Suisse occidentale (40% des emplois, de la population et du réseau ferroviaire suisse) suggère l'augmentation du budget PRODES 2035 de 11,5 à 13 milliards, avec une part de 40% dévolue à cette dernière.

2. Approuvez-vous les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35?

Le PRODES est censé définir un aménagement complet à hauteur d'environ 50 milliards de francs jusqu'en 2050. Le projet en consultation pour l'étape d'aménagement 2030/2035 est décevant pour la CITraP. La cause de cette insatisfaction est due aux défauts fondamentaux de la procédure du FAIF: les projets finalement proposés sont tous issus de la collection d'une myriade de vœux régionaux, et non d'un plan d'ensemble, conçu au plus haut niveau de l'Etat. La CITraP s'est efforcée, avec son concept de «Plan Rail 2050», d'élaborer une telle vision, et l'a fait savoir à travers deux publications majeures («Plan Rail 2050», en 2010, et «Bahn-Plan 2050», en 2012). Les trois étapes de ce plan –Cadence, Fréquence, Vitesse– ont été reprises sans changement par le Conseil fédéral, et figurent dans sa stratégie du rail. Dans l'avenir proche, le postulat 17.3262 du Conseil des Etats, «Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire», demande

précisément au Conseil fédéral d'établir un plan directeur à long terme pour le développement du chemin de fer, incluant un double axe ferroviaire prioritaire, de Genève à Saint-Gall et de Bâle à Chiasso, très semblable aux objectifs de notre «Plan Rail 2050».

La consultation actuelle montre également les limites financières du FAIF. Sur des entrées annuelles voisines de 5 milliards de francs, 60% sont affectées à l'exploitation et au maintien de la substance et 16% au remboursement de la dette. Les 24% restants, soit 1,25 milliard, constituent l'apport annuel disponible pour les investissements: il en découle les chiffres de 7 milliards pour l'étape 2025-2030 et de 11,5 milliards pour l'étape 2025-2035. Au vu de certains chantiers (ligne nouvelle Genève–Lausanne: 6,89 milliards, ligne nouvelle Aarau–Zurich: 6,97 milliards), les montants de FAIF sont insuffisants pour une transformation en profondeur du réseau suisse, en particulier de son axe Ouest–Est. Il faudra donc se tourner vers de nouvelles ressources, selon le modèle du fonds des NLFA.

3. Laquelle des deux variantes préférez-vous?

Selon son diagnostic de la situation, la CITraP relève que le réseau principal a très peu évolué en Suisse occidentale. La CITraP soutient l'étape longue de PRODES 2035, tout en proposant, comme OuestRail, de porter son budget à 13 milliards de CHF, avec 40% du montant dévolus à la Suisse occidentale.

4. Approuvez-vous les améliorations de l'offre?

4a. En transports de voyageurs

La CITraP relève le peu d'ambition des projets proposés et, notamment, l'absence d'une vision globale nationale. Dès lors, la CITraP propose des mesures considérées comme urgentes au point 4e.

4b. En transport de marchandises

La CITraP relève que la vitesse des convois, qu'ils soient voyageurs ou marchandises, doit être déterminante pour le choix de l'utilisation des lignes; il est ambigu de construire des lignes à grande vitesse (tunnel de base du Saint-Gothard conçu pour 250 km/h) pour ensuite les exploiter à la vitesse des convois de fret (120 km/h).

4c. En trafic international

Pour toute la Suisse, l'accès au réseau à grande vitesse de l'Ouest européen (ligne Paris–Lyon–Marseille) est crucial. Sur le plan suisse, il serait opportun de reprendre l'étude du TGV Léman Mont-Blanc, et de la réactualiser. La CITraP propose donc de prévoir un budget pour l'étude d'avant-projet d'une ligne à grande vitesse Mâcon/Bourg-en-Bresse–Genève.

4d. Pour les installations d'exploitation

L'emploi de l'ETCS niveau 2 doit être généralisé à l'ensemble du réseau suisse pour la voie normale; la généralisation de ce standard est non seulement un gage de sécurité, mais également un préalable au pilotage automatique des trains.

4e. Quelles mesures considérez-vous comme plus urgentes?

Bellegarde–La Plaine–Genève. La cadence au quart d'heure entre La Plaine et Genève requiert une restructuration de la gare de La Plaine, la création d'une nouvelle halte Châtelaine, le réexamen de l'exploitation du tronçon à voie unique entre la bifurcation de Châtelaine et Genève

Cornavin, la mise à niveau du tunnel de Châtelaine (aménagements prévus dans le cadre de l'EA 2030, avec un budget d'au moins 234 millions).

Genève–Lausanne. La CITraP a déjà démontré qu'à l'horizon 2030, avec la cadence au quart d'heure des trois catégories de train InterCity, InterRegio et RegioExpress, 4 voies seront nécessaires de Genève à Lausanne, sans discontinuité. Les avantages d'une ligne nouvelle, par rapport à l'extension de la ligne historique, sont déterminants. En 2016, la CITraP a affiné son concept de ligne nouvelle en précisant les points suivants:

- De Morges à Lausanne, un nouvel axe souterrain relie ces deux villes par le plus court chemin, et dessert au passage le complexe des Hautes écoles (EPFL et Université de Lausanne), la deuxième ville du canton en termes de population (33'000 résidents en 2017).
- Pour des questions de capacité, la ligne nouvelle Genève–Lausanne doit accueillir non seulement les convois InterCity, mais également les InterRegio; il en découle l'obligation de prévoir des raccordements de la ligne nouvelle avec les gares historiques de Nyon et de Morges.
- Cette obligation de desservir Nyon et Morges ouvre la voie à une réalisation par étapes de l'axe complet: d'abord Nyon–Morges, puis Morges–Hautes écoles–Lausanne, et enfin Genève–Nyon.

