

Transports de Suisse occidentale: où va-t-on ?

Assemblée générale FER-Arcju

Jeudi 6 juin 2013
Glovelier

Patrick Eperon
Secrétaire patronal

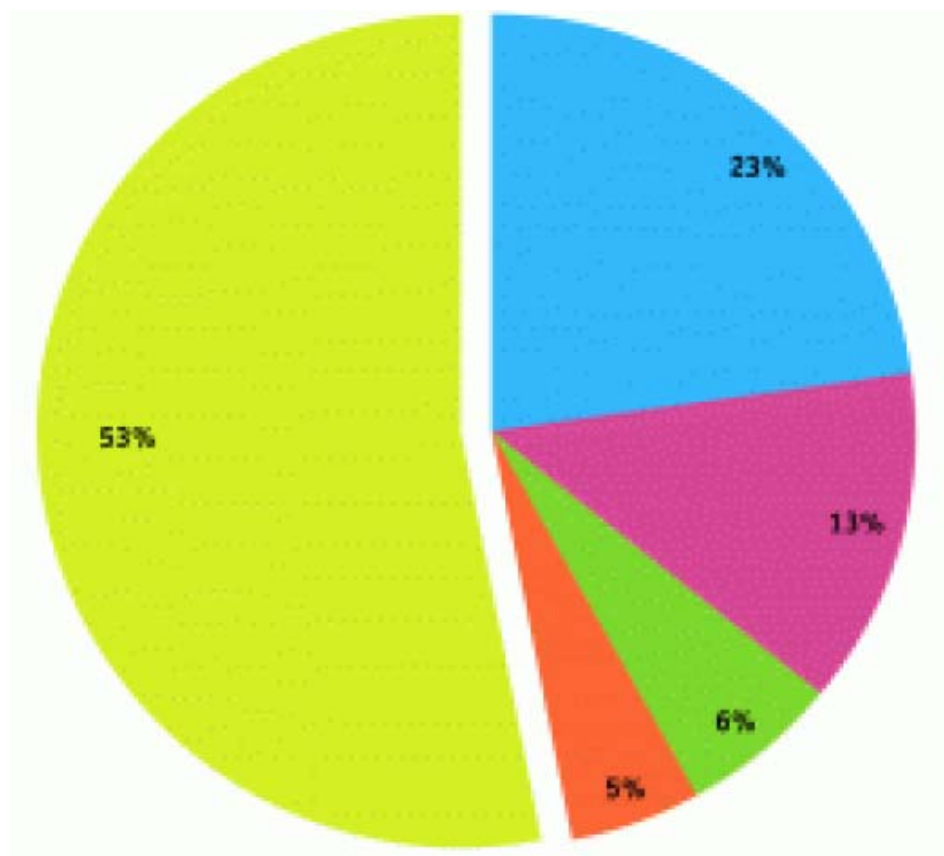
I.

Contexte

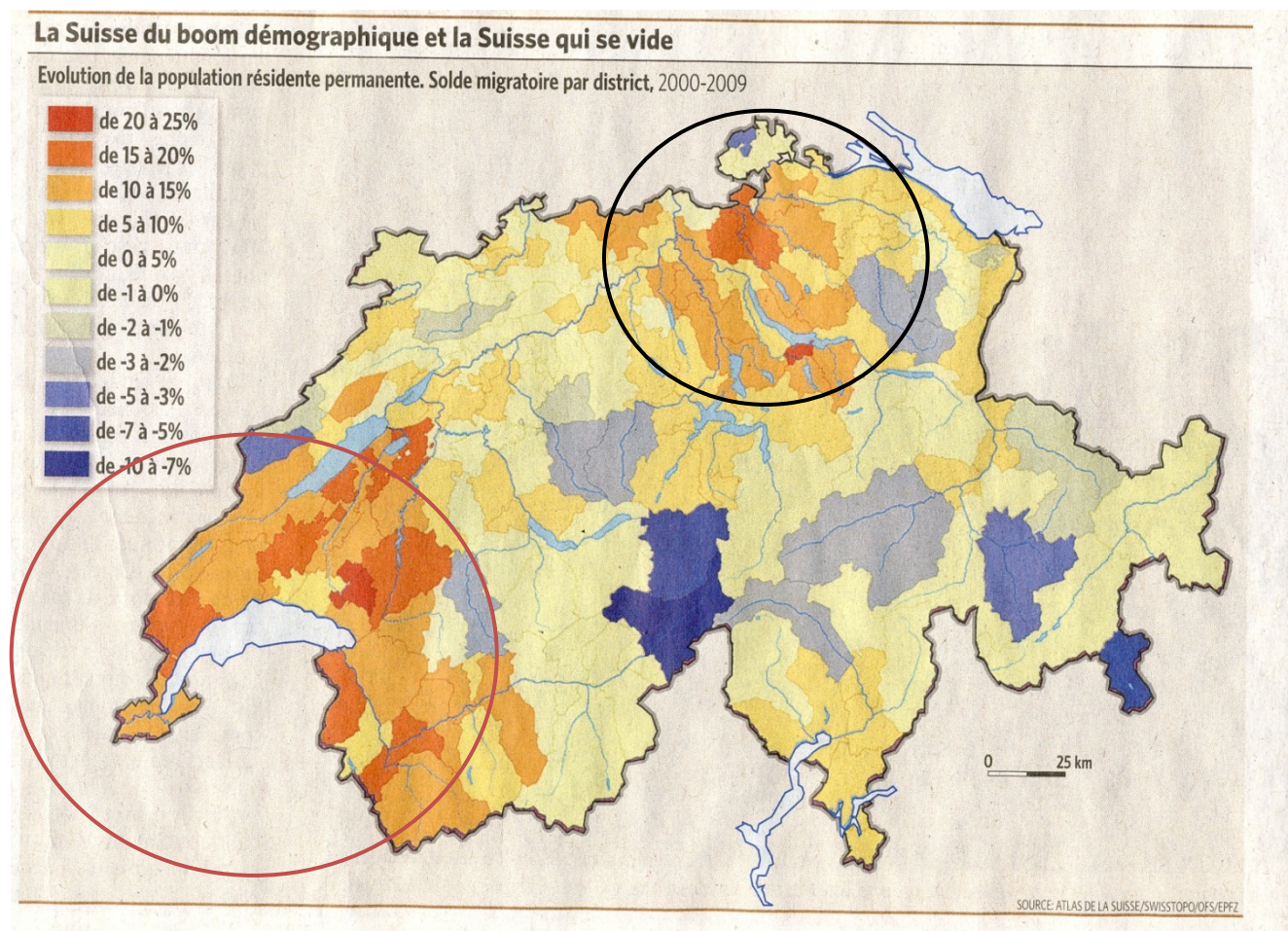
Suisse et transports 2012:
2 métropoles ...

Plus d'un tiers des Suisses vit dans le Grand Zurich et la Métropole lémanique...

Part des quatre régions métropolitaines à la population suisse

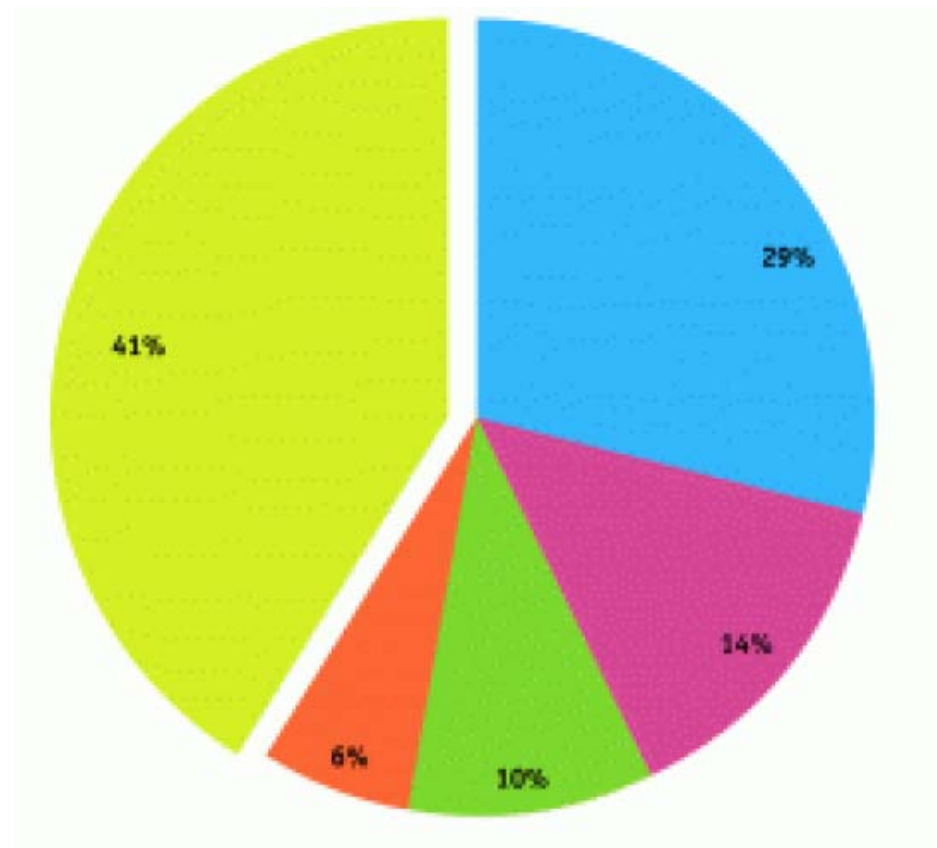


... qui sont d'ailleurs les seules régions à avoir gagné des habitants entre 2000 et 2009



Le Grand Zurich et la Métropole lémanique «pèsent» par ailleurs près de 45% du Produit Intérieur Brut suisse...

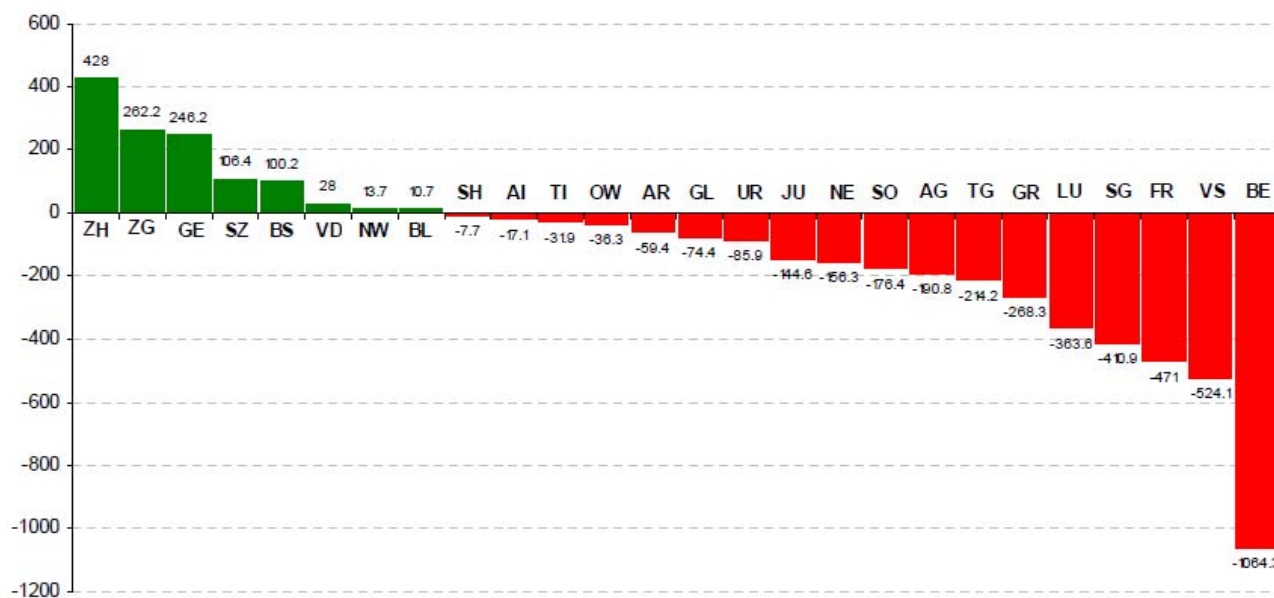
Part des quatre régions métropolitaines au PIB suisse



... ce qui fait que la Métropole lémanique contribue de manière majeure à la solidarité confédérale

