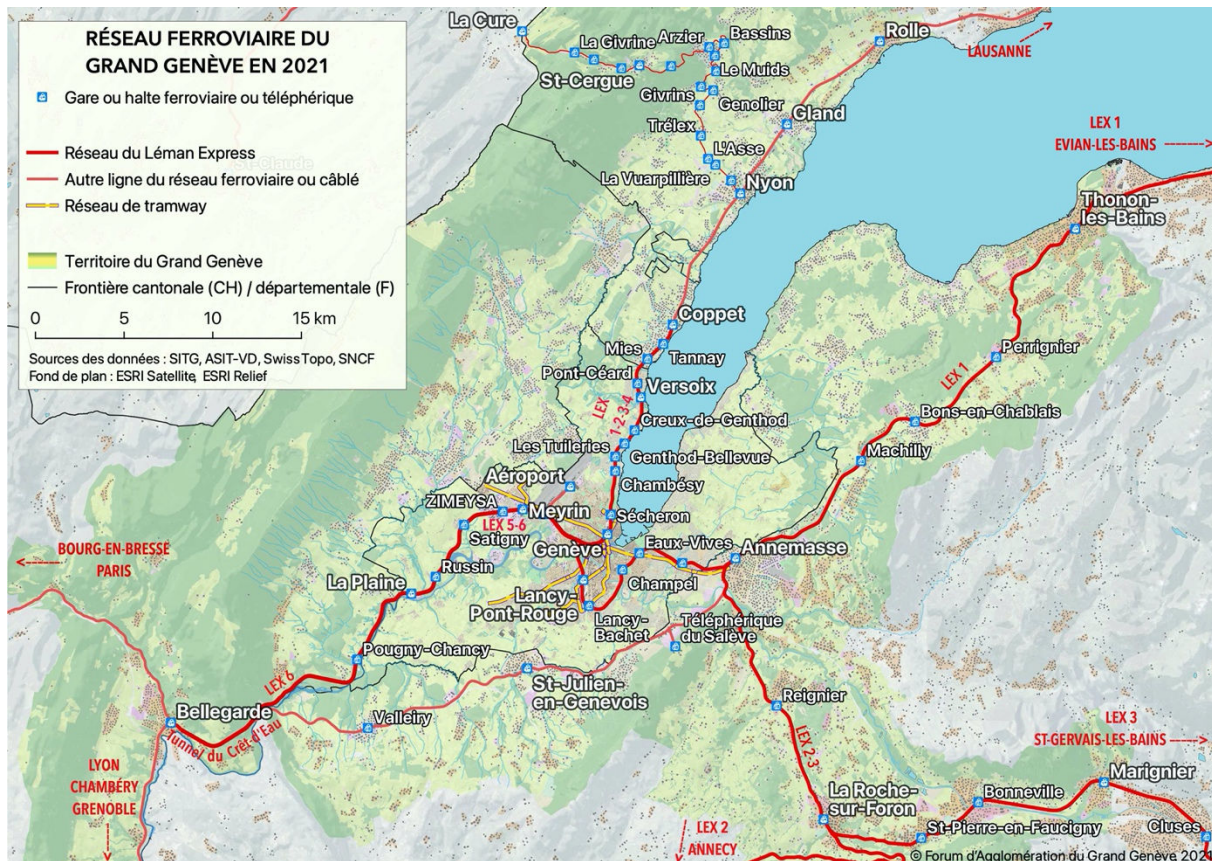


# FORUM D'AGGLOMÉRATION

## Prise de position

dans le cadre de la procédure de consultation sur le

**Rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et sur la perspective RAIL 2050**



Septembre 2022

### **Le Forum d'agglomération du Grand Genève en bref....**

Le Forum d'agglomération est l'instance de concertation de la société civile transfrontalière à l'échelle du Grand Genève. Acteur fort de la construction de l'agglomération franco-valdo-genevoise et de la cohésion sociale, culturelle et géographique de ses territoires, il est à la fois :

- un espace de discussion et de dialogue pour la société civile
- un lieu de réflexion et de proposition sur la construction d'actions pour diverses politiques publiques
- un outil de promotion du Grand Genève auprès de ses habitants
- un organe de consultation des démarches de projet d'agglomération et de territoire

Le Forum d'agglomération est rattaché au Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), l'instance politique du Grand Genève. Le GLCT saisit le Forum de questions ayant trait aux politiques publiques transfrontalières. De son côté, le Forum d'agglomération lui adresse **des avis consultatifs, des propositions et des idées**, en réponse à ces saisines ou de sa propre initiative.