Nous proposons pour l'EA 2030 un budget pour l'avant-projet de la ligne nouvelle Genève–Lausanne, avec un projet d'ouvrage pour l'étape Nyon–Morges. L'aménagement du tronçon Nyon–Morges est réalisé dans l'EA 2035 (2,55 milliards), tandis que les tronçons Morges–Lausanne et Genève–Nyon sont renvoyés aux étapes d'aménagement ultérieures.

Evian-les-Bains–Saint-Gingolph. L'avant-projet de la réhabilitation de cette ligne, y compris son électrification, est en cours sous l'égide de SNCF-Réseau. Au vu de l'importance stratégique de cet axe, qui permettra de raccorder le réseau du Léman Express au Valais, nous soutenons ce projet dans le cadre de l'EA 2030.

Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds. Un projet majeur de la Suisse occidentale est celui de la liaison directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, en lieu et place de la modernisation de la ligne historique. Nous soutenons ce projet, essentiel à l'organisation économique et sociale du canton de Neuchâtel, et proposons de prévoir dans l'EA 2035 l'aménagement complet de cette liaison.

Lausanne–Fribourg–Berne. Des rectifications ponctuelles du tracé sont nécessaires pour relier Lausanne à Berne en 55 minutes.

Aarau–Zurich (ligne nouvelle). Le projet actuel, étudié par les CFF, prévoit une ligne nouvelle directe d'Altstetten à Aarau pour environ 7 milliards. Notre suggestion est d'étudier une variante du projet CFF, en le décomposant en deux tronçons, avec une première étape Altstetten–Lenzbourg; le coût d'un tel tronçon, estimé à 2,25 milliards, serait compatible avec les étapes d'aménagement de PRODES. Ce tronçon nouveau pourrait également desservir Lucerne via la ligne du Sud argovien de Lenzbourg à Rotkreuz, soulageant ainsi le tracé classique Zurich–Lucerne via le(s) tunnel(s) du Zimmerberg. La Métropole lémanique et la Suisse occidentale sont particulièrement intéressées par un accès plus rapide en direction des métropoles de Suisse alémanique; ce vœu légitime n'est actuellement pas exaucé par l'EA 2030/2035.

Résumé Le projet principal de la Métropole lémanique, qui se résume à 810 millions pour une 3e voie Allaman–Saint-Prex, serait porté à 2,55 milliards pour inclure l'aménagement du tronçon Nyon–Morges comme 1ère étape d'une ligne nouvelle de Genève à Lausanne. L'aménagement de la liaison directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, d'une grande portée politique pour ce canton, fait partie de l'EA 2035.

5. Approuvez-vous que la réalisation de la gare de passage de Lucerne et l'étude du Maillon central de Bâle puissent être financées par des tiers?

Les investissements à consentir pour un réseau ferroviaire performant pourraient nécessiter de nouvelles sources de financement, telles que le PPP (partenariat public-privé). Cette méthode d'investissement permet de trouver les financements nécessaires auprès d'acteurs économiques privés, tout en privilégiant un cadre légal public détenu par les Autorités. Il serait aussi imaginable de créer une Banque d'infrastructure, adossée à la BNS et/ou alimentée par des acteurs privés tels des caisses de pensions, sachant que les investissements publics restent stables en termes de rendement financier.

6. Approuvez-vous la création de conditions légales pour un remboursement a posteriori de ces coûts par la Confédération?

Oui, la création de bases légales permettrait de planifier et de réaliser les projets jugés nécessaires par les cantons, mais avec un calendrier plus rapide que celui prévu par les étapes d'aménagement de la Confédération. Toutefois, ces projets portés par les cantons doivent s'inscrire dans une planification fédérale issue d'une vision globale du réseau ferroviaire, encore manquante. Ces futures mesures devront impérativement être approuvés par l'OFT et l'ARE, afin d'obtenir les remboursements a posteriori de la Confédération.

7. Avez-vous des remarques sur les autres thèmes du projet?

L'un des défis du rail à l'horizon 2035 sera le trafic d'agglomération en pleine croissance, face à l'autonomisation des véhicules routiers individuels. PRODES ne propose pas véritablement de mesures pour concurrencer la progression du trafic individuel, mais sous-estime également les nouvelles formes de mobilités (ubérisation des véhicules, cars longue distance, etc.). Le défi sera donc d'offrir des trains véritablement concurrentiels à la voiture autonome, sans rendre obsolètes les infrastructures ferroviaires.

8. Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en compte?

Pour couvrir tous les thèmes relatifs au développement de l'infrastructure ferroviaire jusqu'à 2035, la CITraP recommande le calendrier suivant:

- 1) La mise au point et l'entrée en vigueur de l'étape d'aménagement longue (EA 2035) incluant, dans la mesure du possible, nos recommandations.**
- 2) L'établissement par le Conseil fédéral d'un Plan directeur des chemins de fer, selon le postulat 17.3262 de la CTT du Conseil des Etats.**
- 3) L'examen, par le Conseil fédéral, de la création de nouvelles sources de financement, hors du FAIF, destinées à financer la «Croix fédérale de la mobilité».**

2e partie: rapport détaillé

1. Historique

L'acceptation du projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) par le peuple, en février 2014, a entraîné des changements fondamentaux pour la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire en Suisse. Le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), qui concrétise la réalisation des projets, se décompose en étapes d'aménagement (EA) dont la première (EA 2025) est limitée à une enveloppe de 6,4 milliards de francs pour la période de 2016 à 2025.