► Vaud et Genève

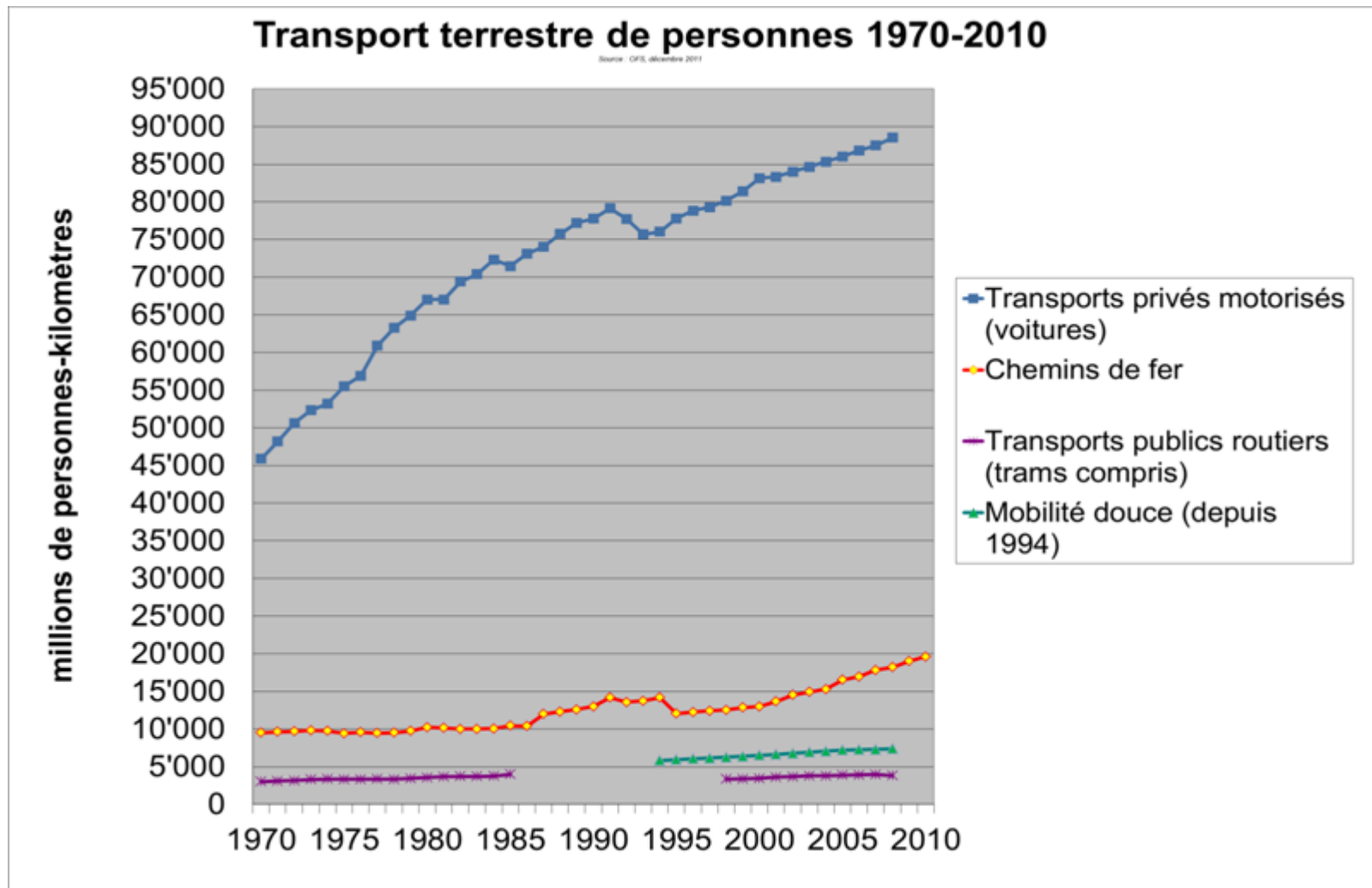
- versent **23% de l'Impôt fédéral direct (IFD)** (15% de la population suisse)
- figurent parmi les 8 cantons contributeurs à la péréquation



II. Suisse et transports 2012: ... et la route (et les autoroutes)

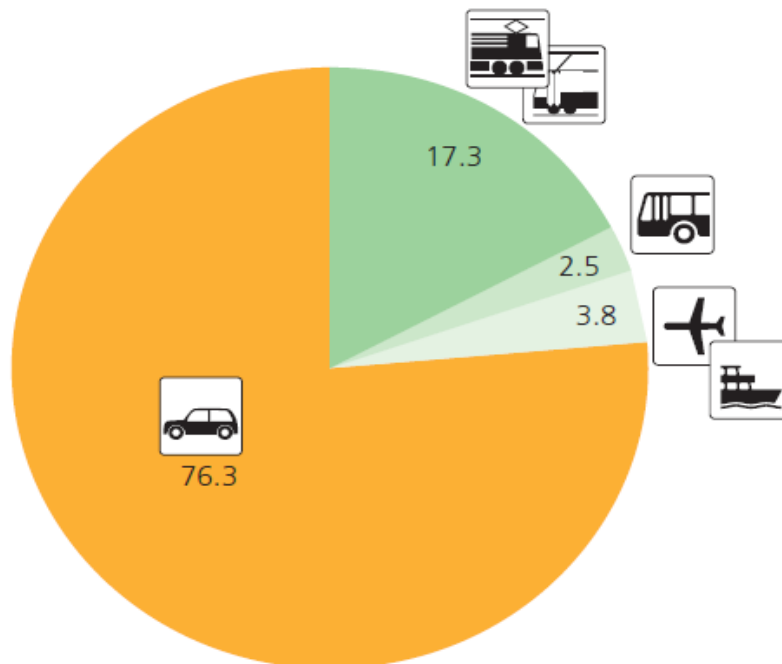


Toujours plus de kilomètres parcourus par des voyageurs sur nos routes

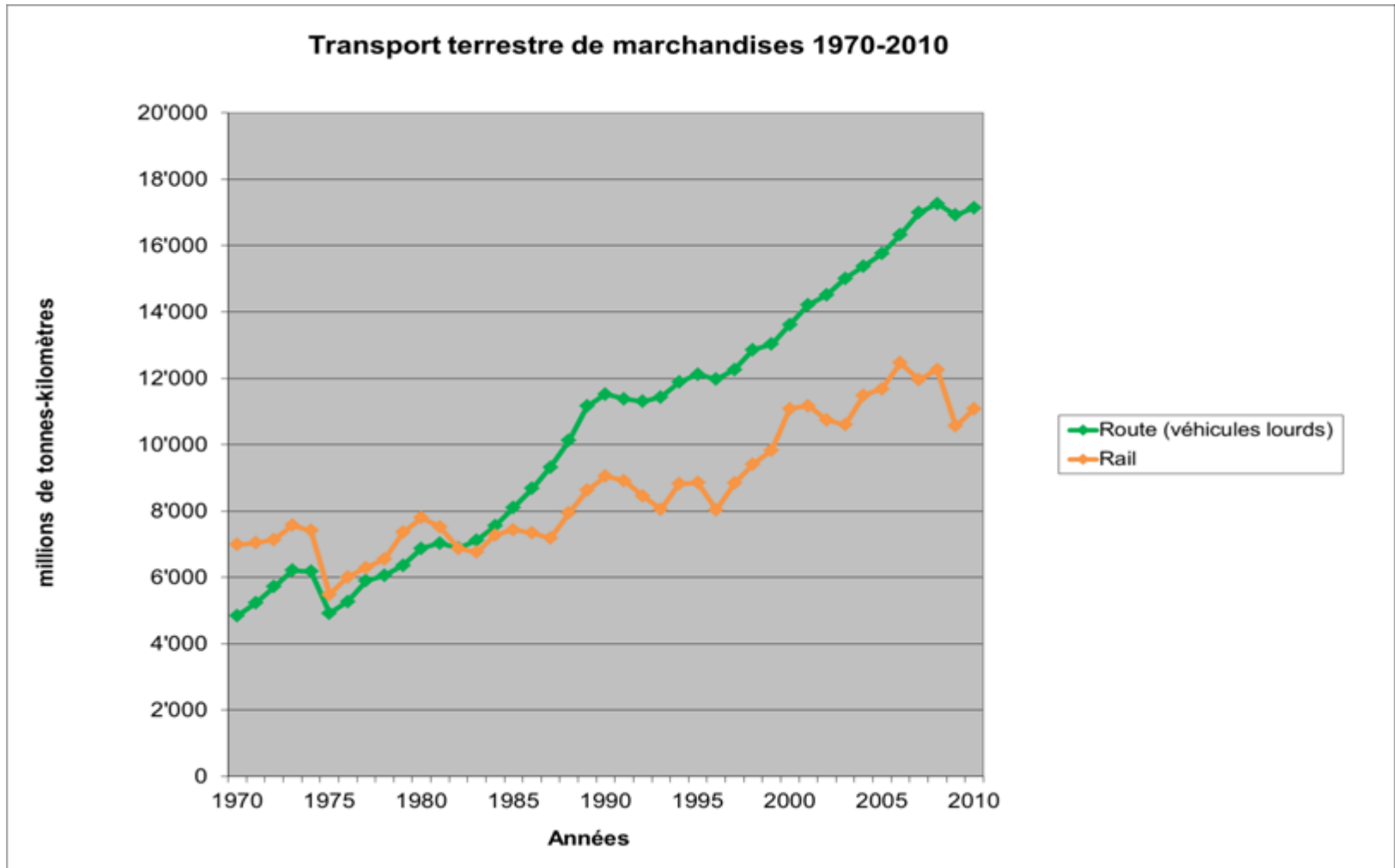


Une mobilité des personnes avant tout routière : $\frac{3}{4}$ du trafic voyageurs en voiture

Les voyageurs-kilomètres par mode de transport
en 2010, en % du trafic total

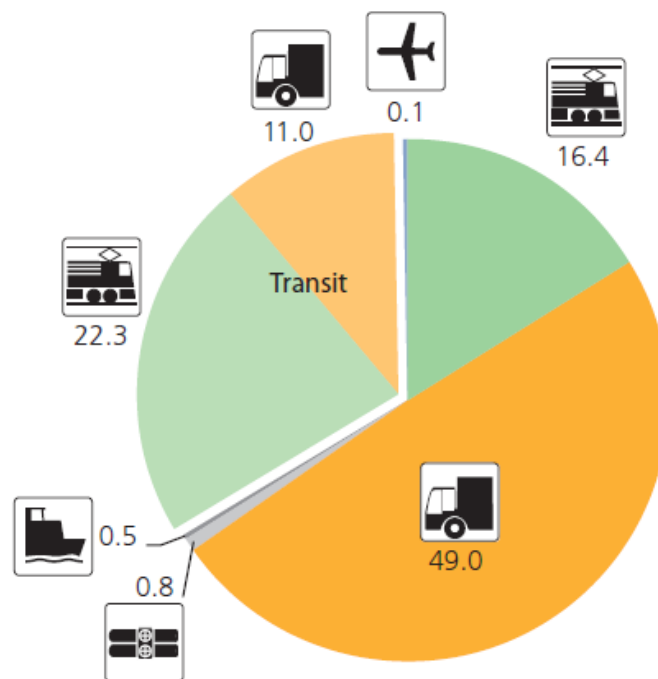


Toujours plus de kilomètres parcourus par des marchandises sur nos routes



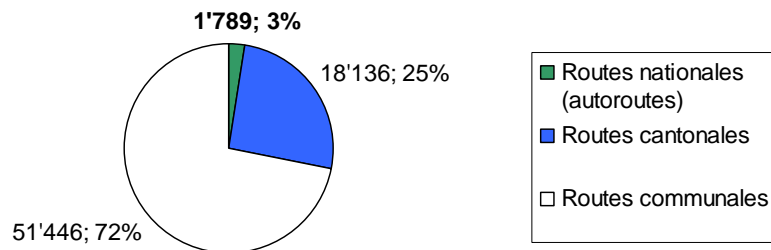
Une mobilité des marchandises... routière : 60 % du trafic marchandises sur camion

Le nombre de tonnes-kilomètres par mode de transport
en 2010, en % du trafic total

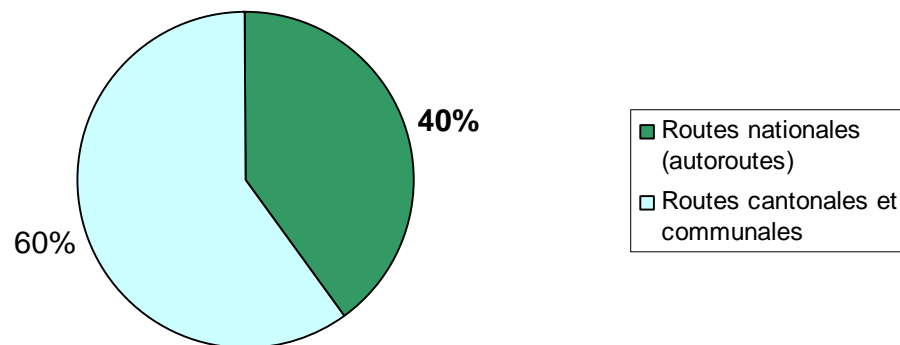


Rôle crucial des autoroutes: ~3% du réseau routier assurent plus de 40% du trafic routier (marchandises)!

