



*Date de dépôt : 14 octobre 2024*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Matthieu Jotterand, Leonard Ferati, Grégoire Carasso, Sylvain Thévoz, Caroline Marti : En attendant la gare souterraine, améliorons déjà celle de La Plaine**

*Rapport de Caroline Marti (page 3)*

## **Proposition de motion**

**(2982-A)**

### **pour une halte de Châtelaine bien dimensionnée**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant :

- l'objectif actuellement établi à 2038 pour la réalisation de la gare souterraine de Cornavin et le tunnel en direction de Châtelaine ;
- la nécessité de l'achèvement du tunnel précité pour aménager la future halte de Châtelaine et doubler la voie entre Vernier et Genève ;
- le lien actuellement établi entre les aménagements à Châtelaine et le développement de la gare de La Plaine en relation avec la desserte au quart d'heure de la ligne Genève-La Plaine ;
- la croissance impressionnante du nombre de voyageurs et de voyageuses sur ce tronçon et sur le Léman Express en général ;
- la nécessité d'améliorer la desserte de la ligne L6 en direction de Bellegarde et de répondre aux demandes des communes de Mandement d'amélioration de la desserte ;
- l'agrandissement de la gare de La Plaine comme une nécessité au vu de ce qui précède,

invite le Conseil d'Etat

à planifier le dimensionnement de la future halte de Châtelaine de manière à répondre à la demande future, en particulier au niveau de la longueur des quais.

## Rapport de Caroline Marti

La commission des transports a étudié la motion 2982 lors de ses séances du 12 mars, des 16 et 30 avril et des 14 et 21 mai 2024, sous la présidence de M<sup>me</sup> Gabrielle Sonderegger et de M. Stéphane Florey, en présence de M. le conseiller d'Etat Pierre Maudet. Dans le cadre de ses travaux, la commission a bénéficié de l'expertise de M. le directeur général des transports David Favre et de M. le directeur des transports collectifs Benoît Pavageau. La commission remercie finalement M<sup>mes</sup> Léa Benedetto et Alexia Ormen de la qualité de leurs procès-verbaux.

### Présentation de la motion

#### *M. Matthieu Jotterand, auteur*

M. Jotterand explique qu'historiquement, la ligne Genève-La Plaine venait de la ligne Paris-Genève mise en place par la France – le « *far west* » des CFF – une ligne très spéciale, avec des véhicules iconoclastes. Dans les années 90, l'usage de véhicules ferrailés a contribué à la forte croissance du nombre de voyageurs et au développement démographique et industriel de la région. Aujourd'hui, la ligne de La Plaine gagnerait à être améliorée. Les trains sont bondés sur la ligne Bellegarde-La Plaine-Genève, il serait donc problématique d'attendre 2040 pour le faire.

Il est dès lors nécessaire d'avoir un nouveau saut d'offre. C'est ce que cette motion demande, notamment en cherchant à accélérer la mise en œuvre de la cadence au quart d'heure. Selon la planification actuelle, la modernisation de la gare de La Plaine et le passage à la cadence au quart d'heure sur cette ligne sont prévus après la réalisation de l'extension souterraine de Cornavin, respectivement la réalisation du doublement du tunnel Cornavin-Châtelaine et de la gare éponyme. L'échéance de ces travaux est actuellement projetée à la fin des années 2030.

Cette motion demande de ne pas attendre la réalisation de ces travaux et de lancer l'amélioration prévue de la gare de La Plaine dès maintenant. M. Jotterand rappelle que l'extension de la gare souterraine était à l'origine prévue pour 2025-2030. Dans cet espace temporel, cela pouvait faire du sens d'attendre. Vu l'échéance qui s'éloigne, l'anticipation des travaux de la gare de La Plaine se justifie.

Pour permettre l'introduction de la cadence au quart d'heure, des travaux doivent être menés à la gare de La Plaine. En effet, il faut créer de nouvelles voies à quai pour permettre d'accueillir plus de trains, notamment des trains de la ligne Genève-Bellegarde. Ces travaux sont possibles dès maintenant.