Entré en fonction en septembre 2013, le Forum d'agglomération a été renouvelé une première fois en septembre 2017. Suite à un nouvel appel à candidatures lancé auprès des acteurs de la société civile transfrontalière, il a débuté en septembre 2021 sa 3ème législature de 4 ans.

## Réponses au catalogue de questions :

### 1) État 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.*

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

*Aucune.*

- 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.*

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

*Aucune.*

- 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.*

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

*Les moyens de ZEB étaient initialement aussi prévus pour intégrer pleinement le nœud de Lausanne dans l'horaire cadencé. Non seulement la lenteur du trajet Lausanne-Berne réduit l'attractivité du Grand Genève en direction de la Suisse alémanique, de l'Allemagne et de l'Italie (via le Gothard), mais le nœud incomplet de Lausanne affaiblit aussi les correspondances entre le Grand Genève et une partie de Vaud ainsi que de Neuchâtel, Fribourg et Valais.*

*La planification de « Rail 2050 » pourrait être l'occasion d'adapter les mesures encore non-réalisées de ZEB dans un plan à long terme, les rendant compatibles avec les futures réalisations de lignes à grande vitesse (LGV) en direction de l'Est (Zurich, Munich) et en direction de l'Ouest (Lyon, Bruxelles, Barcelone). À cet égard, le Grand Genève soutient l'élaboration d'une « Croix fédérale de la mobilité », émise par le Conseiller aux États vaudois Olivier Français et déposé sous forme de Postulat par la Commission des transports du Conseil des États en 2017. Contrairement au Conseil fédéral, le Forum d'agglomération du Grand Genève ne pense pas qu'avec « Rail 2050*

» celui-ci a rempli la mission que lui avait donnée en 2017 la majorité du Conseil des États d'étudier un plan directeur pour la Suisse (en allemand « Masterplan »)<sup>1</sup>.

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

Concernant le programme R-LGV (Raccordement du réseau suisse aux Lignes à Grande Vitesse) :

*Le Grand Genève est seulement partiellement satisfait de l'adaptation de la ligne Bellegarde (Valserhône) – Nurieux pour les TGV St-Gervais-les-Bains/Annemasse/Genève – Paris. Le Forum recommande au Conseil fédéral de mettre en place un nouveau programme R-LGV, et de ne pas simplement considérer le premier comme achevé.*

*Si la vitesse des trains est désormais plus concurrentielle en direction de Paris, les objectifs de gains de temps sont en-deçà des promesses de 2008. La ligne ferroviaire Bellegarde (Valserhône) – Nurieux n'est pas suffisamment protégée contre les risques d'éboulement et est parfois interrompue plusieurs fois par an. Pourtant, avant les travaux de construction dans les années 2000, les communes françaises situées le long de la ligne l'avaient signalé et ce risque avait été sous-estimé. De plus, sur cette ligne cofinancée par la Suisse dans le cadre du programme R-LGV, la vitesse du TGV n'est que de 65 à 80 km/h. Et le trafic régional n'est pas autorisé à emprunter cette ligne, bien que le CEVA ait déjà été décidé dans les années 2000, c'est-à-dire au même moment. Le Forum regrette ce manque de coordination à long terme et demande que, afin que ce type d'erreur ne reproduise plus, l'établissement d'un plan directeur («Masterplan») pour le ferroviaire comme demandé dans le Postulat 17.3262 du Conseil des États<sup>2</sup>.*

