

Date de dépôt : 24 juin 2020

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires (LDIF-GE – H 1 60)

Mesdames et
Messieurs les députés,

Conformément à l'article 10 de la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires (LDIF-GE – H 1 60), le présent rapport a pour objectif d'informer sur :

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

Le Conseil d'Etat a déposé son précédent rapport d'avancement de ladite loi le 9 mai 2018.

1. Préambule

Ce rapport s'attache à présenter, projet par projet, l'avancement des études et des travaux financés dans le cadre de la LDIF-GE et leurs évolutions, pour la période couvrant les années 2018 et 2019. De par son indissociabilité avec la LDIF-GE, le présent rapport couvre également la loi ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 425,28 millions de francs relatif à l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève (L 11912).

Pour mémoire, la LDIF-GE assure une base légale à un nombre défini de projets ferroviaires, regroupés dans le programme Léman 2030, qui a été 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 pris par les cantons de Genève et

de Vaud en matière de développement ferroviaire sur l'Arc lémanique par l'engagement de mise à disposition de crédits d'étude et de réalisation.

Le programme s'inscrit désormais dans les articles 58b et 58c de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCDF – RS 742.101) qui donnent d'une part la possibilité à un tiers de préfinancer des mesures dont la réalisation ou la planification a été décidée par l'Assemblée fédérale. D'autre part, ils permettent de financer des mesures supplémentaires ou de substitution lorsqu'il est possible de les intégrer dans le programme de développement stratégique. La LDIF-GE pose les bases des différentes modalités de financement par le canton.

En vue d'atteindre les objectifs du programme Léman 2030, fixés par les cantons et la Confédération, les CFF ont proposé un certain nombre d'infrastructures ferroviaires à réaliser et/ou adapter et les premières études ont été initiées dès 2011.

La LDIF-GE, basée sur la convention cadre, donne une base légale pour un volume d'études déterminé pour l'ensemble des projets identifiés dans la convention. Les montants financiers inscrits dans la loi servent à financer les études et/ou la réalisation de ces projets. Néanmoins, elle ne prévoit pas, pour certains, de finaliser toutes les études ou permettre leur réalisation effective.

2. Rappel du contexte fédéral

L'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) a introduit une nouvelle organisation dans l'entretien, le renouvellement et le développement du système ferroviaire suisse. Cet arrêté introduit un fonds de durée illimitée, à savoir le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), désormais seul et unique fonds de financement fédéral pour le développement et l'entretien du réseau ferroviaire suisse. L'utilisation de ce fonds est principalement définie dans :

- la convention sur les prestations, signée tous les 4 ans entre les gestionnaires d'infrastructure et l'Office fédéral des transports (OFT), qui porte essentiellement sur l'exploitation, l'entretien et la mise aux normes du réseau ferroviaire;
- le programme de développement stratégique (PRODES) du réseau ferroviaire, découpé en étapes d'aménagement couvrant une période allant de 5 à 10 ans;
- l'étape d'aménagement 2025 a été validée avec l'acceptation de FAIF en votation populaire le 9 février 2014 et porte sur une enveloppe de 6,4 milliards de francs;

- l'étape d'aménagement 2035 a été approuvée en juin 2019 par le Parlement fédéral avec une enveloppe à hauteur de 12,89 milliards de francs. Elle est entrée en application le 1^{er} janvier 2020.

3. Etape d'aménagement (EA) 2035 du PRODES

Les cantons et les entreprises ferroviaires ont déposé fin novembre 2014 leurs projets d'offres auprès de la Confédération, soit près de 300 modules. Dans un premier temps, après évaluation et priorisation de ces demandes, 2 variantes d'étape d'aménagement ont été élaborées avec un horizon de réalisation à 2030 ou 2035 et une enveloppe financière de respectivement 7 et 11,5 milliards de francs.

Dans son message transmis aux Chambres fédérales fin 2018, le Conseil fédéral a finalement proposé une étape d'aménagement 2035 pour un montant de près de 12 milliards de francs. Le Parlement fédéral a approuvé en juin 2019 l'étape avec des investissements réévalués à hauteur de 12,89 milliards de francs, en y ajoutant notamment la deuxième étape du tunnel du Lötschberg.

