



**METROPOLE
LEMANIQUE**

Métropole lémanique et enjeux de mobilité

Rencontre des Conseils d'Etat genevois et vaudois
avec les députations aux Chambres fédérales

Berne – 5 juin 2012

2^{ème} pôle économique de Suisse

Une démographie soutenue

▶ Développement démographique exceptionnel

▶ 2000 – 2010

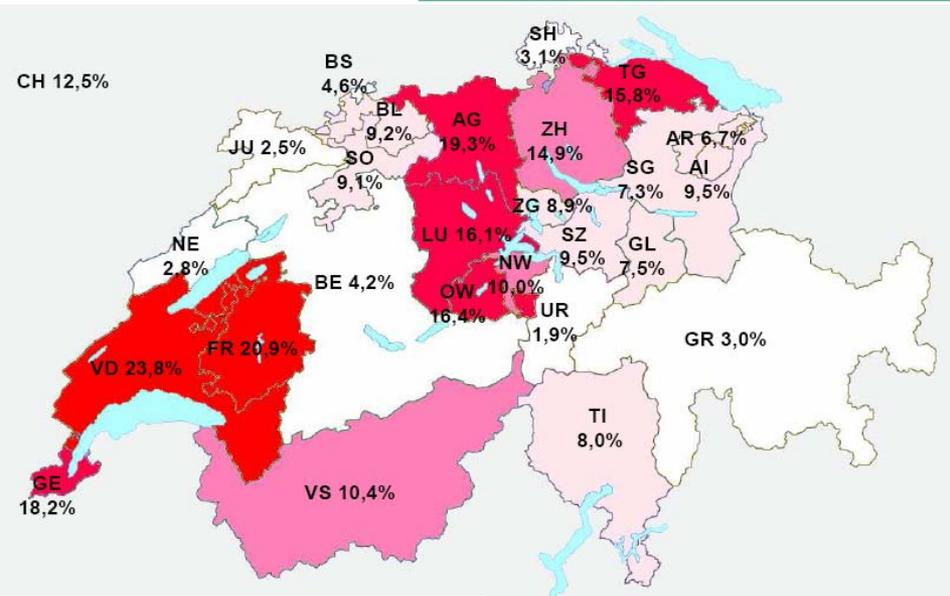
- ▶ **Métropole lémanique** + **14%** (+ 142'000 habitants)
- ▶ Suisse + 9% (+ 653'000 habitants)

▶ 2010 – 2040

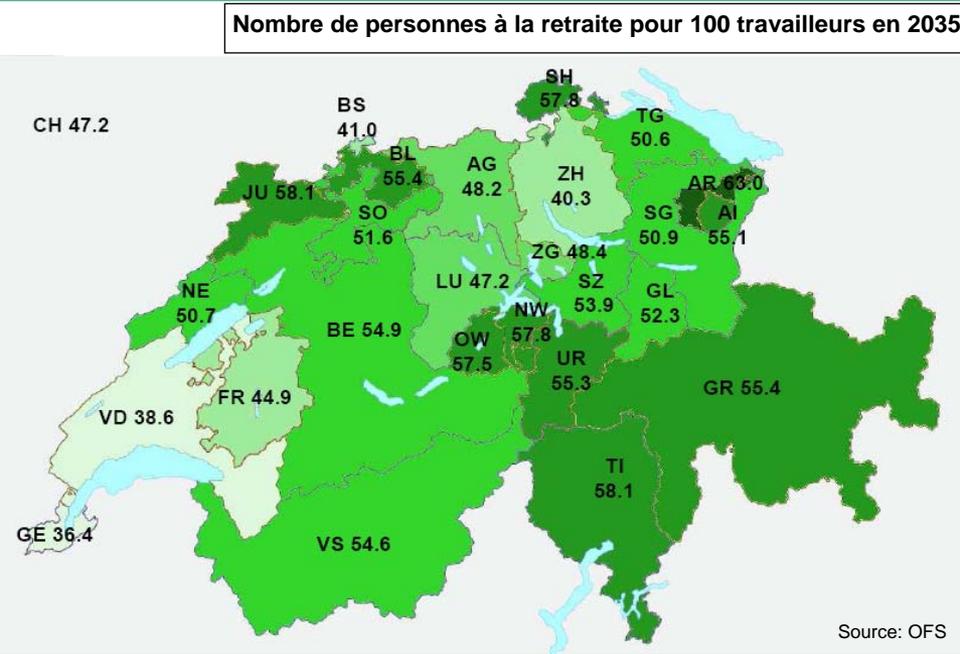
- ▶ **Métropole lémanique** + **29%** (+ 344'000 habitants)
- ▶ Suisse + 13% (+ 1'050'000 habitants)

Source : SCRIS

Croissance de la population et rapport actifs – retraités



Croissance de la population 2010 - 2035



Source: OFS

- ▶ Les cantons à forte démographie afficheront en 2035 un rapport actifs – retraités plus favorable que la moyenne nationale

