

Date de dépôt : 25 septembre 2018

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires (LDIF-GE – H 1 60)

Rapport de M. Rolin Wavre

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'objet de ce rapport a été étudié pendant la seule séance du 11 septembre 2018 sous la présidence du député Philippe Morel. Vincent Moret a tenu le PV à satisfaction. Qu'ils en soient remerciés.

Les débats ont avant tout porté sur la halte de Châtelaine, non retenue par la Confédération dans le cadre du projet FAIF qui est dorénavant la seule source de financement fédérale des projets ferroviaires. Si le train au quart d'heure entre Genève et Coppet est actuellement en fonction aux seules heures de pointe, c'est en décembre 2019 que cette fréquence sera effective en continu. L'allongement des quais est une option mais elle dépend également du financement. Plusieurs députés ne sont pas convaincus de la pertinence de l'agrandissement de la gare Cornavin. Si la discussion a déjà eu lieu, il pourrait être nécessaire d'en reprendre certains points lors du débat sur la diamétrale Bernex-Cherpines-Lancy-Genève-Meyrin-Nations – (Aéroport) proposée par la DGT, au vu d'éléments extérieurs qui restent controversés. Enfin, le statut de la gare de Versoix dépend de considérations propres aux CFF et aux horaires qui dépassent le seul canton de Genève.

La commission prend acte du RD à l'unanimité moins deux abstentions (Ve).

Le rapporteur signale au lecteur pointu que le détail de l'avancement des travaux, en six points, se trouve aux pages 6 à 13 du RD 1231¹.

Extrait du PV de la commission du 11 septembre 2018

Le président invite le département à entamer sa présentation.

M. Wurtz dit que le RD 1231 porte sur la loi H 1 60. Il indique que le contexte fédéral a évolué en 2014 suite à l'acceptation de FAIF par le peuple. Cela a eu un impact important sur la façon de financer des projets ferroviaires en suisse. Une des conséquences importantes de FAIF est que la seule source de financement des projets ferroviaires provient du fonds d'infrastructures ferroviaires. Il présente tout d'abord les objectifs initiaux de la H 1 60 ainsi que ses modifications. Avec la H 1 60, les projets ont évolué en 2016.

Concernant la halte de Châtelaine, cette dernière se situerait au niveau de l'intersection entre le viaduc de l'Ecu à Vernier et l'avenue de Châtelaine.

Pour l'instant, le projet ne serait pas retenu dans le projet d'aménagement 2030/35. Si le projet n'est pas retenu, le canton de Genève a demandé de le financer lui-même. Si la confédération l'inscrit ou donne la possibilité au canton de le faire, ils ont pour objectif de démarrer les études en 2019 afin de revenir vers le Grand Conseil pour un crédit complémentaire, si le canton doit en assurer le financement.

Le projet de cadence au quart d'heure entre Coppet et Genève a été financé par la Confédération à hauteur de 27 millions de francs et par le canton pour un montant d'un peu plus de 50 millions. Le planning a été tenu. Tous les quais sauf ceux de Mies et Chambésy ont pour projet d'être allongés à 225 mètres de longueur.

L'allongement des quais entre Genève et La Plaine est un projet en deux phases. Premièrement, l'allongement des quais à 160 mètres pour faire circuler des trains deux fois plus longs. La décision d'approbation des plans a été donnée partiellement le 15 août dernier pour toutes les haltes sauf celles de Vernier et de Meyrin pour les raisons expliquées sur la présentation. Le projet doit être repris pour Vernier mais le coût d'étude sera intégralement pris en charge par les CFF. Sur ces deux gares, le projet est bloqué. La mise en service en 2019 reste possible avec des mesures provisoires sur les gares de Meyrin et Vernier.

Il présente finalement une synthèse des projets au 31 décembre 2017 ainsi qu'une conclusion.

¹ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01231.pdf>

Un député (Ve) demande si M. Pavageau ne s'occupe plus des questions ferroviaires. M. Favre confirme que M. Pavageau dirige toujours tout ce qui touche au réseau ferroviaire.

Le même député est déçu par l'avancement du projet de la halte de Châtelaine. Il demande à quel horizon il est possible d'espérer son inauguration. Il demande également s'il y a des améliorations prévues sur le réseau entre 2020 et 2035. Il ne voit pas ce qu'il y a dans le pipeline pendant cette période.