L'Office fédéral des transports (OFT) planifie actuellement l'étape d'aménagement suivante des infrastructures ferroviaires. Deux variantes sont à l'étude: la première concerne la mise en œuvre de projets jusqu'en 2030 pour 7 milliards de francs (EA 2030), la seconde vise 2035 et porte sur 11,5 milliards de francs (EA 2035). Après le percement des grands tunnels alpins accélérant le trafic Nord-Sud (tunnels de base du Lötschberg, du Saint-Gothard et du Monte Ceneri), l'étape 2030/2035 sera vouée principalement aux problèmes posés par le trafic Ouest-Est, en particulier dans les deux régions au plus fort développement démographique et économique: le Grand Zurich et, plus marginalement, la Métropole lémanique. Dans sa version actuelle, le message prévoit plus de 800 millions pour l'aménagement de l'axe Yverdon–Lausanne–Genève et plus de 6 milliards pour la rénovation de l'étoile zurichoise: tunnel de Brütten entre Zurich et Winterthur, extension de la gare de Zurich-Stadelhofen et percement du tunnel du Zimmerberg II entre Thalwil et Zoug. Une amélioration de la liaison entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est maintenue, tandis que le doublement intégral du tunnel de base du Lötschberg, la gare de passage souterraine de Lucerne, la liaison entre Bâle CFF et la gare badoise de Bâle («Herzstück») ainsi que la ligne nouvelle Aarau–Zurich sont renvoyés à une étape ultérieure.

Les associations CITraP Genève et citrap-vaud (désignées dans la suite du rapport par l'unique acronyme CITraP) travaillent depuis 2008 à la conception d'une vision globale pour le développement du chemin de fer en Suisse, le «Plan Rail 2050». Aujourd'hui, ces deux associations prennent position sur le projet de message mis en consultation [Procédure 2017], en se limitant à leur espace naturel d'activité, soit la Métropole lémanique et, subsidiairement, ses prolongements naturels en Suisse occidentale et vers la Suisse alémanique.

2. Stratégie ferroviaire et 4 principes de base

La stratégie ferroviaire du Conseil fédéral a été définie dans le message FAIF [Message 2012] à la base de la votation populaire de février 2014; elle est rappelée dans le texte en consultation [Procédure 2017], au § 2.1.1:

Le développement prévu pour le réseau ferroviaire suisse comprend trois étapes:

1. renforcer et compléter le système des noeuds par un horaire cadencé intégral;
2. augmenter la fréquence de desserte des gares et étendre les capacités;
3. relever la vitesse de circulation sur certains tronçons.

Une nette augmentation de la vitesse conformément au point 3 n'est pas un objectif à moyen terme à atteindre jusqu'en 2040. Les aménagements ferroviaires réalisés jusqu'à cette date ne doivent toutefois pas entraver une évolution ultérieure vers des vitesses accrues.

Dans ce même § 2.1.1 [Procédure 2017], on rappelle que le «Projet de territoire Suisse» divise la Suisse en trois espaces métropolitains (Espace métropolitain Zurich, Espace métropolitain trinational Bâle, Métropole lémanique), la région de la ville fédérale, les réseaux de villes et la zone alpine. C'est sur cette base que la perspective stratégique à long terme Rail fonde ses déclarations relatives au transport de voyageurs et au trafic marchandises:

Un transport de voyageurs attrayant grâce à des liaisons plus fréquentes et à des temps de parcours plus brefs:

- Garantir le raccordement aux espaces métropolitains européens: l'offre ferroviaire entre les espaces métropolitains suisses et les métropoles étrangères environnantes (Cologne, Francfort, Stuttgart, Munich, Milan, Paris et Lyon) est attrayante. Les temps de parcours sont brefs et les liaisons fréquentes, ce qui rend le rail compétitif par rapport à la route et à l'avion. L'intégration au réseau européen à grande vitesse est garantie.
- Améliorer les liaisons entre les espaces métropolitains en Suisse: les chemins de fer offrent des temps de parcours attrayants entre les espaces métropolitains. Sur les lignes longues distances très fréquentées, la cadence au quart d'heure est la règle.

Enfin, le résumé du texte [Procédure 2017] rappelle que la demande de transport public de voyageurs va encore augmenter de 51% entre 2010 et 2040, et même doubler dans certaines régions telles que Zurich-Winterthour ou sur l'Arc lémanique.

Nous résumons ces diverses intentions stratégiques en quatre principes de base, qui seront les fils rouges de notre prise de position. En allant des espaces les plus lointains (l'Europe) aux diverses régions de la Suisse, on recherche:

- 1) des relations attrayantes, à la fois rapides et fréquentes, entre les métropoles européennes environnantes et les métropoles suisses;
- 2) des relations attrayantes entre les métropoles suisses, à la fois rapides et très fréquentes (jusqu'au quart d'heure);
- 3) un accroissement maximal de la capacité dans la Métropole lémanique et le Grand Zurich.
- 4) des infrastructures nouvelles, nécessitées par des augmentations de capacité (étape 2 de la stratégie du Conseil fédéral), compatibles avec des vitesses accrues (étape 3).

3. Analyse des projets EA 2030/2035 pour la Métropole lémanique et ses prolongements naturels

En choisissant de balayer l'espace de la Métropole lémanique d'Ouest en Est, nous nous intéresserons tout d'abord aux relations avec la France voisine, puis au trafic régional entre Bellegarde, La Plaine et Genève, entre Annemasse et Coppet, ainsi qu'entre Evian-les-Bains et Saint-Gingolph. Nous aborderons ensuite les deux grands projets de Suisse occidentale, la ligne Genève–Lausanne et la liaison Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, nous rappellerons le statut de la magistrale Lausanne–Fribourg–Berne, puis nous commenterons brièvement un grand projet suisse alémanique qui est en rapport direct avec la Métropole lémanique, celui de la ligne nouvelle Aarau–Zurich.

3.1 De la France à la Suisse

Malgré les intentions stratégiques décrites ci-dessus, en particulier le principe 1 (relations attrayantes des métropoles européennes vers la Suisse), le message EA 2030/2035 ne contient aucune proposition de ce type; en particulier, il n'existe aucun projet d'aménagement entre les métropoles françaises (Paris et Lyon notamment) et Genève.