Grâce notamment à un lobbying important du canton et de ses partenaires romands auprès de la Confédération, l'étape confirme au niveau genevois l'introduction de la cadence au quart d'heure sur le Léman Express (LEX) entre Genève et La Plaine, ainsi que l'allongement des trains de 150 m à 225 m sur la section Coppet – Genève. Le financement d'études est également attendu pour le projet de la diamétrale Zimeysa – Aéroport – Genève – Lancy – Bernex.

Au niveau romand, il est prévu un investissement de près de 800 millions de francs pour l'augmentation de l'offre sur les axes Genève – Lausanne et Lausanne – Yverdon. Ces aménagements doivent permettre à minima la circulation d'un train intercity (IC) et d'un train RegioExpress (RE) tous les quarts d'heure. La desserte entre Genève et le pied du Jura (gare d'Yverdon, Neuchâtel et Bienne) passera ainsi à la demi-heure et la liaison directe Genève – Bâle sera rétablie avec un train par heure.

La desserte sera également accélérée entre Neuchâtel et le Locle via la Chaux-de-Fonds et un certain nombre de projets d'offre sur les réseaux secondaires ont été retenus.

4. Avancement des projets inscrits dans la LDIF-GE et dans la loi 11912

Pour rappel, la LDIF-GE met à disposition des crédits d'études et de réalisation pour 6 projets spécifiques. La loi 11912 complète le financement de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève prévu dans la

LDIF-GE avec un crédit de 425,28 millions de francs. Le niveau d'avancement des projets est très différent en raison de leurs dépendances importantes et des horizons de réalisation s'étalant au-delà de 2030 :

Projet	Etat d'avancement au 31.12.2019
Extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève	Projet principal : étude d'avant-projet en cours Projets anticipés : premiers travaux en cours
Halte de Châtelaine	Etude préliminaire à venir
Cadence quart d'heure Coppet – Genève	En service
Allongement quais Genève – La Plaine	En service, sauf : Vernier, phase d'approbation des plans Meyrin, travaux en cours
Augmentation capacité Genève – Lausanne	Non démarré : prévu dans PRODES EA 2035
3 ^e voie Renens – Allaman	Non démarré : prévu dans PRODES EA 2035

Extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève

Le projet avait été chiffré en 2015 à hauteur de 1,670 milliard de francs (+/- 30%). Il intègre de base la création d'une gare souterraine de 2 voies sous les actuelles voies 7/8, de ses voies d'accès souterraines côté Lausanne (2 voies) et côté Aéroport (1 voie), ainsi que toutes les adaptations nécessaires sur les installations ferroviaires existantes et les ouvrages d'art.

Conventions spécifiques

Le 7 décembre 2015, une convention cadre a été signée par le canton et la Ville de Genève, les Chemins de fer fédéraux (CFF) et l'Office fédéral des transports (OFT). Cette convention entérine la répartition budgétaire permettant d'assurer le financement de l'opération. Le canton de Genève cofinance le projet à hauteur de 416,57 millions de francs (base francs IRF avril 2014, hors taxe et hors renchérissement). Une clef de répartition a été définie entre les 3 cofinanceurs et le canton de Genève assumera à ce titre 26,94% des éventuels surcoûts ou économies.

Courant 2018, la Confédération a annoncé son intention de financer intégralement le renouvellement de l'enclenchement dans le cadre de ses conventions de prestation avec les CFF. Cet aménagement relève en effet du maintien de la substance et n'a donc pas à être financé par le canton et la Ville de Genève. A la demande du comité de pilotage qui s'est réuni fin 2018, la convention cadre a fait l'objet d'une importante mise à jour afin de tenir compte des évolutions du projet et de son financement accru par la Confédération. La nouvelle convention cadre a été signée en septembre 2019. La part cantonale est ainsi ramenée à 384,14 millions de francs et la clef de répartition ajustée, soit désormais 27,03% pour le canton de Genève. De par son niveau d'avancement (avant-projet) et sa complexité (travaux souterrains), les crédits de financement cantonaux doivent être maintenus afin de permettre la prise en compte de tous les risques et aléas qui pourraient encore se présenter.