- ▶ **Métropole lémanique**
- ▶ **Suisse**

2,5 actifs pour 1 retraité
2 actifs pour 1 retraité

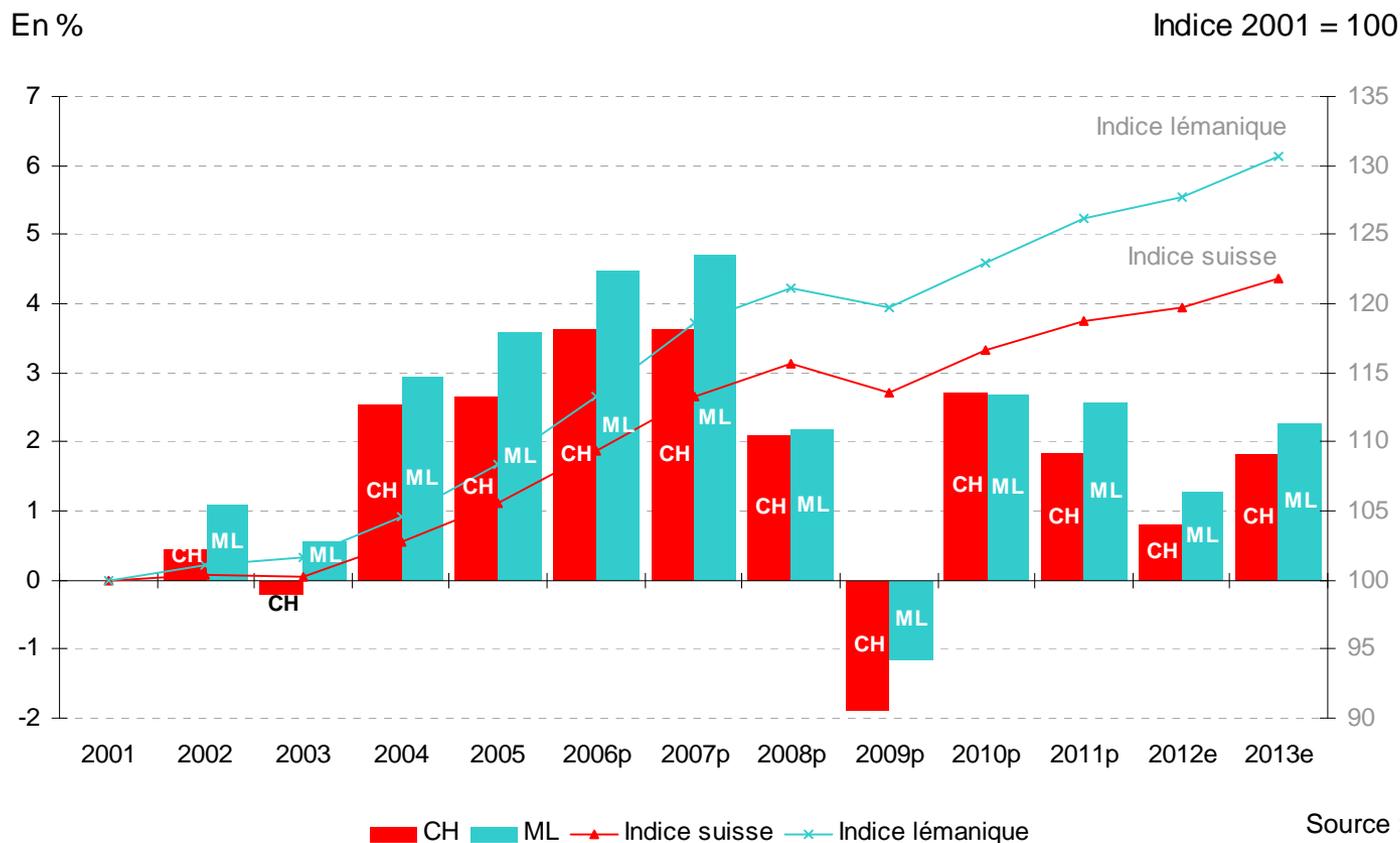
2^{ème} pôle économique de Suisse

- ▶ Contribution croissante à la création de richesse
 - ▶ Progression des **exportations** (2000 – 2010)
 - ▶ **Métropole lémanique** + **88%**
 - ▶ Suisse + 47%
 - ▶ Création d'**emplois** (2001 – 2010)
 - ▶ **Métropole lémanique** + **15,2%**
 - ▶ Suisse + 5,6%
 - ▶ En 2009
 - ▶ Création d'emplois 20% du total national
 - ▶ Création d'entreprises 21% du total national

Une économie dynamique et diversifiée

► PIB : une bonne résistance face à la crise

(Créa, avril 2012)

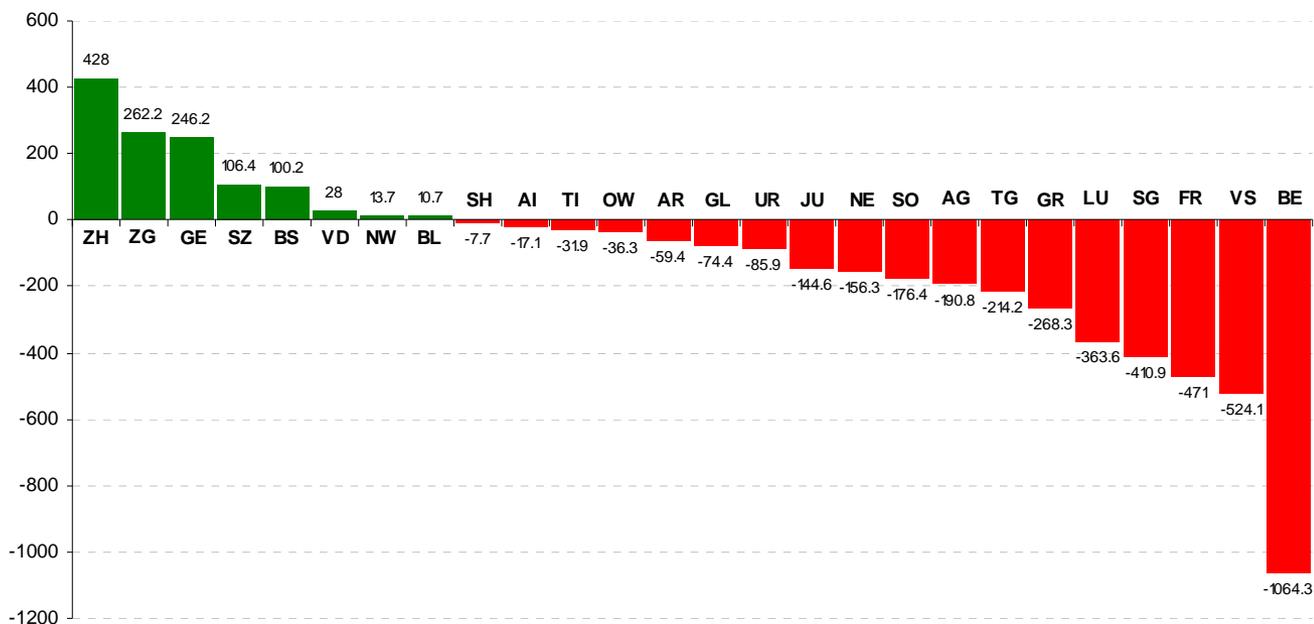


Source : SCRIS - OCSTAT

Une croissance bénéfique à la solidarité intercantonale

► Vaud et Genève

- versent **23% de l'Impôt fédéral direct (IFD)** (15% de la population suisse)
- figurent parmi les 8 cantons contributeurs à la péréquation