*Le Forum d'agglomération du Grand Genève aimerait également recommander au Conseil fédéral de renouveler la Motion 02.3121 de l'ancien Conseiller aux États st-gallois David Eugen<sup>3</sup>, qui recommande à la Suisse de renoncer partiellement au principe de la territorialité quant au financement des infrastructures ferroviaires à l'étranger sur les tronçons en direction de l'Est et de l'Ouest.*

*Le Grand Genève ainsi que la Genève internationale ont besoin pour garder leur attractivité la réalisation d'une LGV Genève – Bourg-en-Bresse, ceci afin de pouvoir proposer des liaisons concurrentielles, directes et durables vers Bruxelles, Amsterdam, Londres, Marseille et Barcelone. Rien qu'entre l'aéroport de Genève-Cointrin et Londres, 2,5 millions de passagers prennent l'avion chaque année (LITRA, 2018), sans alternative viable économiquement et bonne pour l'environnement. À cet égard, le Forum d'agglomération du Grand Genève recommande de ne miser qu'à court terme sur les trains de nuit, car pour des raisons techniques, les capacités des trains de nuit sont trop faibles pour concurrencer la demande quotidienne dans l'aéroport de Genève-Cointrin. Le Forum apprécie l'étude sur le trafic international réalisée par le bureau genevois 6-t et commandité par la Confédération, qui montre l'intérêt réjouissant pour les trains de nuit. Cependant, cette étude a oublié de tenir compte de la capacité limitée des trains de nuit à pouvoir absorber le trafic aérien à partir de Genève aéroport. Par conséquent, des liaisons de jour sont à envisager sérieusement à long terme.*

<sup>1</sup> Conseil des États, Postulat 17.3262, 2017: <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20173262>

<sup>2</sup> Conseil des États, Postulat 17.3262, 2017: <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20173262>

<sup>3</sup> Conseil des États, Motion 02.3121, Procès-verbal, 2002 : <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=4480>

*En direction de Lausanne, le Forum recommande au Conseil fédéral de prévoir une redondance prioritaire et compatible LGV, afin de dédoubler la ligne historique, d'importance stratégique et point vulnérable pour le Grand Genève. La ligne historique devrait être consacrée uniquement au transport Léman Express et RégioExpress. En plus de profiter d'un bond qualitatif de l'offre, le Forum souhaiterait pour les régions de Nyon, Gland et Rolle des réouvertures de gares et une réduction des nuisances du trafic de transit grandes lignes.*

*En direction de Lyon et du sud de la France, la ligne ferroviaire existante Genève - Lyon a un besoin urgent d'être assainie.*

*Le Forum recommande au Conseil fédéral de prévoir une redondance prioritaire et compatible avec une future LGV pour dédoubler le « tunnel du Crêt-d'Eau » (France), d'importance stratégique et point vulnérable pour tout le Grand Genève, et au-delà aussi pour toute la région lémanique, ainsi que les Départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie.*

*Enfin, le Forum d'agglomération du Grand Genève recommande au Conseil fédéral d'ajouter au programme qui devrait succéder à « R-LGV » un raccordement direct du Grand Genève à la LGV en construction Lyon-Turin.*

*Techniquement parlant, ces futures liaisons internationales devraient servir de base pour la conception de l'horaire de « Rail 2050 ».*

*À cela s'ajoute le fait que « Rail 2050 » devrait être un outil puissant pour pouvoir lutter à long terme contre le réchauffement climatique*

## 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.*

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

*Oui. Cependant, le Grand Genève recommande d'y ajouter l'objectif de l'intégration du réseau suisse au réseau européen, dans l'esprit du Postulat 17.3262 « Croix fédérale de la Mobilité » voté par le Conseil des États<sup>4</sup>.*

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

*Non, car celle-ci est incomplète.*

d) Sinon, que proposez-vous ?

