

## Votation du 9 février 2014 sur le développement des infrastructures de mobilité

### FAIF : un projet essentiel pour la Métropole lémanique

**Attentive aux conditions-cadre et au maintien de la qualité de vie, la Métropole lémanique soutient le projet de financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) de la Confédération, soumis au vote populaire le 9 février 2014. La première étape d'aménagements prévus d'ici à 2025 comprend des investissements nouveaux à hauteur de 6,4 milliards de francs, incluant notamment l'agrandissement souterrain de la gare de Genève-Cornavin. Parallèlement, l'aménagement du nœud de Lausanne-Renens sera réalisé grâce à des fonds du programme d'investissement précédent. Ces aménagements sont essentiels pour la mobilité et la compétitivité de la Métropole lémanique.**

Le projet de financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) simplifie la planification et pérennise le financement du réseau ferroviaire. Résultat d'un compromis négocié au Parlement fédéral, FAIF bénéficie d'un large soutien politique et a fait l'objet d'un intense travail de communication et de lobbying de la part des cantons de Suisse occidentale.

La variante à 6,4 milliards de francs, soutenue par la Métropole lémanique et adoptée par les Chambres fédérales en juin 2013, comprend le financement de deux voies supplémentaires à la gare de Genève-Cornavin, pour lesquelles le canton et la Ville de Genève, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF se sont unanimement prononcés en faveur d'une construction souterraine. Dans le canton de Vaud, l'augmentation de la capacité du nœud ferroviaire de Lausanne-Renens doit permettre d'accueillir les futurs trains à deux étages de 400 mètres de long et plus généralement d'accommoder la croissance constante du nombre de passagers. Ce projet est quant à lui financé par des fonds du précédent programme d'investissement (ZEB), désormais intégré dans FAIF. Les lignes Genève-Lausanne-Berne, Lausanne-Neuchâtel-Bienne et Lausanne-Brigue bénéficient elles aussi d'aménagements permettant d'améliorer la capacité de transport.

Alors qu'elle enregistre une croissance économique et démographique largement supérieure à la moyenne nationale depuis dix ans, la Métropole lémanique souffre d'un retard important en matière d'infrastructures de mobilité de compétence fédérale. La ligne Lausanne – Genève-aéroport est l'une des plus chargées de Suisse. A l'horizon 2030, pas moins de 100'000 voyageurs sont attendus sur cet axe ferroviaire, contre 50'000 aujourd'hui. Forts de ce constat, les gouvernements genevois et vaudois ont signé en 2009 un accord-cadre pour le rail lémanique assurant notamment le préfinancement à hauteur de 300 millions de francs d'études et de travaux urgents. Ce programme avait débouché en 2010 sur un accord avec les CFF et l'OFT donnant naissance au programme Léman 2030, dont les voyageurs bénéficient déjà des premiers effets grâce à une augmentation de la capacité de 30% entre les deux villes lémaniques.

Conscients de partager une communauté de destin, Vaud et Genève entendent relever ensemble les défis liés à la croissance, en collaborant étroitement avec la Confédération. Les deux gouvernements cantonaux sont convaincus que seul un développement complémentaire du rail et de la route permettra de maintenir la qualité de vie et la compétitivité économique sur le long terme du deuxième pôle économique de Suisse.

Lausanne/Genève, le 18 décembre 2013

#### Informations complémentaires

- [GE] François Longchamp, président du Conseil d'Etat, chargé du département présidentiel (022 546 54 02)
- [VD] Pascal Broulis, chef du Département des finances et des relations extérieures (021 316 20 01)
- [VD] Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (021 316 70 07)
- [GE] Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (022 327 96 12)