

FINANCEMENT ET AMÉNAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE - FAIF

UN ENJEU STRATÉGIQUE
POUR GENEVE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Secrétariat général

SOMMAIRE

- > **LA MOBILITÉ A GENÈVE ET DANS LA MÉTROPOLE LÉMANIQUE**
DES RÉSEAUX SATURÉS, UN RATTRAPAGE NÉCESSAIRE
- > **LE BOOM DE GENÈVE ET DE LA MÉTROPOLE LÉMANIQUE**
MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES CONDITIONS-CADRES
- > **LE PROJET FAIF**
UNE SOLUTION PÉRENNE POUR COMBLER LE RETARD ET ASSURER LES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES À L'AVENIR
- > **FAIF POUR GENÈVE ET LA MÉTROPOLE LÉMANIQUE**
UN PROGRAMME ÉQUITABLE ET FAVORABLE
- > **FAIF FONCTIONNEMENT ET GOUVERNANCE**
LES IMPLICATIONS POUR GENÈVE
- > **CONCLUSIONS**

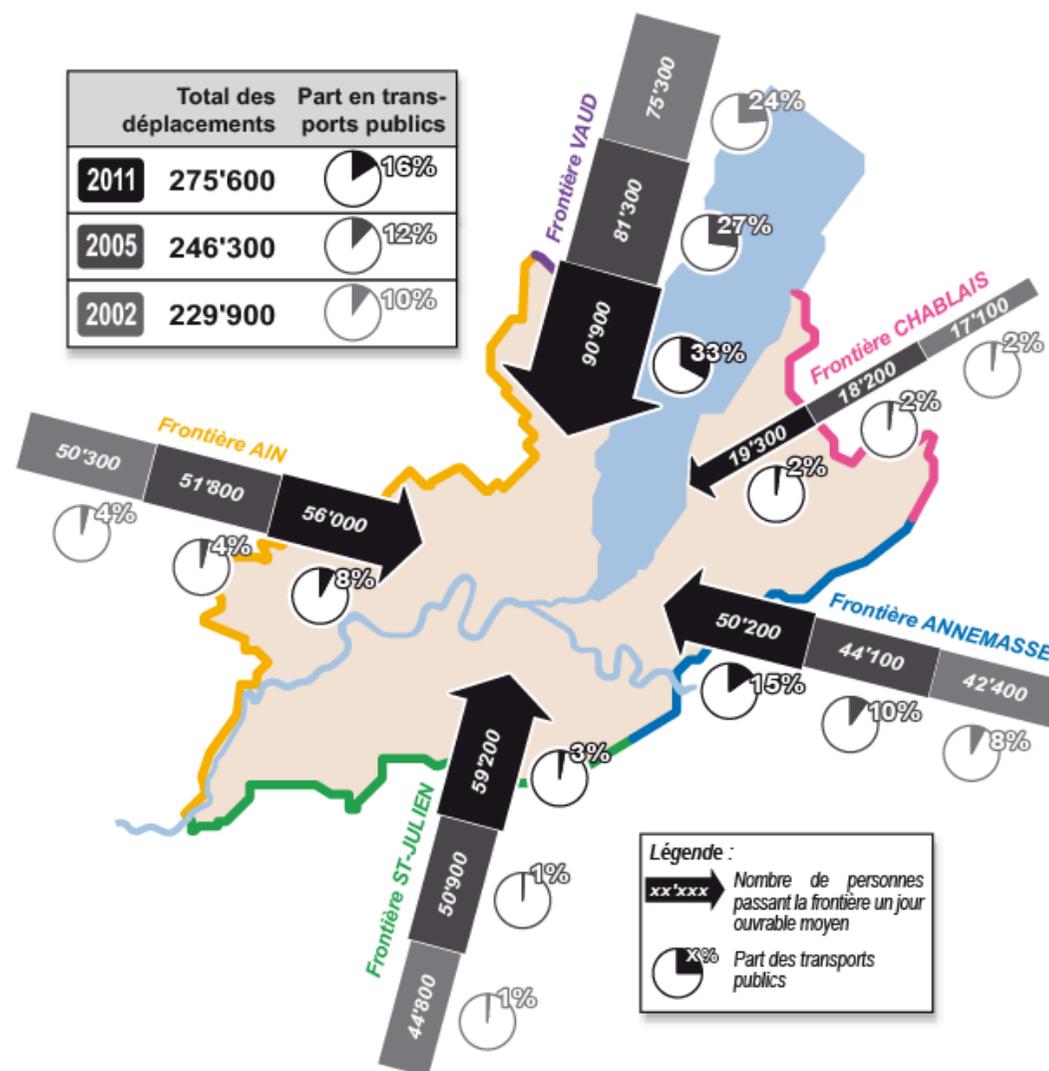
SITUATION DE LA MOBILITÉ AUJOURD'HUI

FAIF - UN ENJEU STRATÉGIQUE POUR GENÈVE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Secrétariat général

1,5 MILLIONS DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS



source : recensement aux frontières 2011

GENÈVE – LAUSANNE : DES RÉSEAUX SATURÉS

En 2000, 25'000 voyageurs/jours entre Lausanne et Genève.



2005-2010: + 50%

1 = 2'000 voyageurs/jour

En 2010, 50'000 voyageurs/jours entre Lausanne et Genève.



En 2030, 100'000 voyageurs/jours* entre Lausanne et Genève.



*selon scénario ZEB, croissance max.



Taux d'occupation de 105%
(aux heures de pointe, 2012)

Source : CFF

En 2000, 80'000 voitures/jours



En 2010, 100'000 voitures/jours



En 2030, 130'000 voitures/jours



1 = 2'000 voitures/jour (TJM - trafic journalier moyen lundi-dimanche)