*Pour le Forum d'agglomération du Grand Genève, il serait plus intéressant d'élaborer une vision « Développement du rail sur les courtes, moyennes et longues distances ».*

*L'importance d'investir sur les courtes et moyennes distances a été démontré par le Léman Express, dont le succès est au rendez-vous malgré de nombreuses difficultés de naissance.*

*Cette orientation doit donc être poursuivie, mais elle ne peut se suffire à elle-même.*

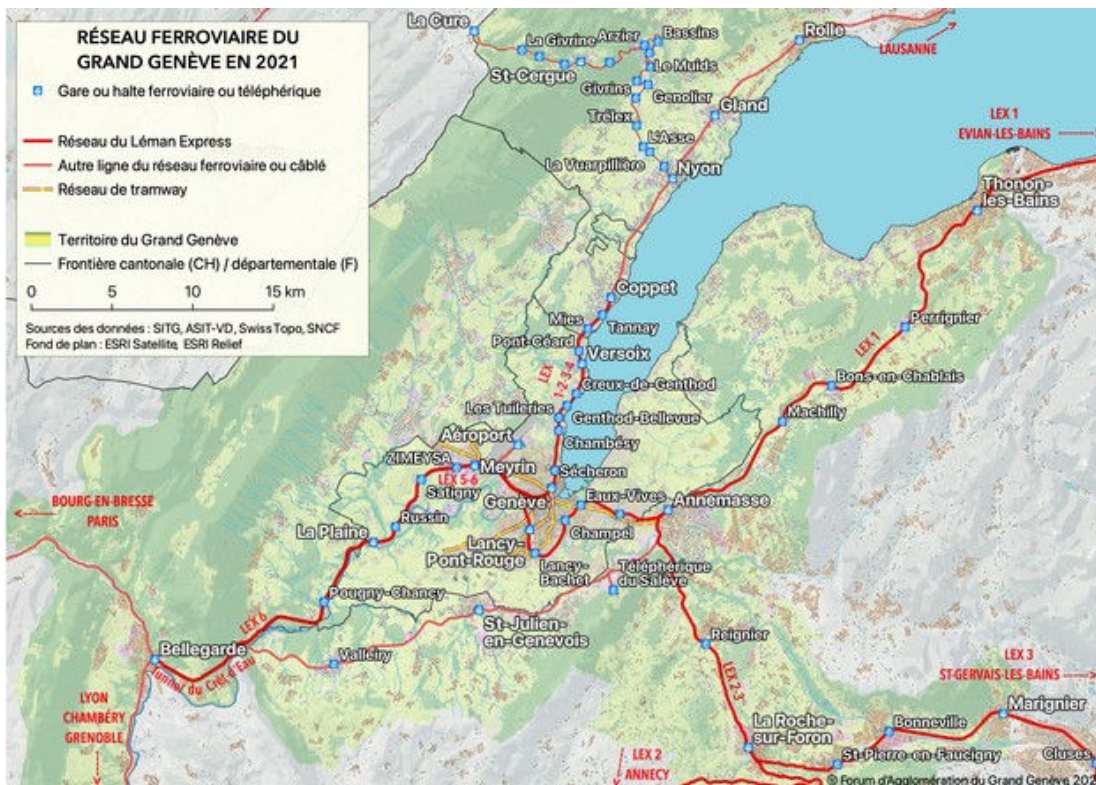
*L'économie et la société du Grand Genève sont particulièrement dépendantes de l'aéroport de Cointrin. À court terme, des trains de nuit permettraient de réduire cette dépendance. Mais à long terme, ces derniers seront insuffisants, c'est pourquoi le Forum recommande au Conseil fédéral de prévoir un désenclavement du Grand Genève sur les longues distances, en direction de l'est, de l'ouest et du sud.*

