Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

Madame la Conseillère fédérale
Doris Leuthard
DETEC
Kochergasse 6
3003 Berne

Par email :
konsultationen@bav.admin.ch

Genève, le 15 janvier 2018

Consultation : étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire

Madame la Conseillère fédérale,

Le DETEC a ouvert une consultation relative à deux variantes de l'étape d'aménagement 2030/2035 de l'infrastructure ferroviaire.

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) a pour objectif d'assurer une économie forte, permettant aux acteurs qui constituent le tissu économique local d'exercer leur activité de manière pérenne. Association de droit privé, indépendante des autorités politiques, la CCIG fait entendre la voix des entreprises, par exemple lors de consultations législatives cantonales et fédérales, et en formulant des propositions ayant trait aux conditions cadre. La CCIG compte plus de 2 500 entreprises membres.

Compte tenu de l'importance du développement des infrastructures de transport ferroviaire pour l'économie genevoise et l'arc lémanique dans son ensemble, la CCIG tient à faire part de sa position sur le projet en consultation.

1. Synthèse

La CCIG souligne que l'Arc lémanique est une des régions du pays appelées à connaître la hausse la plus importante de la demande en prestations des transports ferroviaires à l'horizon 2040, ce qui est confirmé par le Conseil fédéral dans le rapport de consultation.

Malgré cet état de fait, l'enveloppe des investissements prévus dans notre région, et en Suisse occidentale dans son ensemble, est nettement plus faible que pour le reste du pays. Cela est d'autant plus vrai pour la variante 2035 qui accentue ce déséquilibre, et ce alors que cette région a, traditionnellement, été le parent pauvre des investissements dans les infrastructures de transport tant ferroviaires que routières ces dernières décennies.

Si l'on considère les investissements prévus dans le canton de Genève, les variantes proposées ne prévoient qu'une seule mesure infrastructurelle : le prolongement de quais pour un montant de 13 millions de francs, soit 0,1% de l'enveloppe totale de 11,5 milliards de francs (!). La

Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale (CTSO) souligne que « La Suisse occidentale représente un territoire de 40% de la Suisse en termes d'habitants, d'emplois, de superficie et de réseau ferroviaire. Dans l'étape d'aménagement 2030 (7 milliards), seuls 25% des investissements sont consacrés à des développements touchant la Suisse occidentale. Ce chiffre tombe à 21% dans l'étape d'aménagement 2035 (11.5 milliards) »[1].

L'étape d'aménagement 2030/2035 figera définitivement le développement de l'infrastructure ferroviaire pour les 12-15 ans à venir ; il est donc absolument essentiel que les besoins de l'Arc lémanique soient pris en compte dans leur juste importance.

Dans le détail :

- ➔ La CCIG soutient une variante d'étape d'aménagement 2035, à la condition que la liste des projets soit optimisée et permette la juste prise en compte des besoins de l'Arc lémanique, de Genève en particulier, et de la Suisse occidentale dans son ensemble.
- ➔ Une augmentation de l'enveloppe financière serait acceptable si cela permet une meilleure prise en compte des besoins de l'Arc lémanique et de Genève en particulier.
- ➔ La CCIG approuve la mise en place de la cadence au quart d'heure entre Genève et Lausanne (RE).
- ➔ S'agissant de Genève, la CCIG insiste sur l'importance que les projets suivants soient inclus dans l'étape d'aménagement 2030/2035 en raison de leur impact indirect utile aux entreprises genevoises actives en Suisse romande :
  - ➢ L'étoffement de la cadence Genève - La Plaine - Bellegarde.
  - ➢ La planification du nouvel arrêt « Châtelaine ».
  - ➢ Conformément aux objectifs du Canton de Genève, l'inscription pour financement fédéral des études de la nouvelle liaison diamétrale entre la rive gauche genevoise, l'aéroport et la zone industrielle ZIMEYSAVER.
- ➔ La CCIG demande que soit considéré l'avancement du projet d'ajout d'un train par heure d'ici 2025 sur la ligne Genève - Lausanne - Fribourg - Berne, conformément aux engagements pris dans le cadre du programme ZEB.
- ➔ Enfin, s'agissant des autres cantons de Suisse occidentale, la CCIG insiste sur l'importance que les projets suivants, utiles pour les entreprises genevoises opérant en Suisse romande, soient inclus dans l'étape d'aménagement 2030/2035 :
  - ➢ Hausse des capacités sur la ligne du Pied-du-Jura (Bâle-Genève).
  - ➢ Amélioration de la cadence et du temps de parcours sur la ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds.
  - ➢ Extension partielle du tunnel de base du Lötschberg.

2. Des infrastructures indispensables

Genève et l'Arc lémanique connaissent un dynamisme économique et démographique parmi les plus élevés du pays. Malheureusement, Genève se voit sous-doté en infrastructures de transport ferroviaire, problème renforcé par la nature transfrontalière de l'agglomération du Grand Genève. Il en résulte une part modale importante du transport individuel motorisé dans les déplacements pendulaires, induisant des effets pénalisant pour l'économie, tel l'engorgement du réseau routier.