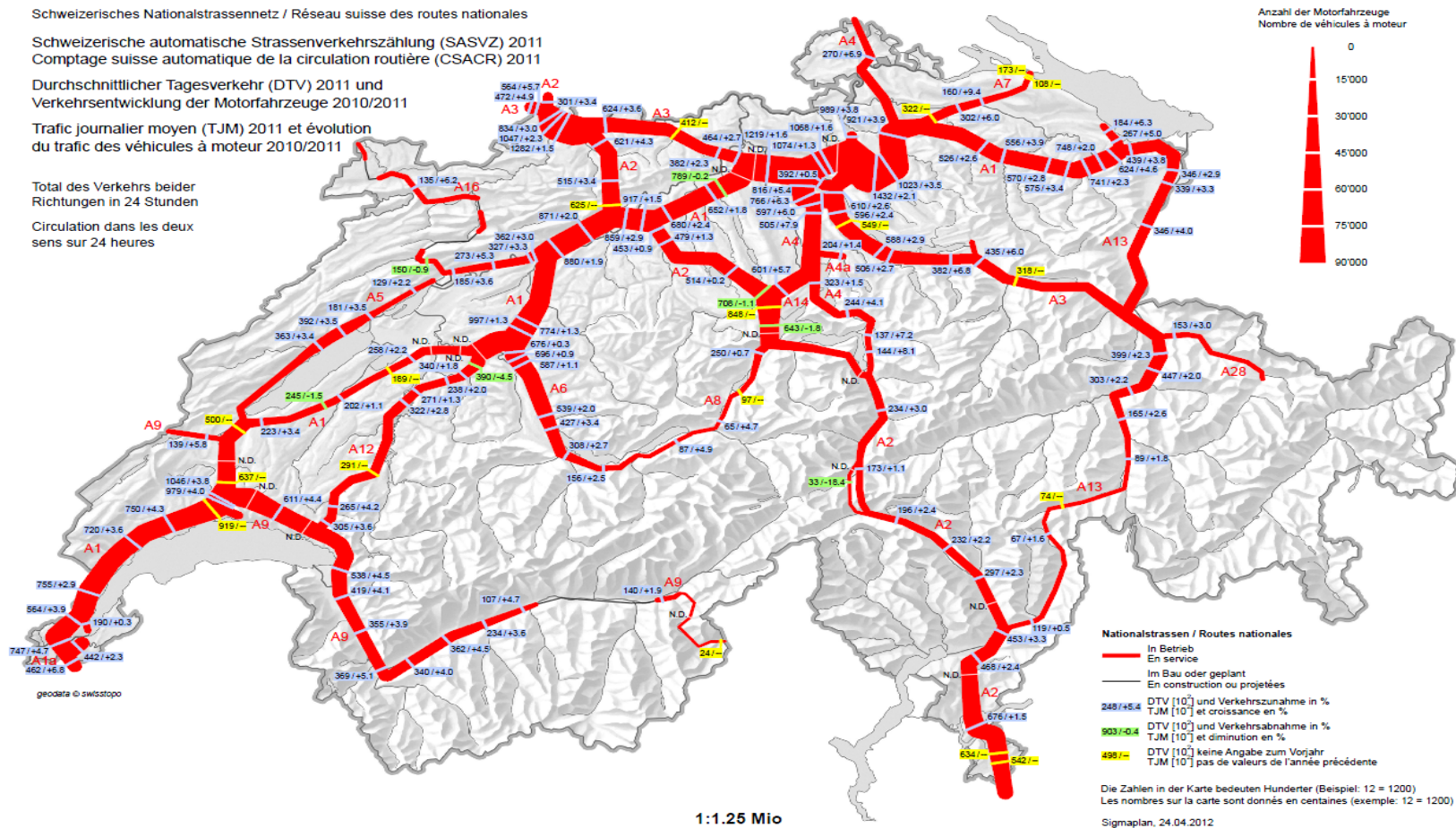
Répartition du réseau routier suisse en 2009
selon le type de route
(estimation de la longueur en km et en %)



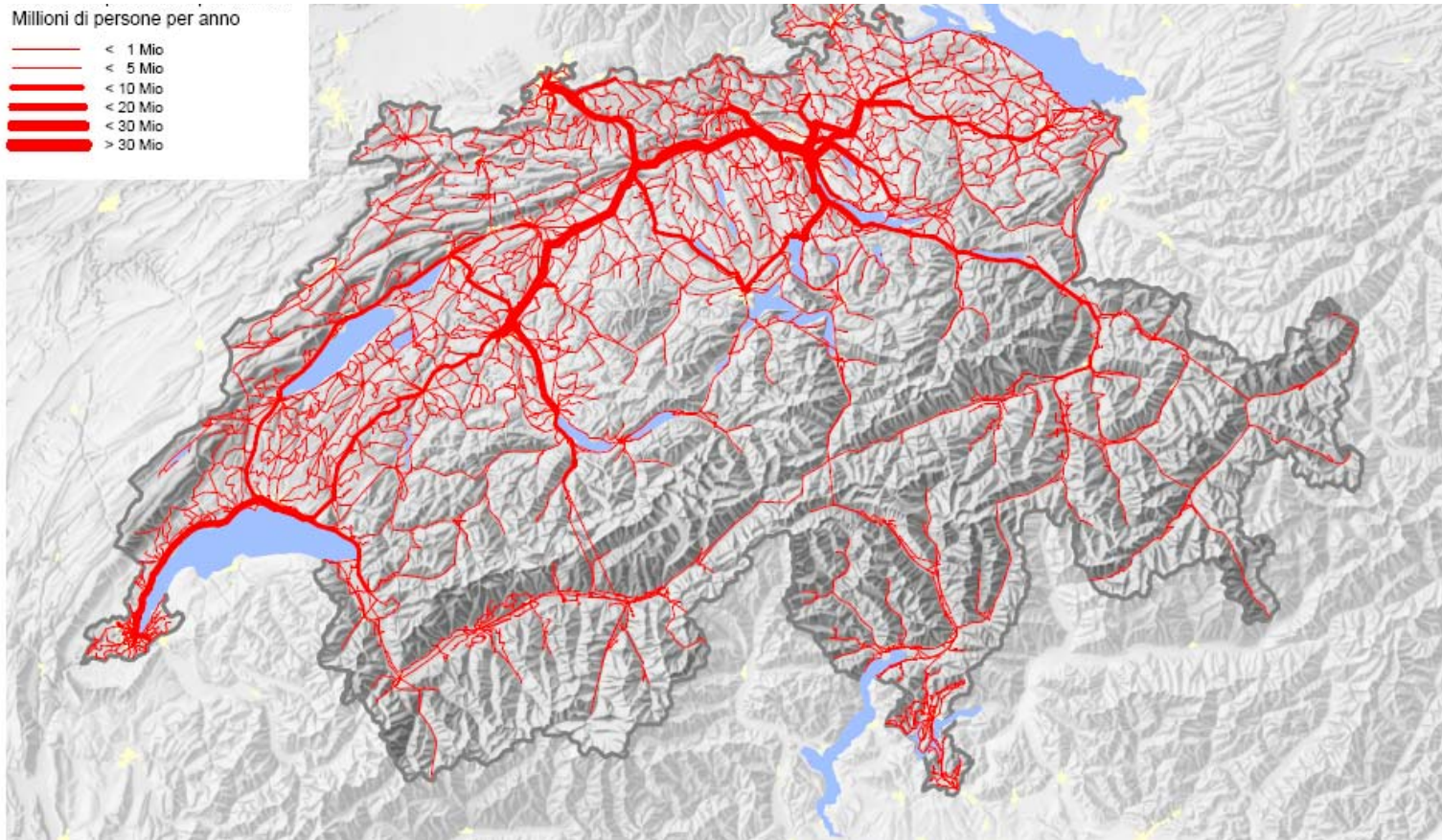
Répartition du trafic routier en Suisse en 2009
selon le type de route
(estimation du volume en %)



D'où un trafic (voyageurs) Genève-St-Gall de 45'000-143'000 vhc/jour (17'000 au Gothard)...



Le trafic voyageurs «transports publics» est également principalement est-ouest et métropolitain



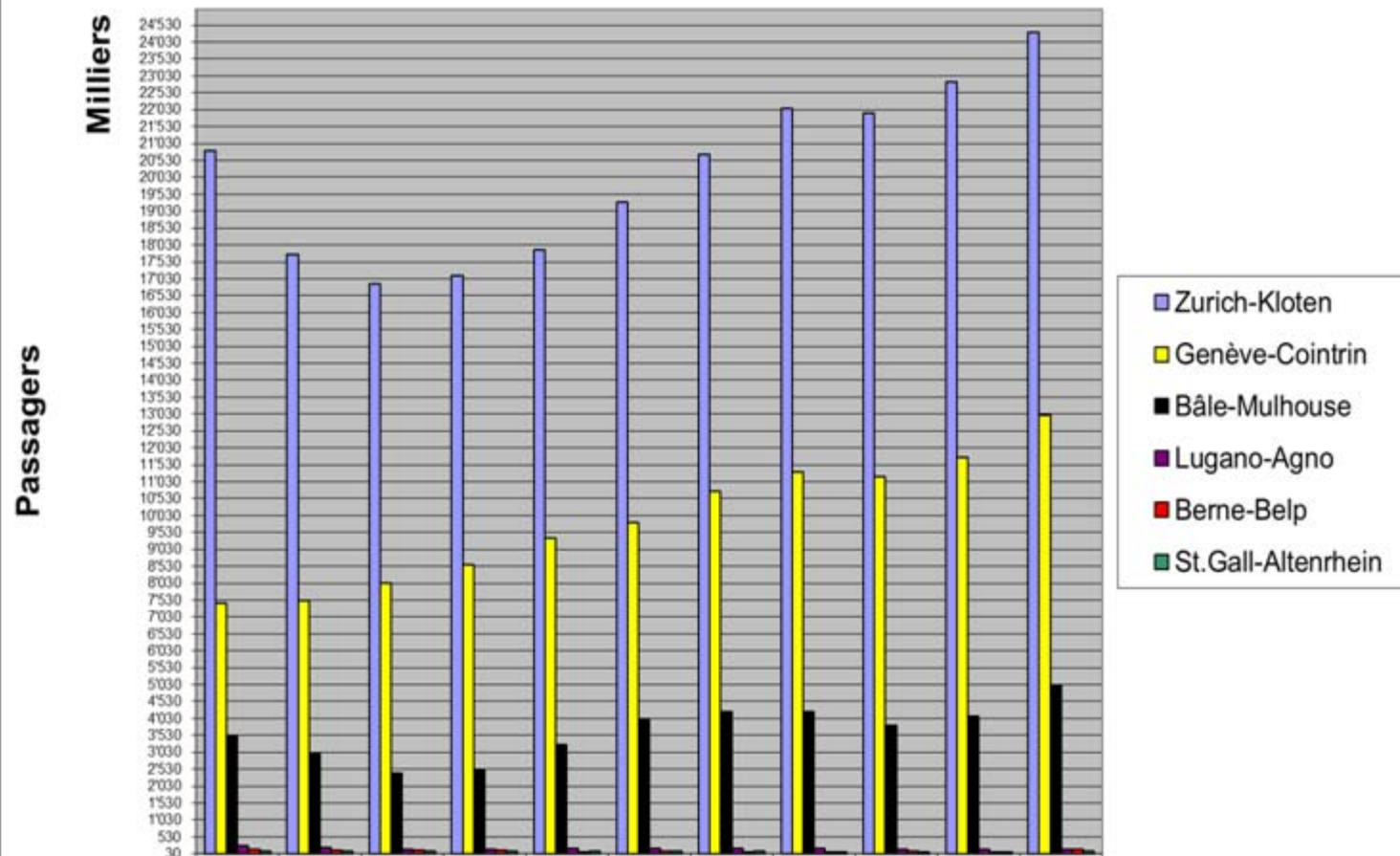
Le trafic aérien est essentiellement centré sur Zurich et Genève: 56% trafic Kloten en 2012 et une augmentation de 75 % des passagers à Cointrin entre 2001 et 2011!