Une vocation internationale

▶ **La Genève internationale**

- ▶ 31 organisations internationales
- ▶ 250 ONG avec statut consultatif auprès de l'ONU
- ▶ 168 représentations permanentes auprès de l'ONU
- ▶ 25'500 emplois pour le secteur public international

▶ **Vaud, capitale mondiale du sport**

- ▶ 51 Fédérations et organisations sportives internationales
- ▶ Plus de 1'300 emplois
- ▶ Retombées économiques : plus de 200 millions CHF/année

▶ **L'Aéroport international de Genève** : augmentation constante du nombre de passagers transitant annuellement

- ▶ 2000 – 2010 : **nombre de passagers/année multiplié par 1.5**
- ▶ 2011 : 13 millions de passagers

Formation et recherche

- ▶ Un pôle technologique et scientifique à la pointe de la recherche et de l'innovation
- ▶ Avec notamment
 - ▶ Le CERN
 - ▶ UNIGE, UNIL et EPFL
 - 35'741 étudiants** (27.4% du total suisse)
 - ▶ Un vaste réseau de HES, couvrant tous les domaines de formation
 - 11'000 étudiants** (14.7% du total suisse)

Les objectifs de la Métropole Lémanique

Une étape essentielle dans la collaboration Vaud-Genève



- ▶ **2 avril 2009**
Convention sur les infrastructures d'importance suprarégionale



- ▶ **21 décembre 2009**
Convention - cadre relative au développement de l'offre sur la ligne entre Lausanne et Genève – Aéroport (Vaud, Genève, CFF et OFT)



- ▶ **2010**
Constitution du Comité rail-route Vaud-Genève



- ▶ **9 novembre 2011**
Création de la Métropole lémanique

Métropole lémanique

- ▶ Sous l'égide de la Métropole lémanique pour
 - ▶ **répondre aux défis** découlant du dynamisme économique et démographique
 - ▶ **rester compétitif** dans un contexte de vive concurrence entre les pôles économiques européens
 - ▶ faire entendre la voix des 2 cantons sous la coupole fédérale et se positionner en tant que **partenaires fiables et constructifs**
 - ▶ **pérenniser des collaborations** pragmatiques établies depuis plusieurs années

- ▶ Dans le respect des équilibres
 - ▶ servir les intérêts de **l'ensemble des régions des deux cantons**
 - ▶ travailler avec les régions et collectivités directement concernées, les acteurs de la société civile et la communauté scientifique
 - ▶ œuvrer en **étroite collaboration avec les députations fédérales** genevoises et vaudoises

- ▶ Politiques publiques prioritaires
 - ▶ **mobilité** (transports ferroviaires, autoroutiers et trafic d'agglomération)
 - ▶ **accueil des organisations internationales et des fédérations internationales sportives**
 - ▶ **santé** (promotion du pôle d'excellence)
 - ▶ **recherche et formation** (hautes-écoles, hôpitaux universitaires, R&D)

- ▶ Première étape : **renforcement des collaborations**
 - ▶ Préparation et défense concertées des dossiers au niveau fédéral
 - ▶ Mise en œuvre d'actions immédiates

- ▶ Deuxième étape : **constitution en entité formalisée**

- ▶ Les actions entreprises depuis novembre 2011
 - ▶ **Prises de position communes** pour défendre le développement des infrastructures
 - ▶ Message sur l'extension du réseau des routes nationales
 - ▶ Projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)
 - ▶ Mobilisation des **partenaires publics-privés** autour des autorités cantonales pour défendre les intérêts régionaux
 - ▶ Synergies entre **organisations internationales** et **fédérations sportives internationales**
 - ▶ Création d'un répertoire des acteurs ("who is who")
 - ▶ Organisation de séminaires thématiques pour l'échange d'expériences et de compétences

Nouvel outil d'information

- ▶ **La Statistique de la Métropole lémanique**
 - ▶ Collaboration entre OCSTAT et Statistique Vaud
 - ▶ Mémento complet à paraître en septembre 2012
 - ▶ L'essentiel de la Métropole lémanique en 50 indicateurs, disponible dès aujourd'hui et régulièrement mis à jour sur

www.metropolelemanique.ch

Mobilité et infrastructures

Réseau ferroviaire saturé

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



11 = 2'000 voyageurs/jour

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



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

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



*selon scénario ZEB, croissance max.

- ▶ D'ici 2030, **2x plus de voyageurs sur la ligne Lausanne – Genève**
 - ▶ Lausanne: quais trop courts et flux de trafics enchevêtrés
 - ▶ Genève: capacité maximale atteinte dès 2017
- ▶ Un rattrapage indispensable
 - ▶ Réseau fragile et installations ferroviaires dépassées
 - ▶ Absence de réserve de capacité

► Le projet FAIF en bref

- Objectif : création d'un nouveau fonds assurant le financement du rail dans la durée
- PRODES : programme de développement stratégique, la première étape se chiffre à 3,5 milliards de francs, à l'horizon 2025
- Variante non retenue par le Conseil fédéral se monte à 6 milliards de francs, qui comprend l'extension de la gare de Genève et l'adaptation de la ligne Berne – Lausanne
- Financement : étalement remboursement + renoncement à l'intérêt que la Confédération se paie à elle-même