1 = 1.25

Source : OFROU

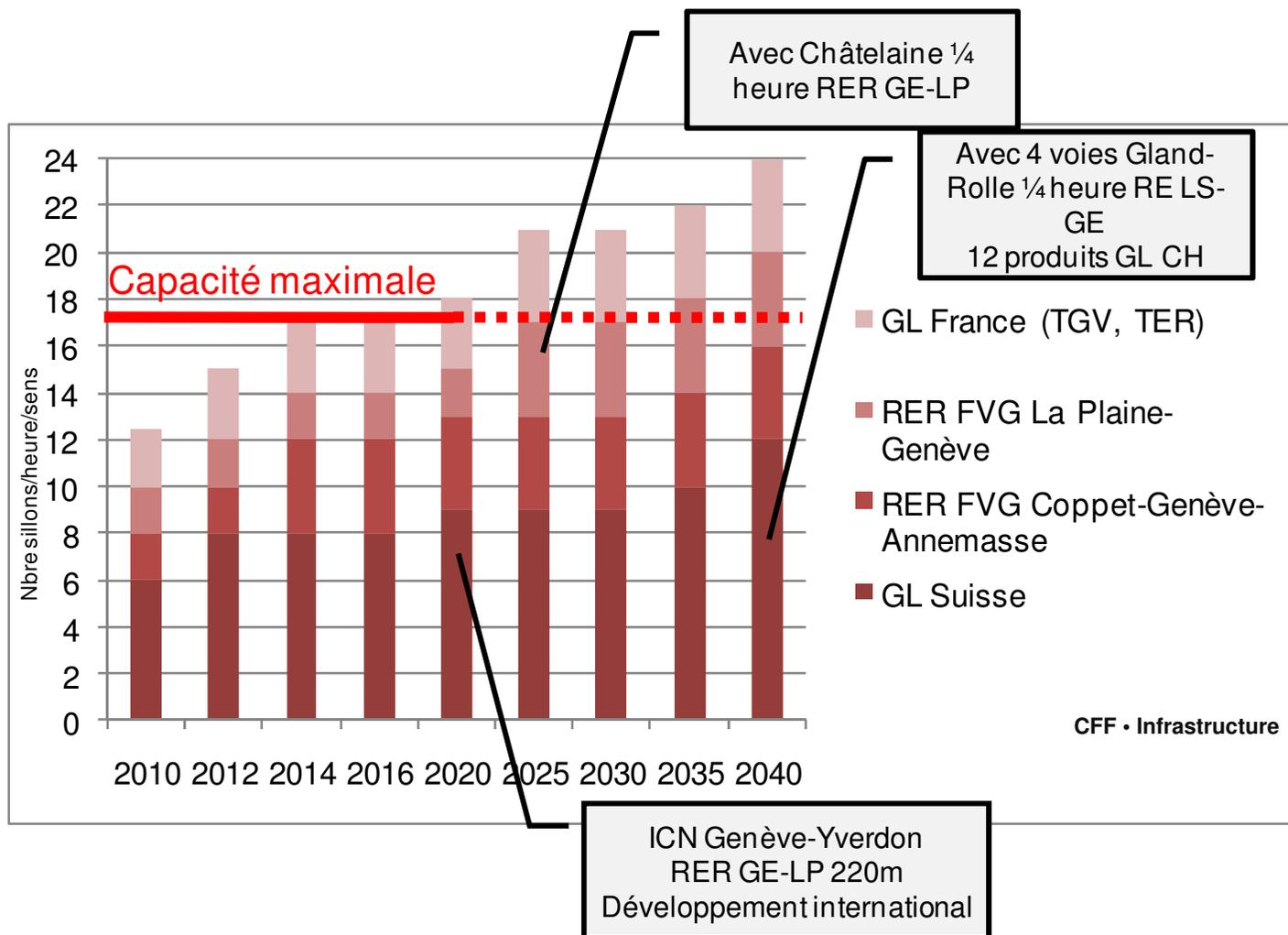
DES TRAINS BONDÉS, DES GARES ET DES QUAIS SURCHARGÉS



RE 7h40 quai 1



CORNAVIN : SATURÉE DÈS LA MISE EN SERVICE DE CEVA

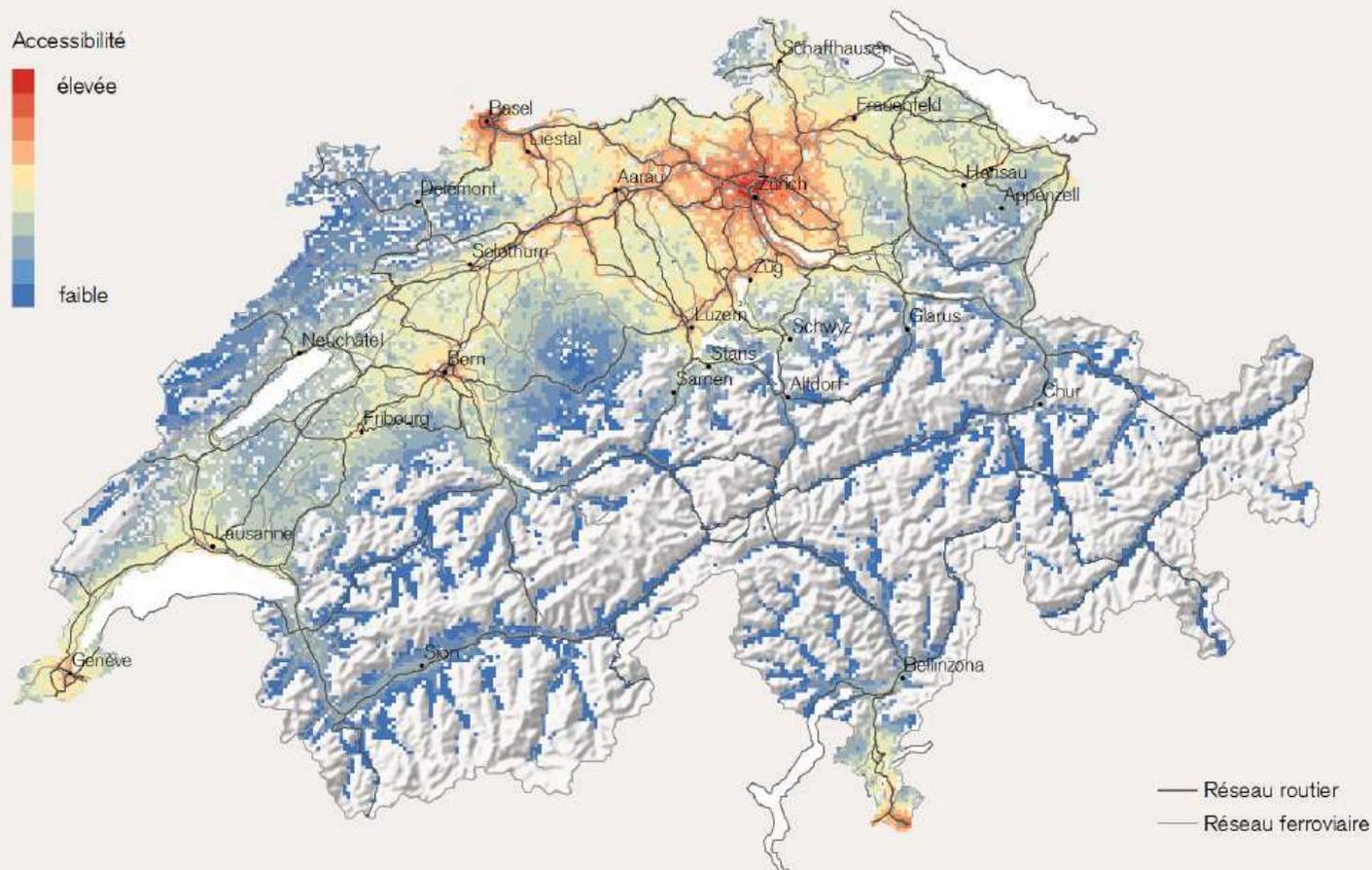


BÂTIR L'AGGLOMÉRATION FERROVIAIRE : UNE NÉCESSITÉ

Abbildung 15

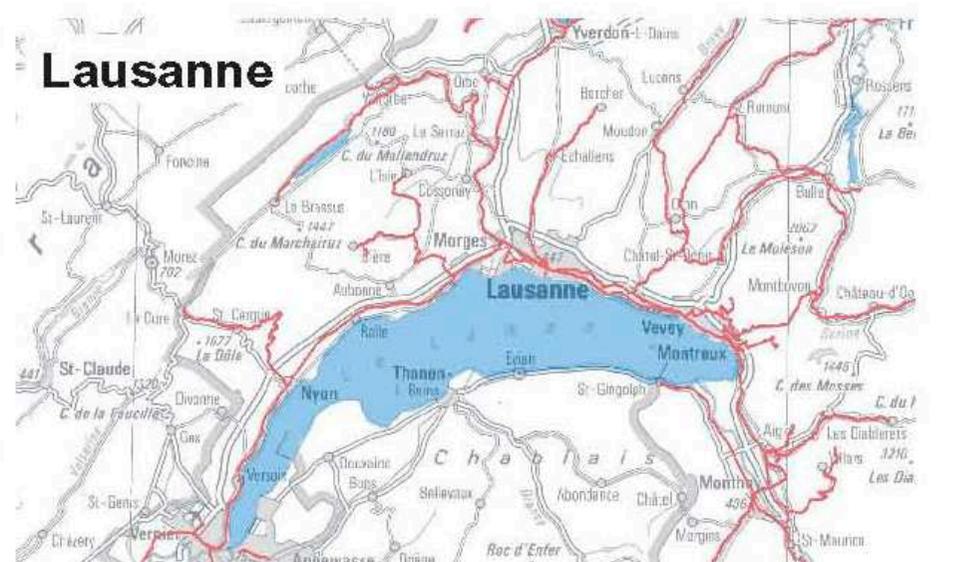
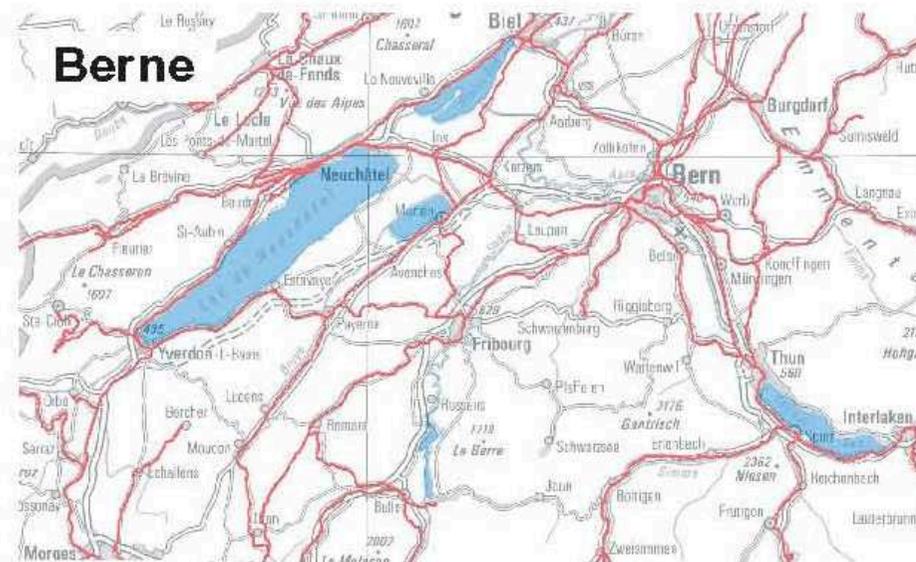
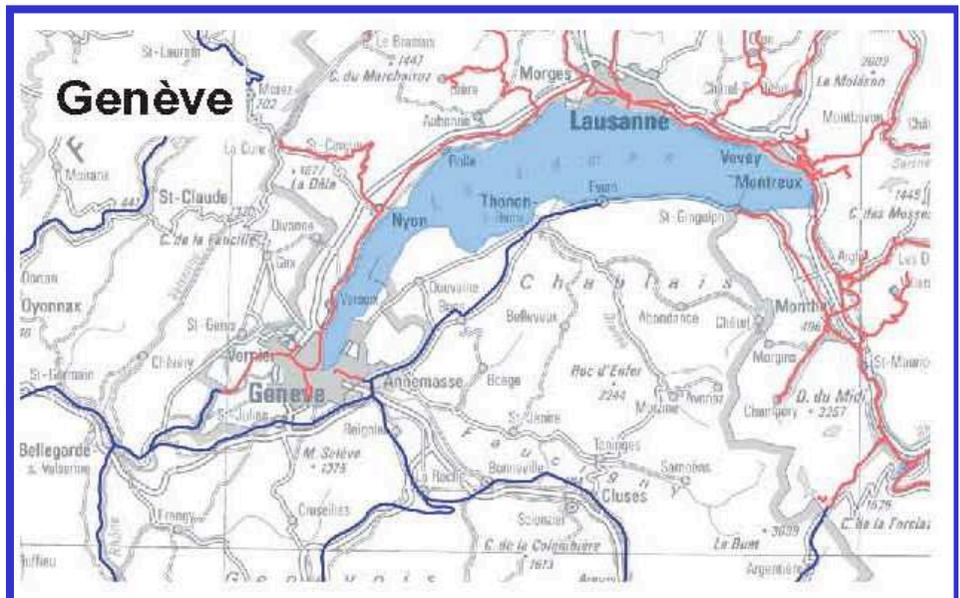
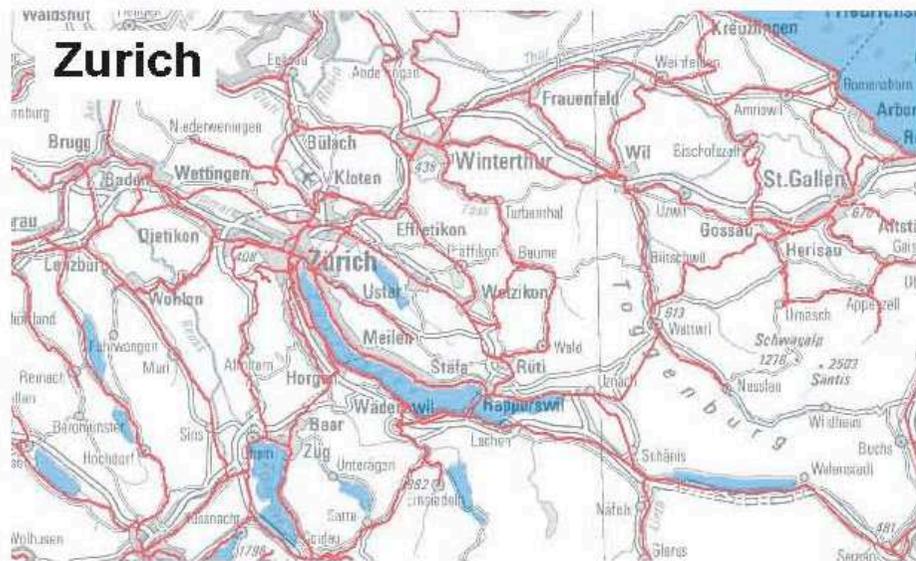
L'accessibilité de la population suisse

Résultats par km² habité, transport individuel motorisé et transport public regroupés



Quelle: Credit Suisse, Geostat, Office fédéral de la statistique, Navtec, search.ch

UN RATRAPAGE INDISPENSABLE



LE BOOM DE GENÈVE ET LA MÉTROPOLE LÉMANIQUE

FAIF - UN ENJEU STRATÉGIQUE
POUR GENÈVE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Secrétariat général

GENEVE ET LA METROPOLE LEMANIQUE POUMON ÉCONOMIQUE DE LA SUISSE

Démographie exceptionnelle

2000 – 2010 : + 14% (+ 142'000 habitants)
(Suisse: + 9%; + 653'000 habitants)

2010 – 2040 : + 29% (+ 344'000 habitants)
(Suisse: + 13%; + 1'050'000 habitants)

Croissance bénéfique à tout le pays

23% de l'Impôt fédéral direct (IFD)
(pour 15% de la population suisse)

2 cantons contributeurs à la
péréquation financière intercantonale

Pôle technologique et scientifique

CERN

2 universités

1 école polytechnique fédérale
de nombreuses HES

47'000 étudiants (23% du total suisse)

2 hôpitaux universitaires

18 cliniques privées

Vocation internationale

Organisations internationales et ONG

Fédérations sportives internationales

L'Aéroport international de Genève

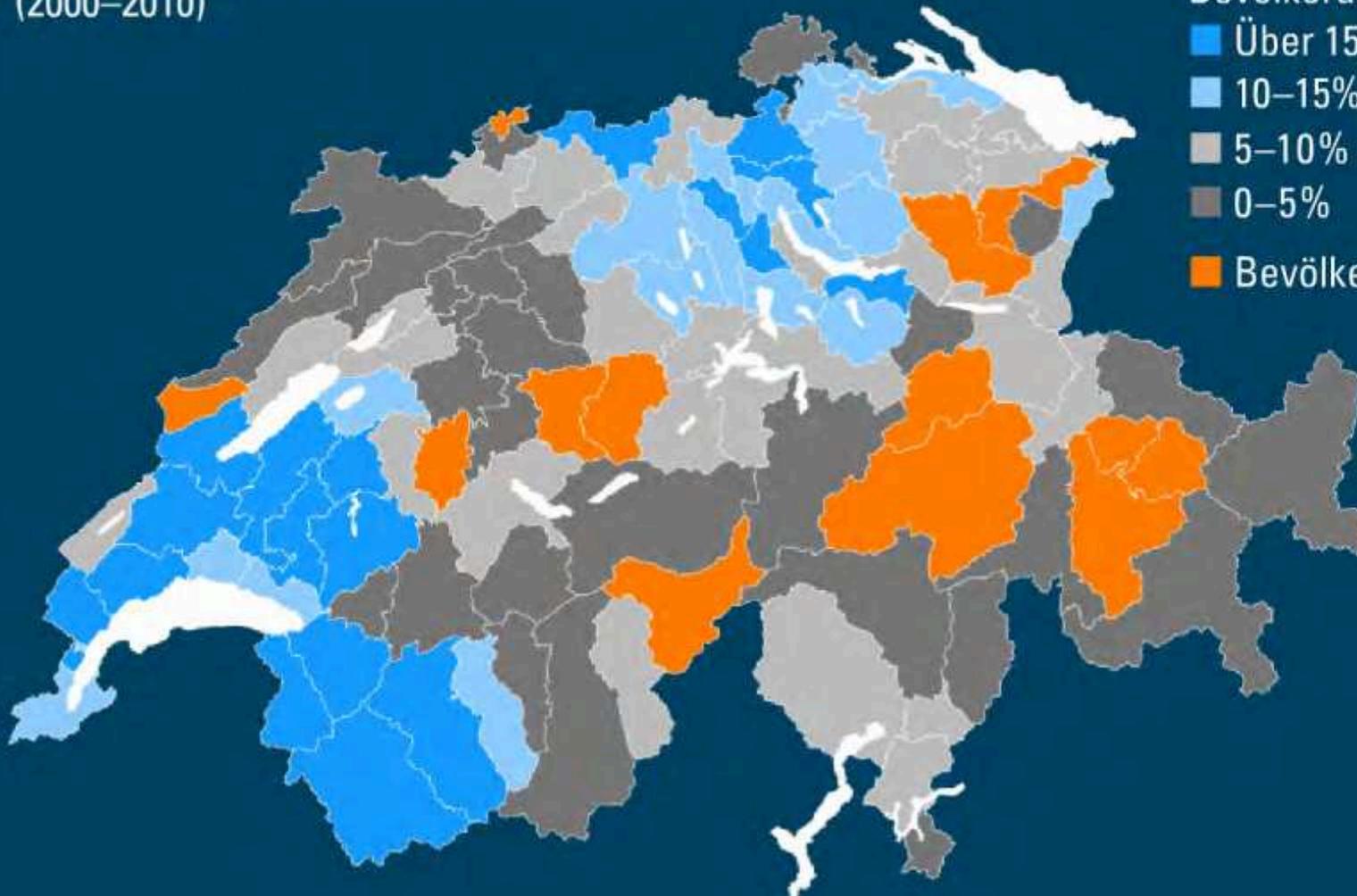
(+ 50% de passagers/an en 10 ans)