M. Jotterand, rappelle la volonté de mettre en service voyageur le tunnel du Furet afin de relier le CEVA et la ligne de La Plaine sans passer par Cornavin pour desservir la Zimeysa. Ce tunnel débarque toutefois sur une voie unique très fréquentée entre Genève et Châtelaine. Le train se retrouverait sans possibilité d'avoir un terminus, puisque la gare de La Plaine n'a pas été agrandie.

M. Jotterand conclut en indiquant que cette motion ne demande pas grand-chose et apporterait une vraie plus-value à la desserte ferroviaire. C'est un projet qui sera de toute façon réalisé, l'enjeu est donc de l'accélérer.

### *Questions des commissaires*

**Question :** Pourquoi les travaux à la gare de La Plaine sont-ils nécessaires pour développer l'offre sur cet axe ?

**Réponse :** Aujourd'hui, deux points sont cruciaux pour le développement de la ligne de La Plaine. D'abord, le doublement de la voie, actuellement unique, entre Genève et Châtelaine par la création du nouveau tunnel entre la gare souterraine de Cornavin et Châtelaine-Aéroport. Cela donnera des possibilités supplémentaires de développement d'offre sur la ligne de La Plaine. Le deuxième point actuellement bloquant, c'est la gare de La Plaine qui n'a aujourd'hui qu'une seule voie à quai. Cela ne permet pas une flexibilité d'exploitation ni une desserte fréquente. Une augmentation de la capacité de la gare de La Plaine est donc nécessaire pour améliorer l'offre sur cette voie. Toutefois, les gains en termes d'offre liée à l'amélioration de la gare de La Plaine sans la résolution du goulet d'étranglement à Châtelaine ne seront pas immenses.

**Question :** Si les améliorations de la gare de la Plaine ont lieu avant l'agrandissement de Cornavin, est-ce que le 100% du potentiel de La Plaine pourrait être utilisé ?

**Réponse :** La création d'un nouveau quai à la gare de La Plaine permettra, indépendamment des travaux à Cornavin et à Châtelaine, de faire s'arrêter les trains Genève-Bellegarde à La Plaine. La gare de La Plaine est très fréquentée par les riverains, mais aussi par les habitants des villages des alentours dont les bus les rabattent sur la gare de La Plaine. Cette gare gagnerait donc, dès à présent, à bénéficier d'une fréquence plus importante. Cela faciliterait aussi la remise en service de la ligne du Furet et la desserte de Zimeysa. S'agissant de l'introduction de la cadence au quart d'heure de l'ensemble de la ligne, il faudra en revanche attendre la résolution de l'étranglement entre Genève et Châtelaine.

**Question :** Est-ce que, si le canton de Genève revendique la réalisation des travaux de la gare de la Plaine, la Confédération risque de lui demander une participation financière ? Il y a quelques années, le canton de Zurich avait préfinancé la construction de son S-Bahn et ensuite demandé le remboursement à la Confédération. Il semblerait que cette manière de faire ne soit plus possible.

**Réponse :** Actuellement, les travaux prévus à la gare de La Plaine rentrent dans la planification des financements fédéraux et devront être réalisés un jour ou l'autre. Le but est d'accélérer le processus, si possible. On ne peut pas exclure que le canton soit amené à financer une partie des travaux, mais ce n'est pas ce qui est prévu pour l'instant. C'est vrai que le mécanisme de préfinancement utilisé par Zurich n'est plus possible, ce qui est regrettable.