Le projet est dorénavant réparti comme suit :

- Gare souterraine, pour un montant total estimé à 1 421,42 millions de francs (base francs IRF avril 2014, hors taxe et hors renchérissement). Le financement est réparti entre la Confédération, le canton et la Ville de Genève sur la base de la clef de répartition. Il comprend les éléments suivants :
 - trémie, tunnel et liaison ouest à simple voie;
 - gare souterraine (quais, accès piétons, etc.);
 - reprise de l'avant-gare en surface (Vorbahnhof);
 - liaison, tunnel et trémie est à double voie;
 - acquisitions foncières;
 - travaux de génie civil à apporter sur le bâtiment de service Montbrillant;
 - déplacement de l'installation de lavage au défilé (DLR);
 - rehaussement du quai 4.
- Projets connexes, pour un montant total estimé à 207,20 millions de francs (base francs IRF avril 2014, hors taxe et hors renchérissement). Le financement est réparti entre la Confédération et la Ville de Genève, en fonction des projets. Il comprend les éléments suivants :
 - renouvellement en un pour un de l'enclenchement;
 - renouvellement du passage supérieur de la Paix;
 - renouvellement de l'installation de lavage au défilé (DLR);

- création d'un faisceau de garage à Vernier-Meyrin-Cargo et réorganisation des activités d'entretien du réseau (IH).
- Impacts sur l'exploitation, pour un montant estimé à 41,57 millions de francs (base francs IRF avril 2014, hors taxe et hors renchérissement) à charge des commanditaires des offres de transport et de CFF Infrastructure.

Coordination

Le projet de réaménagement de l'interface multimodale autour de la gare Cornavin (place Cornavin et Montbrillant notamment) fait toujours l'objet d'une coordination spécifique, notamment avec la tenue régulière d'un comité de pilotage en commun avec le projet d'extension de capacité ferroviaire. Au sein même du projet d'espace public, les instances décisionnelles et techniques réunissent l'OFT, la Ville de Genève, le canton et les CFF. Le projet ferroviaire reste cependant sous maîtrise d'ouvrage exclusive des CFF.

Conformément à la résolution 811 du Grand Conseil et en lien avec le démarrage des premiers travaux, la cellule d'accompagnement des travaux de l'extension de la gare Cornavin (CATEC) a été mise en place courant 2018 et se réunit régulièrement depuis.

A l'extérieur du projet, plusieurs groupes d'échanges ont été organisés. Sont notamment concernés les douanes, en raison des impacts importants sur les locaux actuels, et l'ONU en raison d'emprises nécessaires dans le secteur du Palais des Nations et du parc de l'Ariana. Sur ce dernier point, une convention a été signée courant 2019 pour l'acquisition et la cession des terrains nécessaires au projet.

Une information aux riverains est progressivement mise en place par les CFF, au fur et à mesure de l'avancement du projet. Les riverains seront informés des impacts et des nuisances qui seront générés, tant par le projet que par son exploitation, et ce au démarrage des enquêtes publiques.

Etat d'avancement

Module	Etat d'avancement au 31.12.2019
Projet principal <i>Gare souterraine</i>	Etudes d'avant-projet en cours
Intervention anticipée I <i>Déplacement DLR et enclenchement</i>	En travaux
Intervention anticipée II <i>Faisceau de garage à Vernier-Meyrin-Cargo</i>	Phase d'approbation des plans en cours
Intervention anticipée III <i>Voie longue IH à la Praille</i>	Phase d'approbation des plans en cours
Intervention anticipée IV <i>Réorganisation du faisceau B à Montbrillant</i>	Etudes du projet de construction en cours

Projet principal gare souterraine

Les études d'avant-projet sur la gare souterraine ont démarré au printemps 2017 et devraient se terminer en novembre 2020. Les travaux réalisés ont déjà permis d'identifier un certain nombre d'optimisations.

Le tracé du tunnel d'accès côté Aéroport a été modifié et est désormais localisé en très grande majorité sous les voies CFF existantes, limitant ainsi fortement les nuisances et l'impact sur le bâti environnant. La trémie d'accès côté Lausanne a été déplacée au droit du Palais des Nations, entre le chemin de l'Impératrice et le pont de la Paix, ce qui a permis de simplifier les travaux de renouvellement de l'enclenchement en réduisant les impacts sur les faisceaux de garage de Sécheron. Le positionnement et la profondeur du quai en souterrain ont enfin été affinés, afin de limiter au maximum les contraintes d'insertion avec les réseaux en sous-sol.