0 10 km

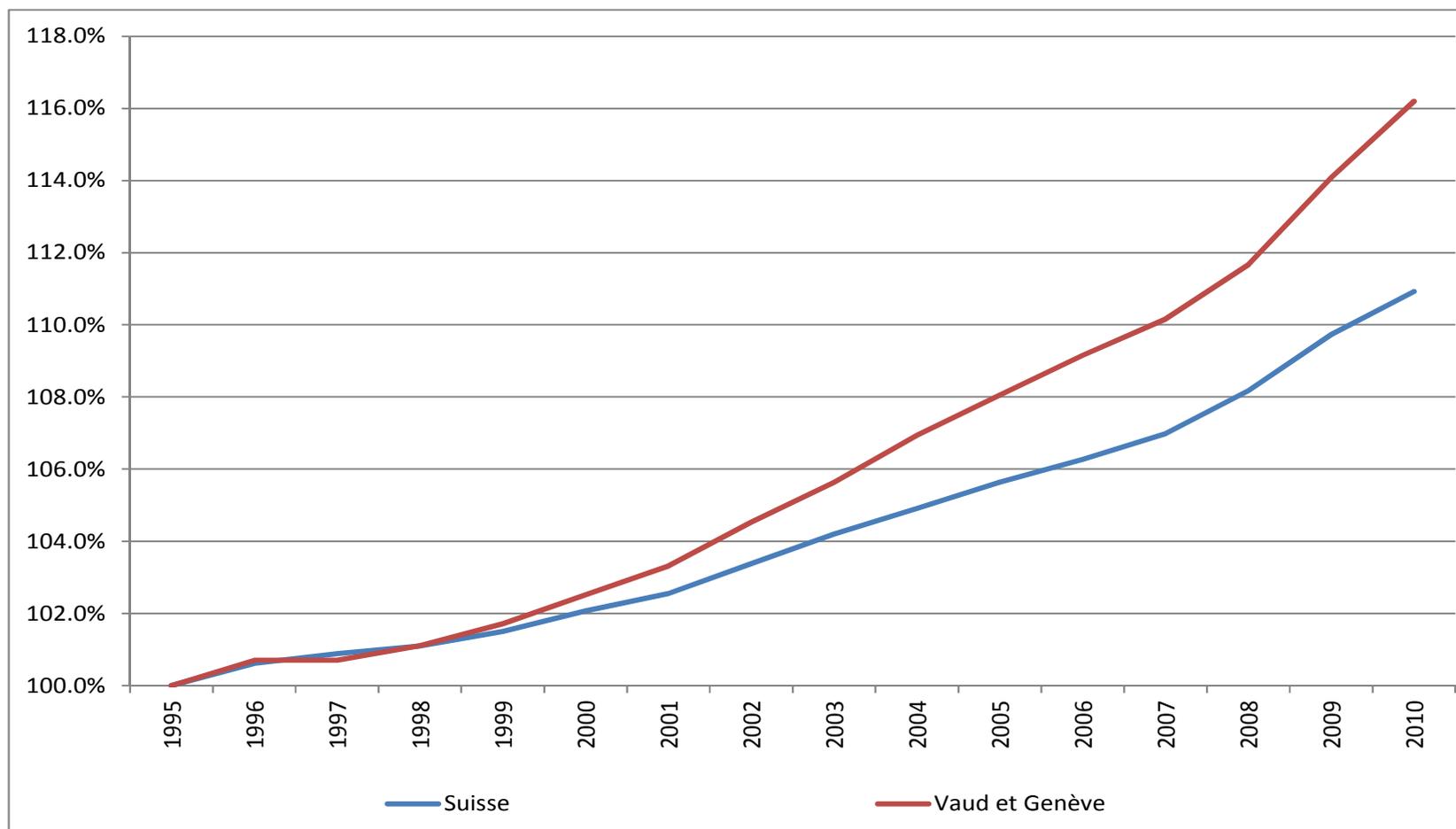
Entwicklung der ständigen Wohnbevölkerung (2000–2010)

Bevölkerungszunahme um:

- Über 15%
- 10–15%
- 5–10%
- 0–5%
- Bevölkerungsrückgang



MÉTROPOLE LÉMANIQUE : ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

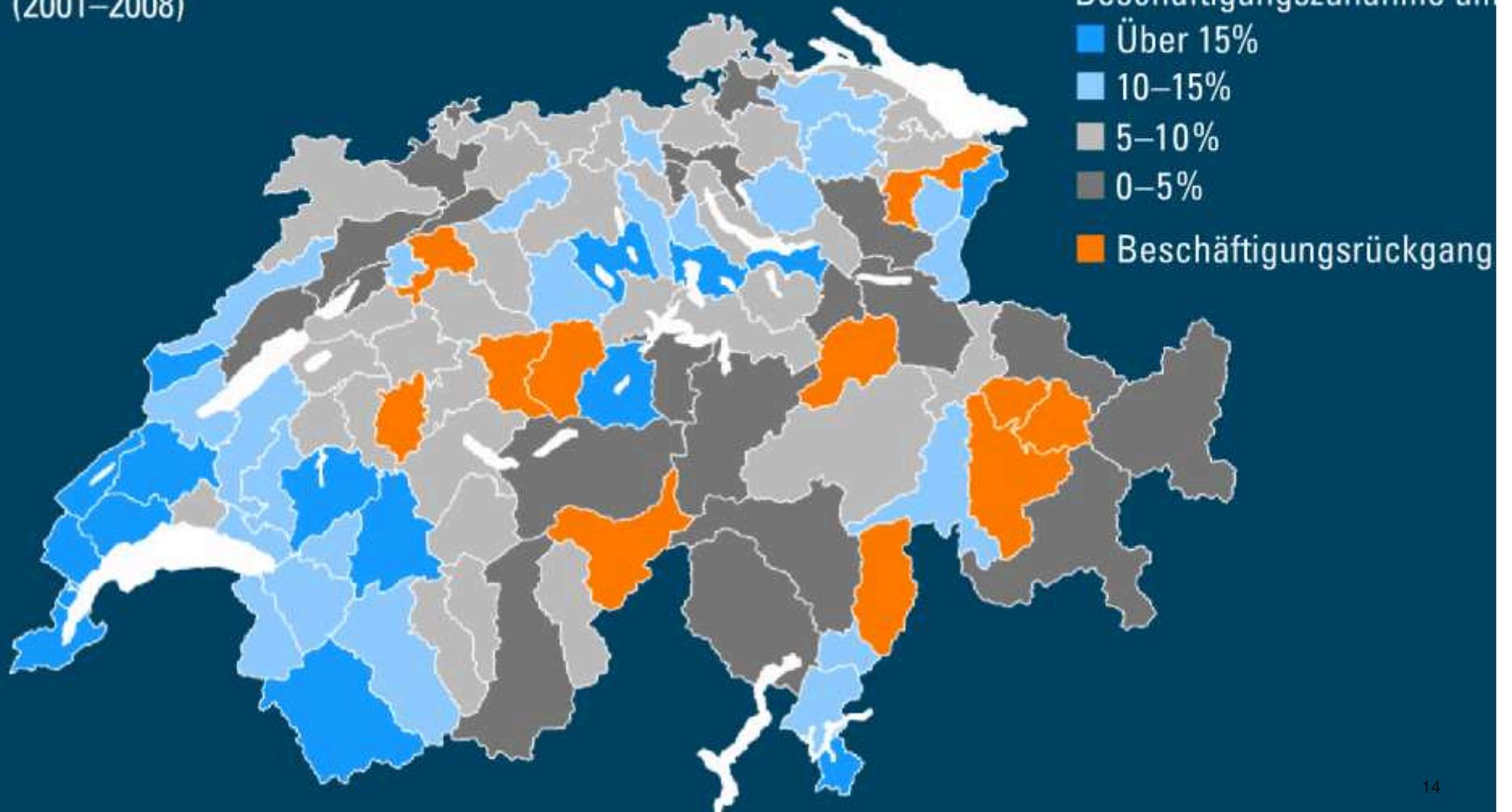


SOURCE: OFFICE FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

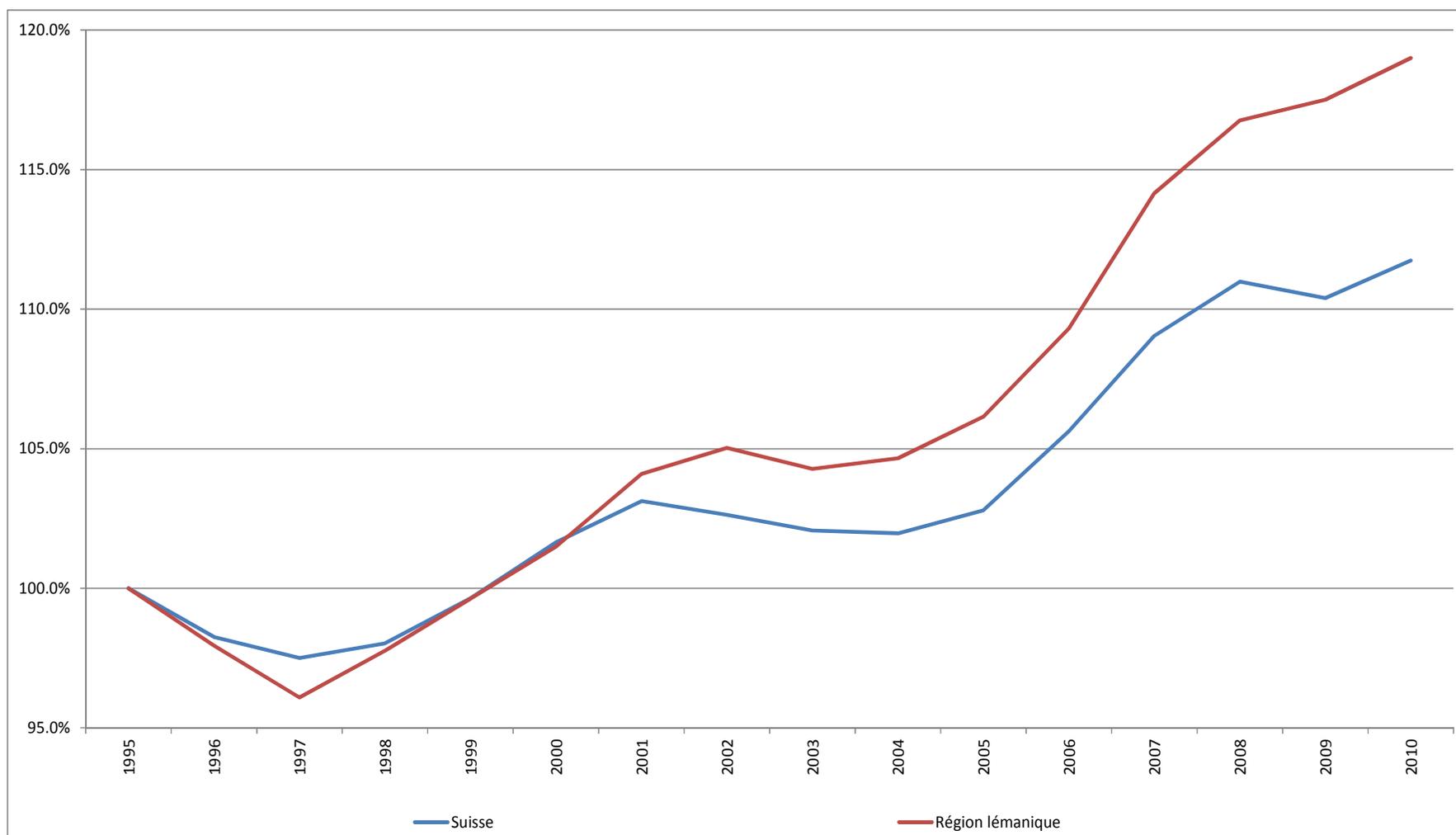
Beschäftigung

Wüest & Partner

Wachstum der Beschäftigung (2001–2008)



