

Date de dépôt : 8 octobre 2014

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi H 1 60 sur le développement des infrastructures ferroviaires

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le présent rapport a pour objectif, conformément à l'article 10 de la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires (LDIF-GE; H 1 60), du 27 janvier 2011, de vous présenter :

- l'état d'avancement des études et travaux concernant le développement des infrastructures ferroviaires;
- la conclusion de conventions spécifiques;
- l'état des dépenses effectuées au titre de préfinancement, de financement remboursable et de financement cantonal;
- les dépenses effectuées au titre d'études préliminaires.

Préambule

Ce rapport s'attache à présenter, projet par projet, l'avancement des études financées dans le cadre de la loi H 1 60 et leurs évolutions, pour la période allant jusqu'à fin 2013.

Pour mémoire, la loi H 1 60 assure une base légale à un nombre défini de projets ferroviaires, regroupés sous l'appellation « Léman 2030 », qui est formalisée par une convention cadre signée en décembre 2009 entre les cantons de Genève, de Vaud, la Confédération et les CFF. Léman 2030 est un vaste programme visant à rattraper le retard des cantons de Genève et de Vaud en matière de développement ferroviaire sur l'Arc lémanique. Concrètement, l'objectif est de doubler l'offre ferroviaire régionale et grandes lignes, tant en places assises qu'en fréquence des trains, d'ici à 2030.

Léman 2030 donne la possibilité aux deux cantons, en accord avec la Confédération, d'anticiper des réalisations d'infrastructures d'importance

fédérale, avant qu'une base légale fédérale soit votée et donc qu'un financement fédéral soit décidé.

Il convient de relever que Léman 2030 correspond à une déclinaison du volet ferroviaire inscrit dans Mobilités 2030, stratégie de développement de la mobilité à long terme.

En vue d'atteindre les objectifs de Léman 2030, fixés par les cantons et la Confédération, les CFF ont proposé un certain nombre d'infrastructures ferroviaires à réaliser et/ou à adapter.

Les projets, tant en termes d'études que de réalisations, avec les montants financiers y relatifs (en millions de francs), tels qu'ils sont inscrits dans la loi (art. 4 H 1 60), sont les suivants :

- augmentation de la capacité de la gare de Cornavin : 23,5 MF (études);
- réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy : 57,79 MF (réalisation);
- allongement des quais à 220 m des haltes de la ligne Genève – La Plaine et reconfiguration de la gare de La Plaine : 4 MF (études);
- augmentation de la capacité du réseau à l'ouest de Genève (secteur de Châtelaine) : 3,9 MF (études);
- augmentation du rendement dans la région de Genève : 1 MF (études);
- renouvellement de l'enclenchement en gare de Cornavin : 3,6 MF (études);
- accroissement des capacités sur le tronçon Genève-Lausanne : 1 MF (études);
- 4^e voie Lausanne-Renens : 210 MF (réalisation);
- 3^e voie Renens-Allaman : 5 MF (études).

Principales infrastructures ferroviaires réalisées ou en cours de réalisation depuis les années 2000 (hors H 1 60)

En 2002, la halte provisoire de Lancy-Pont-Rouge a été mise en service, en prolongement de la ligne Nyon – Cornavin. L'investissement de 2,6 millions de francs a été intégralement financé par le canton.

En 2004, la 3^e voie CFF Coppet – Cornavin (299,5 MF) et la halte de Sécheron (11 MF) ont été mises en service. L'investissement de 310,5 millions de francs a été financé par le canton (20,5 MF) et la Confédération (290 MF).

En 2006, le prolongement de la voie 1 en gare de Cornavin a été mis en service. Ce projet correspondait à la première étape du projet CEVA. L'investissement de 30 millions de francs a été financé par le canton et la Confédération.

Depuis 2010, en complément de la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey, la ligne Genève – La Plaine – Bellegarde fait l'objet d'importants travaux de modernisation portant sur l'électrification, la signalisation et d'autres aménagements connexes visant à en améliorer le fonctionnement. Tous ces travaux, de l'ordre de 300 MF ont été intégralement assumés par la Confédération. La mise en service des nouveaux aménagements (changement de l'électrification et modification de la signalisation) est prévue pour la fin de l'été 2014.

