

Communiqué de presse

19 octobre 2023

Une nouvelle ligne ferroviaire Genève-Lausanne est nécessaire

Le Centre Patronal (CP), la Fédération des entreprises romandes (FER), la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) et la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (CVCI) se mobilisent pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne. Cette nouvelle ligne est rendue nécessaire par l'évolution démographique et par les mesures climatiques fédérales.

Le CP, la FER, la CCIG et la CVCI saluent tout d'abord le message du Conseil fédéral du 16 août dernier proposant la réalisation d'un nouveau tronçon ferroviaire entre Morges et Perroy. Toutefois, ils estiment que ces nouveaux investissements sont encore insuffisants au regard des besoins. En effet, ils ne feront qu'offrir une bouffée d'oxygène à une ligne chroniquement saturée et dont l'exploitation ne cessera de croître ces prochaines années, particulièrement sous l'effet de la croissance démographique et des nouvelles habitudes de transport.

A l'horizon 2050, la Métropole lémanique (Vaud-Genève) pourrait compter plus de 340'000 habitants supplémentaires, ce qui générerait une croissance des besoins de mobilité de l'ordre de 50 à 55%. En parallèle, une utilisation accrue du train sera rendue nécessaire afin de diminuer les émissions de CO2 et répondre aux exigences fixées par la nouvelle loi fédérale sur le climat. Face à cette situation, il est temps que la Confédération prenne les devants. Un changement de paradigme est nécessaire pour faire face à la future hausse de la demande, tout en maintenant la compétitivité du rail dans l'arc lémanique.

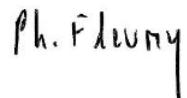
Ce changement de paradigme implique de **réaliser une nouvelle ligne ferroviaire en site propre** ou, *a minima*, de construire plusieurs nouveaux tronçons enterrés. En effet, au contraire des axes reliant les autres grandes villes du pays (Zurich, Bâle, Berne), la ligne Genève-Lausanne ne possède aucun trajet alternatif. Par conséquent, elle demeure très vulnérable aux interruptions de trafic comme l'incident de Tolochenaz (2021) l'a démontré.

Il faut rappeler que toute interruption de trafic prolongée entre Genève et Lausanne entraîne des surcoûts importants et pourrait même engendrer des retards, voire des ruptures dans certaines chaînes d'approvisionnement. En effet, l'axe autoroutier A1 entre le Vengeron et le goulet d'étranglement de Crissier est, lui aussi, chroniquement saturé. Un pareil scénario aurait de graves conséquences pour plusieurs pans de l'économie, au premier rang desquels les secteurs essentiels de la grande distribution ainsi que les services postaux.

En conclusion, le Conseil fédéral et les Chambres doivent désormais adopter une perspective plus ambitieuse sur les questions d'infrastructures ferroviaires lémaniques. Le CP, la FER, la CCIG et la CVCI attendent donc une inflexion en ce sens dans la prochaine étape d'aménagement. A ce titre, ils soutiennent les motions 23.3668 et 23.3725, déposées aux Chambres par Olivier François et Roger Nordmann et souhaitent que ces deux textes reçoivent le meilleur accueil possible lors de leur examen par les commissions des transports du Conseil des Etats et du Conseil national.

Christophe Reymond
Directeur général, CP

Philippe Fleury
Directeur général, FER Genève



Vincent Subilia
Directeur général, CCIG

Philippe Miauton
Directeur, CVCI



Pour tous contacts:

Cenny Najy, responsable politique mobilité, énergie et environnement, Centre Patronal, cnajy@centrepatronal.ch, +41 76 329 19 10

Erik Simonin, secrétaire patronal, Fédération des entreprises romandes Genève, erik.simonin@fer-ge.ch, +41 78 674 30 00

Vincent Subilia, directeur de la Chambre du commerce et de l'industrie du Canton de Genève, vsubilia@ccig.ch, +41 78 757 95 36

Philippe Miauton, directeur de la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie, philippe.miauton@cvci.ch, +41 79 277 68 41