MÉTROPOLE LÉMANIQUE : ÉVOLUTION DE L'EMPLOI



SOURCE: OFFICE FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

PRÉSERVER LES CONDITIONS-CADRES

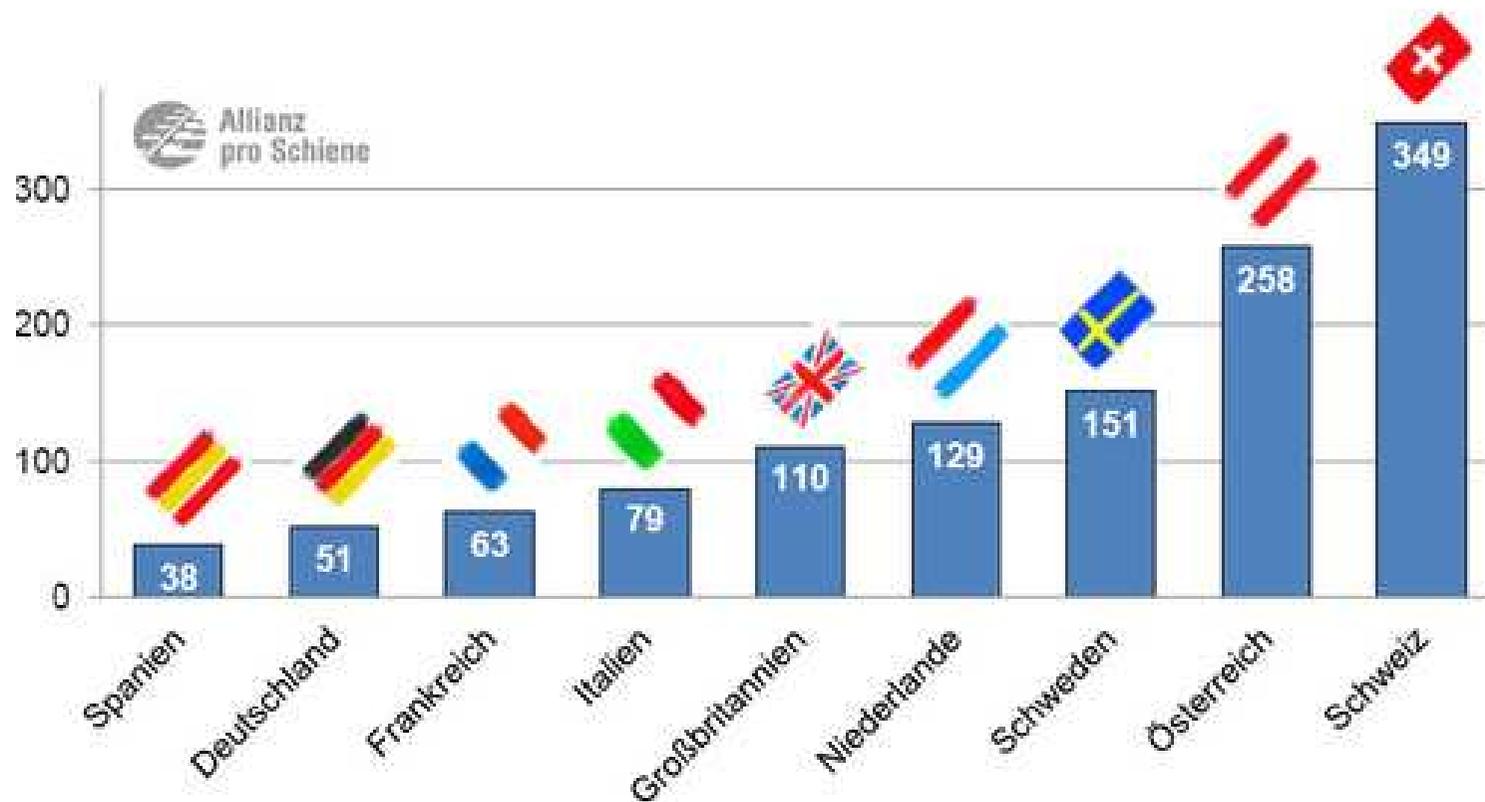
- MOBILITÉ (RAIL ET ROUTE)
- PÔLE DE FORMATION ET DE RECHERCHE
- PERSONNEL QUALIFIÉ
- TISSU ÉCONOMIQUE DIVERSIFIÉ (PME, MULTINATIONALES)
- STABILITÉ DU DROIT / POLITIQUE
- FISCALITÉ CONCURRENTIELLE À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE
- LIBRE CIRCULATION DES PERSONNES ET DES BIENS
- QUALITÉ DE VIE

LES INFRASTRUCTURES : UN ATOUT DE POIDS

- > **AMÉNAGEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS :
RENFORCE LA PLACE ÉCONOMIQUE SUISSE SUR
L'ÉCHIQUIER INTERNATIONAL**
- > **LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES :
UN AVANTAGE DANS LES RATING INTERNATIONAUX**
- > **LES RÉGIONS TOURISTIQUES :
IMPORTANCE D'UN ACCÈS FERROVIAIRE ADÉQUAT**
- > **LES TRANSPORTS PUBLICS GÉNÈRENT
+ 100'000 PLACES DE TRAVAIL EN SUISSE**
- > **CONSTRUIRE DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES =
CRÉER DE NOUVEAUX EMPLOIS**

INVESTISSEMENT EUROPEEN DANS LE RAIL

> LA SUISSE : CHAMPIONNE EN EUROPE EN MATIERE D'INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES



LE PROJET FAIF

FAIF - UN ENJEU STRATÉGIQUE
POUR GENÈVE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Secrétariat général

POURQUOI FAIF ?

- > **MANQUE DE CAPACITÉ :
ENGORGEMENTS AUJOURD'HUI ET DEMAIN**
- > **MAINTIEN DE LA QUALITÉ DE
L'INFRASTRUCTURE NON ASSURÉ**
- > **FONDS FTP DE DURÉE LIMITÉE**
- > **UN PROJET 2 EN 1 :
FINANCEMENT ET AMÉNAGEMENT**

FAIF : C'EST QUOI ?

- > **FONDS DÉDIÉ POUR ASSURER LE FINANCEMENT PÉRENNE DU RAIL**

- > **PLANIFICATION STRATÉGIQUE DES AMÉNAGEMENTS AVEC UNE PREMIÈRE ÉTAPE (2025): 6.4 MILLIARDS, DONT PLUSIEURS PROJETS DANS LA MÉTROPOLE LÉMANIQUE**
 - Augmentation de la capacité de la gare de Genève-Cornavin
 - Voies de dépassement à Founex / Denges pour le trafic marchandises
 - Mesures d'accélération entre Lausanne et Berne

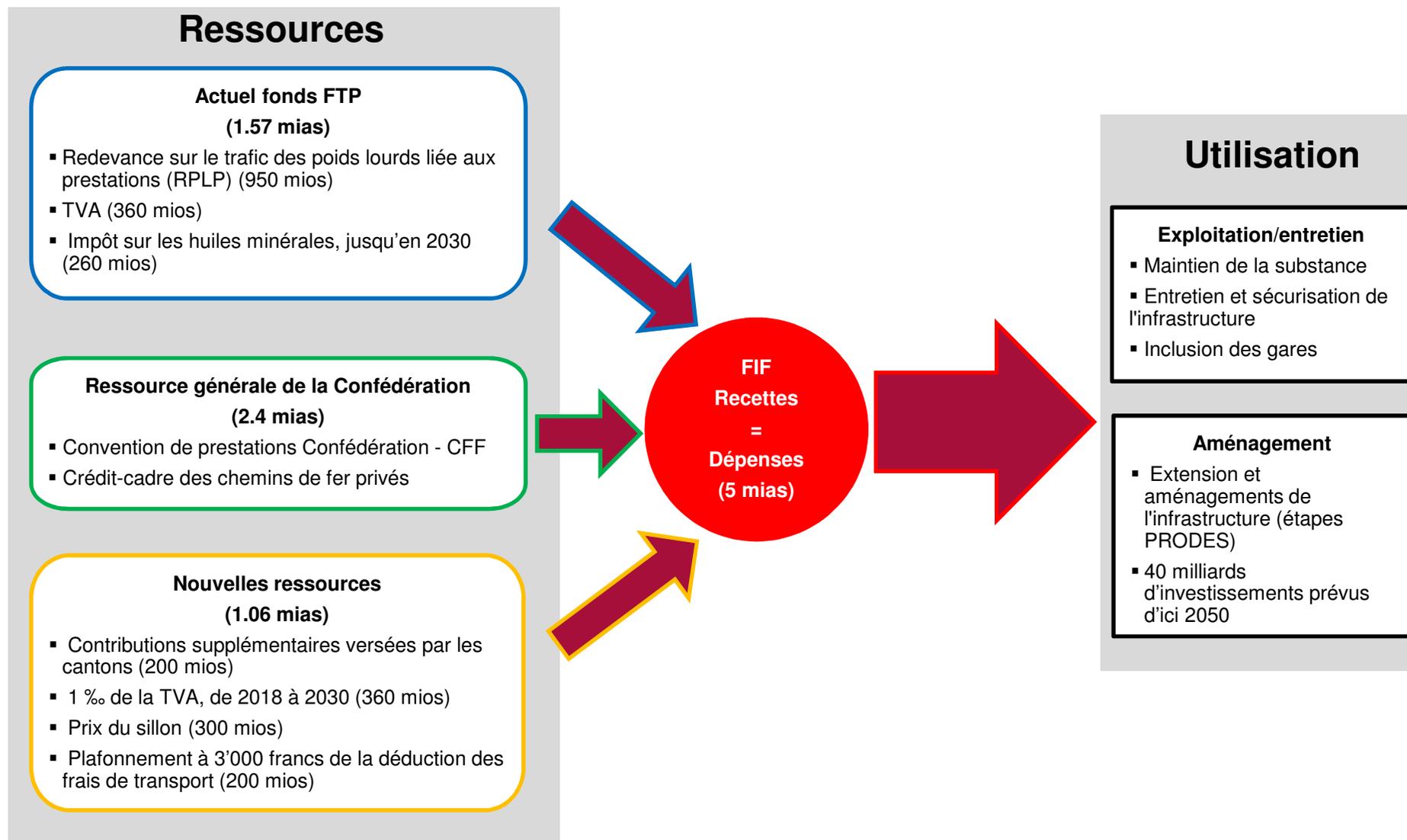
- > **REFONTE DU PROGRAMME RAIL 2000 2ÈME ÉTAPE (ZEB) AVEC INTÉGRATION DE DEUX PROJETS ESSENTIELS POUR LA MÉTROPOLE LÉMANIQUE**
 - Modernisation et prolongement des quais en gare de Lausanne
 - 4^{ème} voie Lausanne – Renens

- > **LE 20 JUIN 2013, LES CHAMBRES FÉDÉRALES ONT DÉFINITIVEMENT ADOPTÉ LA VARIANTE À 6.4 MILLIARDS DE FRANCS**

PROCESSUS PARLEMENTAIRE : UN PROJET ÉQUITABLE POUR TOUTE LA SUISSE

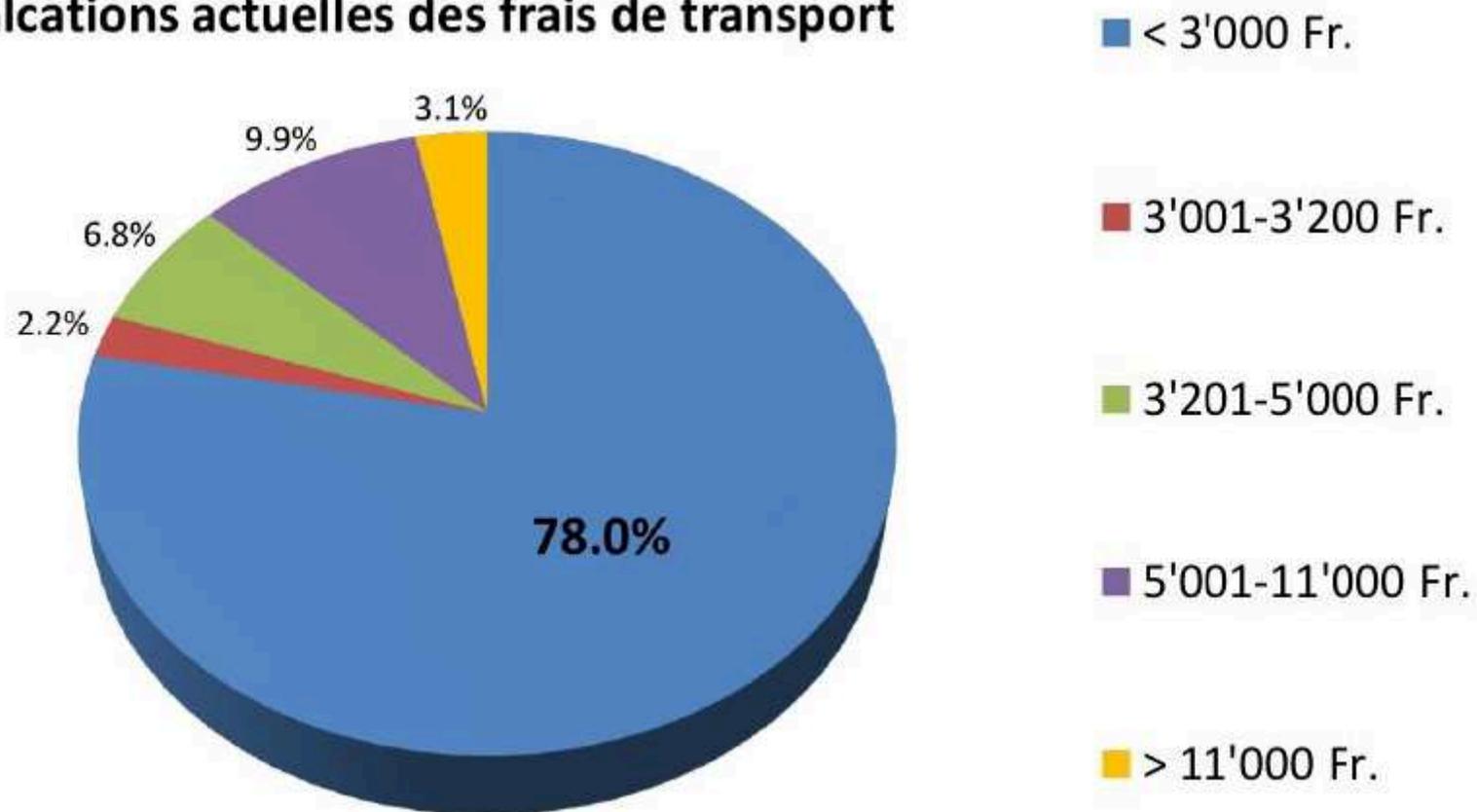


FAIF: SIMPLIFICATION DU FINANCEMENT



PLAFONNEMENT DE LA DÉDUCTION DES FRAIS DE TRANSPORTS À 3'000 FRANCS (IFD)