Fret 2010

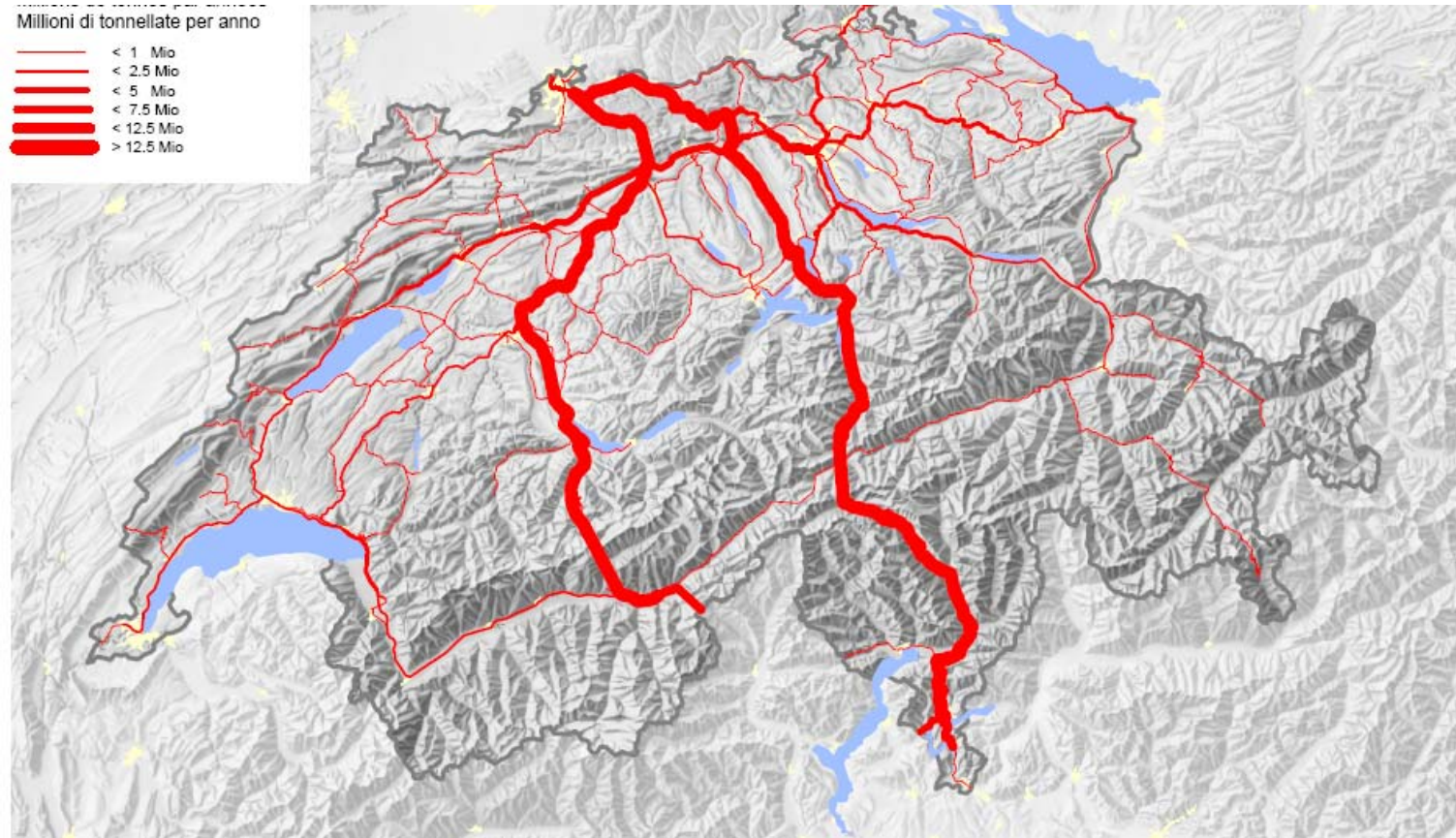
ZH: 411'000 tonnes

BS: 108'000 tonnes

GE: 61'000 tonnes



MAIS le trafic ferroviaire marchandises est lui largement nord-sud: motif des NLFA...



III.

Suisse et transports 2035:
2 métropoles... et la route

Suisse 2035 : plus d'habitants, surtout dans les deux métropoles (Arc lémanique)

~8,8 millions d'habitants en Suisse en 2035

Population des 11 cantons les plus peuplés selon scénario moyen OFS, versus population en 2011 (...)

ZH: 1'573'000 (1'392'000)

BE: 1'019'000 (985'000)

VD: 882'000 (726'000)

AG: 725'000 (618'000)

GE: 542'000 (460'000)

SG: 511'000 (483'000)

LU: 438'000 (382'000)

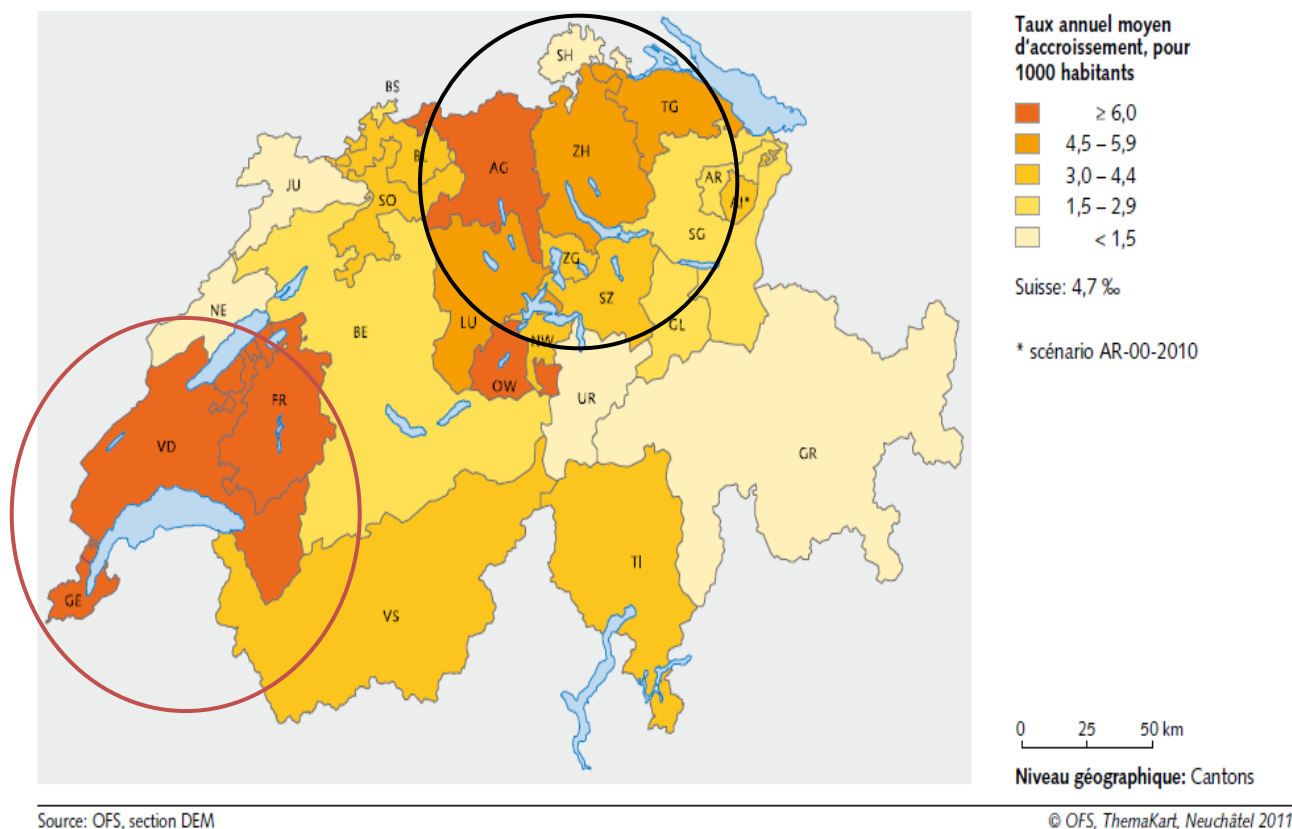
TI: 365'000 (336'000)

VS: 343'000 (317'000)

FR: 335'000 (284'000)

BL: 300'000 (275'000)

Accroissement démographique, 2010–2035*



Trafic voyageurs en 2030: la route toujours No1, même selon l'équipe Leuenberger


La part des transports individuels motorisés (TIM) dans l'ensemble du trafic voyageurs pourrait tomber, au plus, de 78% actuellement à 70% en 2030. Inversement, suite à un renversement de tendance, la part de marché des transports publics (TP) par rapport à la route devrait augmenter au plus de 7 points de pour-cent pour s'établir à 24%. Quant au pourcentage de la mobilité douce (MD) sur l'ensemble des prestations de transports, il augmentera au maximum d'un point de pour-cent bien compté pour atteindre 5%.

Métropole lémanique: deux fois plus de voyageurs dans les trains en 2030 ...

► Augmentation du nombre de passagers entre Lausanne et Genève d'ici 2030

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



 = 2'000 voyageurs/jour

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



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



*selon scénario ZEB, croissance max.

9 novembre 2011 - Prangins

... MAIS 30% de voitures en plus sur l'autoroute Lausanne-Genève d'ici vingt ans !

► Augmentation du trafic routier entre Genève et Lausanne



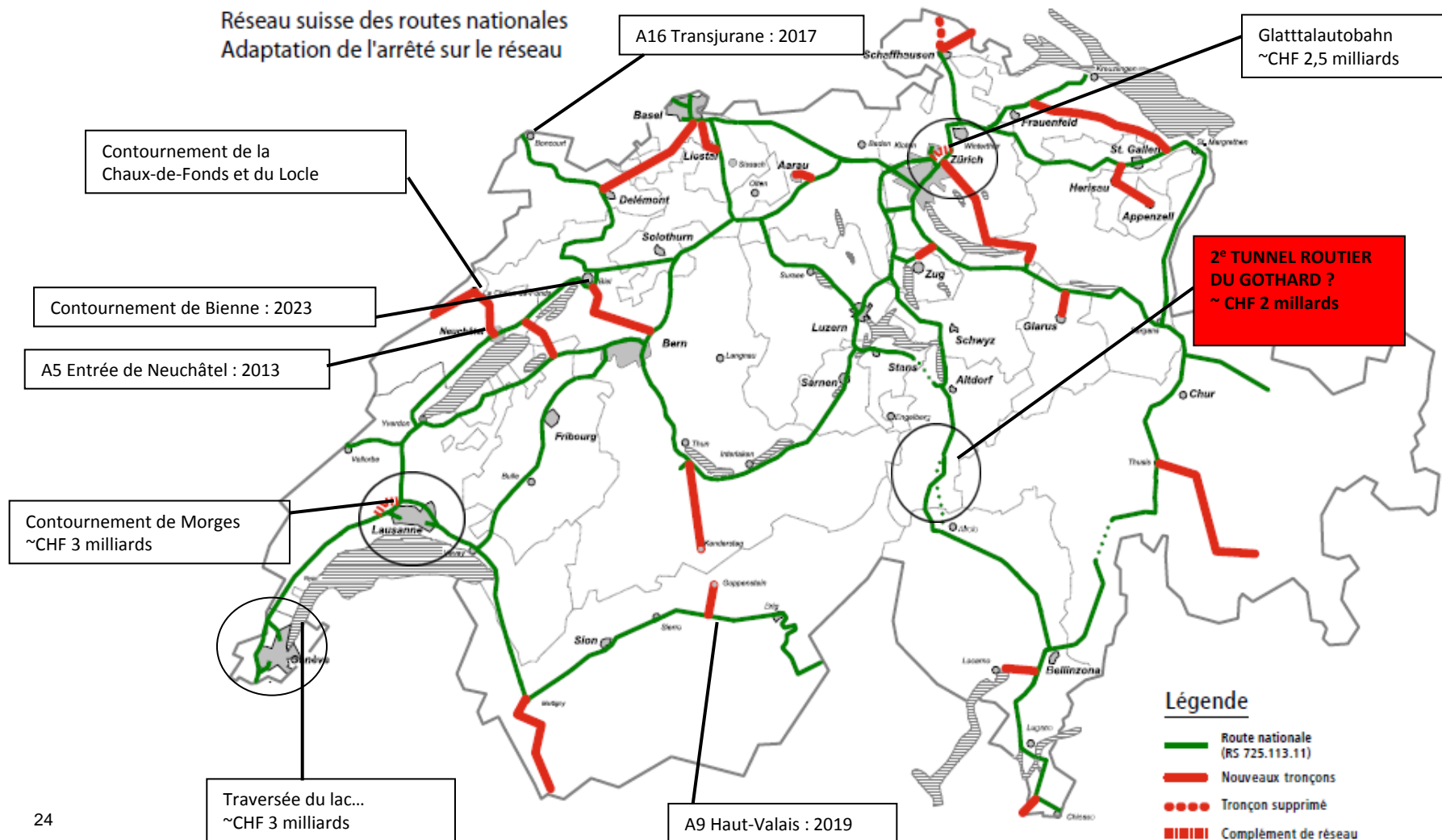
IV.