FAIF – PRODES : Lausanne – Genève

Variante PRODES à 6 Mia CHF

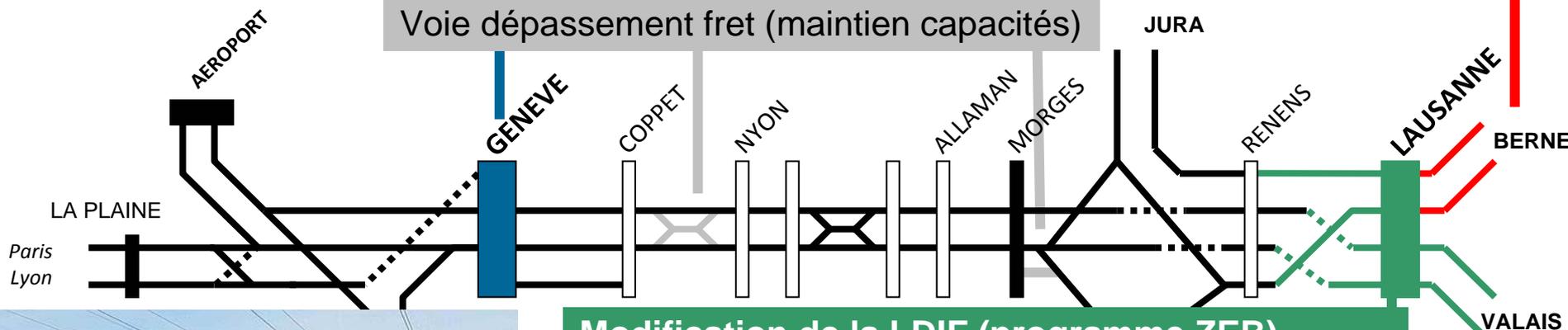
- 2 bordures de quai supplémentaires
- Accueil tous trains Plateau, Jura/St-Gall (by-pass), France
- Augmentation offre régionale, nationale et internationale

Variante PRODES à 6 Mia CHF

Réduction temps de parcours
Lausanne – Berne

Variante PRODES à 3.5 Mia CHF

Voie dépasement fret (maintien capacités)



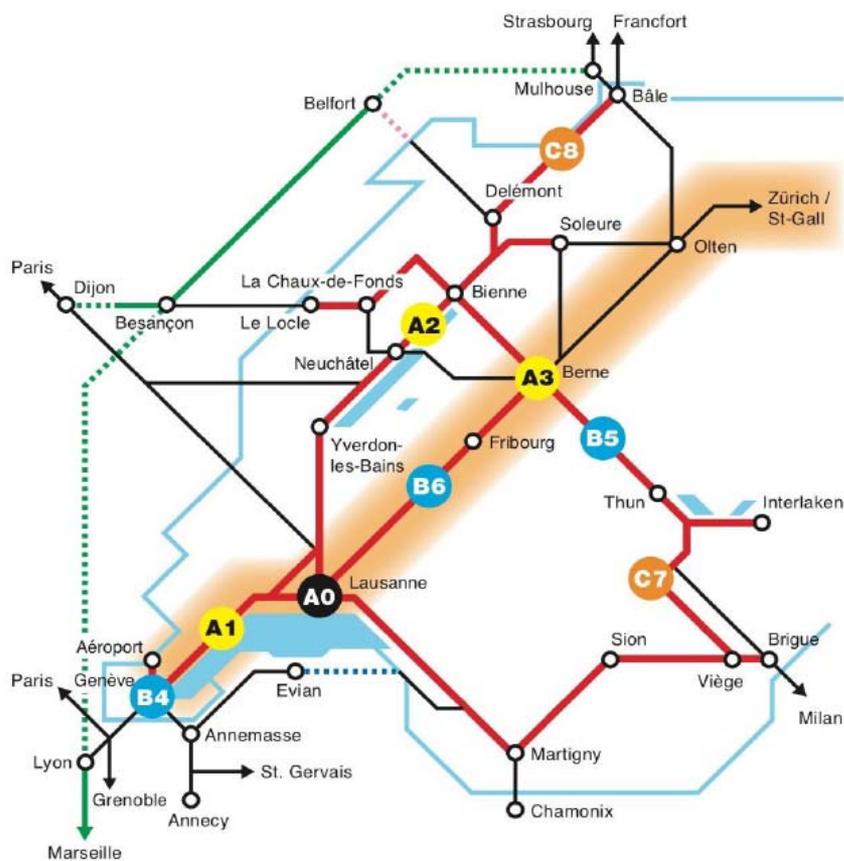
Modification de la LDIF (programme ZEB)

- Quais à 420 m de long / adaptation de la gare
- 4^e voie Lausanne – Renens avec saut-de-mouton
- Séparation des flux Plateau et Simplon
- Aménagement pour DOSTO Lausanne-Brigue



