

Madame la Conseillère fédérale  
Simonetta Sommaruga  
Département fédéral de  
l'environnement, des  
transports, l'énergie et de la  
communication DETEC

Par courriel :  
[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Genève, le 14 octobre 2022

**Concerne : Procédure de consultation relative à l'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et à la perspective RAIL 2050**

Madame la Conseillère fédérale,

Le département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a mis en consultation l'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et la perspective RAIL 2050.

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), association de droit privé indépendante de l'Etat, regroupe plus de 2'400 entreprises membres représentant 120'000 emplois dans le canton. La CCIG s'engage pour la représentation des intérêts de ses membres et pour la défense de bonnes conditions cadre pour l'économie genevoise dans son ensemble.

La politique des transports et de la mobilité constitue un domaine d'action prioritaire pour la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG). Des infrastructures de transports performantes aux niveaux tant fédéral que cantonal sont en effet une condition cadre de première importance pour les entreprises et concourent à la bonne marche de l'économie.

Vous trouverez ci-après nos commentaires organisés en fonction du catalogue de questions mis à disposition par l'Office fédéral des transports.

**1. Etat des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec modifications des arrêtés fédéraux**

- a. PRODES EA 2035 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2035 avec les modifications de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire qui y sont liées et l'augmentation de 980 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire ?

Oui, la CCIG soutient les adaptations de l'étape d'aménagement 2035 proposées et l'augmentation de 980 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire. Nous soutenons la modification du projet du tunnel de base du Lötschberg et sa réalisation complète en une seule étape.

- b. Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2035 ?

Oui, la CCIG demande que les études de nouveaux tracés entre Berne et Lausanne et entre Lausanne – Genève soient rapidement amenées à maturité pour une prise en compte dans le prochain projet de message aux Chambres fédérales en 2026.

- c. PRODES EA 2025 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2025 avec la modification de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 qui en découle et l'augmentation de 330 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire ?

Oui, mais nous demandons que l'OFT provisionne les moyens nécessaires pour permettre la réalisation des mesures qui devront être identifiées et confirmées d'ici le message 2026 pour la réalisation de l'offre 2035 telle qu'approuvée par les Chambres fédérales.

En particulier, la CCIG demande la poursuite sans délai des études de projet en lien avec l'étude prospective de nouvelle ligne Lausanne – Berne, pour définir les aménagements nécessaires permettant d'atteindre un temps de parcours entre Lausanne et Berne inférieur à 60 minutes. Au vu des besoins, il apparaît judicieux de ne pas réduire le crédit d'engagement des 180 millions donnés par la prévision des coûts finaux mais de les réserver pour des futures mesures de réparation nécessaires pour tenir les objectifs énoncés dans PRODES EA 2025.

- d. Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2025 ?

Non.

- e. ZEB : Soutenez-vous l'adaptation du crédit d'ensemble pour le développement de l'infrastructure ferroviaire avec la réduction de 590 millions de francs ?

Non, la CCIG n'est pas favorable à la réduction du crédit d'ensemble ZEB. Cette position est motivée par les difficultés rencontrées par le projet de la Gare de Lausanne avec un chantier actuellement à l'arrêt. Les garanties nécessaires au financement du projet de la gare de Lausanne avec l'ensemble des fonctionnalités prévues doivent être données. Celles-ci ne doivent pas être visées par des recherches d'économie pour compenser les surcoûts engendrés par les multiples reports de mise en service et arrêts de chantiers.

- f. Avez-vous d'autres remarques sur l'état et les adaptations de ZEB ?

Non.

- g. Avez-vous des remarques à formuler sur les autres programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ?

Non.

## 2. Perspective Rail 2050

- a. Êtes-vous d'accord pour que, sur la base des prévisions nationales et des stratégies fédérales, la perspective RAIL 2050 se concentre sur le transfert du trafic vers le rail ?

Oui, il est important de répondre aux objectifs énergétiques en renforçant l'attractivité et la compétitivité du rail dans une logique de complémentarité des modes de transport.

- b. Êtes-vous d'accord avec la vision et les objectifs de la Perspective RAIL 2050 ?