3.2 Bellegarde–La Plaine–Genève

A moyen terme, le RER passera à la cadence au quart d'heure entre Genève et La Plaine, et les trains continueront jusqu'à Bellegarde environ toutes les demi-heures. Cette mesure requiert entre autres un aménagement de la gare de La Plaine, ainsi qu'une réduction du distancement des trains Vernier/aéroport–Genève. Dans l'ensemble, les coûts s'élèvent à environ 130 millions. A court terme, la cadence Genève–Zimeysa au quart d'heure est à l'étude et pourra être prise en compte lors de l'approfondissement des projets d'offre. Le statut de ces diverses mesures est actuellement «à définir», en totale inadéquation avec les besoins urgents exprimés aujourd'hui. Dans un autre poste du budget, on trouve la création de la halte Châtelaine, avec un montant de 104 millions et un statut «à définir».

3.3 Annemasse–Genève–Coppet

Les convois du Léman Express d'Annemasse à Coppet circuleront en composition double et offriront alors les capacités nécessaires. Les prolongements des quais nécessités par l'allongement des trains (stations de Genève-Sécheron, Les Tuileries, Genthod-Bellevue, Creux-de-Genthod, Pont-Céard et Tannay) sont évalués à 13 millions. Ce projet est prévu dans l'EA 2030.

3.4 Genève–Lausanne

Le passage du régime actuel des RegioExpress (2 convois par heure entre Genève et Lausanne) au nouveau régime de 4 convois par heure (cadence au quart d'heure) est possible à condition d'équiper la ligne historique d'une troisième voie entre Allaman et Saint-Prex. C'est le premier projet majeur prévu dans l'EA 2030/2035 pour la Suisse occidentale, avec un budget de 810 millions.

Par ailleurs, dans un autre budget global de 628 millions, prévu notamment pour les installations d'accueil, il est planifié de transformer les gares de Nyon et de Morges.

3.5 Evian-les-Bains–Saint-Gingolph

La réhabilitation de cette ligne, avec son électrification, devrait permettre de reprendre un service voyageurs à la demi-heure en journée. Un budget de 231 millions est prévu en «2e urgence».

3.6 Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds

Pour assurer une cadence au quart d'heure entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds ou Le Locle, avec un temps de parcours Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds abaissé de 27 minutes à 21 minutes, il est prévu une modernisation de la ligne actuelle, incluant une réfection totale du tronçon historique (sur les crédits de 430 millions de la Convention sur les prestations) et un nouveau tunnel à double voie permettant de ponter le rebroussement de Chambrélieu. Le total des coûts de ce dernier aménagement s'élève à environ 310 millions, et le projet est prévu pour l'EA 2035.

3.7 Lausanne–Fribourg–Berne

Sur cet axe, aucun aménagement n'est prévu pour améliorer la capacité et/ou la vitesse du trafic voyageurs.

3.8 Aarau–Zurich (ligne nouvelle)

Sur l'axe des métropoles suisses, de Genève à Saint-Gall via Lausanne, Fribourg, Berne, Zurich et Winterthour, seul le tronçon entre Dorfnest/Dietlikon et Winterthour (tunnel de Brütten) est inclus dans l'EA 2030 pour un montant de 2,86 milliards de francs. Malgré un rapport utilité/coût supérieur à tous les autres projets, l'aménagement de la ligne nouvelle Aarau–Zurich a été repoussé au-delà de 2035 au vu de son budget (6,97 milliards)

4. Nos propositions pour la Métropole lémanique et ses prolongements naturels

4.1 De la France à la Suisse: ligne nouvelle Mâcon/Bourg-en-Bresse–Genève

Pour toute la Suisse, et singulièrement pour la Suisse occidentale, l'accès au réseau à grande vitesse de l'Ouest européen (ligne à grande vitesse Paris–Lyon–Marseille), reliant notre pays au nord de l'Europe (Paris, Londres, Bruxelles) et au sud de celle-ci (Lyon, Marseille, Barcelone, Madrid), est crucial. Le maillon manquant, l'axe Bourg-en-Bresse–Genève, a fait l'objet dans les années 1990 d'un projet très avancé, intitulé TGV Léman Mont-Blanc et décrit en détails, avec sa planification financière, dans un document du canton et République de Genève [République 1996]. Pour satisfaire le principe stratégique 1 (relations attrayantes des métropoles européennes vers la Suisse), il est temps de revisiter l'axe Bourg-en-Bresse–Genève: cette ligne nouvelle, longue de 80 kilomètres et parcourue à la vitesse maximale de 230 km/h, devait relier Genève à Paris en 2h15 (Londres en 4h25 et Barcelone en 4h00). Le projet initial prévoyait un aménagement en trois étapes (Bourg–Nurieux, Nurieux–Châtillon et Châtillon–Genève) pour étaler les investissements; le montage financier associait deux banques française et suisse. Ce sont des considérations politiques internes à la France qui ont sonné le glas du projet.

Avec l'avènement d'un nouveau gouvernement français en 2017, le réexamen des liaisons ferroviaires entre la France et la Suisse est à l'ordre du jour. Sur le plan suisse, il serait tout à fait opportun de reprendre l'étude du TGV Léman Mont-Blanc, de la réactualiser –y compris sur le plan de la planification financière– et d'entamer des pourparlers avec la France.

Nous proposons donc de prévoir dans l'EA 2030 un budget substantiel pour l'étude d'avant-projet d'une ligne à grande vitesse Mâcon/Bourg-en-Bresse–Genève, à partir des études déjà menées au sujet du TGV Léman Mont-Blanc ou de nouvelles considérations.