Route:

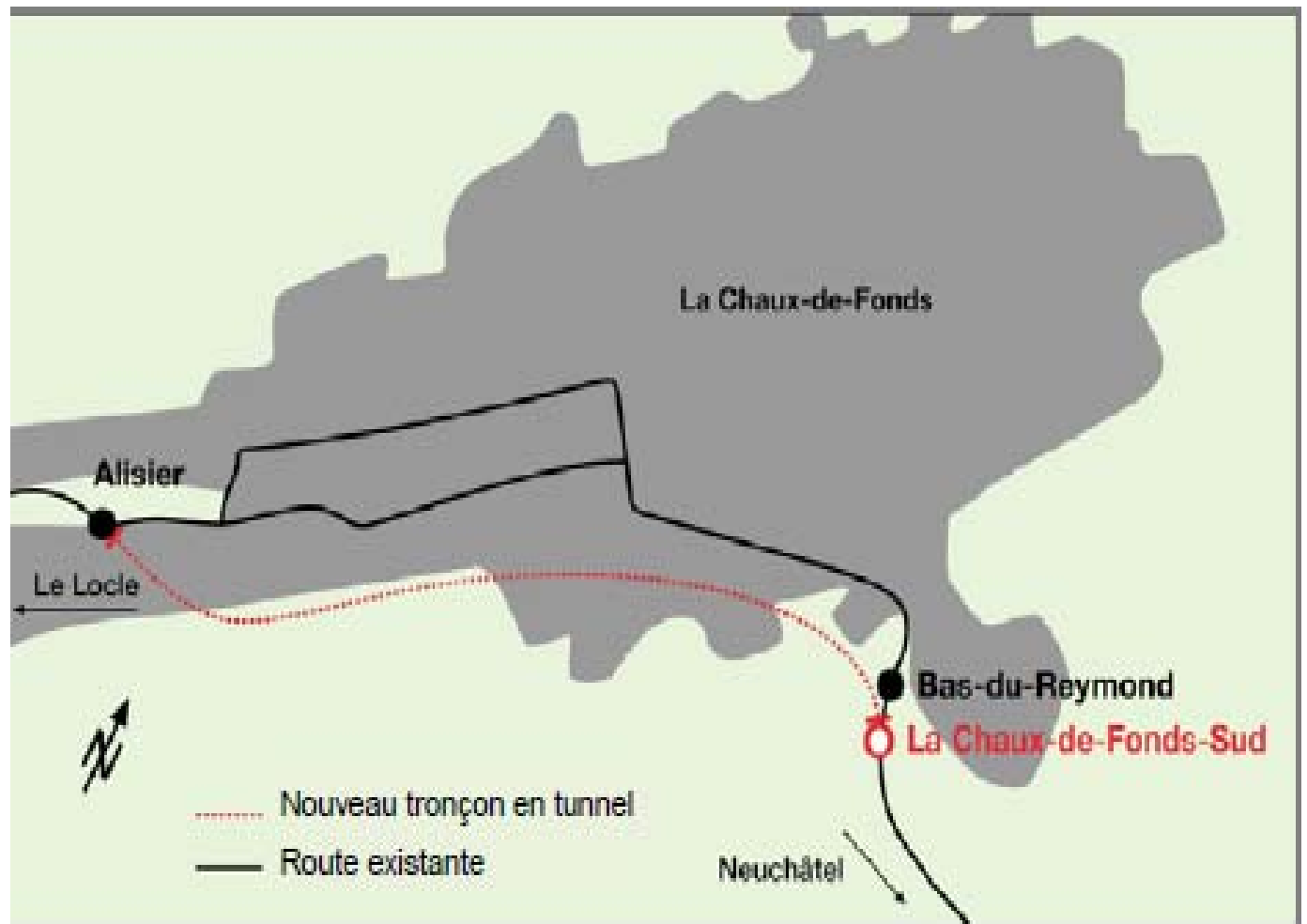
financement et programmes
de construction de la Confédération

... alors qu'il faut non seulement achever le réseau des routes nationales, mais aussi l'adapter (+376 km)

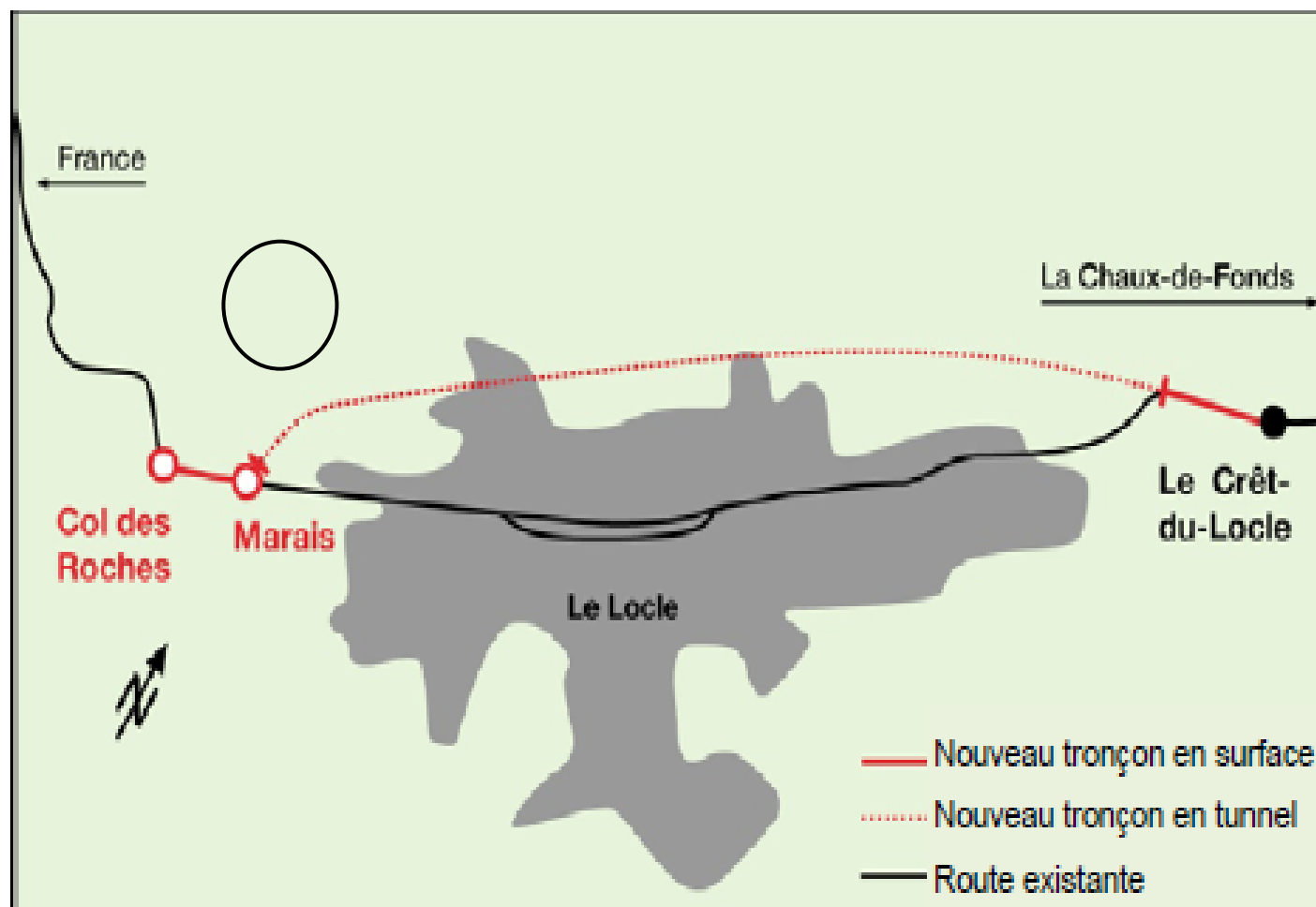
Réseau suisse des routes nationales
Adaptation de l'arrêté sur le réseau



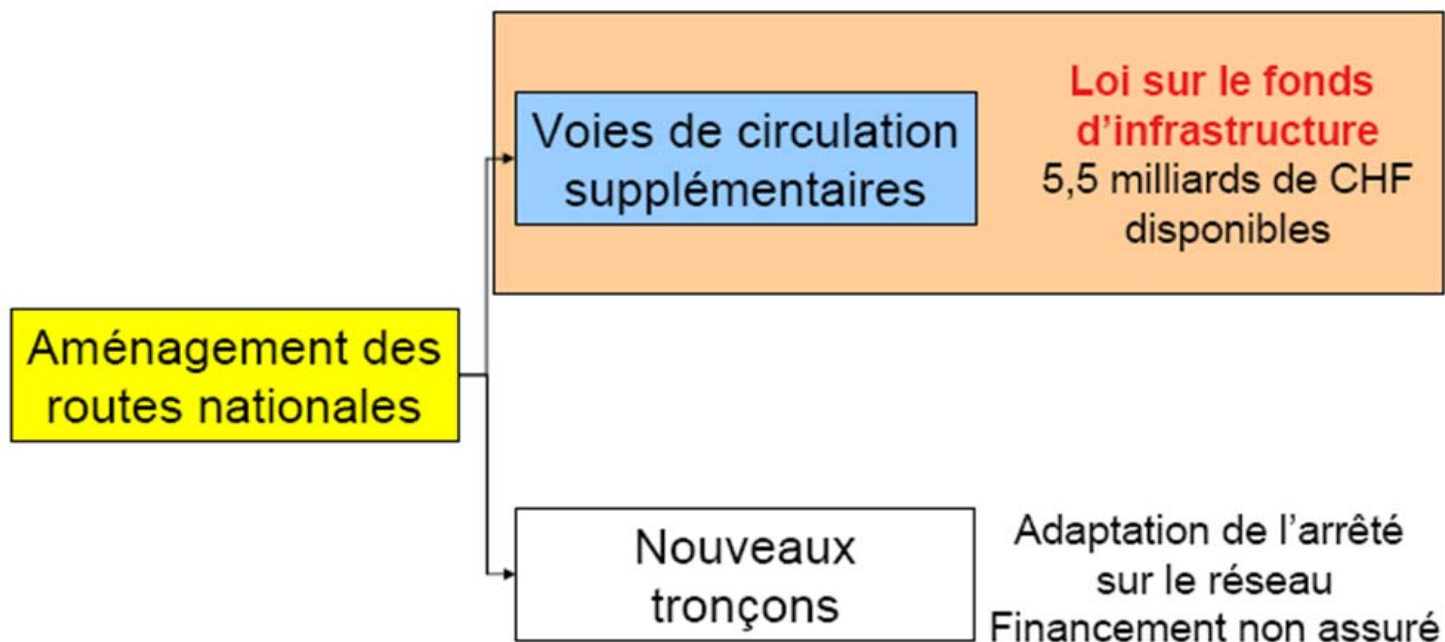
Tracé prévu pour le contournement de la Chaux-de-Fonds



