



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX



Communiqué de presse

Offre ferroviaire 2030-35

La valorisation de l'axe Lausanne-Genève doit s'accompagner d'un développement ambitieux des réseaux régionaux

L'Office fédéral des transports a présenté ce matin aux cantons l'avancée des travaux de planification de l'étape d'aménagement ferroviaire 2030-2035. La Métropole lémanique salue l'importance donnée à la ligne Lausanne-Genève dans ce cadre, avec la création d'un tronçon à trois voies qui permettra la poursuite du programme Léman 2030. Cependant, le manque d'ambition de la Confédération pour le développement du trafic régional dans le deuxième pôle économique de Suisse, concernant la cadence au quart d'heure sur la ligne Genève-La Plaine du futur Léman Express ou encore plusieurs améliorations sur sol vaudois, est inacceptable. Les gouvernements mettront tout en œuvre pour que le développement ferroviaire lémanique continue dans le cadre de cette nouvelle étape.

L'amélioration de la capacité des liaisons entre les agglomérations genevoise et vaudoises reste une priorité pour la Confédération. Voilà ce qui ressort de la présentation faite ce matin par l'Office fédéral des transports sur l'état des travaux de planification de l'étape ferroviaire 2030-2035. Ce programme, qui devrait être mis en consultation à la fin de l'année, priorise les lignes les plus chargées du réseau ferroviaire suisse, dont Lausanne-Genève, dans la droite ligne du projet Léman 2030. Les mesures prévues permettront de faire circuler entre Lausanne et Genève des trains Intercity (IC) et des RegioExpress (RE) tous les quarts d'heure. A ces cadences s'ajoutent les actuels deux InterRegios (IR) par heure, portant à dix le nombre de trains, tous à deux étages, qui circuleront chaque heure et par sens entre les deux principales agglomérations de la Métropole lémanique. Les mesures prévues par l'OFT permettront également d'introduire la cadence 30 minutes sur les trains longue distance (ICN) circulant entre Lausanne et Yverdon, tout en augmentant la capacité pour le fret.

Il est regrettable, en revanche, que l'étape de planification 2030-2035 de la Confédération n'ait pas la même ambition au niveau du trafic régional. Il est en effet inacceptable que l'introduction de la cadence 15 minutes entre La Plaine et Genève et la construction d'une nouvelle halte à Châtelaine ne soient pas retenues à ce stade. Celle-ci représente une suite logique du développement du Léman Express sur l'axe Vernier-Meyrin-Satigny, qui doit circuler entre les cantons de Vaud, Genève et la France voisine. Sur une ligne dont le bassin de population est de 48'000 habitants et la fréquentation a progressé de 112% entre 2005 et 2015 et qui desservira d'ici 2030 18'000 nouveaux emplois (60'000 actuellement) et 25'000 nouveaux habitants, une augmentation d'offre est indispensable. En territoire vaudois, la ligne de la Broye ne doit pas être oubliée, avec la garantie qu'un RegioExpress soit prolongé en direction de Morat. Une attention particulière sera également portée au prolongement de l'Aigle-Leysin, projet novateur pour améliorer l'utilisation des transports publics dans les déplacements de loisirs.

Les Conseils d'Etat vaudois et genevois s'engageront dès aujourd'hui pour assurer l'intégration de leurs mesures prioritaires dans l'étape d'aménagement 2030-35. La variante à 12 milliards semble aujourd'hui la plus adéquate dans ce but.

Genève / Lausanne, le 28 avril 2017

Informations complémentaires :

[VD] Nuria Gorrite, conseillère d'Etat chargée des infrastructures et des ressources humaines, tél. 021 316 70 01

[GE] Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé de l'environnement, des transports et de l'agriculture, en contactant Thomas Putallaz, secrétaire général adjoint, tél. 079 417 09 69