M. Favre indique qu'à l'époque, en faisant passer le projet de loi pour financer la gare Cornavin conjointement avec la Ville, ils avaient indiqué qu'il serait compliqué d'avoir la halte de Châtelaine financée. Ils tablent toutefois toujours sur un remboursement partiel ou complet de la mise genevoise dans le cadre de la convention signée avec la Confédération sachant qu'il faut et faudra prouver que les aménagements en souterrain permettent d'éviter d'autres frais. Ils avaient indiqué qu'ils pourraient potentiellement récupérer une partie du financement avancé par le canton de Genève. La grande nouveauté par rapport à PRODES est qu'ils sont presque sûrs d'avoir obtenu le financement au quart d'heure pour la ligne entre Genève et la Plaine à l'horizon du PRODES 2030/35. Malheureusement, la Confédération ne considère pas la halte de Châtelaine comme une priorité absolue en Suisse. Ils ont toutefois récupéré les infrastructures nécessaires pour faire le quart d'heure, ce qui était nécessaire. Une cinquantaine de millions de francs sont prévus pour cela. Ils ont ainsi déjà gagné une manche, ce qui n'était pas garanti il y a quelques mois. L'idée est de pouvoir faire tout cela en même temps que l'ouverture de la gare souterraine de Cornavin, soit aux alentours de 2030/31.

Il y a des réflexions qui sont menées sur le centre d'entretien à la gare Cornavin. Il n'est pas exclu que ce dernier finisse dans la zone de la Zimeysa. Ils vont se battre pour cette halte et tout est ouvert à l'heure actuelle. Ce serait bien de pouvoir la faire en même temps que ces travaux pour le train au quart d'heure.

M. Wurtz précise que l'enjeu est que la gare Cornavin atteindra un niveau de saturation au lancement du Léman Express. Il faudra ainsi absolument agrandir la gare. C'est pour cela que rien ne se passe entre 2020 et 2030. Ils travaillent ainsi sur l'allongement des trains. Sur la ligne entre Coppet et Genève, il y a une certaine marge de manœuvre à ce niveau-là.

M. Favre ajoute toutefois qu'ils ont de la chance d'avoir des quais de 400 mètres à Cornavin, ce qui n'est pas le cas à Lausanne par exemple. L'axe entre Genève et Lausanne va subir de gros travaux jusqu'en 2030.

Un député (S) indique lire dans le rapport un point de vue de l'OFT affirmant qu'il est plus pertinent de construire des gares dans des milieux moins urbanisés malgré une plus faible fréquentation. Il indique avoir l'impression de comprendre qu'il faut plutôt faire une gare en cambrousse plutôt qu'une gare dans un lieu urbanisé avec nettement plus de potentiel. Il interroge le département sur ce point.

M. Favre dit que la gare en cambrousse sera bien meilleure marché qu'une gare en milieu urbain.

M. Wurtz ajoute que la Confédération a classé les projets sur un calcul comprenant le coût ainsi que l'utilité. La halte est ainsi moins intéressante qu'une gare, par exemple, à l'entrée d'Yverdon qui coûtera 3 millions de francs alors que la halte coûterait 100 millions.

Un député (S) demande s'il y a un projet d'étude du réaménagement du tunnel du Furet pour passer directement sur la ligne de La Plaine sans passer par Cornavin.

M. Favre affirme qu'ils ont beaucoup de problèmes avec le nœud de Châtelaine. Pour autant que ce tunnel soit réaménagé, électrifié et encore mis aux normes du point de vue de la sécurité, le problème de la capacité réduite à Lancy Pont-Rouge et au nœud de Châtelaine demeurera. C'est quelque chose qui est en théorie faisable mais qui casse tout le système. La seule solution est, selon eux, de faire une diamétrale Bernex-Cherpines-Lancy-Genève-Meyrin-Nations. Ils ont demandé à la Confédération que dans PRODES figurent explicitement des montants pour étudier sérieusement l'ensemble de ces projets avec l'idée de les mettre dans les étapes de réalisation entre 2040 et 2050.

M. Wurtz affirme que c'est compliqué. Il faudrait créer un tunnel de Lancy jusqu'à l'aéroport. C'est plus intéressant de connecter Cornavin avec l'aéroport par l'autre côté. Avec la gare souterraine, les choses vont évoluer mais elles resteront compliquées. A l'heure actuelle, ce n'est pas possible.

Un député (S) demande s'il y a eu une augmentation de la fréquentation suite aux améliorations des cadences au quart d'heure entre Coppet et Genève.

M. Wurtz indique qu'ils recevront des analyses dans les prochains jours.

Un député (UDC) demande des précisions sur les différents moyens de financement de la Confédération.

M. Wurtz explique qu'il y a trois moyens de financement. Le premier est le cofinancement. Le deuxième est le financement remboursable. Si le projet est inscrit dans un cadre fédéral, ils pourront obtenir un remboursement de la

Confédération. Le troisième est le préfinancement, soit le canton avance l'argent et la confédération rembourse plus tard. Avec FAIF, il est possible d'accélérer les projets. Toutefois, si rien n'a été décidé, les cantons ne peuvent rien faire.

Le même député demande si toutes les oppositions sur le tracé du CEVA ont été levées.