En 2011, la gare de Chêne-Bourg a été réouverte provisoirement au trafic voyageurs, en lien avec les travaux du CEVA. L'investissement de 0,8 million de francs a été intégralement assumé par le canton. Dès le printemps 2012, la gare a été fermée définitivement, suite à l'avancement desdits travaux.

Depuis 2011, les travaux du projet CEVA ont débuté, pour une durée de 6 ans. Le financement du projet, pour un coût total de 1,567 milliard de francs, est prévu par la Confédération (55%) et le canton (45%).

Bilan des projets inscrits dans la loi H 1 60

La loi H 1 60 met à disposition des crédits d'étude et de réalisation pour 9 projets spécifiques. Leur niveau d'avancement est très différent car, en raison des dépendances importantes entre les projets et leur coût, les horizons de réalisation s'étalent jusqu'en 2030 environ.

Augmentation de capacité de la gare de Genève Cornavin

Ce projet consiste en la réalisation de deux nouvelles voies et d'un quai supplémentaire, pour résoudre le fait que la gare aura atteint sa capacité maximale avec la mise en service du réseau express franco-valdo-genevois.

Conventions spécifiques

Une première convention portant sur l'étude préliminaire de l'extension en surface a été signée en mars 2011 avec les CFF.

Différents mandats ont été attribués afin d'étudier l'insertion urbaine de la gare en surface et réaliser une expertise indépendante sur la gare souterraine.

A l'issue de cette expertise, une deuxième convention portant sur l'étude préliminaire de l'extension souterraine de la gare a été signée en juillet 2013 avec les CFF.

Puis, une troisième convention portant sur les études d'avant-projet a été signée en novembre 2013.

Etat d'avancement

Des analyses ont été faites pour définir la meilleure localisation pour cette gare centrale. Celles-ci ont clairement démontré que Cornavin est le choix le plus pertinent pour accueillir la gare centrale du Grand Genève, et donc que son extension doit bien se faire dans cette gare.

Une étude préliminaire a porté sur l'augmentation de la capacité de la gare, par une extension à deux voies en surface côté Montbrillant. Son coût a été estimé à 800 millions de francs (précision à +/-30%) et sa réalisation effective pour 2025. C'est ce montant qui a été inscrit dans le message relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) par la Confédération.

Considérant l'ampleur des impacts négatifs d'une extension en surface de la gare, il a été décidé de conduire une expertise neutre pour vérifier la faisabilité d'une extension souterraine de la gare de Cornavin. Cette expertise a démontré, après l'analyse de près d'une vingtaine de variantes, la faisabilité d'une gare souterraine, sous la place Montbrillant. Son coût a été estimé à 1,2 milliard de francs (précision à +/-50%) et sa réalisation possible dans les délais impartis par la Confédération.

Ces deux voies souterraines permettent d'absorber une augmentation massive de trains en gare de Cornavin, correspondant notamment aux développements sur la ligne de La Plaine et aux planifications des cantons de Genève et Vaud, comme la mise au quart d'heure de tous les trains circulant sur l'Arc lémanique. Les impacts du projet sont nettement plus restreints que ceux de l'extension de la gare en surface, permettant notamment d'éviter de toucher au quartier des Grottes et à ses habitations.

L'avantage de la solution choisie réside dans le fait de faire circuler les trains « grandes lignes » des CFF à destination de l'aéroport dans la gare souterraine, cette variante résout par ailleurs la contrainte de capacité occasionnée par le goulet d'étranglement de Saint-Jean (3 voies disponibles), par la réalisation de la trémie d'accès à la gare souterraine.

L'expertise a également démontré que la variante retenue de gare souterraine permettait encore son agrandissement dans une phase ultérieure.