Oui, nous soutenons la vision définie par le Conseil fédéral sur le rôle des chemins de fer, ainsi que les six objectifs. Il manque cependant dans les objectifs l'aspect traitant de l'intégration du réseau ferroviaire Suisse à l'échelle du continent européen. L'attractivité économique et la compétitivité de notre pays résulte aussi de sa compatibilité avec le réseau ferré européen à haute performance qui doit être développé en parallèle de l'offre régionale, notamment dans les zones frontalières.

- c. Êtes-vous d'accord avec l'orientation choisie « Développement du rail sur les courtes et moyennes distances » ?

Oui, l'amélioration des temps de parcours sur les grandes lignes reliant les agglomérations ne doit toutefois pas être négligé. Entre Berne et Lausanne en particulier, les temps de parcours du chemin de fer ne sont actuellement pas compétitifs par rapport à la route et un potentiel important de report modal existe sur cette relation.

Pour Genève et plus largement la Suisse occidentale, la réalisation d'une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève, est nécessaire et doit s'inscrire dans cette orientation.

Comme mentionné plus haut, il faut également préciser l'orientation à l'échelle supérieure en lien avec les réseaux étrangers, comme une amélioration des connexions au réseau européen à grande vitesse et le développement des RER dans les bassins frontaliers. Bien que le trafic longue distance soit clairement sorti de cette orientation, le positionnement de la Suisse, son attractivité économique et touristique, dépend en effet de son insertion dans le réseau Grande vitesse européen et du temps de parcours entre elle et les principales métropoles européennes.

- d. Sinon, que proposez-vous ?

Nous proposons que l'orientation « Développement du rail sur les courtes et moyennes distances » soit complétée par des développements sur les longues distances. Nous attendons également des précisions concernant les lignes Lausanne–Genève et Lausanne–Fribourg–Berne et demandons leur mention explicite dans la description de l'orientation retenue.

- e. Avez-vous d'autres remarques à formuler sur la perspective RAIL 2050 ?

Non.

### 3. Procédure pour les prochaines étapes d'aménagement

- a. Comment jugez-vous le procédé pour la prochaine étape d'aménagement (message en 2026), qui consiste à vérifier, actualiser et perfectionner ponctuellement le projet d'offre 2035 au moyen d'une procédure raccourcie ?

Pas de remarques particulières.

- b. Que pensez-vous de la possibilité de compléter la prochaine étape d'aménagement (message en 2026) par des premières étapes de mesures selon l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 (art. 1, al. 3), et de considérer déjà la perspective RAIL 2050 pour leur évaluation ?

Pas de remarques particulières.

- c. Comment jugez-vous, pour l'élaboration de l'étape d'aménagement suivante (message en 2030), la démarche consistant à suivre le processus de planification complet selon l'art. 16 OCPF tout en l'axant sur la perspective RAIL 2050 ?

Pas de remarques particulières.

- d. Avez-vous d'autres remarques concernant la procédure à suivre pour les prochaines étapes d'aménagement ?

Non.

### 4. Autres remarques

- a. Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Oui, la CCIG se réjouit de l'inscription formelle du projet d'extension souterraine de la gare de Cornavin dans l'étape d'aménagement 2025 qui permettra une adaptation à long terme des capacités ferroviaires de notre canton. En revanche, la CCIG souhaite attirer l'attention du DETEC sur la nécessité de prévoir une augmentation des capacités de la ligne Genève-Lausanne dans le prochain message aux Chambres fédérales en 2026. Il s'agit en effet d'un axe crucial au bon fonctionnement de toute l'économie régionale et la réalisation d'un nouveau tronçon séparé à double voie entre Morges et Allaman (variante tunnel long) permettrait de répondre aux besoins croissants de la population et des entreprises de la région.

Tout en vous remerciant de l'opportunité qui nous est donnée de nous prononcer sur cet enjeu, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'assurance de notre haute considération.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'V. Subilia'.

Vincent Subilia  
Directeur général

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'N. Hardyn'.

Nathalie Hardyn  
Directrice département Politique