M. Favre confirme cela et ajoute que plus rien n'empêche le CEVA d'être lancé en décembre 2019.

Un député (Ve) demande ce qu'il en est de la requalification de la ville de Versoix pour les arrêts prioritaires.

M. Wurtz indique que seulement les trains régionaux s'y arrêtent et quelques Regio Express. Plusieurs raisons justifient cela. Dans le cadre de l'horaire 2019, les CFF ont décidé d'arrêter les Regio Express qui s'arrêtent à Versoix. Pour des questions d'horaires, les CFF ne peuvent plus s'arrêter à Versoix. Ce qui n'est pas prévu, c'est que les CFF ont supprimé tous les arrêts, même ceux de nuit et du matin très tôt. Les discussions sont encore en cours, mais ils ont bon espoir que ce soit rétabli la nuit et les matins tôt. La commune de Versoix est plus importante que Coppet. Toutefois, la ville de Versoix bénéficie de deux gares. Ces deux gares sont très fréquentées. La desserte est donc meilleure car elle est mieux répartie. En outre, Coppet a un rôle de tête de ligne et un rôle de gare de rabattement pour tout le sud du district de Nyon. Le choix de s'arrêter à Coppet n'est pas lié la commune mais lié au fonctionnement des trains sur toute la côte.

Ils ont demandé dans le cadre de PRODES 2030-35 l'arrêt d'un RE sur deux en gare de Versoix. Cela a été refusé par la Confédération pour des questions d'horaires. Il y a tellement de trains sur la ligne que ce n'est pas possible. En outre, les trains feront 300 mètres de long à terme, ce qui n'est pas le cas des quais à Versoix. Cela coûterait très cher de remettre les quais à niveaux dans cette ville.

Un député (Ve) demande quel est le calendrier pour le prochain PRODES et FER 2050.

M. Wurtz indique qu'ils ont déposé en 2014 les projets d'offres pour 2030. Il faudra soumettre les prochains projets en 2024. C'est un travail qui aura très certainement lieu dans les prochaines années.

M. Favre ajoute que les 800 millions de francs pour améliorer l'axe entre Genève et Lausanne ont été utiles à Genève. Genève a obtenu le quart d'heure mais a surtout obtenu d'être connecté d'une façon digne de ce nom au reste de la Suisse. Ils ont également obtenu un milliard pour la gare Cornavin. A par la halte de Châtelaine, ils ont tout obtenu. Sans ces

800 millions de francs, aucun train supplémentaire ne pourrait circuler entre Genève et Lausanne.

Un député (PLR) certifie, en tant qu'usager de la ligne au quart d'heure entre Coppet et Genève, que cela change la vie. Il estime que la gare souterraine n'est pas la meilleure solution par rapport à une raquette qui joindrait l'aéroport par l'autre côté. Il demande au département si l'agrandissement de Cornavin en sous-sol est la meilleure solution compte tenu de son coût et de son utilité.

M. Favre affirme que cela a fait l'objet d'un très gros argumentaire. La Confédération a la compétence de gérer le réseau ferroviaire avec les CFF. A l'époque, ils ont failli faire une gare dans les grottes. Même l'administration était convaincue que c'était la bonne solution. En l'occurrence, tant l'évaluation des coûts que le système ne semblaient pas réalistes au canton, aux CFF et à la Confédération. La Confédération ne tolérerait pas que la gare de Genève perturbe tous les trains suisses, car elle a un horaire différent. Il peut représenter l'argumentaire une fois.

Un député PLR demande des précisions quant au fait que les gares de Vernier et Meyrin ne pourront pas voir leurs quais être rallongés.

M. Wurtz explique que l'impact n'est que sur le projet à Vernier. Le quai à Vernier fait 150 mètres de long en direction de Genève. Avec un petit aménagement, il est possible d'arrêter les trains dans cette gare. L'objectif est de répondre à la saturation entre 7h et 8h en direction de Genève. Les trains seront en partie fermés en allant en direction de La Plaine et totalement ouverts en direction de Genève.

Un député (PDC) demande, dans le cas où le CEVA changeait complètement les habitudes des Genevois et des pendulaires, si ces derniers devraient attendre 2050 pour voir une nouvelle liaison être mise en place, avec la Zimeysa par exemple.

M. Favre confirme cela.

Un député (MCG) demande si c'est compliqué de rajouter un ou plusieurs éléments dans les rames pour La Plaine, à la place de doubler la longueur des trains.

M. Favre indique que les rames mesurent 75 mètres pour des quais de 80 mètres, ce qui fait qu'il est pratiquement impossible de rallonger les trains en l'état.

Un député (Ve) demande ce qu'il en est pour les progressions le week-end et notamment le dimanche.

M. Wurtz présente l'évolution de l'offre ferroviaire.

Vote

Le président met aux voix la prise d'acte du RD 1231 :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : —

Abstentions : 2 (2 Ve)

La commission des transports prend acte du RD 1231.