

Renforcement de l'axe ferroviaire Est-Ouest

Argumentaire des milieux économiques lémaniques

La ligne Genève-Saint-Gall constitue la colonne vertébrale des transports ferroviaires suisses. Plus de trois millions d'habitants, soit près d'un tiers de la population suisse, vivent dans un couloir de seulement 10 kilomètres autour de cette ligne ferroviaire. Cette ligne est donc critique pour les pendulaires et, plus globalement, pour les déplacements professionnels. Elle représente aussi un axe important pour le transport de marchandises. En plus de permettre l'approvisionnement de base d'une grande partie de la population, elle irrigue aussi de nombreux bassins industriels cruciaux pour l'économie suisse. A cet égard, il faut savoir que les neuf cantons traversés par cette ligne contribuent à près de 70% du produit intérieur brut (PIB) de la Suisse en 2023.

Malheureusement, plusieurs tronçons de cette ligne sont chroniquement saturés, en particulier le tronçon situé entre Genève et Lausanne où plus de 670 convois circulent chaque jour sur des infrastructures aux capacités limitées (souvent sur 2 voies) et non-redondantes. La densité de ces flux, l'une des plus élevées en Europe, pèse sur l'exploitation. Elle nécessite la mise en place d'une chorégraphie millimétrée où le moindre retard peut causer des perturbations en cascades sur presque tout le réseau CFF, comme ce fut le cas lors de l'épisode du trou de Tolochenaz en 2021. En outre, le nombre de voyageurs augmente de manière marquée chaque année. En effet, les zones urbaines et périurbaines traversées par cette ligne sont en pleine croissance démographique. Ainsi, entre 2020 et le premier semestre 2025, le canton de Vaud, Genève et Fribourg ont vu leur population s'accroître de près de 100'000 habitants. La plupart de ces nouveaux venus se concentrent non loin de la ligne Genève-Saint-Gall et l'empruntent régulièrement. Par ailleurs, d'après les dernières projections de l'Office fédérale de la statistique, du 15 avril dernier, les cantons de Saint-Gall, Vaud et Genève seront les cantons qui connaîtront la plus forte croissance démographique d'ici 2055. Enfin, on constate que le train connaît un engouement important depuis la fin de la pandémie de covid. En effet, le rail a atteint un record fréquentation au 2ème trimestre 2025, avec 6 milliards de voyageurs-kilomètres. Tous ces éléments contribuent à engorger de plus en plus souvent les trains et à fragiliser l'exploitation qui s'avère de moins en moins fiable.

Cette situation préoccupante nécessite une politique d'investissements à la hauteur des enjeux de la part de la Confédération. Du point de vue des milieux économiques

lémaniques, ces investissements sont plus que jamais nécessaires pour répondre à la demande. Ces dépenses sont également bénéfiques du point de vue des retours sur investissement attendus sur le long-terme. Par conséquent, ils plaident unanimement pour le doublement du tronçon Genève-Lausanne. Seul ce scénario permet de sécuriser l'approvisionnement et d'offrir une qualité de service suffisante pour les usagers. Sa réalisation permettrait également d'envisager une croissance de la part modale du train rendue nécessaire par la mise en œuvre des objectifs climatiques souscrits par la Suisse à l'horizon 2050.