Le chiffrage du projet reste pour l'heure inchangé. Un nouveau chiffrage affiné sera proposé à l'issue des études d'avant-projet.

A la demande du canton de Genève, un travail d'étude préliminaire sur la deuxième étape de l'extension souterraine a été initié en juin 2019. Ses objectifs sont de confirmer sa compatibilité avec la première étape et d'identifier les éventuels préinvestissements pertinents à intégrer dans l'avant-projet actuel.

Le comité de pilotage conjoint avec le projet urbain a également décidé d'intégrer en 2019 les études d'avant-projet sur l'élargissement du pont de la Servette, afin de permettre le renforcement du futur pôle de desserte TPG prévu à cet endroit dans le cadre du réaménagement de l'espace public. En raison des forts impacts sur la circulation des trains, ce module est étudié par le projet ferroviaire avec un financement partagé entre le canton et la Ville de Genève. Les modalités de financement qui permettraient sa réalisation dans le cadre du projet ferroviaire sont encore en discussion.

Conformément à la convention cadre, le remboursement par l'OFT et la Ville de Genève des crédits engagés par le canton dans les différentes études réalisées sur le projet depuis 2014 a été initié en 2017. Selon les modalités validées par le comité de pilotage, il s'est fait par le financement temporaire des dépenses d'études d'avant-projet par l'OFT et la Ville seuls et s'est terminé fin 2019.

Interventions anticipées

Les travaux relatifs au renouvellement de l'enclenchement et au déplacement de la station de lavage ont été initiés en novembre 2019. Ils seront suivis en 2020 par ceux de l'aménagement de voies de garages Léman Express à Vernier et ceux dans le secteur de la Praille, destinés au stationnement des trains d'entretien du réseau actuellement situés dans le faisceau de Montbrillant (IH).

Une intervention anticipée portant sur le réaménagement d'une partie du faisceau de garage B (situé entre le bâtiment de la Poste et la rue du Valais) fera l'objet d'une procédure d'approbation des plans en 2020. Elle permettra de dégager les espaces suffisants pour les installations de chantier, sans préjudice des capacités de garage et d'entretien des trains.

Prochaines étapes

Gare souterraine : fin 2019, le planning du projet est inchangé. L'enquête publique est planifiée à l'horizon 2021-2022 tandis que le démarrage des travaux est programmé pour l'année 2024 et sa mise en service en décembre 2030 au plus tôt. Une actualisation des délais et du planning est prévue dans le courant de l'année 2020 en fonction de la finalisation des études d'avant-projet.

Interventions anticipées : le démarrage des travaux pour les trois interventions anticipées encore à l'étude est planifié entre 2020 et 2022.

Halte de Châtelaine

L'introduction de la cadence au quart d'heure entre Genève et La Plaine est un prérequis à la réalisation de la halte.

Le projet de halte porte sur l'aménagement d'une ou plusieurs bordures de quais, ainsi que leurs accès, devant desservir les lignes régionales de l'axe Genève – Bellegarde. Les premières études exploratoires ont démontré la nécessité d'élargir le pont de l'Ecu et la création d'une 4^e voie entre l'autoroute A1 et Châtelaine, afin de garantir une capacité suffisante sur l'axe Genève – La Plaine. La nécessité de ces aménagements doit toutefois être confirmée dans le cadre des prochaines études préliminaires.

Le projet de halte fait l'objet d'une coordination avec le projet d'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève.

Etat d'avancement

Le projet a été soumis fin 2014 pour inscription dans l'étape d'aménagement 2035 du PRODES et a fait l'objet de nombreuses itérations entre le canton et l'OFT. Il n'a cependant pas été retenu dans le message validé par les Chambres fédérales en 2019 en raison de son coût important (gare en zone urbaine dense et dans un milieu contraint).