Défalcations actuelles des frais de transport

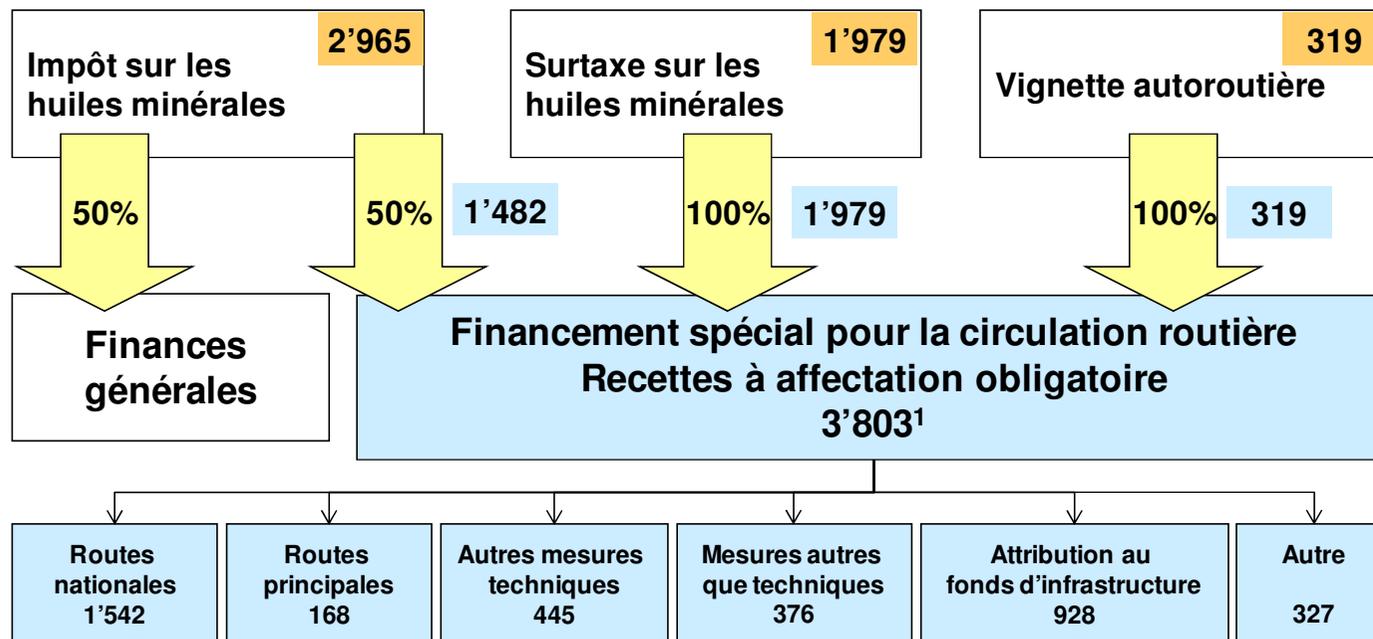


Source : CTSO / Confédération

9% DE L'IMPÔT SUR LES HUILES MINÉRALES POUR FAIF JUSQU'EN 2030 (9 MILLIARDS DE REMBOURSEMENT DES AVANCES AU FONDS FTP)

Financement spécial pour la circulation routière FSCR 2012 (en millions de francs)

- > **RECETTES :** **3083 MILLIONS DE FRANCS**
- > **DÉPENSES :** **3784 MILLIONS DE FRANCS**



¹ Y compris CHF 23 millions provenant d'autres recettes affectées

Compte d'Etat Tome 3 Explications complémentaires et tableaux statistiques C2012, p. 85 + 86

Source : OFROU

FAIF: L'ESSENTIEL

FAIF

- > PREND INTÉGRALEMENT EN CHARGE LES RÉSEAUX FERROVIAIRES NATIONAL ET RÉGIONAUX
- > GARANTIT LE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ET DE LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU
- > PERMET D'ÉLIMINER LES PRINCIPAUX GOULETS D'ÉTRANGLEMENT SUR LE RAIL
- > OFFRE LA POSSIBILITÉ DE PLANIFIER AUJOURD'HUI DÉJÀ LES PROCHAINES ÉTAPES D'AMÉNAGEMENT
- > AUGMENTE LA SÉCURITÉ DE LA PLANIFICATION

- > PROCHAINE ÉCHÉANCE: VOTATION POPULAIRE LE 9 FÉVRIER 2014

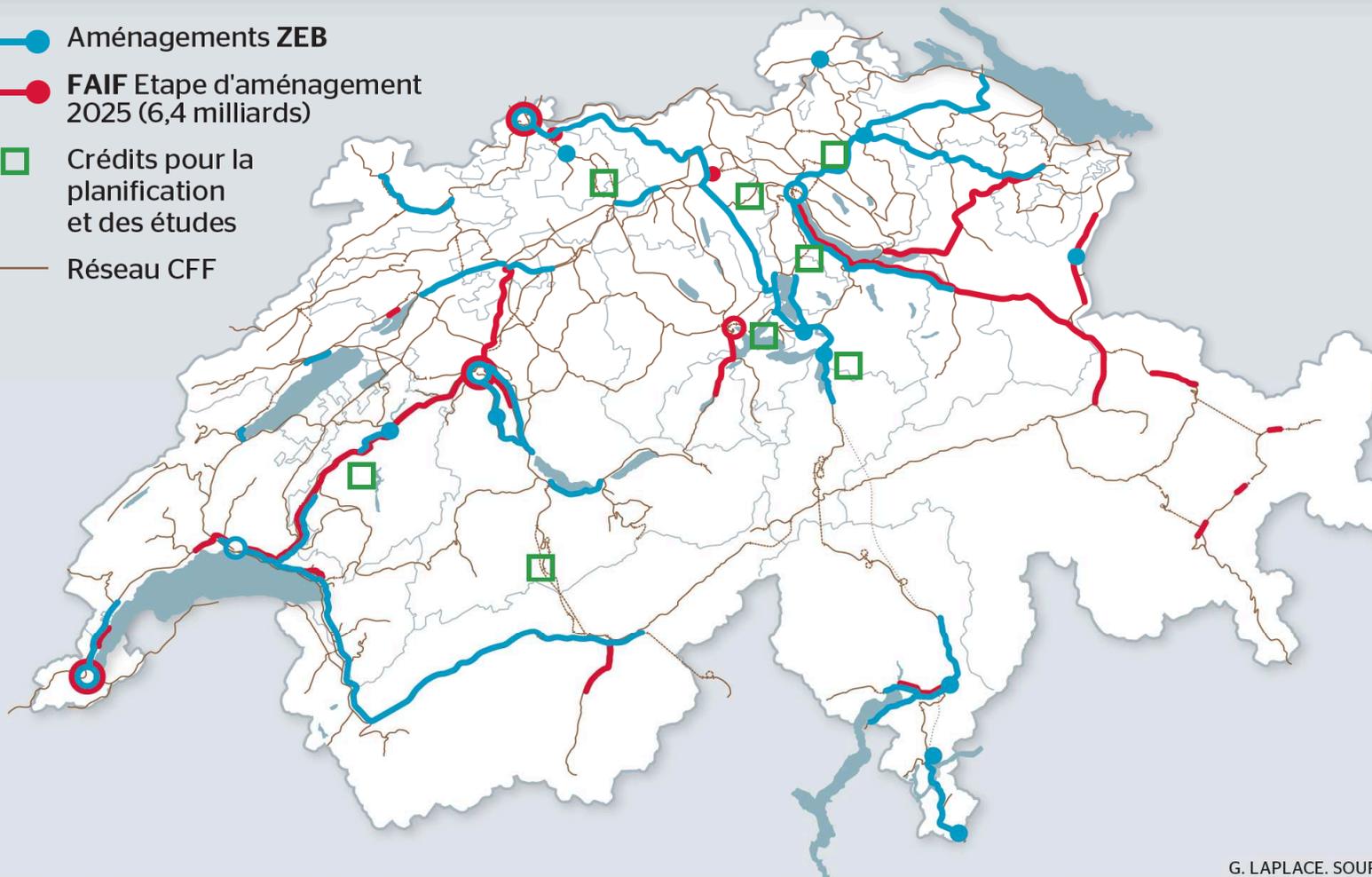
UN PROGRAMME FAVORABLE À GENÈVE ET À LA MÉTROPOLE LÉMANIQUE

FAIF - UN ENJEU STRATÉGIQUE
POUR GENÈVE

LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS D'ICI À 2025 EN SUISSE

Les aménagements ZEB et FAIF

- Aménagements ZEB
- FAIF Etape d'aménagement 2025 (6,4 milliards)
- Crédits pour la planification et des études
- Réseau CFF



G. LAPLACE. SOURCE: CFF.

Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2013 (en bleu italique les mentions concernant la Suisse occidentale)

Art. 1

1 L'étape 2025 de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est approuvée.

2 Elle comprend les mesures suivantes:

a.	<i>Lausanne–Genève: extension de capacité;</i>	330
b.	<i>nœud de Genève: extension de capacité;</i>	790
c.	<i>Lausanne–Berne: mesures d'accélération;</i>	300
d.	<i>Gléresse–Douanne: extension de capacité;</i>	390
e.	Bâle Est (1re étape), Ergolzthal: extension de capacité; Pratteln: désenchevêtrement;	
f.	<i>nœud de Berne: extension de capacité;</i>	620
g.	<i>Gümligen–Münsingen: extension de capacité;</i>	630
h.	Berne–Lucerne: augmentation des prestations;	
i.	Zurich–Coire: extension de capacité;	
j.	Rapperswil–Mägenwil: augmentation du rendement;	
k.	St-Gall–Coire: extension de capacité;	
l.	Bellinzone–Tenero: extension de capacité;	
m.	Lugano: extension de capacité;	
n.	divers investissements particuliers;	400
o.	travaux préparatoires de la prochaine étape d'aménagement (études, planifications);	
p.	études de projet pour l'extension de capacité Aarau–Zurich, Zurich– Winterthour (tunnel de Brütten, Stadelhofen), Thalwil–Zoug (Zimmerberg), Zoug–Lucerne (gare souterraine ou gare de transit de Lucerne) et pour <i>l'équipement de technique ferroviaire Ferden–Mitholz dans le tunnel de base du Loetschberg;</i>	
q.	installations d'exploitation;	
r.	chemins de fer privés: augmentation des prestations <i>Vevey–Blonay</i> , Lucerne–Stans/Giswil, Landquart/Coire–Davos–St. Moritz, <i>Zermatt– Täsch/Fiesch</i> , St-Gall–Rapperswil/Wil–Nesslau, Worblaufen–Soleure et réserves.	