Une comparaison exhaustive des deux variantes d'extension de la gare (en souterrain et en surface) a également été effectuée. Il apparaît ainsi que le coût de l'extension en surface de la gare est moindre en 2025, mais nécessite des infrastructures supplémentaires, nécessaires pour déployer toutes ses fonctionnalités, à savoir des sauts de mouton (ouvrage permettant le

croisement dénivelé d'une ou plusieurs voies contigües) à Châtelaine (voir détails ci-après) et à Sécheron, pour un coût total estimé à environ 640 millions de francs, à un horizon relativement proche (2030-2035).

En définitive, cette solution d'extension souterraine de la gare de Cornavin a été approuvée par tous les partenaires, à savoir le canton, la Ville de Genève, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF.

Il convient à cet égard de noter encore que le Conseil d'Etat a validé et accepté le 15 janvier 2014 l'initiative 153 déposée par le Collectif 500 « Pour une extension souterraine de la gare », sans lui opposer de contreprojet. Elle est en cours de traitement par-devant le Grand Conseil.

Prochaines étapes

Pour mieux cerner le projet de gare souterraine, une étude préliminaire a été lancée par les CFF, fin 2013, afin de disposer d'une plus grande précision quant à l'extension souterraine de la gare et de ses coûts (précision à +/-30%). Des premiers résultats sont attendus d'ici à fin 2014.

Ces résultats permettront de disposer des bases techniques nécessaires en vue d'instruire une demande de crédit complémentaire à déposer au Grand Conseil, visant à obtenir le financement complémentaire de l'extension souterraine de la gare de Cornavin (voir partie financière du rapport ci-après).

Avec le vote positif sur FAIF du 9 février 2014, le financement de cette extension dispose d'ores et déjà de 800 millions de francs. Dès lors, les études de détail seront prises en charge financièrement par la Confédération dès 2016.

Parallèlement, le canton de Genève procède à des discussions quant au financement de cet objet avec la Ville de Genève et l'OFT.

Au vu des éléments décrits ci-avant et des avantages supplémentaires qu'apporte une gare souterraine, le canton de Genève s'attend à être remboursé par la Confédération dans le cadre des prochaines étapes de planification FAIF.

Par ailleurs, le canton et les CFF, en association avec la Ville de Genève et l'OFT, ont signé, le 28 novembre 2013, une convention de financement des études d'avant-projet de l'extension de la gare de Cornavin, d'un montant de 23 millions de francs, dans le respect de la loi H 1 60 (cf. supra).

Enfin, d'autres études devront être initiées afin d'affiner davantage le projet et toutes ses composantes. Leurs résultats fourniront les bases permettant notamment la mise à l'enquête publique du projet, dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation des plans, prévue, à ce jour, en 2019.

Cadence ¼ d'heure Coppet – Genève

Ce projet, dont l'objectif principal est de permettre le doublement de l'offre régionale entre Genève et Coppet, est composé d'un ensemble de mesures :

- deux îlots de croisement, à Chambésy et à Mies (VD), se traduisant par la construction d'une section de 4^e voie côté lac d'environ 400 m, avec un nouveau quai central de 225 m;
- la modification des aiguillages à l'entrée ouest de Genève-Cornavin;
- la reprise de la signalisation entre Genève et Coppet;
- l'allongement des quais à 225 m des haltes de Sécheron, Tuileries, Genthod-Bellevue, Creux-de-Genthod, Versoix, Pont-Céard et Tannay (VD).

Conventions spécifiques

Une convention portant sur le financement des études d'avant-projet et la constitution du dossier d'approbation des plans a été signée en juillet 2008. Une seconde convention portant sur le suivi de la procédure d'approbation des plans et des études a été signée en novembre 2012. Elle a été complétée en mai 2013 par un avenant portant sur la fin des études et le traitement des appels d'offres.

Etat d'avancement

Les études d'avant-projet ont été finalisées en 2010. La procédure d'approbation des plans a aussitôt été initiée.

Deux séances publiques préparatoires ont été organisées en septembre 2011 et janvier 2012 à Chambésy.