4.2 Bellegarde–La Plaine–Genève

Entre Genève et La Plaine, le RER passera à la cadence au quart d'heure, et les trains continueront jusqu'à Bellegarde environ toutes les demi-heures. Cette mesure requiert entre autres les aménagements suivants:

- une restructuration de la gare de La Plaine, pour permettre notamment aux trains à destination de Bellegarde de la desservir (130 millions);
- la création d'une nouvelle halte Châtelaine, entre la halte de Cointrin et le tunnel conduisant à la gare de Genève Cornavin (104 millions);
- le réexamen de l'exploitation du tronçon à voie unique entre la bifurcation de Châtelaine et Genève Cornavin, y compris un éventuel saut-de-mouton; le budget final dépendra de

l'articulation de ce sous-projet avec le projet global de la nouvelle gare souterraine de Genève Cornavin, pris en charge par l'EA 2025;

- la mise à niveau du tunnel de Châtelaine (sécurité pour le trafic voyageurs) en vue d'y faire circuler des convois du Léman Express destinés à relier sans transbordement Annemasse à Zimeysa, voire à La Plaine et, éventuellement, à l'aéroport.

Au vu des besoins urgents de la région genevoise, l'ensemble de ces aménagements doit être prévu dans le cadre de l'EA 2030; le budget de base évoqué, de 234 millions (stations de La Plaine et de Châtelaine), devra être revu à la hausse (tunnel de Châtelaine).

4.3 Annemasse–Genève–Coppet

Les prolongements des quais nécessités par l'allongement des convois sont évalués à 13 millions. Ce projet est prévu dans l'EA 2030 et y reste.

4.4 Genève–Lausanne

La CITraP a publié en 2014 son rapport intitulé «Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne» [CITraP 2014] qui démontre qu'à l'horizon 2030, avec la cadence au quart d'heure des trois catégories de train InterCity, InterRegio et RegioExpress, 4 voies seront nécessaires de Genève à Lausanne, sans discontinuité. Les avantages d'une ligne nouvelle, par rapport à l'extension de la ligne historique, sont déterminants et nous ont convaincus de la supériorité de cette solution:

- La sécurité de l'exploitation, par le doublement de l'axe Genève–Lausanne (2 lignes séparées à double voie au lieu d'une seule ligne à 4 voies); Genève ne sera plus coupée du restant de la Suisse en cas d'incident ou d'accident sur l'une des lignes.
- La stabilité de l'horaire, par une stricte répartition du trafic à longues distances (TGV, EuroCity, InterCity, ICN, InterRegio) sur la ligne nouvelle et du trafic interrégional, régional et de fret sur la ligne historique.
- L'élimination de tous les problèmes transitoires créés par un chantier de longue durée sur la ligne historique en exploitation (y compris la gêne pour les riverains, en particulier avec des chantiers nocturnes).
- La capacité, avec 2 lignes à double voie de Genève à Lausanne.
- La possibilité d'introduire des trains rapides (TGV, ICE ou EuroCity roulant entre 250 et 350 km/h), compatibles avec les standards du réseau européen à grande vitesse.
- Le coût: 98 millions par km pour le tronçon de ligne nouvelle Nyon–Morges, 176 millions par km pour la 3e voie Allaman–Saint-Prex.

Dans un rapport d'étape paru en novembre 2016 [CITraP 2016], la CITraP a affiné son concept de ligne nouvelle en précisant les points suivants:

- L'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et la CITraP ont chacune proposé un nouvel axe ferroviaire reliant, par le plus court chemin, Morges à Lausanne, et desservant au passage le complexe des Hautes écoles (EPFL et Université de Lausanne), la deuxième ville du canton en terme de population (33'000 résidents en 2017)[BG 2014][CITraP 2016].
- Pour des questions de capacité, la ligne nouvelle Genève–Lausanne doit accueillir non

seulement les convois InterCity, mais également les InterRegio; il en découle l'obligation de prévoir des raccordements de la ligne nouvelle avec les gares historiques de Nyon et de Morges.

• Cette obligation de desservir Nyon et Morges ouvre la voie à une réalisation par étapes de l'axe complet: d'abord Nyon–Morges, puis Morges-Hautes écoles—Lausanne, et enfin Genève–Nyon. Ce découpage entraîne une planification financière compatible avec les étapes d'aménagement de PRODES.

Notre première estimation financière s'élève à 6,89 milliards de francs pour la ligne complète, et à 2,55 milliards pour la première étape de Nyon à Morges (26 km), avec un coût de 98 millions de CHF par kilomètre. De son côté, le projet d'une 3e voie Allaman–Saint-Prex (4,6 km) pour 810 millions affiche un coût de 176 millions par kilomètre: l'extension d'une seule voie de la ligne historique coûte, par kilomètre, pas loin du double de l'aménagement d'une ligne nouvelle à double voie!

En résumé, nous proposons pour l'EA 2030 un budget substantiel pour l'avant-projet de la ligne nouvelle Genève–Lausanne, avec le projet d'ouvrage (pour la mise à l'enquête publique) de la 1e étape Nyon–Morges. L'aménagement du tronçon Nyon–Morges est réalisé dans l'EA 2035, tandis que les tronçons Morges–Lausanne et Genève–Nyon sont renvoyés aux étapes d'aménagement ultérieures.

Le projet proposé satisfait les principes stratégiques 2 (relations attrayantes entre métropoles suisses), 3 (capacité dans la Métropole lémanique) et 4 (infrastructures nouvelles compatibles avec des vitesses accrues); le projet officiel (3e voie Allaman–Saint-Prex) ne satisfait que le principe 3 de façon mineure (3 voies au lieu de 4 sur un tronçon très limité).

Les montants prévus pour la transformation des gares de Nyon et de Morges (inclus dans le budget global de 628 millions dévolu aux installations d'accueil) seraient bien entendu affectés à l'aménagement du tronçon Nyon–Morges.