Prochaines étapes

A la demande du canton et après accord de la Confédération, un mandat d'étude préliminaire va être confié aux CFF en 2020 avec un rendu final à l'horizon 2021. Le financement des études sera porté par le canton dans le cadre de la LDIF-GE. La concomitance de ces études avec celles de la gare souterraine devrait permettre d'identifier les éventuelles mesures constructives nécessaires à la compatibilité des 2 projets.

Au-delà de cette première phase d'études, le financement du projet n'est pas acquis et devra faire l'objet d'une demande d'inscription dans le cadre de la prochaine étape d'aménagement du PRODES, soit 2040 au plus tôt. Une réalisation anticipée de la halte nécessitera un financement cantonal sans garantie de remboursement par la Confédération.

Cadence quart d'heure Coppet – Genève (points de croisement de Mies et Chambésy)

Ce projet, dont l'objectif principal est de permettre le doublement de la fréquence des trains régionaux entre Genève et Coppet, est composé d'un ensemble de mesures :

- 2 îlots de croisement, à Mies (VD) et Chambésy, se traduisant par la construction pour chacune des gares d'une section de 4^e voie côté lac d'environ 400 m, avec un nouveau quai central de 225 m;
- la modification sommaire des aiguillages à l'entrée ouest de Genève;
- la reprise de la signalisation entre Genève et Coppet.

Ces aménagements ont été mis en service le 11 juin 2018, permettant l'introduction de la cadence au quart d'heure entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge lors des périodes de pointe du matin et du soir, du lundi au vendredi. Cette offre a été étendue de 5h à 20h le 9 décembre 2018 et prolongée jusqu'à Annemasse le 15 décembre 2019 dans le cadre de la mise en service du Léman Express.

Les derniers travaux de finition et le bouclage des comptes sont prévus en 2020. En tenant compte du renchérissement, le projet ne devrait pas connaître de dépassement de crédit.

Allongement des quais à 160 m (Genève – La Plaine)

Ce projet correspond à une première augmentation de capacité de la ligne, car il permettra la circulation de trains régionaux d'une longueur de 150 m contre 75 m actuellement. Sans densification de l'offre horaire, cette évolution permet une augmentation théorique maximale en nombre de places offertes de + 100%.

Le programme d'infrastructures est le suivant :

- allongement à 160 m de tous les quais (haltes de Vernier, Meyrin, Zimeysa, Satigny, Russin et La Plaine);
- rehaussement à 55 cm de tous les quais non conformes (Russin notamment);
- modernisation des équipements d'attente et d'information sur l'ensemble de la ligne;
- 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 attenante, le tout étant compatible avec le futur projet de voie verte d'agglomération;
- 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 est compatible avec l'aménagement, à moyen terme, d'un axe de mobilités douces entre la halte et le futur quartier du chemin de l'Etang.

Les autres aménagements prévus initialement dans ce projet ne sont plus couverts par la LDIF-GE. Il s'agit des éléments suivants :

- la reconfiguration totale du plan de voies et des quais de la gare de La Plaine, qui fait désormais partie du projet « Cadence quart d'heure Genève – La Plaine » et qui sera financé dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du PRODES;

- l'allongement des quais à 225 m, considéré comme non urgent.

Etat d'avancement

Une décision d'approbation des plans partielle a été délivrée par l'OFT à la mi-août 2018. En l'absence d'oppositions durant la procédure, et avec l'accord du canton, elle est immédiatement entrée en force pour la gare de La Plaine et les haltes de Russin, Satigny et Zimeysa. La décision est entrée en force fin septembre 2018 pour la halte de Meyrin. Dès réception des autorisations, les travaux ont immédiatement été lancés pour ces haltes. Ces derniers se sont essentiellement terminés en décembre 2019, afin de permettre une mise en service concomitante avec la liaison ferroviaire CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) et le réseau Léman Express.

Depuis le 15 décembre 2019, le train le plus chargé du matin circule avec une composition doublée. Des aménagements provisoires ont été construits à Meyrin et à Vernier afin de permettre cette circulation en unités multiples, en attendant la fin des travaux dans ces haltes.