La procédure d'approbation des plans a été initiée par l'OFT en avril 2012 et l'enquête publique organisée par le canton en juin et juillet de la même année. A l'issue de cette consultation, 12 oppositions de riverains de la halte de Chambésy (13 oppositions à Mies) ont été déposées concernant les nuisances sonores, des demandes d'indemnisation et un des passages inférieurs.

La décision d'approbation des plans a été délivrée le 20 décembre 2013 par la Confédération. Elle est assortie d'un certain nombre de charges, mais celles-ci ne sont pas bloquantes pour le projet. Cette décision a par ailleurs suscité 3 recours pour la halte de Chambésy, dont 2 sont encore en cours d'instruction par le Tribunal administratif fédéral.

Quelques légères adaptations ont été intégrées au projet de base, notamment pour améliorer l'intégration paysagère de la nouvelle halte dans le

village, renforcer le confort des utilisateurs et prendre en compte la nouvelle réglementation fédérale portant sur les dévers maximums autorisés en gare.

Il a été décidé que la mise en service de la cadence au quart d'heure soit réalisée en priorité et que le module d'allongement des quais soit opérationnel dans une deuxième étape, à l'horizon 2020.

Prochaines étapes

Au regard du contexte actuel, les travaux devraient démarrer début 2015 pour une mise en service de la cadence au ¼ d'heure à fin 2017.

En parallèle, afin de permettre la circulation de compositions plus longues à moyen terme, le projet d'allongement des quais existants devrait être mis à l'enquête à partir de 2015 pour une mise en service projetée en 2020.

Allongement et aménagement des quais entre Genève et La Plaine

Le projet d'allongement et d'aménagement des quais sur la ligne de La Plaine correspond à une première augmentation de capacité de la ligne, car il permettra la circulation de trains régionaux d'une longueur de 225 m, contre 75 m actuellement. Sans densification de l'offre horaire, cette évolution permettra une augmentation théorique maximale en nombre de places offertes de +200%.

Les études préliminaires menées par les CFF en 2007 ont permis d'établir le programme d'infrastructures à aménager, soit :

- l'allongement à 225 m de tous les quais (haltes de Vernier, Meyrin, Zimeysa, Satigny et Russin);
- le rehaussement à 55 cm de hauteur de tous les quais non conformes (Russin notamment);
- la reconfiguration totale du plan de voies et de quais de la gare de La Plaine, avec notamment l'aménagement d'une voie centrale pour le terminus des RER et d'un passage inférieur pour y accéder;
- la reprise de tous les équipements de confort (abris, éclairage, information, attente, etc.) avec la mise au standard CFF actuellement en vigueur.

Ce dernier point fait actuellement l'objet de démarches anticipées, financées par les CFF, pour les haltes de Vernier et Zimeysa.

Au vu des besoins en la matière et des premières estimations financières (voir ci-après), il a par ailleurs été décidé de scinder le programme en question en 3 parties, la première devant être impérativement réalisée d'ici à 2020 (haltes de Vernier, Meyrin, Zimeysa, Satigny, Russin et quais jusqu'à

150 m), la deuxième d'ici à 2025 (gare de La Plaine) et la dernière d'ici à 2035 (allongement des quais jusqu'à 225 m).

Concernant le financement, ce projet global fait d'ores et déjà partie des mesures inscrites en 1^{er} degré d'urgence par la Confédération dans le Programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire (PRODES-FAIF). Comme il s'agit toutefois, plus particulièrement pour les aménagements prévus d'ici à 2020, essentiellement d'une mise à niveau de l'infrastructure existante et du maintien de la substance en adaptation et en conformité aux nouvelles normes en vigueur, l'inscription du projet dans la convention sur les prestations (CP) 2017-2020 entre les CFF et l'OFT est à ce stade privilégiée. Les CFF ont été officiellement sollicités en juillet 2014 par le canton de Genève en ce sens et considèrent ce projet comme faisant partie de ceux prioritaires sur le plan régional suisse

Conventions spécifiques

Une convention portant sur le financement des études d'avant-projet et projet a été signée en mars 2011. Un avenant, signé en mai 2013, a permis d'actualiser les montants en question et d'y ajouter les phases de préparation et de suivi de la procédure d'approbation des plans.