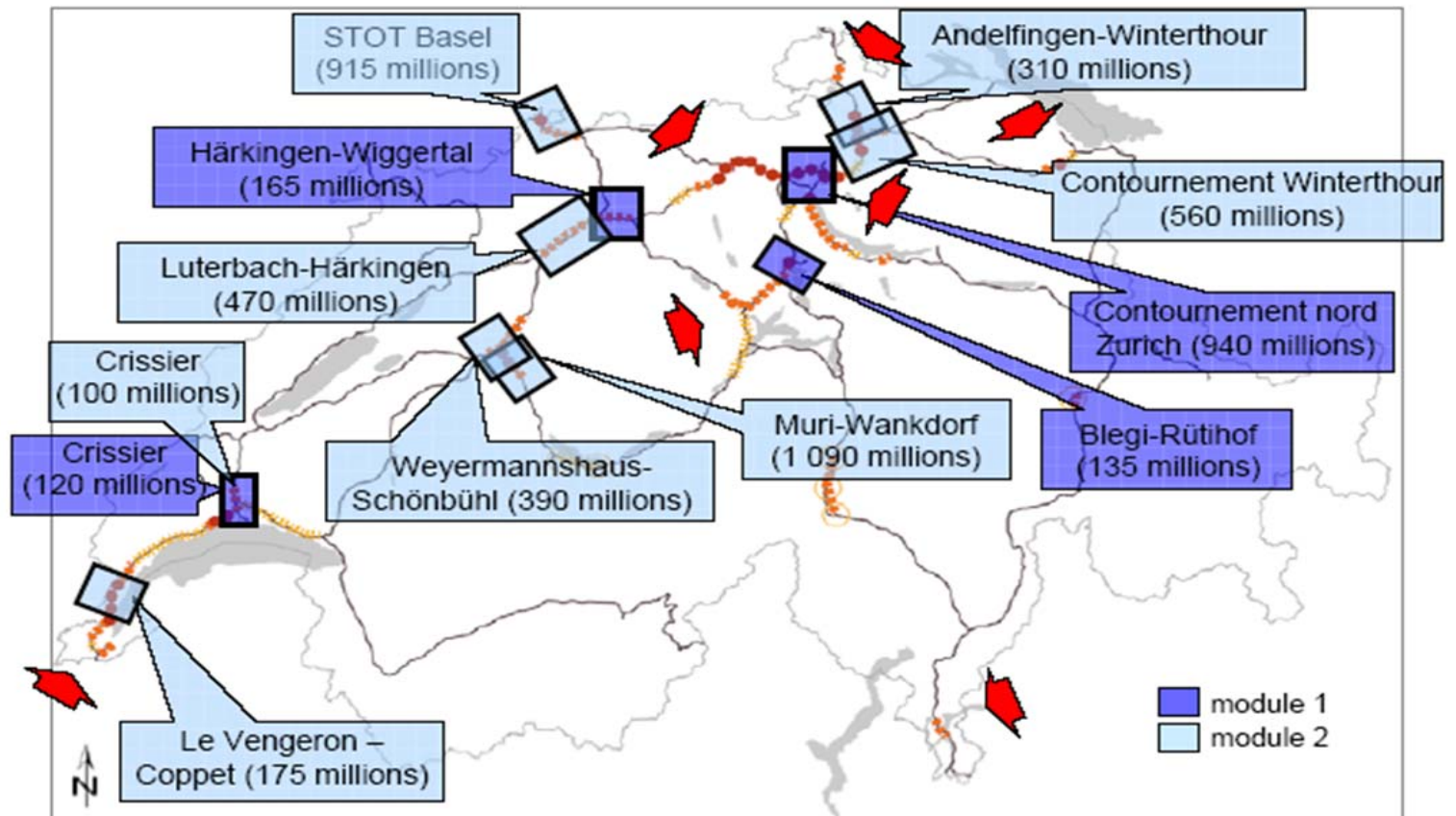
Tracé prévu pour le contournement du Locle



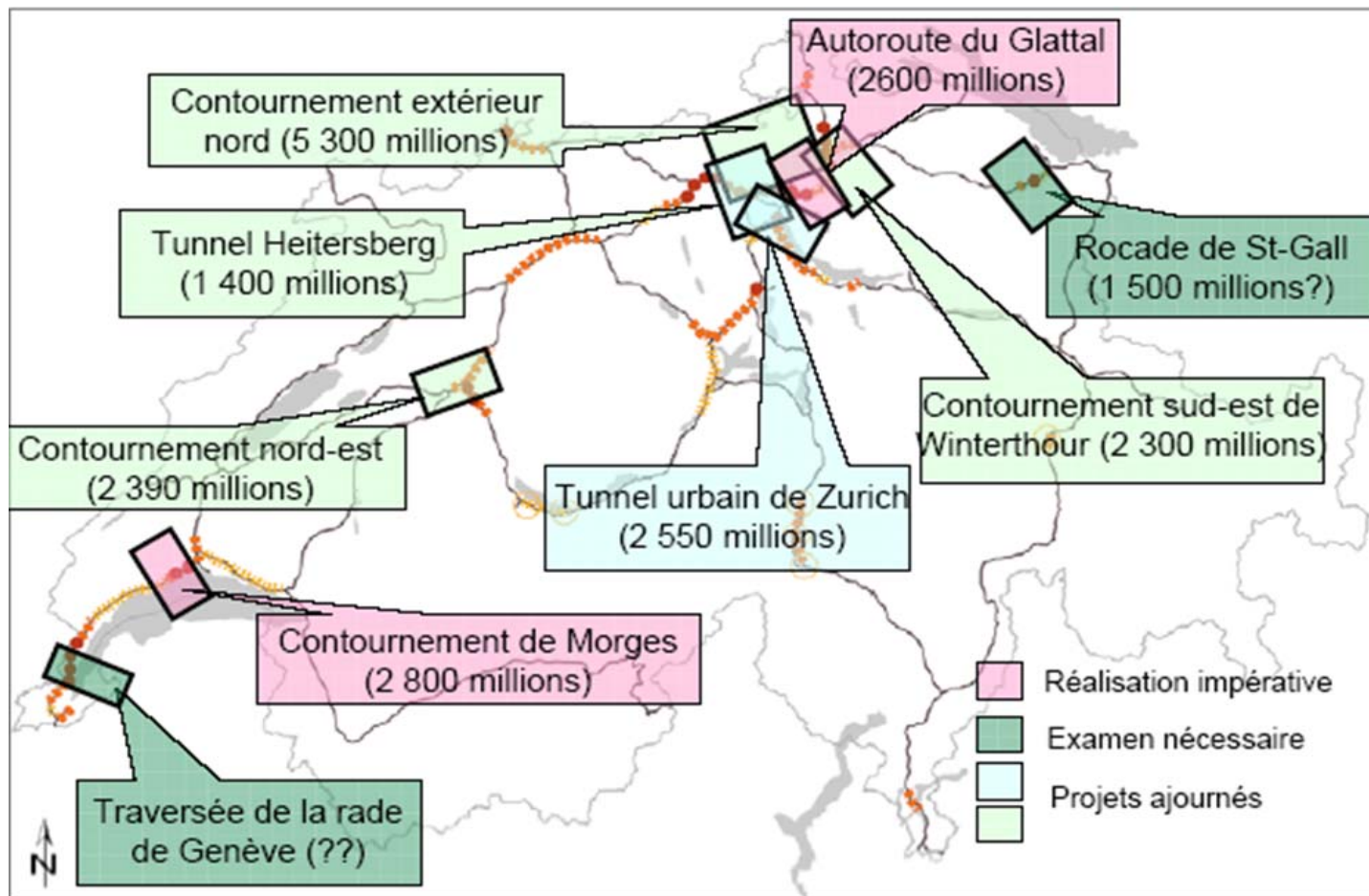
Elimination des goulots autoroutiers dès 2011: deux variantes (1: et 2:)



1: Voies de circulation supplémentaires sur certains tronçons autoroutiers (1), financées par le Fonds d'infrastructure



2: Nouveaux tronçons autoroutiers: (Glattal, Morges et Traversée du lac Genève) non financés par le Fonds d'infrastructure



Deux tracés possibles pour un grand contournement de Morges, l'un «sortant» l'autoroute de la ville de Morges



Les deux variantes avec une liaison longue

Liaison longue et maintien de l'autoroute actuelle (LL+A1)



Liaison longue avec piquê et déclassement de la traversée de Morges (LC+LL)



Lausanne – Morges

V.

Deux mesures boomerang au détriment de la route ? :

Le référendum contre la vignette autoroutière et l'initiative populaire fédérale «vache à lait»

Un «Non» a priori sympathique ...

Référendum «NON à la vignette autoroutière à 100 francs»



Contre la modification du 22 mars 2013 de la loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

✗ Non à une augmentation de 150% des taxes!

Le Conseil fédéral ainsi qu'une majorité du Conseil national et du Conseil des Etats veulent renchérir de 40 à 100 francs la vignette autoroutière à partir de 2015. Cela correspond à une augmentation massive de 150%.

✗ Non à plus de redevances, de taxes et d'impôts à charge du trafic individuel!

Annuellement, l'Etat encaisse plus de 9.5 milliards de francs d'impôts, de redevances et de taxes provenant du trafic individuel, soit en majorité des automobilistes et des motocyclistes. Aujourd'hui, la circulation individuelle privée se finance en couvrant les frais induits, laissant même un excédent. Actuellement 70% de ces 9.5 milliards de francs sont affectés à d'autres financements que les transports individuels privés. L'argent des automobilistes et des motocyclistes passe en grande partie dans les caisses de la Confédération pour financer des transports publics.

✗ Non à l'augmentation massive des frais pour les PME!

Pour les entreprises et les sociétés possédant un important parc de voitures, une augmentation de la vignette autoroutière de 150% aurait des conséquences directes sur l'augmentation des charges de ces dernières. Ce sont en priorité les entreprises offrant des services externes ainsi que les professions libérales et de services, dépendant de l'utilisation de la voiture, qui subiraient ces nouvelles charges. Ensuite, ces charges supplémentaires seraient directement payées par les consommateurs.

✗ Stop à l'arnaque des utilisateurs du trafic individuel!

Tous ceux qui possèdent plusieurs véhicules, avec ou sans plaques interchangeable, (une voiture, une motocyclette, une remorque,...) sont taxés de manière démesurée. Il s'agit d'une arnaque injuste pour tous les utilisateurs des transports individuels privés.

✗ Non à la préférence pour les étrangères et les étrangers!

Avec la nouvelle réglementation, les étrangères et les étrangers de passage en Suisse, devront seulement payer 40 francs la vignette pour deux mois, alors que les Suissesses et les Suisses qui n'utilisent pas souvent l'autoroute (à exemple des motards ou des propriétaires de remorques) seront tenus d'acheter la vignette au prix de 100 francs. Nous nous opposons à cette discrimination!

Comité référendaire «NON à la vignette autoroutière à 100 francs»:

Coprésidence: **Walter Wobmann**, conseiller national, Sagigass 9, 5014 Gretzenbach (SO); **Nadja Pieren**, conseillère nationale, Bernstrasse 147, 3400 Berthoud (BE); **Martin Frischknecht**, Breite 9, 3636 Forst (BE); **Roland Schöni**, Hubelstrasse 9, 3805 Goldswil (BE).

Roland F. Borer, conseiller national, Stockackerstrasse 17, 4703 Kestenholz (SO); **Roland Rino Büchel**, conseiller national, Rheinstrasse 4, 9463 Oberriet (SG); **Thomas De Courten**, conseiller national, Hauptstrasse 91, 4497 Rütenberg (BL); **Dr. Michael E. Dreher**, anc. conseiller national, Ränkestrasse 2, 8700 Küsnacht (ZH); **Oskar Freysinger**, conseiller national, Rue de Crettamalernaz 5, 1965 Savièse (VS); **Ueli Giezendanner**, conseiller national, Geisshubelweg 40, 4852 Rothrist (AG); **Alfred Heer**, conseiller national, General-Wille-Strasse 12, 8002 Zurich (ZH); **Roberta Pantani**, conseillère nationale, Via Valdani 2, 6830 Chiasso (TI); **Lorenzo Quadri**, conseiller national, via san Gottardo 5, 6900 Lugano (TI); **Lukas Reimann**, conseiller national, Ulrich-Rösch-Strasse 13, 9500 Wil (SG); **Albert Rösti**, conseiller national, Wildenrütli 420, 3661 Uetendorf (BE); **Pirmin Schwander**, conseiller national, Mosenbachstrasse 1, 8853 Lachen (SZ); **Claude-Alain Voiblet**, député au Grand Conseil, Avenue de la Vallombreuse 50, 1004 Lausanne (VD).