FAIF – PRODES : variante à 6 milliards

Les mesures de l'étape 2025 PRODES / STEP situées en Suisse occidentale



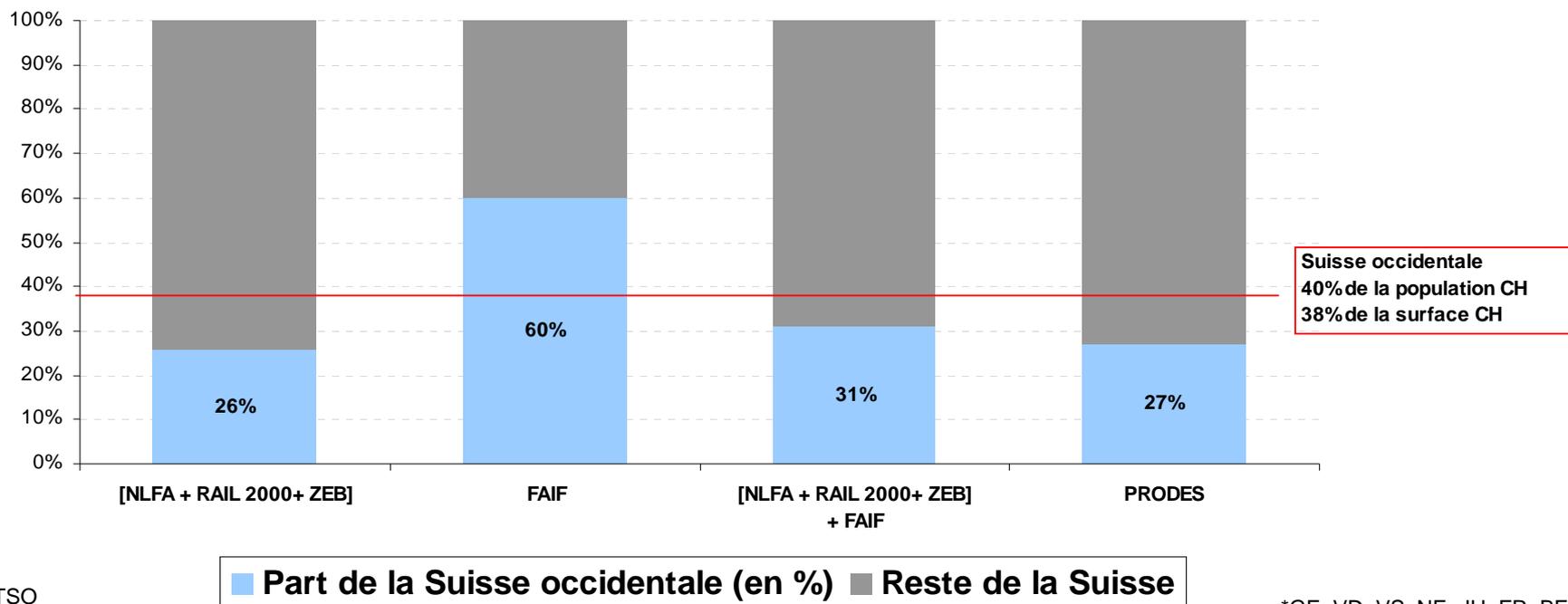
A0	Gare de Lausanne	Allongement des quais et mesures dans les gares de Fribourg et Wil	1100 mio
A1	Lausanne - Genève	Installation de dépassement du trafic marchandises entre Coppet et Nyon + accès gare Lausanne-Triage	330 mio
A2	Gléresse - Douanne	Doublément de la voie en tunnel	390 mio
A3	Nœud de Berne	Mesures permettant une densification du trafic (quais, séparation des courants de trafic, voies de garage)	620 mio
B4	Nœud de Genève	Deux quais supplémentaires	790 mio
B5	Berne - Thoun	Aménagement d'une troisième voie entre Gümlingen et Münsingen	630 mio
B6	Lausanne - Berne	Adaptation de la voie aux trains WAKO	300 mio
C7	Berne - Viège	Etudes en vue de l'achèvement du tunnel de base	100 mio
C8	Bienne - Bâle	Aménagement des points de croisement	100 mio

■	= modification du ZEB selon message FAIF
■ (yellow)	= mesures prévues dans le paquet à 3,5 mrd
■ (blue)	= mesures prévues dans le paquet à 5,9 mrd
■ (orange)	= mesures nécessaires selon CTSSO

- Réseau ferroviaire grandes lignes de Suisse occidentale
- Autres lignes
- LGV Rhin - Rhône méditerranée réalisée
- ⋯ LGV Rhin - Rhône méditerranée projetée
- ⋯ Réactivation de la liaison Bienne - Belfort
- ⋯ Réactivation de la liaison Sud-Léman

FAIF – PRODES : rétablir l'équilibre

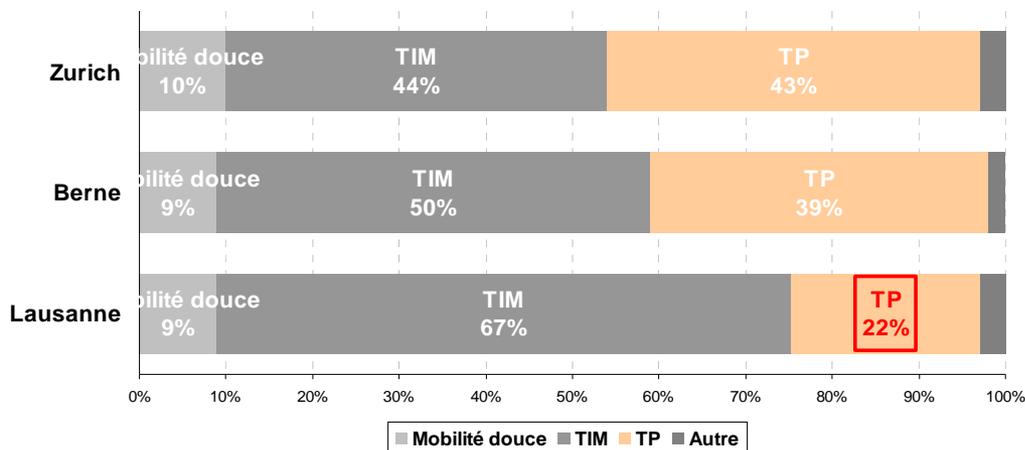
- ▶ Investissements dans les infrastructures ferroviaires
 - ▶ Depuis 25 ans, la Suisse occidentale* est **sous-dotée**
 - ▶ Si FAIF est favorable à la Suisse occidentale (60%), la répartition moyenne (NLFA + Rail 2000 + ZEB + FAIF) reste **déséquilibrée**