Etat d'avancement

Les études d'avant-projet ont été terminées, avec des résultats conformes aux objectifs prédéfinis. Néanmoins, quelques évolutions sont apparues, notamment suite aux échanges intervenus avec le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE) et les communes concernées, à savoir :

- la création d'un nouveau passage inférieur mixte (piétons/vélos) à la halte de Meyrin permettant un meilleur accès depuis Meyrin-Village et le P+R attenant. Le projet de halte est compatible avec le futur projet de voie verte;
- la modernisation sommaire des équipements de la halte de Russin;
- l'ajout d'un accès supplémentaire à la halte de Vernier, libre de marches, depuis le complexe de bureaux situé au chemin de Blandonnet par une passerelle au-dessus de la route de Pré-Bois. Le projet de halte est compatible avec l'aménagement, à moyen terme, d'une piste cyclable entre la halte et le futur quartier du chemin de l'Etang, le long des voies.

L'information et la concertation ont été particulièrement soignées pour l'élaboration de ce projet. A cet effet, les cinq communes concernées ont été rencontrées à plusieurs reprises et la majorité de leurs remarques et demandes ont été prises en compte. Les gestionnaires du centre d'activités de

Blandonnet ont été rencontrés plusieurs fois pour leur présenter le projet et aussi l'enrichir avec leurs observations. Des séances publiques d'information, préalables à la procédure d'approbation des plans, sont planifiées.

L'étude préliminaire a permis de définir un premier chiffrage global du projet à hauteur de 120 millions de francs (+/-30%). L'avant-projet a permis d'affiner ce montant, soit environ 110 millions de francs (+/-20%), tenant compte des compléments apportés aux projets des haltes de Vernier et Meyrin.

Comme mentionné plus haut, le projet a fait l'objet d'un découpage en 3 modules temporels, soit :

- la mise en conformité de tous les quais (hauteur, largeur, accessibilité, équipement) et leur mise aux normes par l'allongement à 150 m (60 MF) pour 2020;
- la création d'un terminus en voie centrale en gare de La Plaine (46 MF), à l'horizon 2025, conjointement au passage au ¼ d'heure de l'offre projetée;
- l'allongement à 225 m de tous les quais (6 MF), répondant à un besoin de capacité qui, selon les dernières projections de demande, n'est pas attendu avant 2035.

Prochaines étapes

Les diverses études du projet ont été finalisées afin de pouvoir effectuer la mise à l'enquête du projet en 2014.

La mise en service de ces infrastructures est prévue pour décembre 2019 au plus tôt.

Afin de trouver des solutions pour augmenter la capacité des trains sans attendre cet horizon, le canton a demandé aux CFF de prévoir des mesures d'améliorations sommaires pouvant être mises en œuvre d'ici 2016. Il s'agit de :

- la suppression de places assises (gain de 40 places par rame);
- la suppression de tout ou partie des places en 1^{re} classe;
- la refonte de l'horaire pour absorber les écoliers.

La réalisation des allongements de quais par des travaux provisoires a été étudiée, mais abandonnée en raison du volume important de ces investissements, de leur incompatibilité avec le projet définitif et des difficultés de mise en œuvre.

Augmentation de capacité du réseau dans le secteur de Châtelaine

Le projet « augmentation de capacité à l'ouest de Genève » recouvre l'ensemble des mesures visant à :

- augmenter la capacité de l'axe Genève – Bellegarde, en traitant spécifiquement le goulet d'étranglement formé par la circulation en voie unique des trains entre Vernier et Cornavin;
- construire une halte ferroviaire dans le quartier de Châtelaine, à hauteur du pont de l'Ecu.

Concernant le financement du projet, celui-ci fait partie des mesures inscrites en 1^{er} degré d'urgence de PRODES-FAIF.

Conventions spécifiques

Un premier mandat d'études sommaires a été signé en septembre 2013.