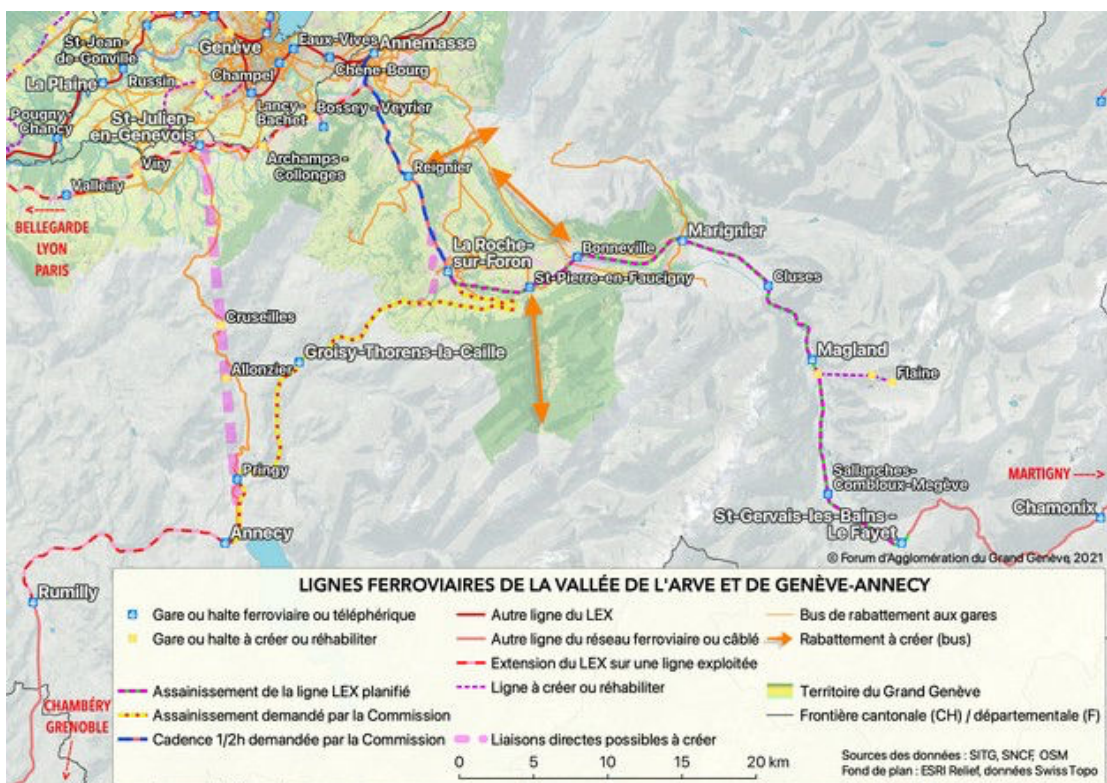
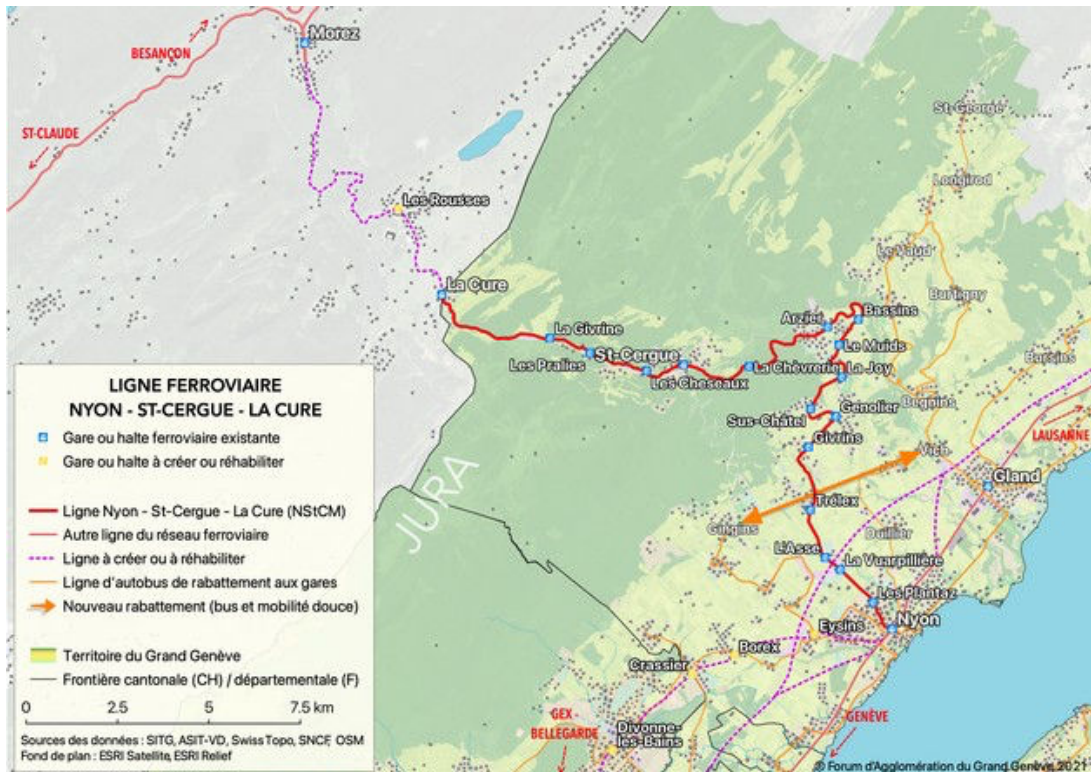
*Concernant toutes les distances, nous joignons à cette réponse au Conseil fédéral le rapport émit par le Forum d'agglomération en 2021 sur le ferroviaire pour le Grand Genève<sup>5</sup>. Ci-dessous les cartes extraites du rapport. Les versions détaillées et en haute résolution se trouvent dans le rapport lui-même.*