En effet, à la demande de l'OFT, le projet de passage inférieur à Meyrin a dû faire l'objet d'adaptations dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. Par ailleurs, le parvis sud de la gare, créé dans la continuité du nouveau passage inférieur, a été complété afin d'anticiper la création d'un nouvel arrêt de bus dans le cadre du bus à haut niveau de service (BHNS) Genève – Vernier – Zimeysa. L'ampleur des travaux et la délivrance tardive de la décision d'approbation des plans n'a pas permis une mise en service en décembre 2019.

A Vernier, le projet dans son ensemble a nécessité une reprise importante des études ne permettant plus sa mise en service pour décembre 2019 pour les raisons suivantes :

- le projet de cheminement piéton le long du quai 1 et de passerelle au-dessus de Pré-Bois ont nécessité un complément d'étude afin de tenir compte de la mise hors service du pipeline qui relie les citernes de Vernier à l'Aéroport. En effet, en lieu et place du projet de déviation temporaire de son pipeline annoncée dans le dossier d'approbation des plans, l'entreprise SARACO a finalement décidé la création d'un nouveau tracé souterrain. Ce dernier est en cours de réalisation. Le projet ferroviaire ne pourra pas se faire avant le démontage de l'ancien pipeline dans le secteur de la halte prévu courant 2021;
- l'OFT a demandé la mise aux normes en termes d'accessibilité sur la rampe existante d'accès au quai n° 2. En raison des contraintes du secteur, le projet d'aménagement du quai n° 2 doit être intégralement repris;

- la passerelle au dessus de la route de Pré-Bois a également fait l'objet d'études complémentaires sur son renforcement suite à la demande de la commune de Vernier.

Afin de ne pas retarder le reste de la procédure, le projet de Vernier a été retiré de la demande d'approbation initiale et fait désormais l'objet d'une procédure d'approbation des plans dédiée. Cette dernière est actuellement en cours de traitement avec une enquête publique réalisée fin août 2019.

Conventions spécifiques

Conformément aux montants annoncés dans la version actualisée de la LDIF-GE, les conventions portant sur la part cantonale du financement des ouvrages « non standards » ont été signées avec les CFF le 13 juin 2016. Sont concernés les aménagements de passage inférieur à Meyrin et de passerelle à Vernier, pour un total avoisinant les 6 millions de francs. La convention sur Vernier devra faire l'objet d'un avenant en 2020, afin de tenir compte de l'évolution du projet.

Le reste du projet est financé par la Confédération via la convention de prestations signée avec les CFF pour la période 2017-2020.

Prochaines étapes

La mise en service de la nouvelle halte de Meyrin est planifiée à fin 2020.

Le projet à Vernier fait l'objet d'une nouvelle demande d'approbation des plans, qui a été déposée mi-2019 (enquête publique fin août). La mise en service des nouveaux aménagements est aujourd'hui planifiée pour décembre 2021 au plus tôt. Le démarrage des travaux sur le quai n° 1 (côté Jura) reste cependant conditionné au démantèlement du pipeline longeant actuellement la halte.

Augmentation de capacité de la ligne Genève – Lausanne (études)

Conventions spécifiques

Il n'y a pas eu de signature de convention spécifique sur cet objet en 2018 et 2019.

Etat d'avancement

Ce projet n'a connu aucune évolution depuis le dernier rapport (RD 1231).

Prochaines étapes

Dans l'optique de l'étape d'aménagement 2040 (ou au-delà), il sera nécessaire de réaliser un certain nombre d'études exploratoires permettant de déterminer la meilleure solution pour augmenter la capacité de l'axe dans le long terme. Le principe d'une ligne nouvelle entre Genève et Lausanne fait

aujourd'hui partie des variantes à étudier. S'agissant du financement de ces études, il est de la compétence de la Confédération et le canton s'attelle à ce que ce travail soit réalisé dans le cadre des fonds mis à disposition par l'étape d'aménagement 2035. Les crédits prévus par notre canton dans la LDIF-GE et par le canton de Vaud pourraient cependant permettre une anticipation, voire une accélération de ces études par le préfinancement des cantons, afin d'augmenter les chances de prise en compte dans la prochaine étape d'aménagement.

Renens – Allaman (3^e voie)

A l'origine, ce projet a pour objectif une amélioration de la desserte régionale entre Allaman et Lausanne, ainsi qu'une libération de la capacité des voies existantes au profit du trafic grandes lignes.