4.5 Evian-les-Bains–Saint-Gingolph

Outre le trafic régional entre ces deux localités, cet axe constitue le prolongement naturel du Léman Express en direction du Valais. Les études d'avant-projet sont menées aujourd'hui par le propriétaire de la ligne, SNCF-Réseau, pour se terminer en 2019; l'aménagement final devra être inscrit au Contrat de Plan 2020-2026 entre l'Etat français et la région Auvergne-Rhône-Alpes, et pourrait être soutenu par le fonds européen Interreg France-Suisse. Les efforts de la France et du Valais doivent nous inciter à soutenir ce projet dans l'EA 2030.

4.6 Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds

Un projet majeur de la Suisse occidentale est celui de la liaison directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, telle qu'elle est décrite dans [Procédure 2017](p. 58):

Entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds ou Le Locle, l'offre de prestations sera densifiée à la cadence au quart d'heure. Sur la section Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, elle sera étoffée toute la journée, sur la section La Chaux-de-Fonds–Le Locle aux heures de pointe. Le nouveau tronçon permet des temps de parcours Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds de moins de 15 minutes ou Neuchâtel–Le Locle de moins de 25 minutes. Ce temps de parcours comprend aussi la desserte d'un nouvel arrêt à Cernier. Les coûts d'un nouveau tronçon Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds avec intégration à Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, d'un nouvel arrêt Cernier ainsi que du croisement supplémentaire nécessaire au Crêt-du-Loclc reviennent à environ 990 millions.

Nous soutenons ce projet et proposons de prévoir dans l'EA 2035 l'aménagement complet de la liaison directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds. Le projet proposé satisfait les principes stratégiques 2 (relations attrayantes entre métropoles suisses et 4 (infrastructure nouvelle compatible avec des vitesses accrues); au niveau politique, il est essentiel à l'organisation économique et sociale du canton de Neuchâtel.

4.7 Lausanne–Fribourg–Berne

Depuis la votation populaire sur Rail 2000, en 1987, la promesse de relier Lausanne à Berne en 55 minutes n'est toujours pas tenue. Outre l'introduction des nouveaux trains Bombardier à compensation de roulis, des rectifications ponctuelles du tracé seront nécessaires.

4.8 Aarau–Zurich (ligne nouvelle)

Dans nos ouvrages Plan Rail 2050 [Mange 2010](pp. 52-63) et Bahn-Plan 2050 [Mange 2012](pp. 51-64), nous avons rappelé les étapes majeures de l'aménagement d'une ligne nouvelle de Berne à Zurich: le premier projet des CFF (1969) est dû à Oskar Baumann qui proposait une ligne directe évitant Olten et Aarau; son vœu a été partiellement entendu avec la construction d'une 1ère étape de Mattstetten à Rothrist (octobre 2004). Dès 2010, Hans Bosshard et Jürg Perrelet, dans le cadre de l'association Bahn 2000 plus, ont défendu une ligne nouvelle à grande vitesse entre Roggwil et Zurich Altstetten. En 2011, le professeur EPFZ Ulrich Weidmann a proposé une variante du projet Bahn 2000 plus, en décomposant la ligne en deux tronçons: d'abord Altstetten–Lenzbourg (avec raccordement à la ligne historique Zurich–Heitersberg–Lenzbourg–Aarau), puis Lenzbourg–Rothrist.

Le projet actuel, étudié par les CFF, prévoit une ligne nouvelle directe d'Altstetten à Aarau pour environ 7 milliards. Notre suggestion est d'étudier une variante du projet CFF, en le décomposant à son tour en deux tronçons, avec une première étape Altstetten–Lenzbourg selon la proposition d'Ulrich Weidmann; le coût d'un tel tronçon, estimé à 2,25 milliards, serait compatible avec l'EA 2035 [Schmid 2014]. Ce tronçon nouveau pourrait également desservir Lucerne via la ligne du Sud argovien de Lenzbourg à Rotkreuz, soulageant ainsi le tracé classique Zurich–Lucerne via le(s) tunnel(s) du Zimmerberg. Alternativement, la ligne complète d'Altstetten à Roggwil, selon le projet Bahn 2000 plus, est évaluée entre 3,8 et 4,6 milliards, selon le type et la surface des tunnels.

La ligne nouvelle Aarau–Zurich satisfait les principes stratégiques 2 (liaisons attrayantes entre métropoles suisses), 3 (capacité dans le Grand Zurich) et 4 (infrastructure nouvelle compatible avec des vitesses accrues).

En résumé, la Métropole lémanique et la Suisse occidentale sont particulièrement intéressées par un accès plus rapide en direction des métropoles de Suisse alémanique; ce vœu légitime n'est actuellement pas exaucé par l'EA 2030/2035. La CITraP suggère de réexaminer le projet du professeur Ulrich Weidmann tendant à aménager une ligne nouvelle Altstetten–Lenzbourg–Rothrist en deux étapes [Schmid 2014].

4.9 Résumé

En ce qui concerne la Métropole lémanique au sens strict, le projet principal (810 millions pour une 3-voie Allaman–Saint-Prex) est revu à la hausse (2,55 milliards) pour inclure l'aménagement du tronçon Nyon–Morges comme 1^{ère} étape d'une ligne nouvelle de Genève à Lausanne. L'aménagement de la liaison directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, d'une grande portée politique pour ce canton, fait partie de l'EA 2035. Nos propositions se résument comme suit:

EA 2030

- Mâcon/Bourg-en-Bresse–Genève: avant-projet d'une ligne internationale à grande vitesse;
- Bellegarde–La Plaine–Genève: gare de La Plaine, halte Châtelaine, tunnel de Châtelaine: plus de 234 millions;
- Annemasse–Genève–Coppet: prolongement des quais: 13 millions;
- Genève–Lausanne: avant-projet d'une ligne nouvelle Genève–Lausanne, avec projet d'ouvrage de la 1^{ère} étape Nyon–Morges;
- Evian-les-Bains–Saint-Gingolph: participation suisse à la réhabilitation de la ligne sous l'égide de SNCF-Réseau.
- Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds: projet d'ouvrage de la liaison directe via Cernier;
- Aarau–Zurich: étude d'un aménagement partiel (1^{ère} étape Altstetten–Lenzbourg).