Source: CTSO

*GE, VD, VS, NE, JU, FR, BE

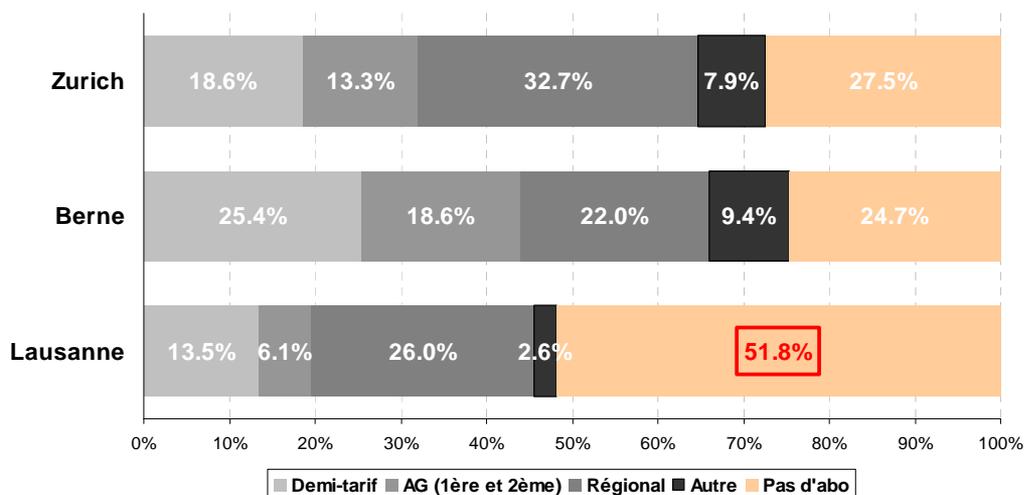
Part modale : constat des disparités



► Part des transports publics

► **2x moins élevée** à Lausanne qu'à Zurich ou Berne

- Lausanne : **22%**
- Berne : 39%
- Zurich : 43%



► Part de personnes sans abonnement

► **2x plus élevée** à Lausanne qu'à Zurich ou Berne

- Lausanne : **51.8%**
- Berne : 24.7%
- Zurich : 27.5%

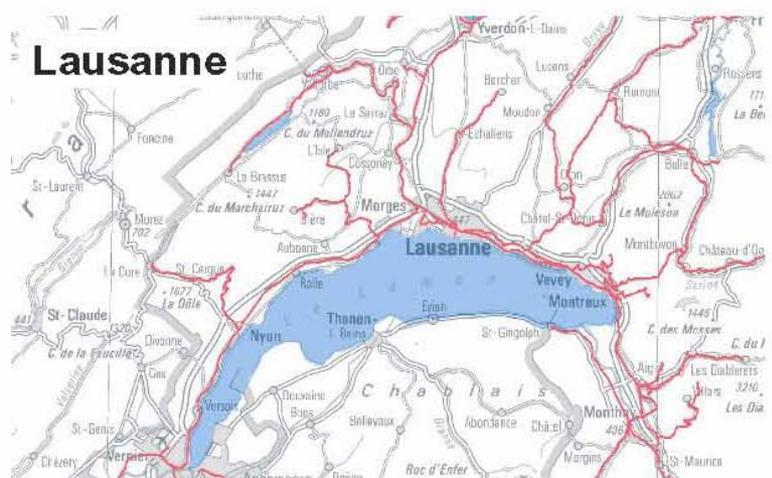
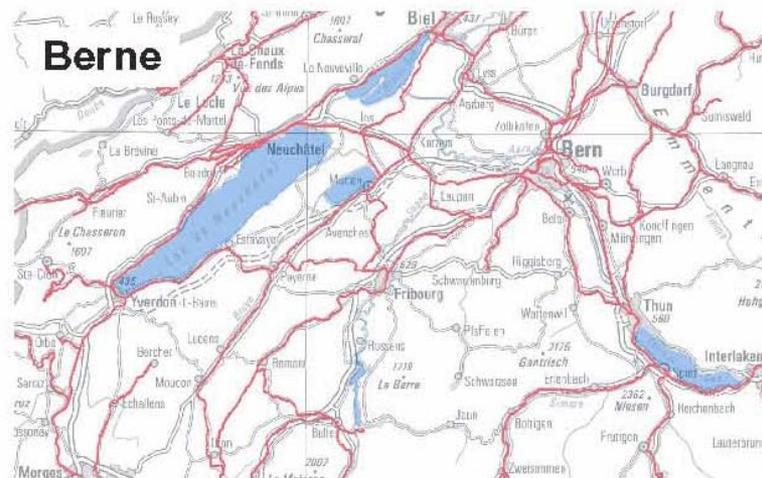
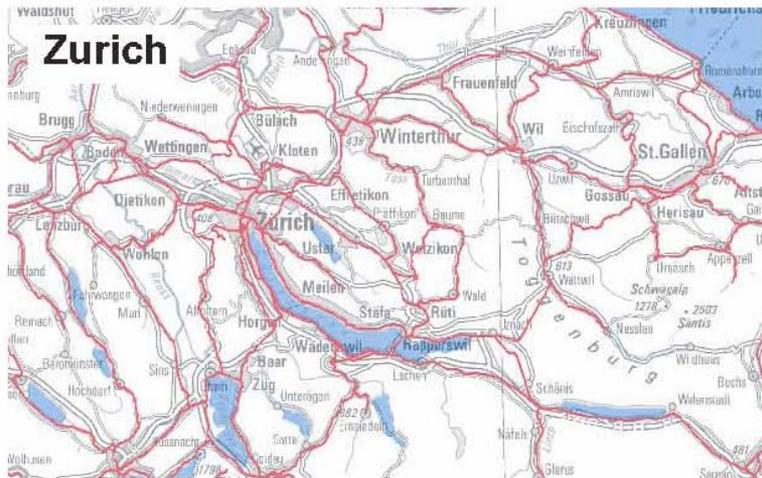
Part modale : explication des disparités

Liaisons		Zurich	Berne	Lausanne
InterCity	International	42	10	10
	National	164	141	57
	Total	206	151	67
Régionales	Interregio	206	95	110
	Regioexpress	29	122	30
	Total	235	217	140
RER	Total	ca. 1050	ca. 750	176

Source : horaire CFF 2010

- ▶ Cause : **l'offre** (le nombre de liaisons)
- ▶ En proportion du nombre d'habitant, il y a
 - ▶ **2x plus de trains RER/jour à Zurich** qu'à Lausanne
 - ▶ **4x plus de trains RER/jour à Berne** qu'à Lausanne