---

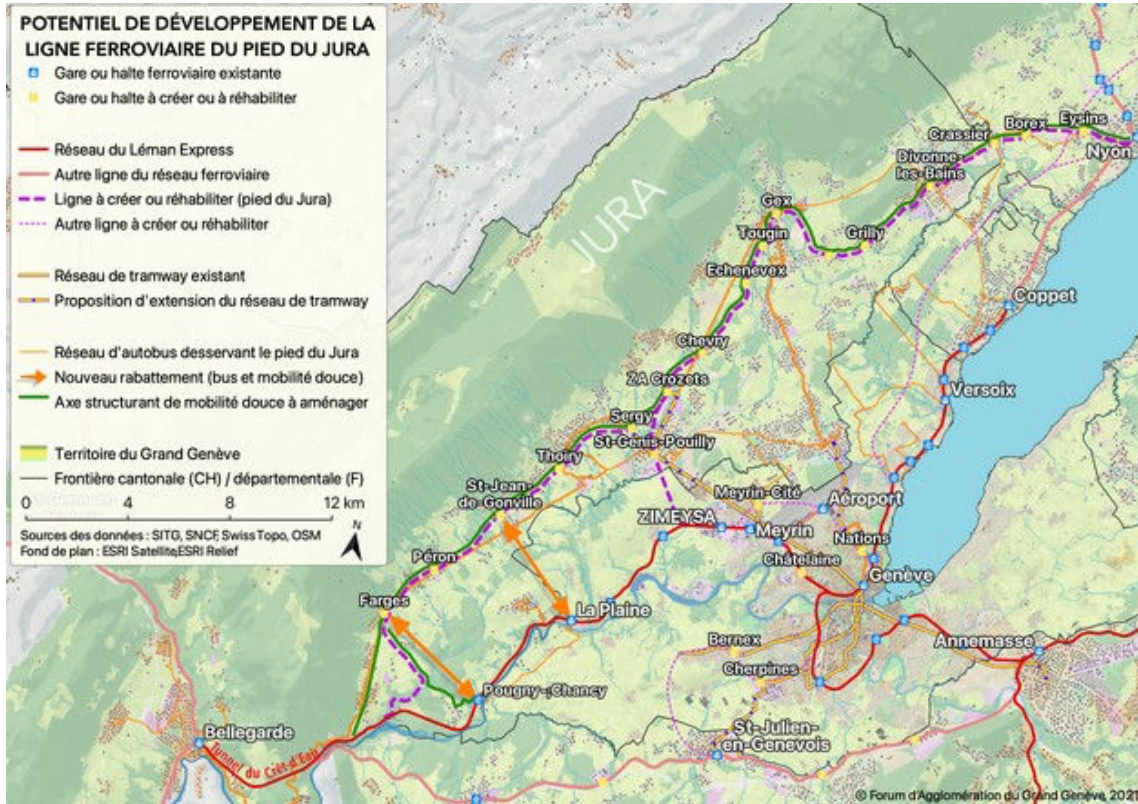
<sup>4</sup> Conseil des États, Postulat 17.3262, 2017: <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20173262>