EA 2035

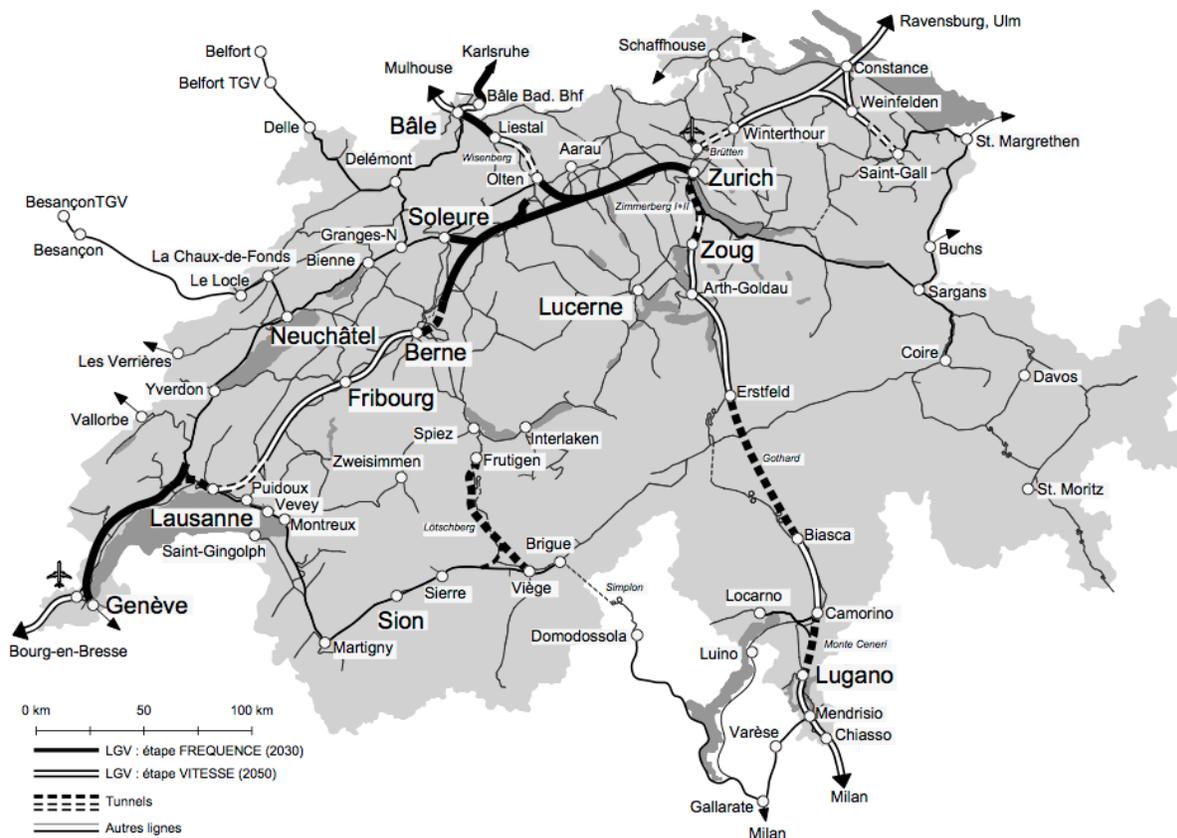
- Mâcon/Bourg-en-Bresse–Genève: poursuite des études et préparation de la réalisation;
- Genève–Lausanne: aménagement de la 1^{ère} étape Nyon–Morges: 2,55 milliards;
- Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds: aménagement de la liaison directe via Cernier: 990 millions;
- Lausanne–Fribourg–Berne: rectifications ponctuelles du tracé;
- Aarau–Zurich: avant-projet et projet d'ouvrage de la 1^{ère} étape Altstetten–Lenzbourg.

5. Conclusion: ombres et lumières de la consultation

Le projet de message pour l'étape d'aménagement 2030/2035 est décevant pour la CITraP. La cause de cette insatisfaction ne se trouve pas tellement dans les montants évoquées, 7 ou 12 milliards selon la variante, mais bien plus dans l'absence de visibilité des aménagements prévus. Preuve en est la carte en page 21 du rapport [Procédure 2017](Fig. 8) où le seul chantier d'une réelle importance est l'électrification du tronçon Bâle-Schaffhouse... en territoire allemand! Nous touchons là aux défauts fondamentaux de la procédure du FAIF, où les projets finalement proposés sont tous issus de la collection d'une myriade de vœux régionaux, et non d'un plan d'ensemble, conçu au plus haut niveau de l'Etat.

La CITraP s'est efforcée, avec son concept de «Plan Rail 2050», d'élaborer une telle vision, et l'a fait savoir à travers deux publications majeures, en français [Mange 2010] et en allemand [Mange 2012]. Les trois étapes de ce plan –Cadence, Fréquence, Vitesse– ont été reprises sans changement par le Conseil fédéral, et figurent dans sa stratégie du rail (voir page 6). Dans l'avenir proche, le postulat 17.3262 («Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire») de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil des Etats, présidée par Olivier Français, tombe à point nommé: ce postulat demande précisément au Conseil fédéral d'établir un plan directeur à long terme pour le développement du chemin de fer, incluant

notamment la «Croix fédérale de la mobilité» due à Olivier Français et reposant sur un double axe ferroviaire prioritaire, de Genève à Saint-Gall et de Bâle à Chiasso, très semblable aux objectifs de notre «Plan Rail 2050» (voir carte ci-dessous).