### *Informations du département*

M. Favre indique que l'allongement des quais sur la ligne de La Plaine, dont les travaux ont duré de nombreuses années, est en cours d'achèvement avec l'aménagement de la halte de Vernier, ce qui explique les perturbations que l'on connaît cette année. Les CFF ont dû tenir compte de la mise aux normes de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand). Si le canton souhaite avancer des travaux, il faut qu'il en soit l'autorisation de la Confédération. S'agissant des financements, tout vient en principe du fonds FIF dans le cadre des étapes stratégiques PRODES. Quant à l'augmentation de la cadence sur la ligne de La Plaine, il confirme qu'il s'agit d'abord de régler la problématique du goulet entre Châtelaine et Cornavin. Cette mise au quart d'heure est prévue en même temps que l'ouverture de la nouvelle gare souterraine. Cette temporalité nous offre également l'opportunité de réaliser la halte de Châtelaine qui n'est pas prévue dans la programmation des financements fédéraux. Toujours selon les planifications actuelles, l'augmentation de la capacité de la gare de La Plaine aboutirait en même temps. Dans le cadre du projet de l'ouverture du tunnel du Furet pour le trafic voyageur pour effectuer des liaisons directes Annemasse-Zimeysa (sans passer par Cornavin), les rames devront rebrousser quelque part. Dans ce contexte-là, les aménagements de la gare de La Plaine devraient potentiellement être adaptés. Un montant de 100 millions de francs a été voté par l'Assemblée fédérale pour compenser les dégradations de l'horaire 2025. Dans ce montant de 100 millions de francs, Genève a obtenu 70 millions de francs pour les travaux du tunnel du Furet.

## **Audition du département de la santé et des mobilités (DSM)**

***M. David Favre, directeur général des transports, et M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs***

M. Favre explique que les travaux à la gare de La Plaine sont planifiés dans le contexte des travaux de la gare souterraine de Cornavin prévus à l'horizon 2038. Ces travaux sont nécessaires pour augmenter les capacités du Léman Express entre Cornavin et La Plaine.

### **Les étapes d'aménagement : rappel des projets genevois**

Il existe une base légale très claire encadrant la manière de mener des projets dans le domaine ferroviaire. Comme ce domaine de compétence appartient à la Confédération, tout projet doit faire l'objet de l'approbation de l'OFT et du Parlement fédéral.

Concernant la ligne de La Plaine, le processus calendaire mentionne plusieurs étapes d'aménagement. La Confédération a accepté de développer l'offre d'agglomération et de passer la ligne de La Plaine au quart d'heure toute la journée. Cependant, la halte de Châtelaine n'a pas été sélectionnée par le Parlement pour bénéficier de financements fédéraux. Enfin, la variante souterraine de l'extension de la gare de Cornavin a été gravée dans le marbre lors du rapport d'avancement PRODES en mars dernier. Précédemment, cette variante avait été choisie, mais n'était pas encore inscrite dans la base légale.

### **Processus PRODES OFT**

Le message 2026 est annoncé comme devant « consolider » les décisions prises ces dernières années. La Confédération a réalisé que ce qui avait été décidé était trop ambitieux et que des mesures supplémentaires étaient nécessaires. Dans son message 2030, la Confédération commencera à élaborer de nouveaux projets, sachant que, pour Genève, ce sera après les travaux de la gare Cornavin.

### **Cadence au quart d'heure Genève-La Plaine**

#### ***Rappel du projet***

Actuellement, la gare de La Plaine ne dispose que d'un seul quai pour les arrêts des RER (avec fonctionnement dans les deux sens). Pour arrêter des trains supplémentaires, il faut donc effectuer les travaux. Un doublement de la capacité de la gare de La Plaine permettrait également de doubler le nombre de trains poursuivant leur parcours en France. Toutefois, le département considère qu'anticiper la réalisation de l'agrandissement de la gare de La

Plaine, sans avoir réalisé l'agrandissement de la gare de Cornavin, est « inutile ». C'est la raison pour laquelle la Confédération n'entre pas en matière pour anticiper les travaux de la gare de La Plaine ; cela ne sert à rien en termes de fonctionnement.

### ***Les actions entreprises dans l'attente de la réalisation des travaux à la gare de La Plaine***

Un train dit « de nuit », qui part après minuit, a été introduit la semaine, de même qu'une cadence à l'heure, toute la nuit, durant le weekend. Ils ont sollicité l'OFT afin d'améliorer l'arrêt systématique des trains internationaux à la gare de La Plaine. M. Pavageau relève aussi la problématique de la voie 5 de la gare Cornavin qui ne peut accueillir que des trains « simples ». Les trains doubles ne peuvent s'arrêter que sur les voies 4 et 6, ce qui est rare, soit sur les voies 7 et 8, ce qui impose le passage des voyageurs par la zone de contrôle douanier, ce qui peut leur faire rater leur correspondance.