Etat d'avancement

Les études menées par les CFF ont permis une première définition des principales infrastructures composant ce projet, à savoir :

- un saut de mouton sur l'axe Bellegarde – Genève entre la route de Pré-Bois et le chemin Philibert de Sauvage, au-dessus de l'autoroute et de l'axe Aéroport – Cornavin;
- une 4^e voie (voie supplémentaire) entre le saut de mouton et l'avenue Henri-Golay;
- le positionnement de la halte de Châtelaine à la hauteur du pont de l'Ecu.

La décision d'agrandir la gare Cornavin en souterrain a remis en cause ce programme d'infrastructures. En effet, l'aménagement des trémies d'accès à la future gare souterraine sur le secteur de Châtelaine permet aussi de répondre aux besoins d'augmentation de capacité. Ainsi, la construction du saut de mouton et de la 4^e voie n'est plus nécessaire.

Dans ce contexte, la halte de Châtelaine pourra être mise en service au plus tôt en même temps que l'extension souterraine de Cornavin, soit en 2025.

Une première étude sommaire sur l'implantation de la halte de Châtelaine a été initiée à mi-2013. Elle a permis de définir les emprises maximales nécessaires, en coordination notamment avec le Grand-Projet Châtelaine et les futurs axes forts de transports publics et un premier estimatif des coûts de réalisation.

Prochaines étapes

Afin de prévoir sa réalisation en tout temps, le projet d'extension de Cornavin en souterrain a été adapté dans le secteur de Châtelaine pour l'insertion de cette halte sans aucun faux investissement.

Le projet de la halte de Châtelaine devra être affiné par des études de détail une fois le projet Cornavin suffisamment avancé.

Amélioration du rendement dans la région de Genève

Ce projet comprend les études des mesures suivantes :

- l'aménagement de la tête ouest de la gare Cornavin afin de permettre les entrées/sorties simultanées sur les voies 7 et 8 de la gare;
- l'aménagement de la ligne Genève – Lausanne afin de réduire le distancement entre les trains.

Ce projet est inscrit dans la loi fédérale sur le développement des infrastructures ferroviaires (LDIF) du 20 mars 2009, les études et les réalisations étant ainsi assumées par la Confédération directement.

Conventions spécifiques

Aucune convention n'a dû être signée à cet effet.

Etat d'avancement

A ce jour, seules quelques études très sommaires ont été réalisées et n'ont pas occasionné de financement du canton. De plus, dans le but de rationaliser les études, la première mesure a été transférée dans le projet « gare Cornavin ». Son financement sera cependant séparé de celui correspondant à l'extension de la gare Cornavin.

Prochaines étapes

Les études concernant la poursuite du projet seront engagées d'ici à la fin 2014.

Reprise des enclenchements en gare de Genève Cornavin

De par son lien très fort avec le projet Cornavin et par souci d'optimisation des études, ce projet a été inclus dans les études préliminaires portant sur l'augmentation de capacité de la gare Cornavin.

Les crédits disponibles pour cette mesure spécifique n'ont pas été consommés, car les études ont été financées dans le cadre du projet d'extension de la capacité de Cornavin.

Augmentation de capacité de l'axe Lausanne – Genève

Les études planifiées dans ce projet visent à définir les infrastructures nécessaires à l'introduction de la cadence au ¼ d'heure sur l'ensemble de

l'offre grandes-lignes entre Lausanne et Genève (trains RegioExpress, InterRegio et InterCity). Les mesures suivantes sont intégrées dans le projet, car elles sont interdépendantes :

- un saut de mouton à Sécheron;
- une section à 4 voies entre Gland et Rolle (2 voies supplémentaires);
- des voies de garages en prolongement de la gare de l'Aéroport.

A noter qu'il est apparu dans les études relatives à l'extension de la gare Cornavin que le saut de mouton susmentionné de Sécheron n'est lui aussi plus nécessaire, à l'instar de celui de Châtelaine, en cas de réalisation de la gare souterraine à Cornavin.