Une stratégie de rattrapage



FAIF – PRODES : Synthèse

- ▶ La Métropole lémanique soutient la variante à 6 milliards du Conseil fédéral pour
 - ▶ Répondre aux besoins induits par le développement économique et démographique
 - ▶ Axe est-ouest : Saint-Gall – Genève (trains à 400m)
 - ▶ Rattraper 25 ans de sous-dotation de la Suisse occidentale en matière d'investissements dans les infrastructures ferroviaires
 - ▶ Grand potentiel de rentabilité pour les investissements infrastructurels

Un réseau routier saturé

► Lausanne - Genève : augmentation du trafic routier

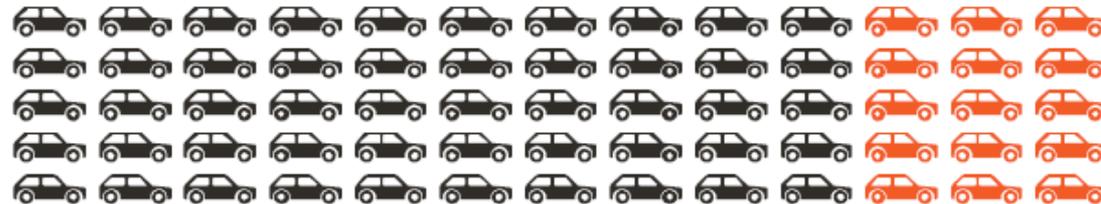
En 2000, 80'000 voitures/jours



En 2010, 100'000 voitures/jours



En 2030, 130'000 voitures/jours



+ 30'000
véhicules/jours

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

 = 1.25 

Source : OFROU

Des solutions pour désengorger une autoroute saturée

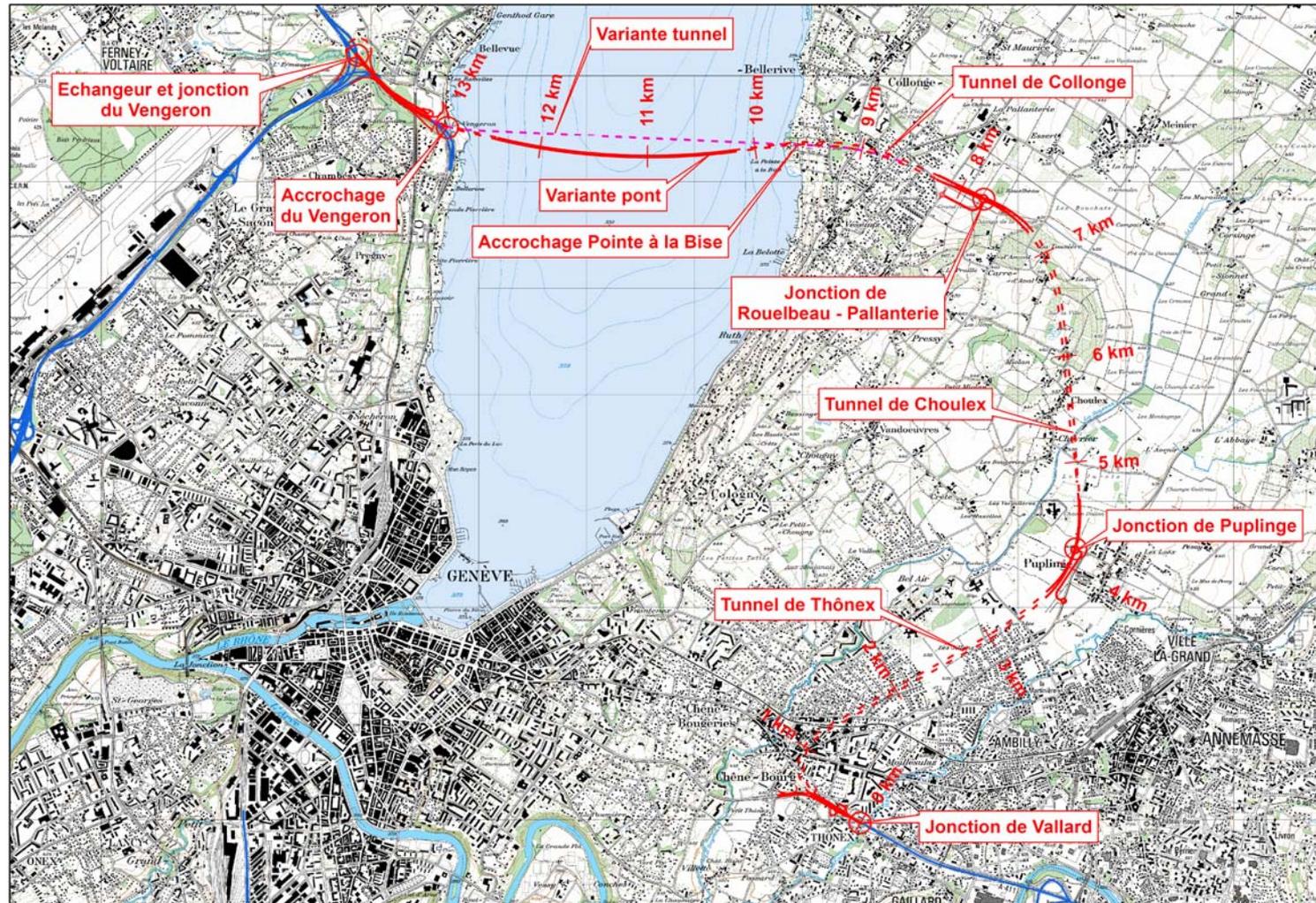
- ▶ Nouvelles jonctions autoroutières ou dédoublement
 - ▶ Ecublens
 - ▶ Chavannes
 - ▶ Malley
 - ▶ Blécherette
 - ▶ Pour correspondance des bus avec RE/IR/RER
 - ▶ Nyon, Coppet, Gland et Rolle

- ▶ Suppression des goulets d'étranglements
 - ▶ Crissier
 - ▶ Ecublens
 - ▶ Morges
 - ▶ Le Vengeron – Coppet
 - ▶ Coppet – Nyon