### **Halte de Vernier-Châtelaine**

#### ***Rappel du projet***

Les quais de cette halte seront conformes à toutes les autres gares sur cette ligne, à savoir une taille de 160 mètres de quais (et non 230 mètres). Tant que la gare Cornavin n'est pas réalisée, la capacité de la gare de Châtelaine ne pourra pas être supérieure à la demi-heure. Sachant que des lignes de bus cumulées qui passent au pont de l'Ecu présentent une cadence d'un bus toutes les 3,5 minutes, cette gare ne sera pas attractive tant qu'il n'y aura pas de cadence au quart d'heure. Les gens continueront à privilégier le bus, et cela ne sert donc à rien d'accélérer la réalisation de cette gare. D'ailleurs, l'OFT ne veut pas de travaux supplémentaires (programmation impossible pour les CFF). Sur cette zone, le canton privilégie donc le développement du matériel roulant, avec des trains plus longs et à deux niveaux (livraison a priori en 2032).

#### ***Superposition des projets***

Afin de pouvoir réaliser la halte de Vernier-Châtelaine, le pont de l'Ecu doit être élargi pour permettre de raccorder les ascenseurs et les escaliers. Par ailleurs, lors du creusement du tunnel de Cornavin, les matériaux d'évacuation sortiront et les pièces de béton entreront par le puits situé au niveau de la future halte de Châtelaine. Ainsi, tant que les travaux du doublement de la ligne Cornavin-Châtelaine n'auront pas été réalisés, ils ne peuvent pas construire le quai de la halte de Châtelaine. Grâce à la solution du tunnel de la gare

Cornavin, la halte de Châtelaine ne coûtera « que » 50 millions de francs. Sans ce tunnel, il aurait fallu construire une quatrième voie pour permettre à un train rapide de doubler un train régional arrêté à Châtelaine. Cela aurait augmenté les coûts de réalisation de la halte de Châtelaine, qui se seraient chiffrés à 180 millions de francs.

### **Concepts à l'étude pour accroître la capacité du réseau**

Le tunnel du Furet n'est actuellement pas conforme à l'accueil du trafic voyageur, car il n'y a pas d'escaliers de secours ni d'évacuations. L'OFT a accepté d'octroyer le droit de mener une étude et a alloué un budget de 70 millions de francs pour ce faire. L'ouverture du tunnel du Furet au trafic voyageur permettrait de créer des liaisons directes entre la Zimeysa ou l'aéroport et la rive sud du Rhône, sans passer par Cornavin. La cadence sur cette ligne ne pourra toutefois pas se faire au quart d'heure.

### **Conclusion**

La Plaine et Châtelaine sont des projets qui sont décorrélés. Ils ne peuvent pas les anticiper, car tout dépend des travaux d'agrandissement de Cornavin. Le canton va tenter d'utiliser le maximum de l'infrastructure actuelle en agissant sur le matériel roulant, le cadencement et la fréquence. L'OFT a annoncé un horaire 2025 dégradé. Beaucoup de travaux sont prévus et les CFF font en sorte de ne pas alourdir le projet.

### ***Questions des commissaires***

**Question :** Est-ce qu'il serait envisageable de prévoir un « coupe-accroche » à la gare de La Plaine, de manière à ce qu'un train double rame fasse le trajet Cornavin-La Plaine, puis qu'une rame continue sur Bellegarde, alors que l'autre reviendrait sur Cornavin ? Cela permettrait d'augmenter la cadence sans augmenter le nombre de quais.

**Réponse :** La limitation ne se situe pas au niveau du matériel roulant mais de la fréquentation élevée de la gare de Bellegarde. Les sillons sont très limités pour faire passer le RER. Il est difficilement envisageable que les trains arrivent en double et repartent en simple en utilisant le même sillon. Par ailleurs, un coupe-accroche prend plusieurs minutes. Ils font de la coupe-accroche à Annemasse, mais il y a assez de voies supplémentaires pour exploiter les trains qui passent pendant qu'un autre fait la manœuvre pour repartir dans l'autre sens. Finalement, les capacités Bellegarde-Cornavin ne sont aujourd'hui pas suffisantes. Il est donc intéressant d'avoir un maximum de trains doubles qui opèrent sur l'entier de la ligne Cornavin-Bellegarde.