... qui pourrait avoir de fâcheuses conséquences sur l'adaptation du réseau autoroutier (romand)

«(...) le Conseil fédéral a souligné que l'arrêté sur le réseau ne pourrait être mis en œuvre que si le financement par l'augmentation du prix de la vignette autoroutière était garanti. Il faudrait tenir compte de cette condition dans l'arrêté sur le réseau.

Puisque le Conseil fédéral est tenu de mettre en œuvre les projets adoptés par le Parlement, **il est proposé que l'arrêté sur le réseau ne puisse être mis en œuvre que si la modification de la loi sur la vignette autoroutière peut l'être également, c'est-à-dire si elle est approuvée dans le cadre d'un référendum.»**

Un «Oui» au financement équitable de la route a priori sympathique ...

Signez vous aussi l'«initiative vache à lait»!

Les automobilistes, motocyclistes, camionneurs et autres usagers de la route sont de plus en plus souvent considérés comme les vaches à lait de la nation: ils paient toujours plus d'impôts, de taxes et de redevances, mais ils sont tout de même bloqués dans les embouteillages.

Cette contradiction est facile à expliquer: le produit des impôts versés par le trafic routier n'est pas utilisé pour la construction et l'entretien des routes et autoroutes. Cet argent disparaît dans la caisse fédérale ou est utilisé à d'autres fins.

L'«initiative vache à lait» met fin à cette pratique:

Oui à l'affectation:

Les recettes provenant du trafic routier devront être systématiquement affectées à l'infrastructure routière.

Pour un renforcement des droits démocratiques:

Toute introduction ou augmentation d'impôts, taxes et redevances dans le domaine routier devra à l'avenir être soumise au référendum facultatif.





... qui pourrait aboutir à une impasse financière et/ou politique

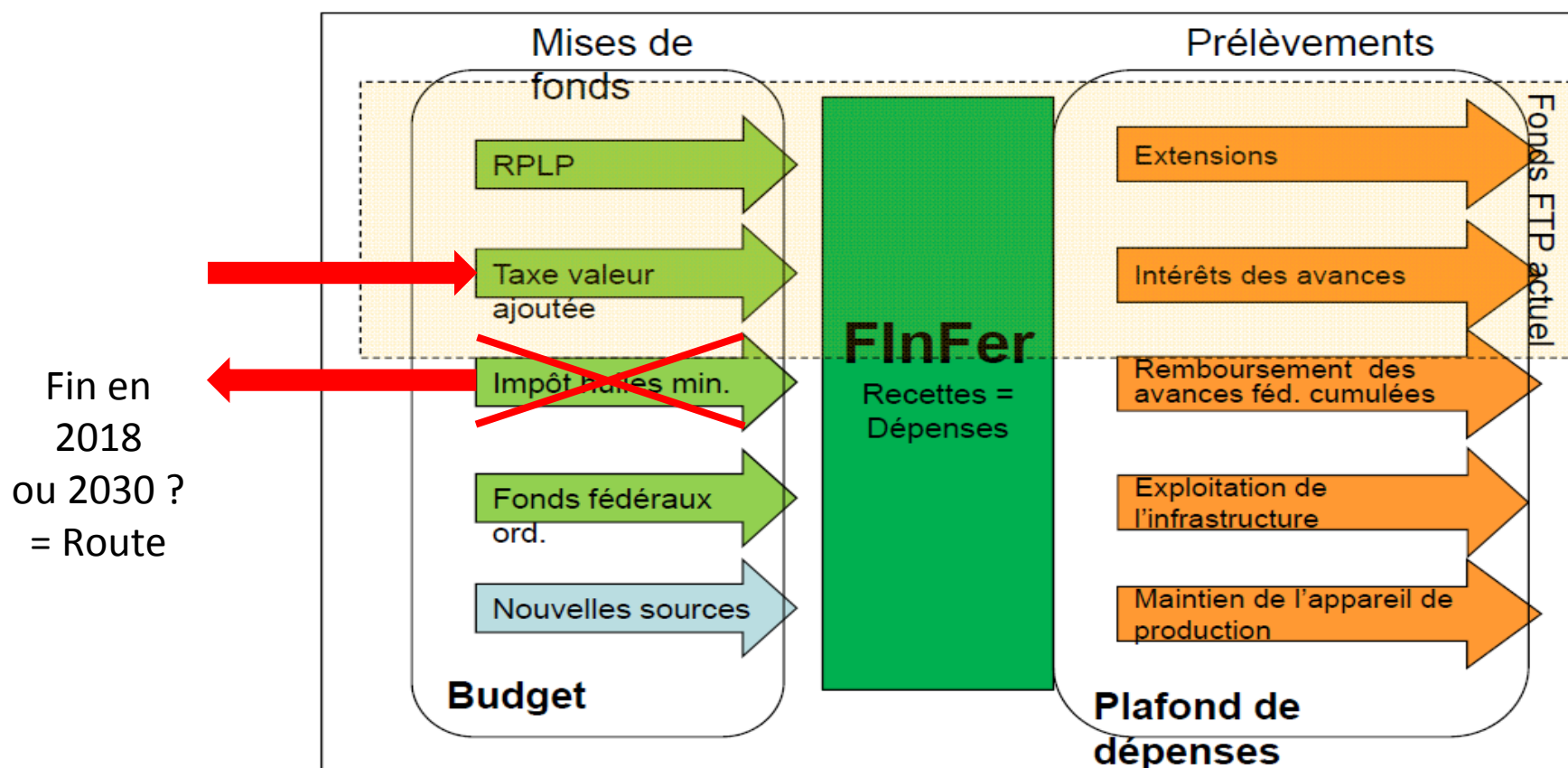
- **Compensation de 1,5 milliard de francs de recettes des taxes sur les carburants dans diverses autres tâches de la Confédération: multiples mécontents...**
- **Augmentation d'autres impôts et taxes ?**
- **Votation sur le seul texte de l'initiative, sans contreprojet... avec le risque d'un rejet massif, interprété comme un rejet de toute politique routière ambitieuse...**

VI. Rail: financement et programmes de construction de la Confédération

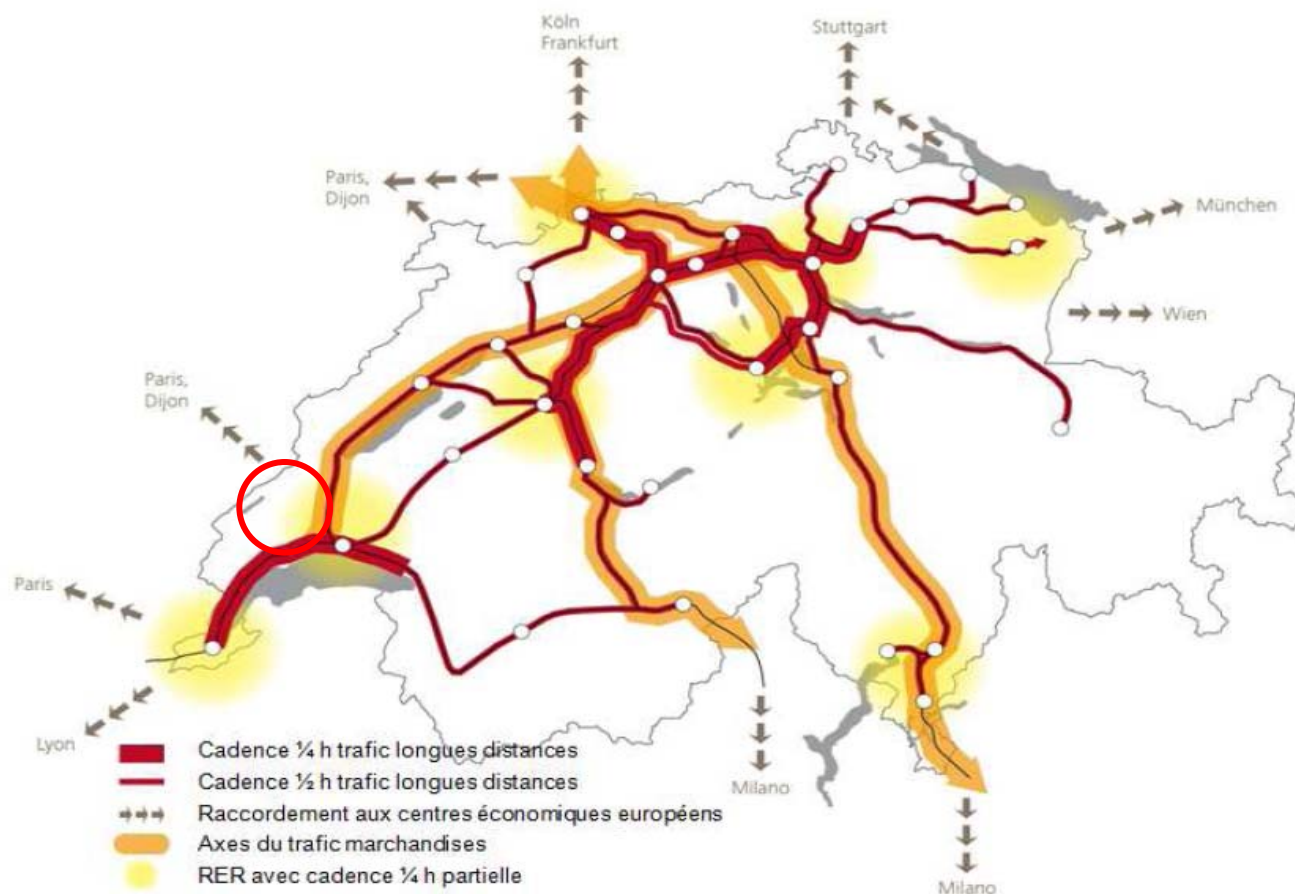
Le financement du rail est quant à lui à finaliser: un enjeu majeur d'ici 2014 (TVA) ...



Fonds d'infrastructure ferroviaire (FInFer)

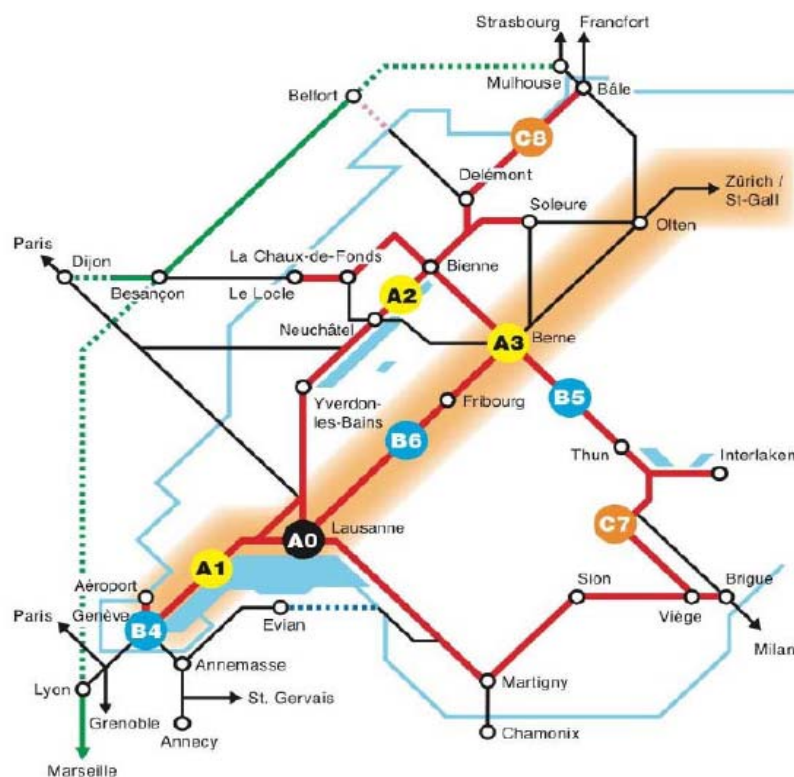


Stratégie de développement du rail d'ici 2040: davantage de capacités et non la grande vitesse