2.1 Un canton dynamique

Loin de se figer, le développement du canton et de la région se traduit par de nombreux projets urbains appelés à voir le jour à l'horizon 2030. Selon le projet de territoire du Grand Genève, adopté en 2016 : « Le nombre d'emplois du Grand Genève s'élèverait à 602 000 en 2030 et s'accroîtrait donc de 110 000 (+22%). En 2040, le nombre d'emplois atteindrait 665 000 emplois,

[1] CTSO (11.12.2017) : *Catalogue de questions relatives au projet mis en consultation - Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire*

soit + 173 000 (+35%). Le canton de Genève accueillerait au 31 décembre 2030 398 000 emplois, soit 64 000 de plus qu'en 2015 (+19%), la croissance absolue la plus forte du Grand Genève, ce qui est du même ordre de grandeur que celle enregistrée entre 2006 et 2012 ». Selon les projections de la Confédération[2], la population résidante du canton de Genève devrait croître de quelque 16% d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2015, soit davantage que la moyenne nationale (14,4%).

2.2 Importance de la ligne Genève - La Plaine - Bellegarde

Plusieurs projets d'infrastructure ferroviaire devront impérativement voir le jour dans les années à venir si l'on veut que Genève puisse gérer ces évolutions au mieux. Les projets soumis à la Confédération par le Canton de Genève dans le cadre de l'élaboration de l'étape d'aménagement s'inscrivent dans cet objectif, notamment l'étoffement de la cadence sur la ligne Genève - La Plaine - Bellegarde. Cette ligne dessert notamment la zone de projet ZIMEYSAVER (zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier). Ce projet s'étend sur plus de 380 hectares et totalise un potentiel estimé de 10 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030, pour un total de quelque 25 000 emplois. De plus, les communes bordant la ligne prévoient plusieurs projets de nouveaux logements qui participeront à la hausse importante du bassin d'utilisateurs potentiels de cette ligne ferroviaire.

Or, il est absolument vital que la hausse des déplacements que ces projets induiront forcément se fasse prioritairement en transports en commun et non pas via le transport individuel motorisé. Cet objectif revêt un haut degré d'urgence tant pour des motifs de politique environnementale qu'au vu du besoin impératif de désengorger les axes routiers à proximité de ces zones d'activité.

Un développement de cette ligne s'impose sur le modèle de ce qui a été atteint avec le RER zurichois. Ce développement s'entend tant en termes de cadence que via la création de la nouvelle halte « Châtelaine ».

2.3 Autres projets en Suisse occidentale

Pour la CCIG et l'ensemble des Chambres de commerce de Suisse latine, il importe que les projets ci-dessous soient également pris en compte dans le cadre de l'étape d'aménagement 2030/2035. Ceux-ci sont indirectement importants pour l'économie genevoise.

1. Ligne Genève - Lausanne – Fribourg – Berne : ajout d'un train par heure en 2025

L'ajout d'un train par heure sur cette liaison est nécessaire à l'horizon 2025 et fait l'objet d'engagements pris dans le cadre du programme ZEB. Le train supplémentaire devrait idéalement être le prolongement d'un RegioExpress passant par Palézieux et Romont.

2. Ligne du Pied-du-Jura : Hausse des capacités

Sur cette ligne reliant Bâle à Genève, le trafic de personnes (international, grandes lignes, interrégional et régional) et le trafic marchandises (international et interne) sont appelés à augmenter fortement. Pour pouvoir concilier tous ces besoins, il est indispensable de prévoir le financement des mesures d'infrastructures nécessaires sur cette ligne.

3. Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds : ligne directe

La variante 2035 proposée prévoit de financer une amélioration de la ligne actuelle pour un montant de 720 millions de francs, raccourcissant le temps de parcours de 6 minutes. Or, en investissant CHF 200 millions supplémentaires, le temps de parcours pourrait être réduit de 7 minutes supplémentaires et la cadence doublée. Cet aménagement permettra de désengorger le goulet d'étranglement de Vauseyon, dont le réaménagement est estimé entre 250 et 300 millions de francs. L'impact financier global serait donc nul, mais les prestations s'en trouveraient fortement améliorées.

4. Lötschberg : Extension partielle du tunnel de base

Depuis 1999, le trafic marchandises a été multiplié par cinq sur l'axe du Lötschberg. Tous les pronostics prédisent une croissance soutenue au niveau régional et national, tant pour le trafic de personnes que pour le transport des marchandises, notamment sur l'axe de transit européen

[2] OFS (2016) : *Scénarios de l'évolution de la population des cantons 2015–2045*

Nord-Sud. Le tunnel de base du Lötschberg doit donc être terminé pour pouvoir répondre d'une part à la forte croissance du trafic de personnes, mais également aux besoins du trafic des marchandises – comme prévu initialement dans le projet de NLFA (Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes).

3. Réponses au questionnaire de consultation

3.1 Approuvez-vous les objectifs généraux du projet ?

En partie seulement.