**Question :** Ne faudrait-il pas intégrer à cette motion la demande de réalisation d'un P+R à La Plaine ?

**Réponse :** Il faut faire attention de ne pas générer du trafic routier venant de l'autre côté de la frontière avec la création d'un P+R. Avec le GLCT, ils privilégient le développement de l'offre de transports publics avec des rabattements depuis les zones denses vers des zones non urbaines.

**Question :** Où rebrousseraient les trains qui emprunteraient le tunnel du Furet pour desservir la Zimeysa ?

**Réponse :** C'est une des questions à se poser. Pour l'instant, seules des courses ponctuelles, sans promesse de cadence, sont envisagées. Pour assurer une offre performante Annemasse-Zimeysa, il faut un quai supplémentaire à la gare de La Plaine. Dans un premier temps, il faut s'attendre à quelques trains par jour qui feront Annemasse-Zimeysa. Grâce aux 100 millions dont les 70 millions pour la rénovation du Furet obtenus à titre de compensation de la dégradation de l'horaire 2025, les CFF pourront faire rouler des trains à deux niveaux mais pas avant 2030-2035. En effet, ils doivent augmenter les capacités en amont et en aval de Châtelaine ainsi qu'à La Plaine. Ils tentent de trouver une solution pour que tous les trains s'arrêtent à La Plaine, car aujourd'hui ce n'est pas le cas de la L6. Le canton n'a, à ce stade, pas sollicité une anticipation de l'agrandissement de la gare de La Plaine. En effet, une anticipation de l'agrandissement de cette gare ne servirait pas à rien (permettre une offre stable sur l'axe Annemasse-Zimeysa), mais cela ne leur a pas paru pertinent d'anticiper l'agrandissement de La Plaine dans la mesure où, de toute façon, cela ne permettrait pas une cadence au quart d'heure. Les CFF et la Confédération n'anticiperont pas un aménagement qui n'est pas utile à ce stade, alors que d'autres aménagements sont nécessaires et urgents à d'autres niveaux.

**Question :** En planifiant des quais à 160 mètres à la halte de Châtelaine, est-ce que cela rend impossible toute potentielle liaison tangentielle Aéroport-Châtelaine-Lancy avec de grandes lignes RE qui nécessitent des quais plus longs ?

**Réponse :** Les gares de ce corridor sont dimensionnées à 160-165 mètres. La halte de Châtelaine a pour vocation d'être une gare de RER.

**Question :** Les gares au Bachet et à Champel n'ont-elles pas aussi la vocation d'être des gares RER ? Aujourd'hui, on constate que leurs quais de 160 mètres sont désormais trop courts.

**Réponse :** Le potentiel des haltes de Satigny, Russin ou Châtelaine ne peut être comparé avec celui de Champel et de Lancy-Bachet qui absorbent des fréquentations gigantesques. L'évolution d'une gare doit être amortie par du

matériel plus capacitaire. Toutes les gares ont des quais à 160 mètres, mais sont implantées de manière à pouvoir être un jour allongées à 220 mètres, lorsque c'est physiquement réalisable. Cela se réalise lorsqu'ils en ont besoin. L'OFT priorise et planifie ces investissements. Par ailleurs, un quai de 160 mètres à la halte de Châtelaine n'empêchera pas les RE d'employer le Furet pour faire Annemasse-Aéroport. Finalement, les RE font 100 mètres. Les rames simples pourront donc parfaitement faire ces courses en desservant les haltes à 160 mètres.

**Question :** Pourquoi avoir placé la sortie du tunnel Cornavin-Châtelaine à l'endroit exact des quais de la halte de Châtelaine ?