Ce projet est pour l'heure inscrit sous le nom « augmentation de la capacité Gland-Rolle » dans le 2^e degré d'urgence de PRODES-FAIF, avec une estimation de 600 millions de francs pour sa réalisation (section à 4 voies Gland – Rolle seulement).

C'est dans le cadre de ce projet que les bases au projet de raquette ferroviaire (nouvelle liaison Cornavin – Aéroport – Zimeysa via les Nations et Meyrin seront également posées. Ce dernier projet correspond aux volontés du canton de Genève en matière de développement du ferroviaire à long terme, puisqu'il est inscrit dans le Plan directeur cantonal, le Projet d'agglomération et Mobilités 2030. Il s'agit d'une extension ultérieure importante du réseau express franco-valdo-genevois.

Conventions spécifiques

Un premier mandat, sous forme d'une offre de prestations, a été signé avec les CFF en mars 2013.

Etat d'avancement

Une première étude horaire a été initiée en avril 2013 (étude exploratoire). Ses résultats, attendus d'ici à fin 2014, définiront le programme d'infrastructures.

Prochaines étapes

A l'issue des résultats de l'étude en cours, il s'agira de préparer la demande d'inscription des mesures nécessaires à ce projet dans les prochains messages du Conseil fédéral.

Création d'une 4^e voie et d'un saut de mouton entre Lausanne et Renens

Ce projet fait partie d'un programme plus important portant sur l'augmentation de capacité du nœud de Lausanne (reprise de la gare et de ses entrées).

Conventions spécifiques

Une convention portant sur le financement des études d'avant-projet, de la constitution du dossier d'approbation des plans, de son suivi et des études projet a été signée en mai 2011.

Etat d'avancement

Ce projet est au stade de la procédure d'approbation des plans. La mise à l'enquête a été initiée début 2013. Le démarrage des travaux sur le nœud de Lausanne, de la 4^e voie et du saut de mouton est prévu pour 2015, avec une fin estimée à l'horizon 2025. Les travaux auront un impact important sur le trafic ferroviaire (offre et capacité par train) sur tout l'Arc lémanique.

Prochaines étapes

Avec le vote positif sur FAIF le 9 février 2014, la participation financière du canton de Genève, conjointement avec le canton de Vaud, n'est plus nécessaire, car ce projet devient financé directement par la Confédération.

Création d'une 3^e voie entre Renens et Allaman

Ce projet permet une amélioration de la desserte régionale entre Allaman et Lausanne.

Concernant le financement du projet, celui-ci fait partie des mesures inscrites en 2^e degré d'urgence de PRODES, avec une estimation de 1,9 milliard de francs pour sa réalisation.

Conventions spécifiques

Aucune convention n'a encore été signée à ce stade.

Etat d'avancement

Ce projet n'a connu aucune évolution depuis le vote de la loi.

Prochaines étapes

Le canton de Genève reste dans l'attente de l'engagement des études de ce projet par le canton de Vaud.

Etat financier

Le tableau annexé synthétise les dépenses effectives et prévues par projets.

Bilan financier pour la période 2011-2013

Contrairement aux prévisions inscrites dans le plan décennal des investissements (PDI) de 2011, les dépenses d'études ont été moins importantes que prévues dans la période 2011-2013, ceci pour plusieurs raisons. Certains projets ont été plus long à démarrer, en raison notamment de

délais importants dans la négociation et la signature des conventions avec les CFF. D'autres projets pour lesquels des dépenses avaient été envisagées initialement n'ont finalement pas démarré ou ont été financés dans d'autres cadres.

Prochaines étapes et perspectives

Il convient de rappeler que la loi H 1 60 donne une base légale pour un volume d'études déterminé par projets. Néanmoins, elle ne permet pas, pour la plupart des projets, d'aller jusqu'à la finalisation des études et de leur concrétisation en matière constructive. Seul le projet « Cadence ¼ heure Coppet – Genève » dispose d'une base légale allant jusqu'à sa réalisation.