Le réseau ferroviaire suisse de demain : esquisse de planification des étapes FREQUENCE (horizon 2030) et VITESSE (horizon 2050). L'étape FREQUENCE voit la réalisation d'une première partie de l'axe ouest-est, de Genève à Lausanne et de Berne à Zurich, tandis que l'étape VITESSE voit l'achèvement de l'axe ouest-est (de Lausanne à Berne et de Zurich-Aéroport à Winterthour), l'achèvement de l'axe nord-sud à grande vitesse (de Bâle à Chiasso via Zurich et le tunnel de base du Saint-Gothard), ainsi que les accrochages manquants au réseau européen (de Bourg-en-Bresse à Genève, de Mulhouse à Bâle, de Winterthour et Saint-Gall à Constance, de Chiasso à Milan) (Figure Rémy Berguer).

La consultation actuelle montre également les limites financières du FAIF. Sur des entrées annuelles voisines de 5 milliards de francs, 60% sont affectées à l'exploitation et au maintien de la substance et 16% au remboursement de la dette. Les 24% restants, soit 1,25 milliard, constituent l'apport annuel disponible pour les investissements: il en découle les chiffres de 7 milliards pour l'étape 2025-2030 et de 11,5 milliards pour l'étape 2025-2035. Au vu de certains chantiers (ligne nouvelle Genève–Lausanne: 6,89 milliards, ligne nouvelle Aarau–Zurich: 6,97 milliards), les montants de FAIF sont insuffisants pour une transformation en profondeur du réseau suisse, en particulier de son axe Ouest–Est. Il faudra donc se tourner vers de nouvelles ressources, selon le modèle du fonds des NLFA (nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes) qui a permis le percement des tunnels de base du Lötschberg, du Saint-Gothard et du Monte Ceneri. Le partenariat public-privé (PPP) n'est pas attrayant à une époque de taux d'intérêt nuls, voire négatifs, tandis que la création d'un Fonds souverain suisse se heurte à de grosses difficultés

techniques. Reste la proposition de la création d'une Banque d'infrastructure, adossée à la Banque nationale suisse, selon la proposition du professeur Stéphane Garelli [Garelli 2016].

En résumé, la CITraP recommande le calendrier suivant:

- 1) La mise au point et l'entrée en vigueur de l'étape d'aménagement longue (EA 2035) incluant, dans la mesure du possible, nos recommandations.**
- 2) L'établissement par le Conseil fédéral d'un Plan directeur des chemins de fer, selon le postulat 17.3262 de la CTT du Conseil des Etats.**
- 3) L'examen, par le Conseil fédéral, de la création de nouvelles sources de financement, hors du FAIF, destinées à financer la «Croix fédérale de la mobilité».**

La Suisse occidentale, y compris le canton de Berne, concentre 40% de la population suisse, 40% du territoire et 40% des emplois. Il serait logique, selon OuestRail, qu'elle reçoive 40% des crédits, soit 4,6 milliards pour la variante 2035 en lieu et place des 2,4 milliards proposés aujourd'hui. Avec une demande plafonnée à 13 milliards, toujours selon la proposition d'OuestRail, c'est une enveloppe de 5,2 milliards qui reviendrait à la Suisse occidentale. Les surcoûts induits par nos propositions (une étape de la ligne nouvelle Genève-Lausanne au lieu d'un court tronçon de 3e voie, ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds en lieu et place de la modernisation de la ligne actuelle) pourraient ainsi être inclus dans les revendications générales soutenues par OuestRail.

Daniel Mange, Frédéric Bründler, Pierre Hofmann, Eric Loutan, Carlo Pfund

6. Bibliographie

[BG 2014] BG Ingénieurs Conseils, *Nouvelle liaison ferroviaire Lausanne–Morges via les Hautes Ecoles*. Lausanne, 6 février 2014.

[CITraP 2014] citrap-vaud.ch, CITRAP Genève, *Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne*. citrap-vaud.ch, Lausanne, avril 2014.

[CITraP 2016] citrap-vaud.ch, CITRAP Genève, *Ligne ferroviaire nouvelle Genève–Lausanne: rapport d'étape 2016*. citrap-vaud, Lausanne, CITraP Genève, Genève, novembre 2016.

[Garelli 2016] S. Garelli, La Suisse a besoin d'une Banque d'investissement et d'infrastructure, *Le Temps*, 17 mars 2016.

[Mange 2010] D. Mange, J.-P. Ammann, G. Benz, F. Bründler, A. Faucherre, N. Helke, E. Loutan, B. Schereschewsky, Y. Trottet, J. Vernet, *Plan Rail 2050. Plaidoyer pour la vitesse*. Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2010.

[Mange 2012] D. Mange, J.-P. Ammann, G. Benz, F. Bründler, M. Chatelan, G. Danielli, A. Faucherre, N. Helke, P. Hofmann, E. Loutan, J. Perrelet, B. Schereschewsky, P. Strittmatter, Y. Trottet, J. Vernet, *Bahn-Plan 2050. Mehr Tempo für die Schweiz*. Rüegger Verlag, Zürich/Chur, 2012.

[Message 2012] *Message relatif à l'initiative populaire «Pour les transports publics» et sur le contre-projet direct* (Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF). 18 janvier 2012.

[Procédure 2017] *Procédure de consultation concernant l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35*. Confédération suisse, Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), Berne, 29 septembre 2017.

[République 1996] République et Canton de Genève, Office des transports et de la circulation, *TGV Léman Mont-Blanc*. Genève, 1996.

[Schmid 2014] M. Schmid, Révolution ferroviaire dans le triangle Berne–Bâle–Zurich, *Transports romands*, No 24, décembre 2014, pp. 18-19.

Impressum

Pour la citrap-vaud:

Daniel Mange, EPFL, Station 14, 1015 Lausanne
Courriel: daniel.mange@epfl.ch
Internet: citrap-vaud.ch

Pour la CITraP Genève:

Case postale 5465, 1211 Genève 11
Courriel: info@citrap-ge.ch
Internet: citrap-ge.ch