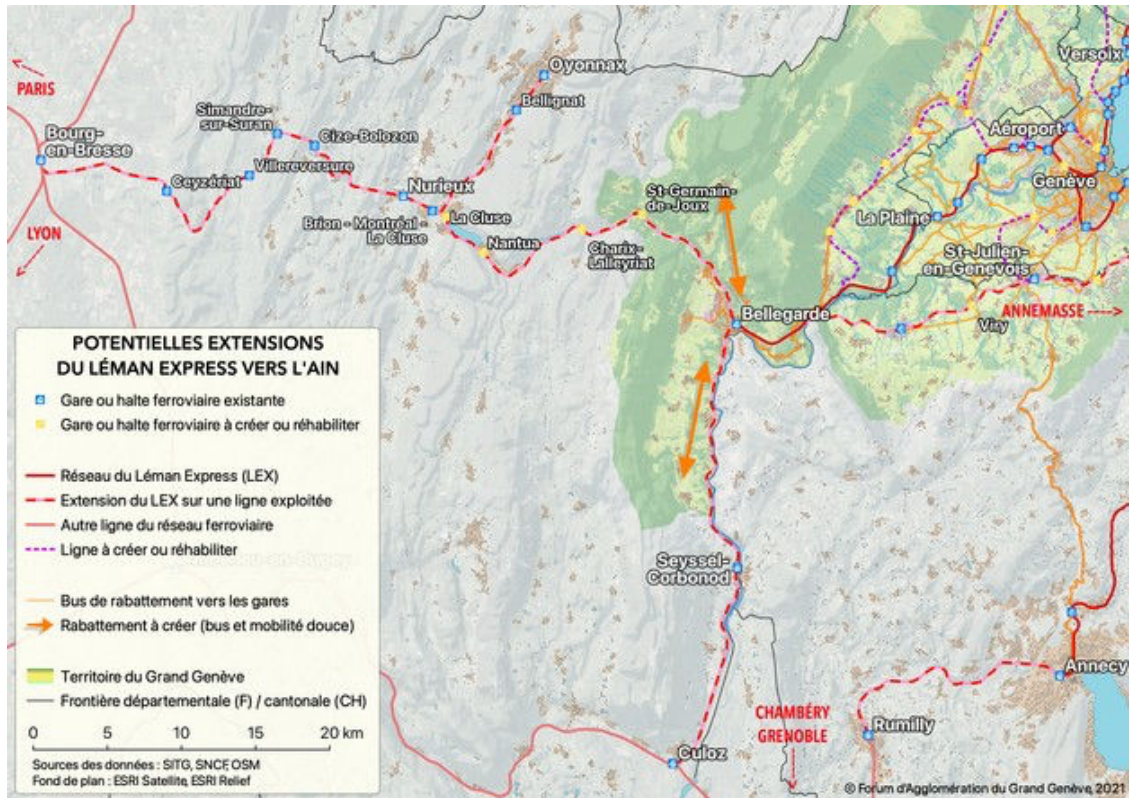
<sup>5</sup> Forum d'agglomération du Grand Genève, 2021 : [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/2a04\\_rapport\\_autosaisine\\_tranports\\_ferroviaires\\_juin\\_2021.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/2a04_rapport_autosaisine_tranports_ferroviaires_juin_2021.pdf)