En conséquence, des moyens financiers supplémentaires, actualisés selon les dernières projections à jour, sous formes de préfinancement, de financement remboursable ou de financement, seront nécessaires pour finaliser les études et réaliser les travaux. Ils devront faire l'objet d'un projet de loi (PL) modifiant la loi H 1 60, dont l'échéance de dépôt au Grand Conseil est planifiée au début 2015.

Est plus particulièrement concerné dans ce cadre, le projet d'extension en souterrain de la gare Cornavin, évoqué ci-avant, qui intégrera le financement complémentaire nécessaire à la réalisation dans les délais prévus de la gare, remboursable à terme par la Confédération. D'autres projets seront en revanche retirés de la loi H 1 60, tels que notamment celui de la 4^e voie Lausanne – Renens, qui fait désormais partie du programme ZEB, et qui n'a fait et ne fera l'objet d'aucun financement genevois.

Conclusion

Le transport de personnes par le ferroviaire est la pierre angulaire de la politique des transports publics, dans la mesure où il s'agit d'un transport de masse, rapide et fiable. Les transports publics urbains s'articulent donc autour de ces infrastructures ferroviaires, dans les interfaces multimodales en rabattement. Durant ces dernières décennies, le canton de Genève a activement développé son réseau de transports publics, principalement les trams.

Avec la mise en service du RER franco-valdo-genevois grâce au CEVA, un premier pas sera franchi vers la dynamisation du ferroviaire à Genève. Léman 2030 constitue l'étape suivante destinée à combler le rattrapage du retard des infrastructures ferroviaires du canton de Genève et de l'Arc lémanique.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat se réjouit de l'avancement positif des différents projets ferroviaires encadrés par la loi H 1 60, qui respectent dans leur globalité et de façon rigoureuse le planning et les coûts prévus.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP

Annexe :

Tableau des investissements dépensés et prévus de 2011 à 2025

RD H 1 60 : Annexe - Investissements décaissés et prévus de 2011 à 2025

Source de financement d'origine	Contribution fédérale en MCHF Décaissée 1 ^{er} semestre 2 ^{ème} semestre 3 ^{ème} trimestre 4 ^{ème} trimestre	Projet, en MCHF			Investissements réalisés, en CHF							Investissements prévus, en MCHF										
		Coût total	Coût Genève	H 1 60	Type	2011	2012	2013	TOTAL	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
FAF	790	410	1020	23.5	Etudes	413976	901027	926268	1977286	4.6	7.1	0.0	4.0	2.4	4.6							28.7
				0.0	Réalisation																	
				3.6	Etudes																	
				0.0	Réalisation																	
	280		280	3.9	Etudes			39963	39963	0.3	1.6											3.8
				0.0	Réalisation																	
	60		60	0.0	Etudes			1301266	1301266	0												60.0
				0.0	Réalisation																	
Fonds d'infrastructure	27.8		100	49.5	Etudes					2.4	23.5	20.5										49.4
				57.8	Réalisation																	
	110		110	4.0	Etudes	131822	1026813	1268604	2973240	1.1	1.0											2.1
				0.0	Réalisation																	
ZEB	10		10	1.0	Etudes																	
				0.0	Réalisation																	
				0.3	Etudes			18353	18353	0.1	0.1											0.2
				0.0	Réalisation																	
ZEB	210		210	70.0	Etudes																	
				0.0	Réalisation																	
				5.0	Etudes																	
				0.0	Réalisation																	
				168.1		562288	1927870	3921043	6301211	8.6	33.6	31.1	39.7	38.1	40.3	171.3	200.0	200.0	200.0	200.0	200.0	1422.7
				99.4		0	0	0	0	0.0	0.0	17.7	4.0	2.4	4.6	171.3	200.0	200.0	100.0	100.0	100.0	960.0
	1038		1038																			
				860																		
				2500																		
				4398																		
				69.7		562288	1927870	3921043	6301211	8.6	33.6	13.4	35.7	35.7	35.7	0.0	0.0	100.0	130.0	130.0	130.0	522.7

pas de financement GE nécessaire

pas de financement GE nécessaire

pas de financement GE nécessaire