3 Le Conseil fédéral soumet un message à l'Assemblée fédérale d'ici à 2018 concernant l'étape d'aménagement 2030. A l'horizon 2030 les mesures suivantes, notamment, doivent être réalisées:

a.	Aarau–Zurich–Winterthour: extension de capacité;
b.	Lucerne–Zoug–Thalwil: extension de capacité;
c.	<i>Ferden–Mitholz: équipement de technique ferroviaire dans le tunnel de base du Loetschberg;</i>
d.	élimination des goulets d'étranglement dans le trafic d'agglomération et le trafic régional ainsi qu'aux accès aux régions touristiques;
e.	investissements particuliers destinés à optimiser le principe des noeuds et les cadences;
f.	installations d'exploitation;
g.	travaux préparatoires de planification pour la prochaine étape d'aménagement et études relatives au tronçon entre Bâle et le Mittelland (3e traversée du Jura), au nouveau tronçon de l'Axen, au tronçon <i>Lausanne– Berne</i> et à d'autres projets.

LES AMÉNAGEMENTS POUR LA SUISSE OCCIDENTALE

Les améliorations en détail sur le réseau national

Sur presque toutes les lignes principales de Suisse romande, les CFF étofferont substantiellement leur offre. Cette montée en puissance concerne le réseau national, celui qui se déploie entre les principaux nœuds ferroviaires du pays, c'est-à-dire les grandes gares. Il s'accompagne d'un développement des trains régionaux sans précédent, détaillé en dernière page de ce numéro.

FAIF, ce sont de très nombreux projets d'infrastructure qui représentent des milliards de francs (voir en p. 4). Mais le but est le même: offrir aux passagers un service de meilleure qualité sur les liaisons principales. Tour d'horizon.

①

Gare de Genève: plus de trains

Deux voies supplémentaires en sous-sol pour accueillir le trafic en croissance tant sur les lignes nationales que sur le futur Réseau express du Grand Genève. La gare de Genève est ainsi équipée pour faire face également à des augmentations futures du nombre de trains dans le trafic régional, national ou international.

②

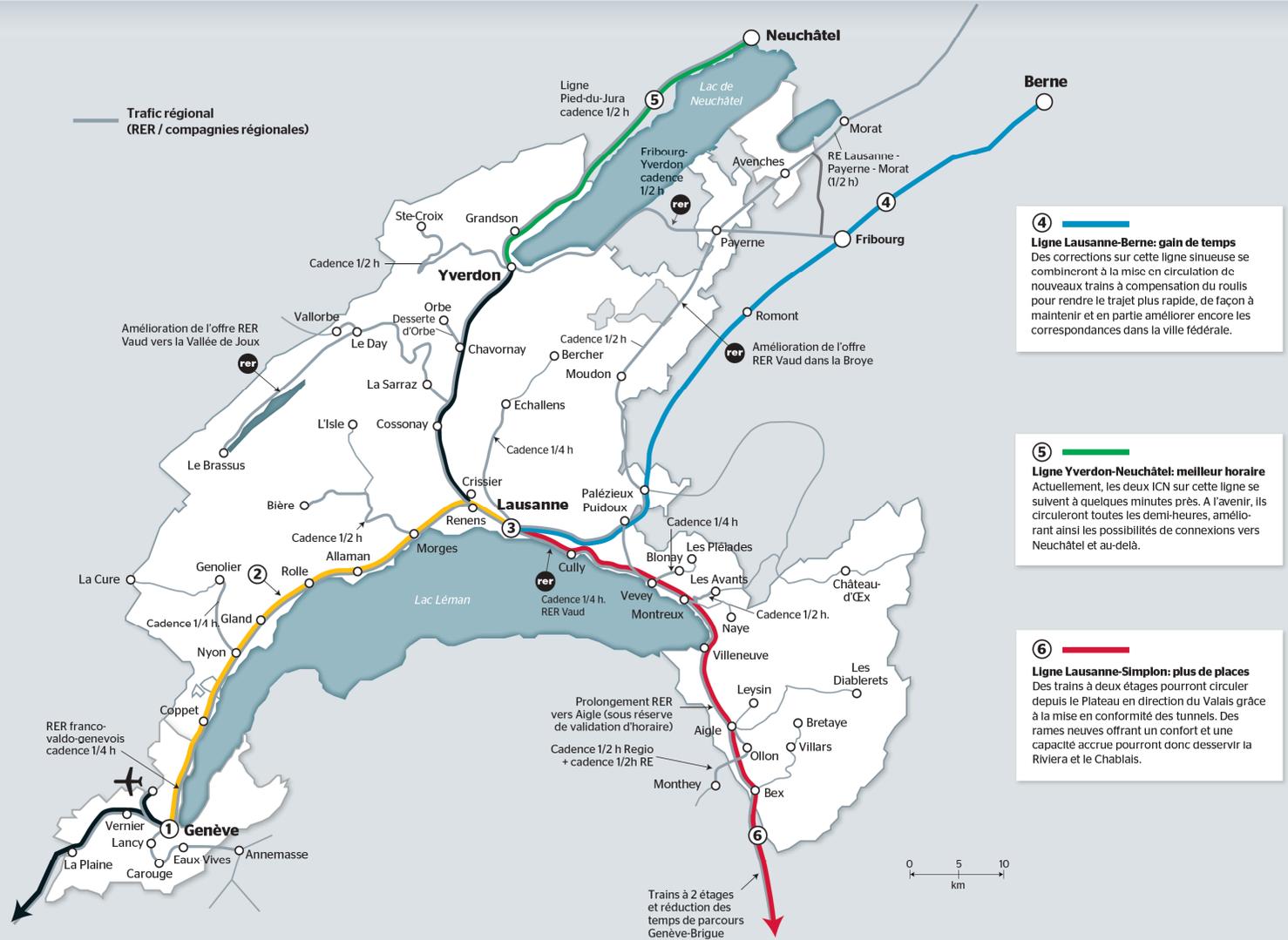
Ligne Genève-Lausanne: plus de places assises

Sur cet axe actuellement saturé, des trains à deux étages plus longs permettront, avec une augmentation des cadences, de doubler le nombre de places assises disponibles. Ils complètent la mise en circulation, il y a une année, des RegioExpress à deux étages, qui pourront voir leur cadence passer au quart d'heure à terme.

③

Gare de Lausanne: plus de train, plus d'espace

Comprenant notamment des quais prolongés pour accueillir les futurs trains à deux étages de 400 mètres de long, la gare de Lausanne se modernisera aussi pour permettre les autres améliorations prévues. Avec trois passages sous-voies et des accès améliorés, en particulier au sud, la circulation des passagers y sera facilitée.



④ **Ligne Lausanne-Berne: gain de temps**
Des corrections sur cette ligne sinueuse se combineront à la mise en circulation de nouveaux trains à compensation du roulis pour rendre le trajet plus rapide, de façon à maintenir et en partie améliorer encore les correspondances dans la ville fédérale.

⑤ **Ligne Yverdon-Neuchâtel: meilleur horaire**
Actuellement, les deux ICN sur cette ligne se suivent à quelques minutes près. A l'avenir, ils circuleront toutes les demi-heures, améliorant ainsi les possibilités de connexions vers Neuchâtel et au-delà.

⑥ **Ligne Lausanne-Simplon: plus de places**
Des trains à deux étages pourront circuler depuis le Plateau en direction du Valais grâce à la mise en conformité des tunnels. Des rames neuves offrant un confort et une capacité accrue pourront donc desservir la Riviera et le Chablais.

PROJETS LÉMANIQUES PHARES : LAUSANNE

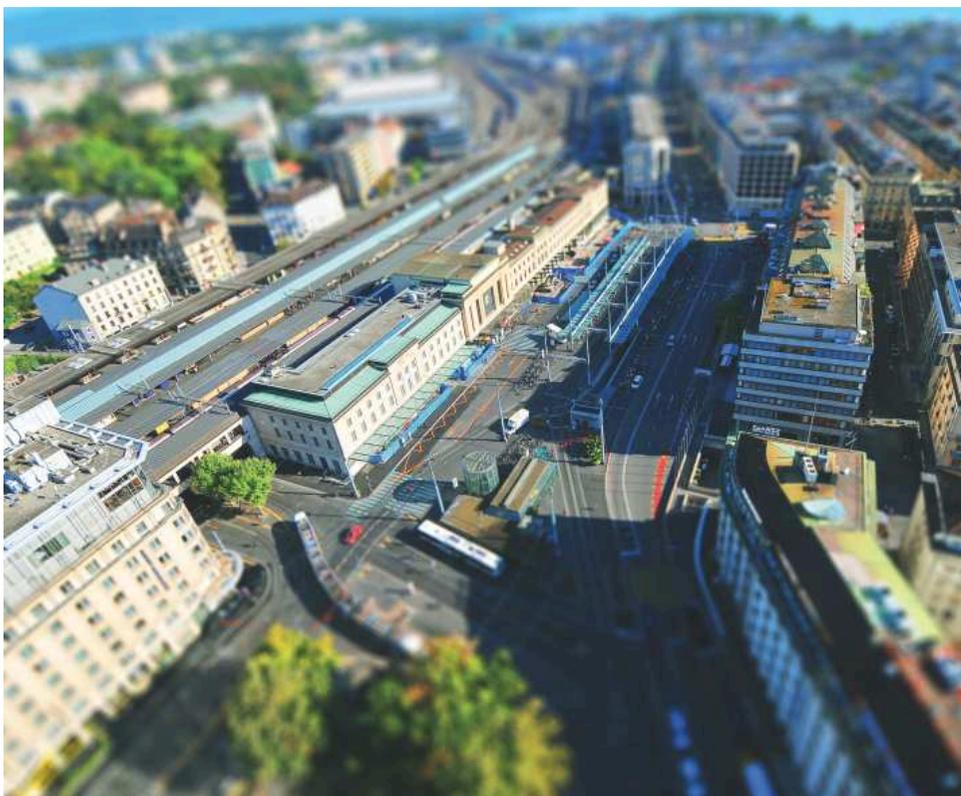
> NŒUD FERROVIAIRE DE LAUSANNE-RENENS (1.1 MILLIARD)



- ▶ Modernisation des gares de Lausanne (trois passages sous-voies) et Renens (accès aux trains)
- ▶ Prolongement des voies en gare de Lausanne
- ▶ Construction d'une 4^{ème} voie entre Lausanne et Renens
- ▶ Construction d'un saut-de-mouton

PROJETS LÉMANIQUES PHARES : GENÈVE

> EXTENSION SOUTERRAIN DE LA CAPACITÉ DE LA GARE DE CORNAVIN (790 MILLIONS) EN 2025



> IMPORTANCE STRATÉGIQUE POUR L'AXE EST-OUEST (SAINT-GALL – GENÈVE)

- La gare actuelle de Cornavin sera saturée à la mise en exploitation du CEVA

> 2 NOUVELLES VOIES EN SOUS-SOL

- Permet un doublement de l'offre sur l'arc lémanique par des trains supplémentaires nationaux tout en fiabilisant l'exploitation
- Permet une cadence ¼ h entre Genève et La Plaine, une nouvelle halte et le développement du trafic international
- Anticipe les développements ultérieurs des infrastructures et de l'offre

2012 - 2013 – STRATÉGIE CANTONALE

DÉFINIR UN EMPLACEMENT:

- > ÉTUDES SUR LA PRAILLE, AÉROPORT, SÉCHERON ET CORNAVIN

CONVAINCRE LES ACTEURS LOCAUX:

- > CONSENSUS SUR LE LIEU DE L'EXTENSION: CORNAVIN
- > MISE EN SERVICE EN 2025
- > FINANCEMENT FÉDÉRAL LIMITÉ À 790 MIOS (FAIF)

COORDONNER L'ACTION DE L'ADMINISTRATION:

DÉFINIR UNE SOLUTION ADÉQUATE POUR GENÈVE:

- > CONVENTION POUR EXPERTISE INDÉPENDANTE

MOBILISER LES ACTEURS RÉGIONAUX POUR FAIF À 6,4 MIA:

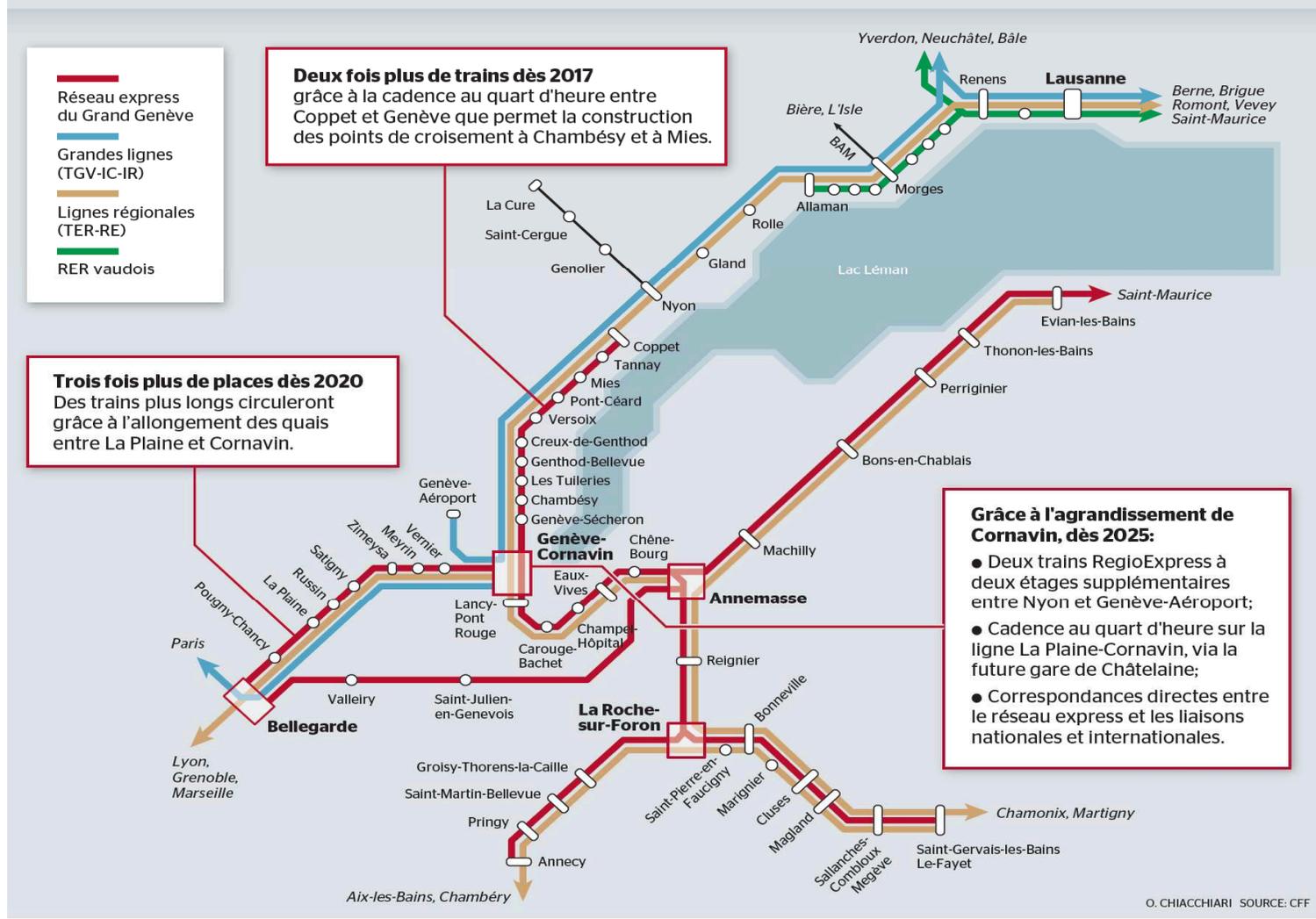
- > UNITÉ DE LA MÉTROPOLE LÉMANIQUE:
- > SOLIDARITÉ DE LA CONFÉRENCE DES TRANSPORTS DE SUISSE OCCIDENTALE (CTSO) ET DE LA CONFÉRENCE DES GOUVERNEMENTS DE SUISSE OCCIDENTALE (CGSO)

FAIRE BLOC À BERNE:

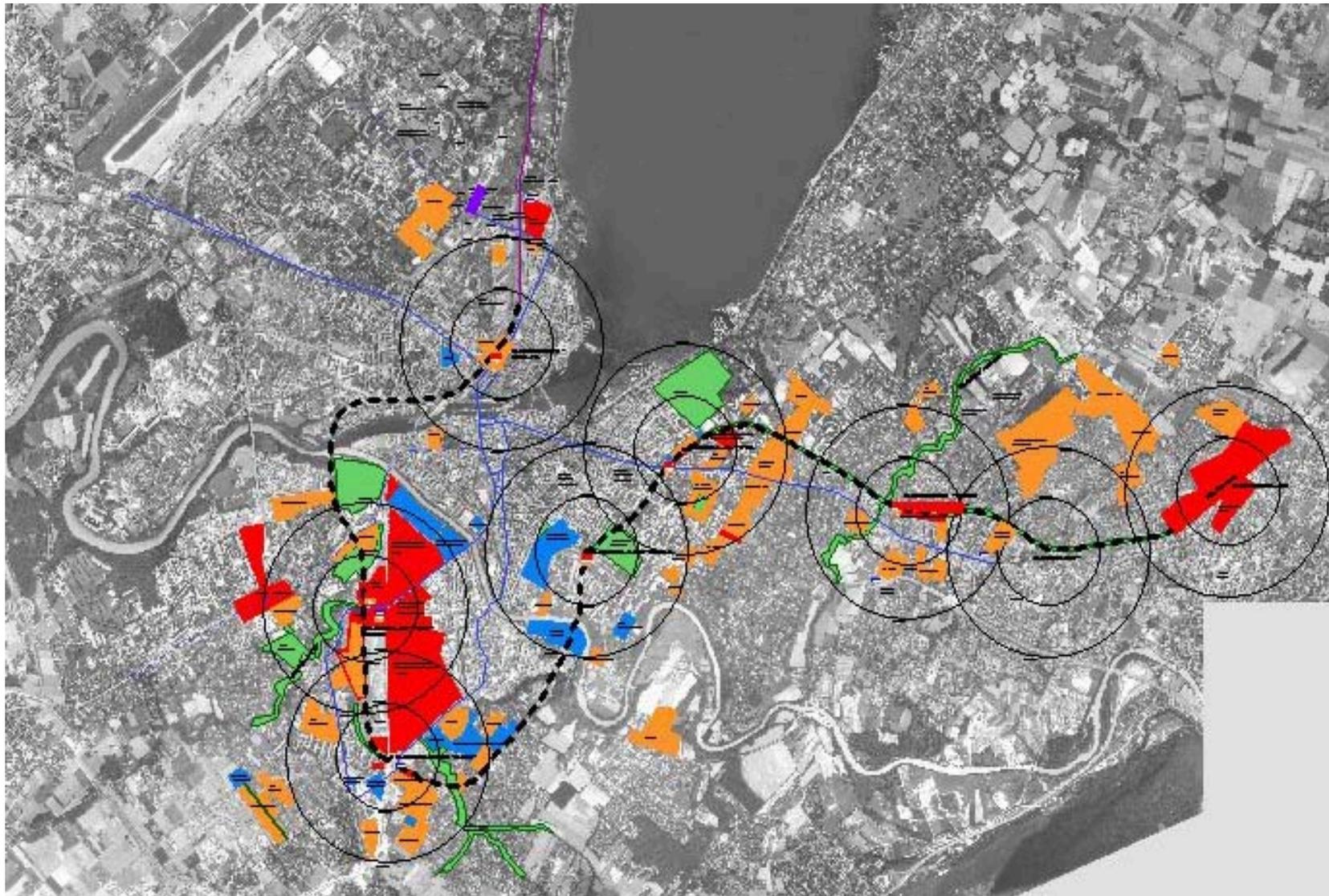
- > UNITÉ DE LA DÉPUTATION GENEVOISE AUX CHAMBRES FÉDÉRALES

FAIF ET LE RÉSEAU EXPRESS DU GRAND GENÈVE

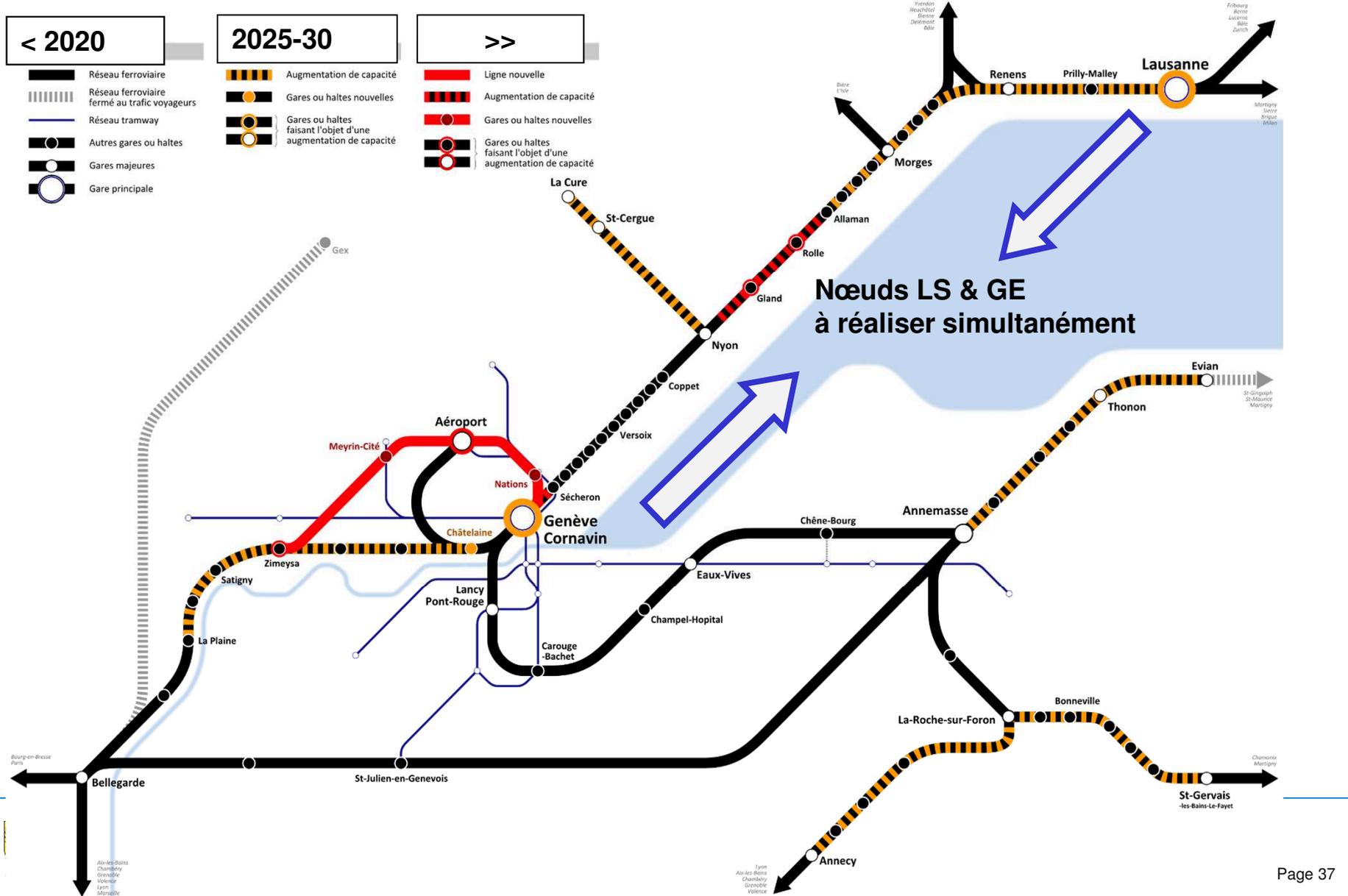
Prestations supplémentaires que FAIF permettra sur le réseau express du Grand Genève



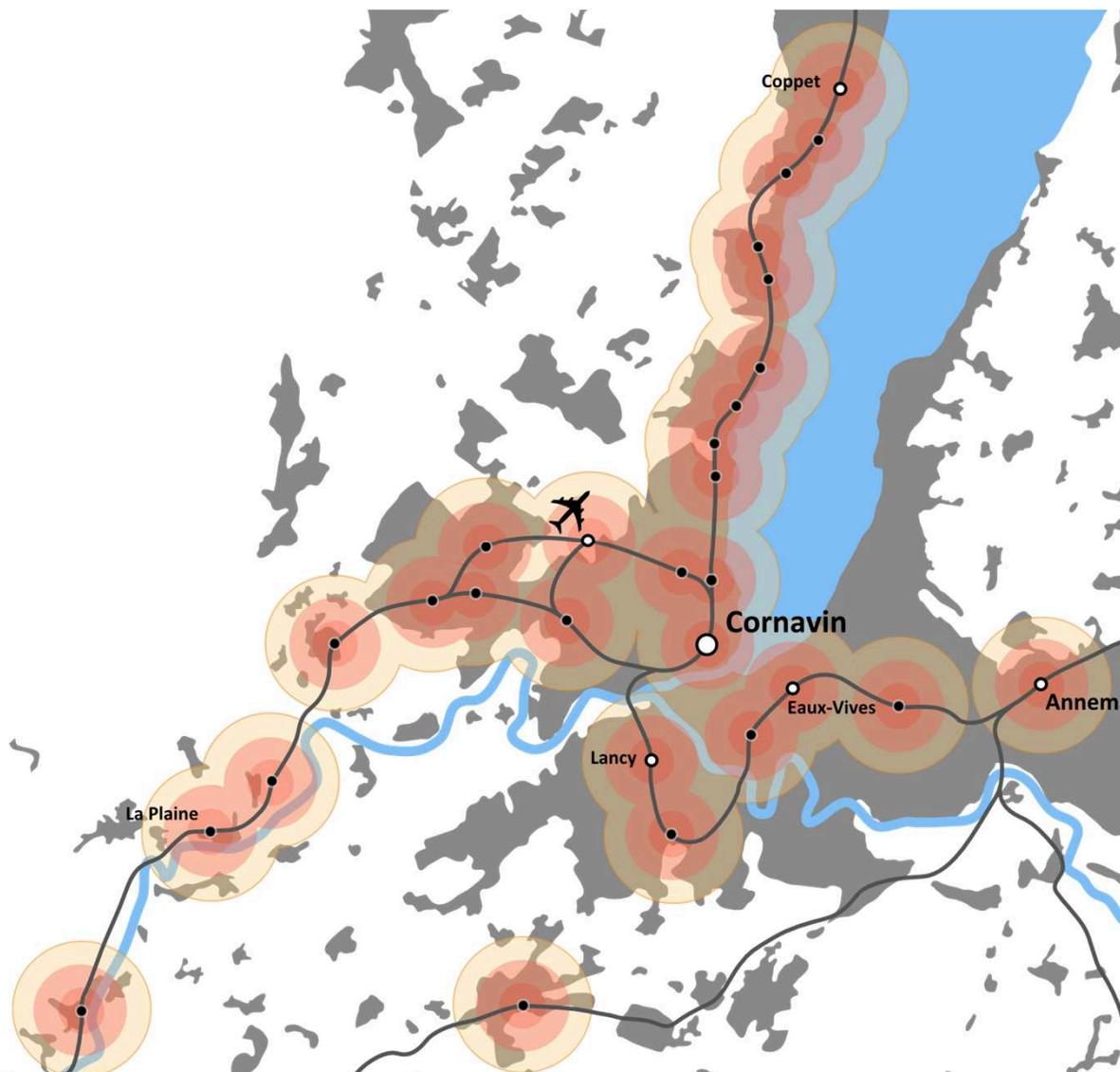
LOGEMENTS ET EMPLOIS EN LIEN AVEC LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