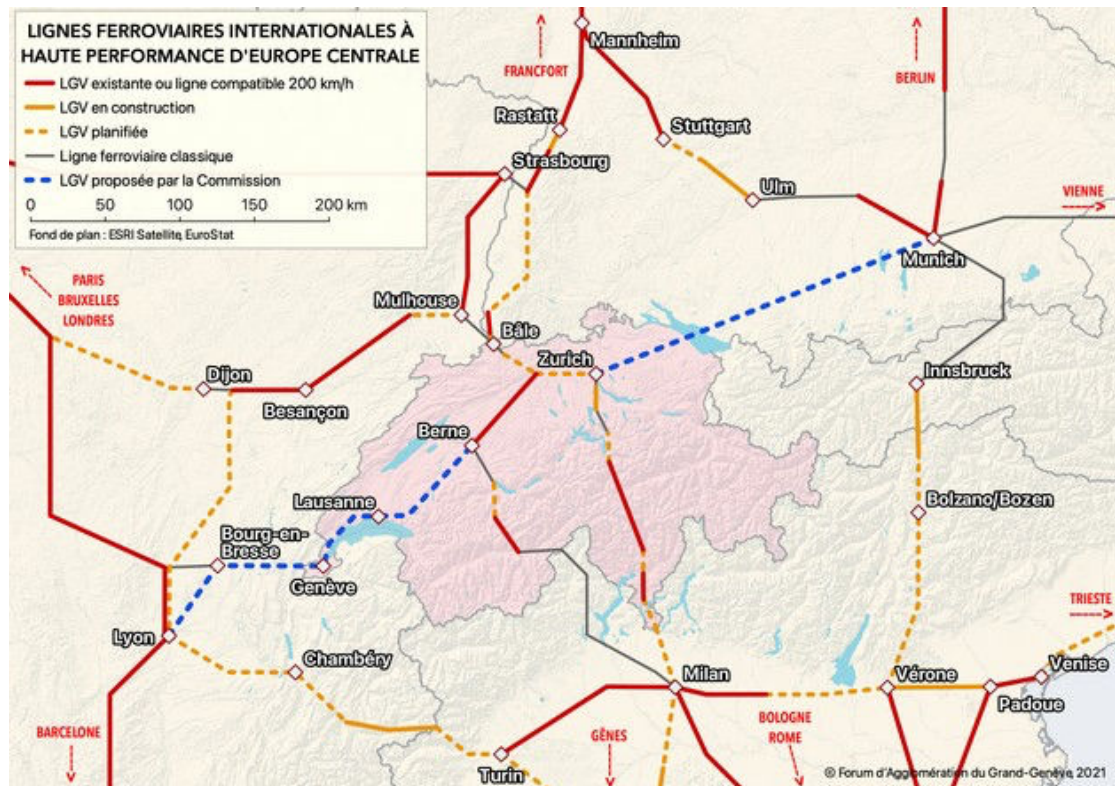












e) Avez-vous d'autres remarques à formuler sur la perspective RAIL 2050 ?

*Le Forum d'agglomération du Grand Genève regrette la non-participation de la Confédération et des CFF au lancement de l'étude européenne « Des services à grande vitesse intelligents et abordables dans l'Union européenne<sup>6</sup> » au sommet de la Communauté européenne du rail (CER) à Lyon le 29 juin 2022. Le Forum d'agglomération souhaiterait que la Suisse, pays ferroviaire par excellence, participe à cette étude.*

*Le Forum d'agglomération rappelle que, techniquement parlant, c'est le trafic longue distance qui sert de base à l'élaboration d'un horaire cadencé fonctionnel.*

### **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 ?

*Bien, à condition que la procédure raccourcie s'intègre dans un plan directeur («Masterplan») à long terme, afin d'éviter à l'avenir la répétition d'erreur telle la non-compatibilité actuelle de la ligne Bellegarde (Valserhône) – Nurieux, cofinancée par la Confédération, avec le Léman Express.*

---

<sup>6</sup> Memorandum of Understanding on « Smart and Affordable High-Speed Services in the European Union » Study: <https://www.cer.be/media/press-releases/memorandum-understanding-signed-smart-and-affordable-high-speed-services>