Contournements indispensables

- ▶ Le Conseil fédéral a prévu l'inscription du **contournement de Morges** dans l'arrêté sur l'extension du réseau des routes nationales
 - ▶ La variante retenue par l'OFROU sera présentée avant l'été 2012
- ▶ **La traversée du Lac** n'a - conformément à la planification de l'OFROU - pas été retenue par le Conseil fédéral dans la modification 2012 de l'arrêté sur l'extension du réseau des routes nationales.
 - ▶ La variante retenue par l'OFROU dans le cadre des études pour la suppression des goulets d'étranglement des routes nationales (étude d'opportunité) est attendue durant l'été 2012 et sera intégrée dans le message ad hoc du Conseil fédéral attendu début 2014

Traversée du lac à Genève



Traversée du lac à Genève

- ▶ **La traversée du lac permettra de**
 - ▶ Répondre à l'augmentation importante des déplacements individuels motorisés prévus à l'horizon 2030
 - ▶ Garantir le transit sur le réseau autoroutier dans la région franco-valdo genevoise et plus généralement favoriser les déplacements dans cette partie de l'arc lémanique
 - ▶ Favoriser la résolution du problème du goulet d'étranglement sur l'autoroute existante
 - ▶ Prendre les mesures visant à réduire le trafic en centre-ville, notamment par un report du trafic vers la traversée et la fermeture de voies de circulation du centre-ville
 - ▶ Equilibrer le développement du canton de Genève en encourageant le développement de la rive gauche du lac

Documentation

Les aménagements routiers et ferroviaires prévus et attendus dans l'espace de la Métropole lémanique ont été répertoriés sur une **carte**, illustrant la cohérence et la complémentarité de l'ensemble des mesures

Un **argumentaire** en français et en allemand est également à disposition de la députation fédérale

Des projets complémentaires et cohérents



Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

**METROPOLE
LEMANIQUE**

La variante à 6 milliards pour répondre aux besoins du deuxième pôle économique du pays

La Métropole lémanique salue le Message du Conseil fédéral sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) qui prévoit une première étape à 3,5 milliards de francs, à l'horizon 2025. Elle estime cependant que les premières mesures doivent être complétées afin de permettre une augmentation des capacités, notamment dans le nœud de Genève. Les deux gouvernements préconisent de porter le financement de la première étape à 6 milliards de francs.

Le projet FAIF

Le projet FAIF propose la création d'un nouveau fonds permettant d'assurer sur la durée le financement du rail. Pour le Conseil fédéral, le développement du réseau ferroviaire suisse passe en premier lieu par une augmentation de ses capacités: notamment par l'aménagement de places assises supplémentaires, grâce à des trains plus longs ou à deux étages ou encore dont la fréquence serait accrue. La réduction du temps de parcours en Suisse ne sera plus prioritaire.

Ces lignes directrices sont exposées dans la Stratégie à long terme pour le rail et le programme de développement stratégique (PRODES), avec une première étape de projets à réaliser d'ici 2025. Le Conseil fédéral entend présenter tous les quatre à huit ans un projet d'aménagement au Parlement afin que les projets urgents, prêts à être réalisés, puissent être adoptés au moment opportun.

Un réseau déjà saturé

Confrontée depuis dix ans à une progression démographique exceptionnelle (+14%) et largement supérieure à la moyenne nationale (9%), la Métropole lémanique voit dans ce projet l'occasion de rattraper le retard constaté en matière de transport ferroviaire. Sachant que la croissance démographique est appelée à se poursuivre (+29% d'ici à 2040 contre +13% au niveau national), il s'agit d'adapter l'offre à une demande qui ne cessera de croître.

Sur l'axe Lausanne - Genève, l'autoroute et le rail sont d'ores et déjà saturés avec respectivement plus de 100'000 véhicules par jour et 50'000 usagers des CFF alors que les projections prévoient une augmentation de 20 à 40% du trafic automobile et de 120% pour la fréquentation des trains en 2030. En 2017 déjà, lors de la mise en service du CEVA, le RER franco-valdo-genevois, la gare de Genève aura atteint les limites de ses capacités, menaçant le développement et la stabilité du trafic grande ligne sur l'axe Genève - St Gall.

Variante à 6 milliards

La Métropole lémanique constate que la somme de 3,5 milliards est insuffisante pour adapter le réseau à la demande croissante. C'est pourquoi elle estime que la première étape doit être portée à 6 milliards de francs, conformément à la variante présentée mais non retenue dans le Message du Conseil fédéral. Malgré la reconnaissance prioritaire de l'extension de la gare Cornavin par le Conseil fédéral, ce projet ne figure pas dans la variante à 3,5 milliards. La réalisation de deux voies supplémentaires est indispensable pour augmenter la capacité de la gare (790 millions) et développer l'offre d'ici 2050 (RE Genève - Lausanne au 1/4 d'heure, réintroduction des liaisons directes Genève - Bâle et développement de l'offre internationale TGV vers l'Europe). De même, le développement de la gare de l'aéroport (200 millions) est jugé indispensable pour garantir l'accès au deuxième aéroport de Suisse.

Pour une répartition plus juste

Cette variante à 6 milliards de francs vise à anticiper les besoins d'un futur proche en réalisant un ensemble cohérent, non seulement au sein de la Métropole lémanique, mais surtout sur l'ensemble du réseau suisse. Elle permettrait également de rétablir un équilibre régional. Pour rappel, les investissements consentis dans le développement des infrastructures ces trente dernières

Investissements dans le rail	Suisse		Suisse occidentale	
	Absolu	En %	Absolu	En %
Population (milliers)	7 800	2 960	38	
Surface d'habitat et d'infrastructure (km²)	2 800	1 130	49	
Investissements NER / RAIL 2000 / ZEB	31 300	8 200	26	
FAIF variante à 6 milliards	5 901	3 556	60	
Totaux avec FAIF	37 321	11 756	31	
PRODES (calcul effectué sur la base des chiffres figurant dans le message FAIF)	41 000	11 115	27	

source CRO