FAIF – PRODES : variantes 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 Vill	1100 mio
A1	Lausanne - Genève	Installation de dépassement du trafic marchandises entre Coppet et Nyon + accès gare Lausanne-Triage	330 mio
A2	Gléresse - Douanne	Doublement 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 - Thoune	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
- = mesures prévues dans le paquet à 3,5 mrd
- = mesures prévues dans le paquet à 5,9 mrd
- = mesures nécessaires selon CTSO

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

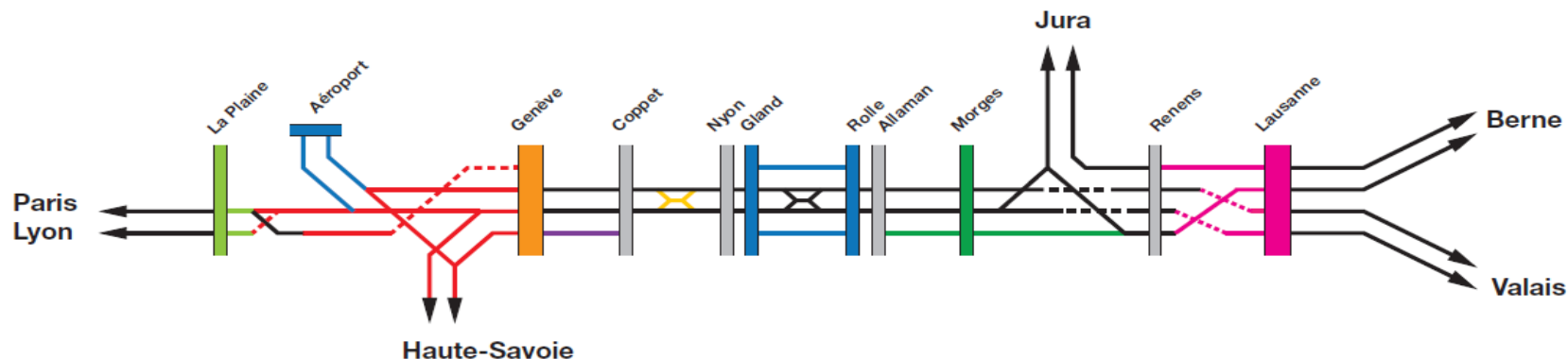
Développement majeur du rail: le projet Léman 2030 ...

- ▶ Née de l'accord du 21 décembre 2009, la structure Léman 2030 réunit les cantons de Vaud et de Genève, l'OFT et les CFF
- ▶ La 1ère phase de Léman 2030 vise, à l'horizon 2020-2025, à
 - ▶ **doubler la capacité en places assises** entre Lausanne et Genève
 - ▶ permettre la **cadence au quart d'heure** sur les RER VD et FVG
 - ▶ apporter des solutions pour les deux **nœuds ferroviaires** d'importance nationale: Genève et Lausanne
- ▶ Financement: 2,5 – 3 milliards de francs



... en 3 phases, de 2016 (gares CFF de Lausanne et Genève) à 2050 («3^e voie» CFF Lausanne-Genève)

Stratégie de réalisation



PHASE 1 Léman 2030 (2016 – 2030) Développement des nœuds.

Nœud de Lausanne

- > Prolongement des quais, gare de Lausanne
- > Renouvellement des installations de sécurité
- > 4^e voie Lausanne–Renens
- > Saut-de-mouton
- > Modernisation des accès aux trains, gare de Renens
- > Aménagements complémentaires

Nœud de Genève

- > Voie de dépassement fret à Founex
- > Points de croisements à Mies et Chambésy
- > Augmentation de la capacité, gare de Genève Cornavin
- > Prolongement des quais ligne Genève–La Plaine

PHASE 2 LÉMAN 2030 (>2030 – 2040) Séparation des trafics RER, Grandes Lignes et Fret.

Nœud de Lausanne

- > 3^e voie Renens–Allaman

Nœud de Genève

- > Augmentation de la capacité Genève–Châtelaine

PHASE 3 Léman 2030 (>2050) Objectifs d'offre.

- > 3^e et 4^e voie entre Rolle et Gland
- > Augmentation de la capacité à Genève–Aéroport

VII. Agenda fédéral et conclusions



Agenda fédéral « transports » 2011-2015

2011: octobre à décembre: Elections fédérales (législature 2011-2015)

2011: Noël : enterrement de la taxe CO2 sur les carburants

**2012: Message « Programme et Fond ferroviaire » (FAIF) et
1^{er} Message « adaptation du réseau autoroutier » / augmentation
de la vignette autoroutière**

**2012: Débats parlementaires « Programme et Fond ferroviaire » et
« adaptation du réseau autoroutier » / vignette**

2013: 2^e Message « adaptation du réseau autoroutier »

2013: Programme et Fonds routier, analogues au Fonds ferroviaire ? ...

2013-2014: Votations populaires fédérales « rail » (initiative ATE) et vignette

**2015: Augmentation de la vignette autoroutière, puis augmentation
probable de la surtaxe sur les carburants (référendum facultatif possible)**



Conclusions provisoires (1) (trafic voyageurs)

Le trafic journalier moyen sur l'autoroute Lausanne-Genève se monte désormais à près de 75'000 véhicules (croissance de 26.5% entre 2002 et 2011 près de Rolle), avec des pointes spectaculaires (105'000 véhicules/jour à Crissier en 2011, un des tronçons les plus chargés du pays).

Par ailleurs, le nombre de voyageurs en voiture a recommencé à augmenter depuis 2001.

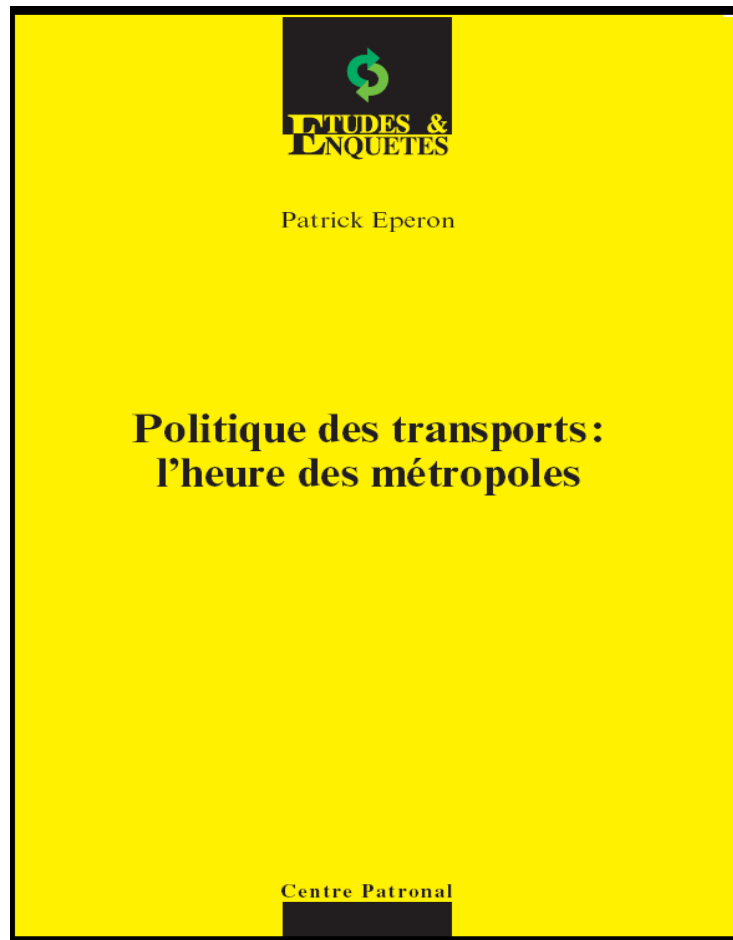
Il n'y a donc ni transfert du volume du trafic voyageurs de la route au rail ni transfert du volume de voyageurs de la route au rail, mais une augmentation désormais plus importante du trafic voyageurs sur le rail que sur la route.



Conclusions provisoires (2)

Seul un développement parallèle de la route et du rail permettra de faire face à la croissance de la mobilité, notamment sur l'arc lémanique, 2^e métropole de Suisse aussi bien au plan démographique qu'au plan économique

Pour en savoir un peu plus ...



peperon@centrepatronal.ch

**Merci de votre attention:
la parole est (enfin) à vous**



«L'explosion» du trafic pendulaire (à longue distance) profite aux transports publics ...

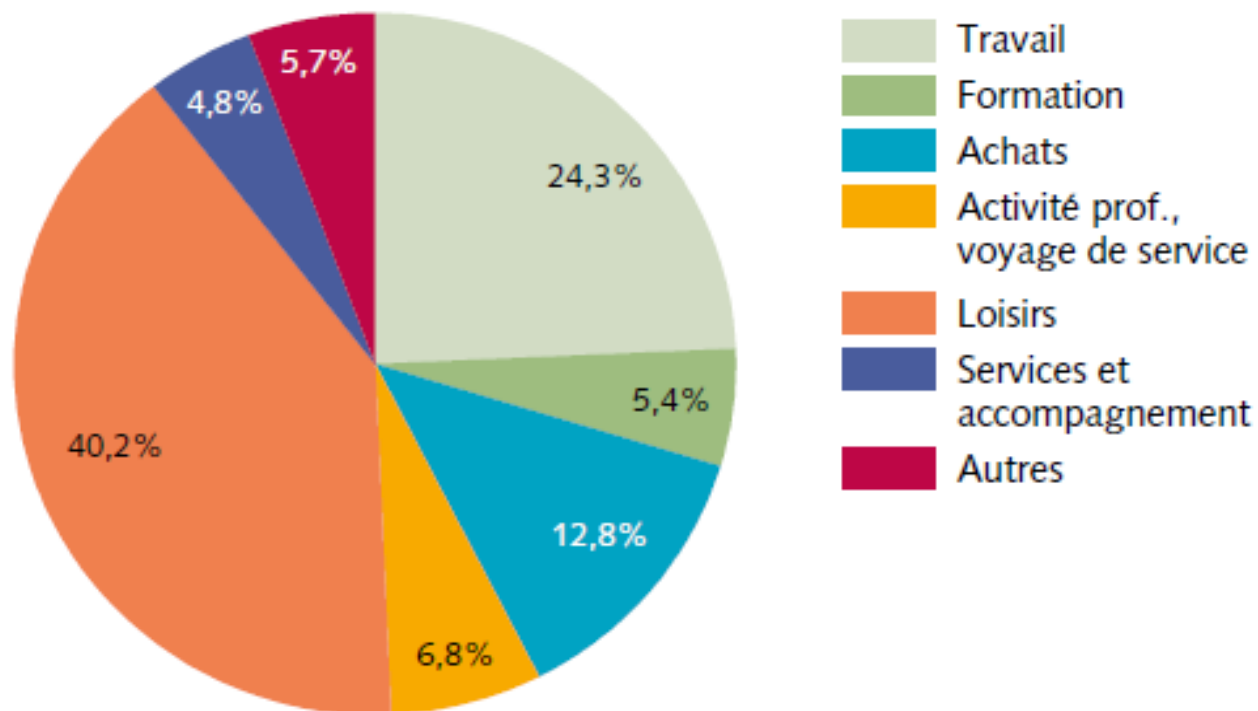
Evolution générale de la pendularité, 2000-2010:

- Forte augmentation de la part de pendulaires intercommunaux dans la population active: 66 % de la population active, contre 57 % en 2000, 46% en 1990...
- Forte augmentation de la pendularité longue distance, même si elle reste encore minoritaire : moins de 10 % des actifs en 2010 font plus de 50 km
- Forte augmentation de la part modale des transports publics : 28 % des actifs en 2010 contre environ 23 % en 2000 – résultat surprenant, encourageant, inquiétant...

Deux défis majeurs dans les années à venir :

- Clivage de plus en plus fort entre l'espace dense, où les TP dominaient de plus en plus, et l'espace peu dense où le transport motorisé reste majoritaire
- L'augmentation de la part des TP est en grande partie (2/3?) un effet générationnel : une génération d'actifs habitués aux TP remplace une génération d'actifs qui étaient en voiture

... MAIS le trafic pendulaire représente moins de 30% des déplacements, contre plus de 40% pour les loisirs !



Base: 62 868 personnes cible, étapes en Suisse