Conventions spécifiques

Il n'y a pas eu de signature de convention spécifique sur cet objet en 2018 et 2019.

Etat d'avancement

Ce projet n'a connu aucune évolution depuis le dernier rapport.

Prochaines étapes

Son maintien dans la LDIF-GE dépendra des études à venir sur l'étape d'aménagement 2035 du PRODES concernant le projet d'augmentation de capacité de l'axe Genève – Lausanne – Yverdon.

5. Etats financiers

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

6. Conclusion

En complément de la liaison CEVA, permettant de relier les rives droite et gauche du canton, mais également les réseaux ferroviaires genevois et haut-savoyards, les crédits votés dans le cadre de la LDIF-GE ont permis d'améliorer l'offre de transports sur l'ensemble du réseau régional genevois.

Cette amélioration se concrétise soit par le doublement de la fréquence (quart d'heure Coppet – Genève), soit par un doublement de la capacité par trains (allongement des quais Genève – La Plaine). Sur ce dernier projet, la LDIF-GE a permis un démarrage anticipé des études en 2011 et l'obtention d'un financement fédéral sur une grande majorité des aménagements (90% du projet).

Avec la mise en service de la nouvelle halte de Vernier en 2022, 17 des 20 gares et haltes régionales du canton auront été modernisées et rendues accessibles pour tous les voyageurs. A l'exception de la gare de Genève et de celle du Creux-de-Genthod, qui nécessitent d'importants travaux financés par la Confédération dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035, elles le seront toutes en 2025.

La LDIF-GE a également permis l'accélération des études d'avant-projet sur l'augmentation de capacité de la gare de Genève et la validation du concept d'extension souterraine en décembre 2015.

Selon l'avancement des différents projets, le volet financier de la loi pourrait faire l'objet d'un bouclage à l'horizon 2025. A cette date, les différentes études auront été soit réalisées, soit portées par la Confédération, et le projet d'allongement des quais entre Genève et La Plaine sera terminé. Pour ce qui est de l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève, l'entier des crédits de la LDIF-GE auront été consommés et le financement porté par la loi 11912.

Cette loi symbolise la volonté du canton d'accélérer le développement de son réseau ferroviaire, avec succès. Dans les prochaines années, quelle que soit sa forme, cet effort devra se poursuivre afin de répondre aux enjeux de l'urgence climatique dans lesquels les transports ferroviaires ont un rôle central à jouer.

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 :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS

Annexe :

Etats financiers au 31.12.2019

RD H 1 60 / 119 12 période 2018-2019 : Annexes - investissements réalisés et prévisionnels dans le cadre des lots

Investissements réalisés au 31.12.2018, en francs (A)		Investissements prévisionnels en 2019 et au-delà en MF (B)												ANB												
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et au-delà	TOTAL			
1852	Extension de capacité du nœud de Grouble (L.11912 inclus)	419512	959026	620957	2 693206	1 792297	1 488078	291310	530995	665833	9 789700	4,5	2,8	3,0	2,7	4,8	0,3							18,1	27,82	
79-99	Mairie de Châtellaine (C037 de 87)	300	600	4924	2284	945			18199	82359	82359	0,4	0,1											0,5	0,58	
109	Cedence H4 Copport-Grouble / travaux acquisition de terre	2250000		1200	1 402 161	271331	372790			13900000	2 081 142														0,0	2,08
119	Alongement quai La Palme-Grouble	141773	1032278	1819900	1110250	782592	480000	1011300	13000000	1928542	81589242	0,1													0,0	91,68
609	Augmentation capacité Lesauxs-Grouble			19563				69364	26776	-22922	67238	2,9	2,4	1,5											6,8	6,90
1909	Séniers vôté Reims-Altman										0														0,0	0,02
4382	TOTAL	2 807 935	1 993 339	4 117 798	4 281 161	6 006 382	29 888 918	13 297 994	14 478 930	782 765	86737 104	10,4	7,2	4,9	5,7	24,8	40,3	40,0	60,0	60,0	60,0	60,0	62,3	458,9	524,5	

* MF en cours de 2008
 ** Total prévisionnel en MF