La nécessité d'investir dans l'infrastructure ferroviaire à l'horizon 2030/2035 est avérée. L'économie et la société dans son ensemble en profitent et il est important que l'infrastructure ferroviaire puisse accompagner au mieux la croissance économique et démographique attendue dans les décennies à venir.

Ceci étant posé, les variantes proposées ne sont pas optimales. Les besoins, urgents, de la Suisse occidentale, et de Genève en particulier, ne sont pas pris en compte à leur juste mesure. Un déséquilibre subsiste entre les enveloppes financières prévues pour la Suisse occidentale et le reste du pays.

La CCIG demande donc un rééquilibrage des investissements et la juste prise en compte des priorités et besoins de la Suisse occidentale, de l'Arc lémanique et de Genève en particulier.

3.2 Approuvez-vous les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35 (cf. en particulier les lignes directrices) ?

Oui.

3.3 Laquelle des deux variantes préférez-vous ? Pourquoi ?

La CCIG se prononce en faveur de la variante 2035 (11,5 milliards de francs). De plus, la CCIG demande que la liste des projets soit substantiellement améliorée, quitte à ce que l'enveloppe financière doive être revue quelque peu à la hausse.

3.4 Approuvez-vous les améliorations de l'offre ainsi que les mesures proposées dans les variantes Etape d'aménagement 2030 resp. Etape d'aménagement 2035 ?

La CCIG soutient la variante d'étape d'aménagement 2035. La liste des projets doit être fortement optimisée et permettre la juste prise en compte des besoins de l'Arc lémanique et de la Suisse occidentale dans son ensemble. Dans cette optique, une augmentation de l'enveloppe financière serait acceptable afin de permettre une meilleure prise en compte des besoins de l'Arc lémanique.

Dans le détail, la CCIG approuve la mise en place de la cadence au quart d'heure entre Genève et Lausanne (RE). En complément, la CCIG insiste sur l'importance que les projets « genevois » suivants soient inclus dans l'étape d'aménagement 2030/2035 :

- L'étoffement de la cadence Genève–La Plaine–Bellegarde.
- La planification du nouvel arrêt « Châtelaine ».
- L'inscription pour financement fédéral des études de la nouvelle liaison diamétrale entre la rive gauche genevoise, l'aéroport et la zone industrielle ZIMEYSA.

De plus, la CCIG soutient l'inscription des projets suivants dans l'étape d'aménagement 2030/2035 :

- Ajout d'un train par heure d'ici 2025 sur la ligne Genève - Lausanne - Fribourg - Berne, conformément aux engagements pris dans le cadre du programme ZEB.
- Hausse des capacités sur la ligne du Pied-du-Jura (Bâle-Genève).
- Amélioration de la cadence et du temps de parcours sur la ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds.
- Extension partielle du tunnel de base du Lötschberg.

3.5 <u>Approuvez-vous le fait que la réalisation de la gare de passage de Lucerne et l'étude de projet du Maillon central de Bâle puissent être financées par des tiers à leurs propres risques ?</u>

Pas de commentaire

3.6 <u>Approuvez-vous la création de conditions légales qui permettraient un remboursement a posteriori de ces coûts d'investissement par la Confédération ?</u>

Pas de commentaire

3.7 <u>Avez-vous des remarques sur les autres thèmes du projet ?</u>

Non

3.8 <u>Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en compte ? Lesquels ?</u>

La CCIG souhaite que le développement des principales agglomérations et pôles économiques du pays, Genève en particulier, soit davantage pris en considération par le Conseil fédéral dans le cadre des programmes de développement des infrastructures de transport nationales. Genève et sa région transfrontalière connaissent une croissance démographique très importante, fruit d'un dynamisme économique qu'il convient de soutenir et d'accompagner au mieux. Selon le Projet de territoire suisse « on observe une tendance croissante à la concentration des emplois dans l'espace urbain. Entre 1995 et 2008, les secteurs secondaire et tertiaire ont connu une progression de l'emploi de 10,2 pour cent sur l'ensemble du pays. Cette progression a été particulièrement forte dans les espaces métropolitains de Genève-Lausanne (+18,2 pour cent) et de Zurich (+13,8 pour cent) »[3].

Genève accuse un retard certain s'agissant du développement de ses infrastructures de transport tant routières que ferroviaires. Il est important que ce retard soit rattrapé le plus vite possible. Il s'agit d'optimiser le trafic d'agglomération afin d'éviter que la croissance économique et démographique des centres urbains se traduisent par une augmentation inconsidérée des externalités négatives en termes climatiques et environnementaux. Pour que Genève puisse continuer à assurer pleinement son rôle de centre économique et de seul canton romand contributeur à la péréquation nationale, la Confédération doit veiller à doter le canton et sa région des infrastructures dont il a besoin pour accompagner son développement économique et démographique.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ces éléments, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre haute considération.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

Frédérique Reeb-Landry
Directrice générale

Nathalie Hardyn
Directrice adjointe

[3] Office fédéral du développement territorial (2012) : *Aménagement du territoire: tendances et défis*