L'AGGLOMÉRATION FERROVIAIRE



A TERME 75% DES HABITANTS ET 85% DES EMPLOIS À MOINS DE 1,5 KM D'UNE HALTE FERROVIAIRE



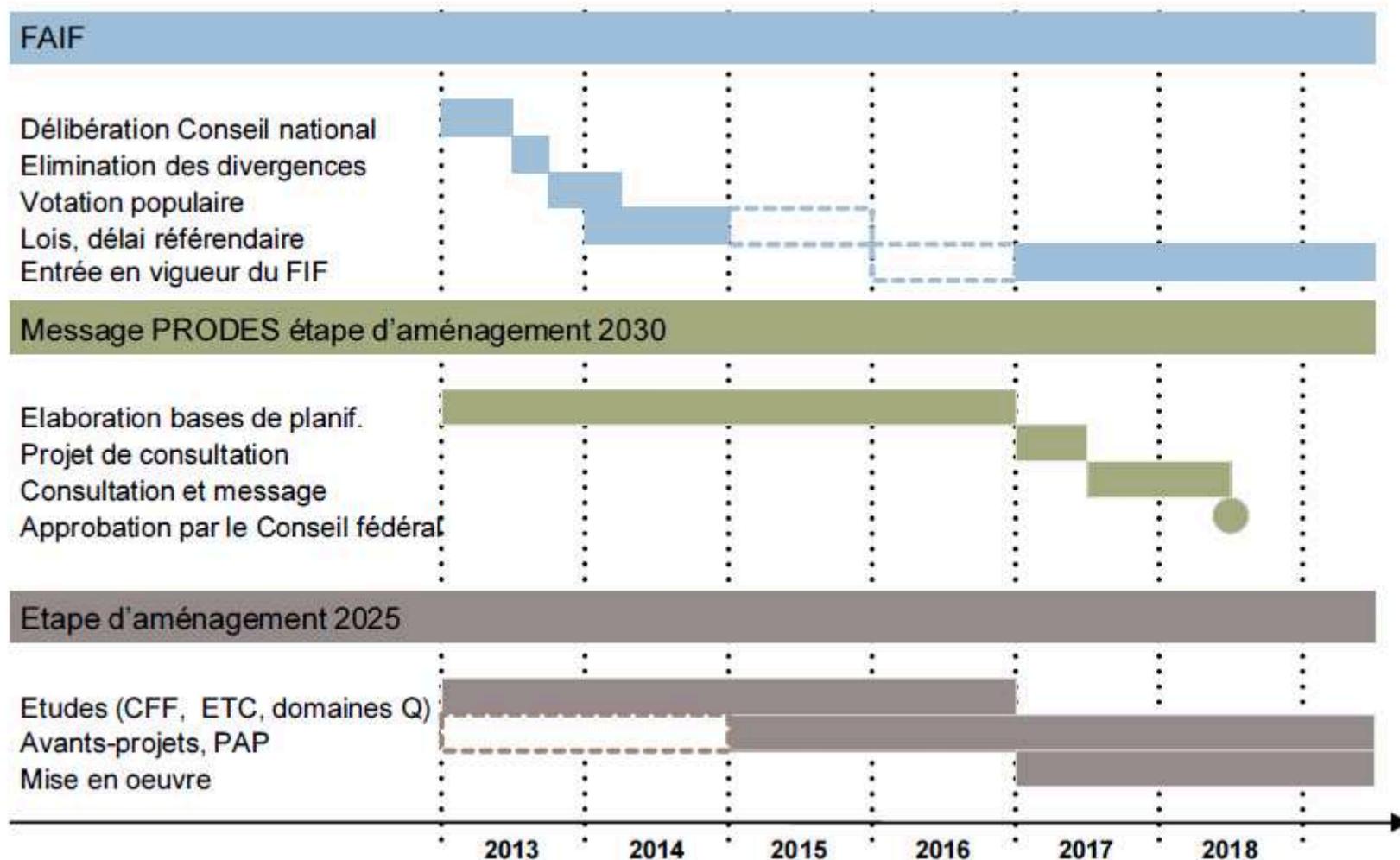
720 MILLIONS POUR LE TRAFIC MARCHANDISES DONT 330 ENTRE LAUSANNE ET GENÈVE

- > VOIES DE DÉPASSEMENT FRET DE FOUNEX ET DE DENGES
+ DOUBLEMENT GLÉRESSE
- > CORRIDORS FERROUTAGE 4 MÈTRES POUR LE GOTHARD ET LE
LÖTSCHBERG
- > EN 2013 A GENÈVE : + 1 MILLION DE TONNES-NETTES
TRANSPORTÉES PAR WAGON EN SUISSE ET EN IMPORT-EXPORT
 - 11000 TONNES DE CO2
 - 87000 TRAJETS EN CAMION SUR LA ROUTE
- > PERSPECTIVES 2030 : + 70% TRAFIC FRET SUR LE RAIL
- > ENJEUX : DÉGAGER DES CAPACITÉS FRET AUX HEURES OPTIMALES

FAIF : FONCTIONNEMENT ET GOUVERNANCE

FAIF - UN ENJEU STRATÉGIQUE
POUR GENÈVE

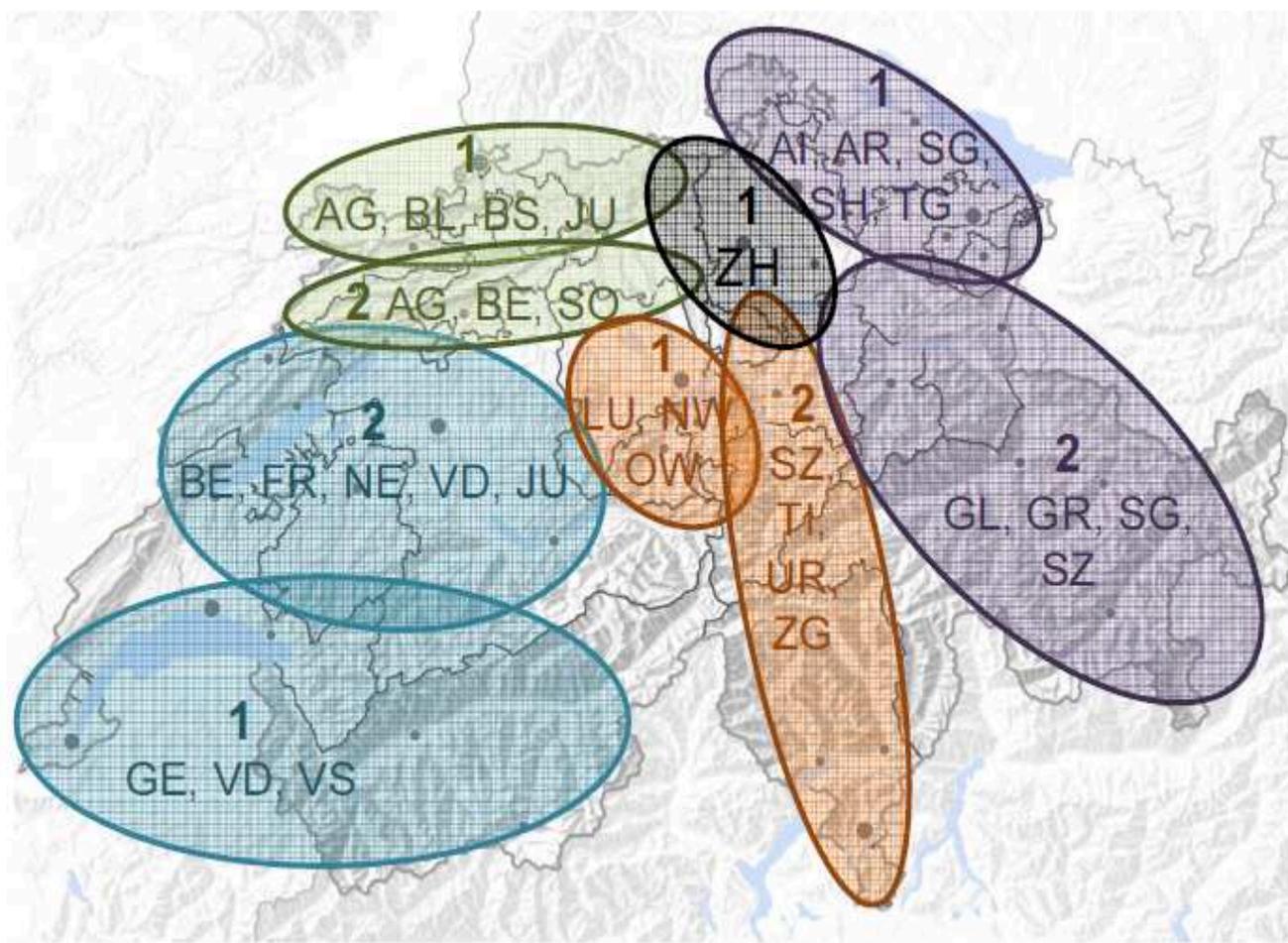
FAIF : LE PLANNING ET LES PROCHAINES ÉTAPES



FAIF : LE RÔLE DE LA CONFÉDÉRATION

- BAILLEUR DE FONDS ET GESTIONNAIRE DU PROCESSUS
- OFFRE EN TRAFICS GRANDES LIGNES ET MARCHANDISES
- INTÉGRATION DES BESOINS DE TRANSPORT
- ÉVALUATION ET PRIORISATION DE L'AMÉNAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

FAIF : LA FUTURE PLANIFICATION REGIONALE



Ouest:

1. GE, VD, VS
2. BE, FR, NE, VD, JU

Nord-ouest:

1. AG, BL, BS, JU
2. AG, BE, SO

Centre:

1. LU, NW, OW
2. SZ, TI, UR, ZG

Est:

1. AI, AR, SG, SH, TG
2. GL, GR, SG, SZ

Zurich:

1. ZH

CONCLUSIONS

FAIF - UN ENJEU STRATÉGIQUE POUR GENÈVE

LES ATOUTS DE FAIF EN BREF



Plus de place dans les trains

Davantage de places assises grâce à des voitures à deux niveaux et à des trains plus longs



Plus vite

Des trains plus rapides sur certains tronçons et plus ponctuels partout



Cadence à la demi-heure

Objectif à long terme pour le trafic des grandes lignes dans toutes les villes



Plus de place dans les gares

Davantage de sécurité et des accès plus spacieux



Cadence au quart d'heure

Dans les agglomérations et les régions urbaines



Transport des marchandises

Des capacités assurées sur le réseau ferré pour des connexions plus fiables et plus rapides

> POUR

- Répondre aux besoins induits par le développement économique et démographique
- Rattraper 25 ans de sous-dotation de la Suisse occidentale en matière d'investissements dans les infrastructures ferroviaires
- Développer un réseau ferroviaire cohérent qui assure le maintien des conditions-cadre et la préservation de la qualité de vie

FAIF - UN ENJEU STRATÉGIQUE POUR GENÈVE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Secrétariat général