**Réponse :** Le tunnel sort après le pont de l'Ecu à l'avenue du Pailly. Le tunnel débouche dans une zone d'herbe, une emprise foncière réservée par les CFF. Cela permettra de réaliser une tranchée de sortie avant de bifurquer vers l'aéroport. Il y a très peu de marge de manœuvre sur la sortie du tunnel, puisqu'il n'est pas possible de sortir avant le pont de l'Ecu, car il n'y a pas de réserves foncières, mais qu'il faut sortir à temps pour bifurquer vers l'aéroport.

**Question :** Serait-il possible d'envisager une augmentation de la fréquence des lignes L5-L6 aux heures de pointe sans passer par Cornavin, car une partie des usagers se dirige vers la Zimeysa et l'aéroport ?

**Réponse :** En termes de mobilité, c'est surtout pour aller à Cornavin que cette ligne est utilisée.

**Question :** Quand est prévue la rénovation du tunnel du Furet ?

**Réponse :** « Aussi vite que possible mais aussi lentement que nécessaire ». Dans le cadre des discussions avec les CFF et l'OFT, il faut pouvoir consolider le tunnel sans trop en faire, sinon on bascule dans une catégorie de travaux qui pose des problèmes au passage du FRET. C'est en cours d'évaluation.

**Question :** Est-ce que, si les travaux du tunnel du Furet se terminent avant les travaux de l'agrandissement de Cornavin, cela justifierait d'anticiper les travaux sur la gare de La Plaine ?

**Réponse :** C'est intellectuellement correct. Toutefois, l'OFT a une capacité limitée pour mener des projets et est mis sous pression par les élus fédéraux. Ils doivent donc pouvoir prioriser les projets pour pouvoir les délivrer. Politiquement, ce n'est donc pas praticable. Les quelques courses par jour qui utiliseront le Furet pourront le faire sans anticiper l'agrandissement de la gare de La Plaine. Dépenser 50 millions de francs pour anticiper l'agrandissement de La Plaine et stabiliser l'offre Annemasse-Zimeysa ne pourra pas rentrer dans les priorités de l'OCT. Finalement, il faut rappeler que le tunnel du Furet est un tunnel à marchandises. Y faire passer des trains voyageurs sans le réfectionner complètement est une pesée de risques. Il y a une seule rame

FLIRT qui pourra être utilisée, car elle sera prise dans la réserve du Léman Express à raison de quelques courses par jour. Il faudra ensuite augmenter les capacités avec l'acquisition de matériel en 2030 et la réfection complète du tunnel.

## **Audition des CFF**

### ***M. David Fattebert, directeur régional, région Suisse romande***

M. Fattebert donne d'abord à la commission quelques éléments de contexte en termes de fréquentation à Genève. La ligne de La Plaine compte 2650 voyageurs par jour (chiffres établis à la fin de l'année 2023). Si cette ligne est considérée comme relativement chargée, en prenant le contexte global, cette fréquentation n'est pourtant pas aussi importante que celle entre Annemasse et Genève. Néanmoins, il est vrai qu'il existe des pointes de fréquentation le matin et le soir avec des surcharges relativement importantes dans ce secteur.

M. Fattebert indique ensuite que la réalisation de l'agrandissement de la gare Cornavin est un élément essentiel qui va déterminer à quel moment cela vaudrait la peine, ou non, d'entamer le projet de la gare de La Plaine. L'extension souterraine de Cornavin est un projet qui avance. Ils en sont actuellement au stade de l'avant-projet et la fin des travaux est prévue à l'horizon 2038-2040. La phase que les CFF maîtrisent le moins est celle de l'enquête. Ils devront aussi sans doute faire face à des oppositions, qui pourraient remonter jusqu'au Tribunal fédéral, ce qui peut engendrer un retard de 1 ou 2 ans sur le projet (il arrive parfois que deux procédures aillent jusqu'au Tribunal fédéral pour le même projet).

Ce projet de gare souterraine a été scindé en deux étapes. Selon les normes appliquées en lien avec le flux de voyageurs – à savoir la charge en termes de nombre de voyageurs sur les quais –, la gare en surface est déjà très limitée, notamment le quai accueillant les trains en provenance de Lausanne qui n'est pas assez large. Autrement dit, à un moment ou à un autre, il faudra remettre ce quai aux normes en l'élargissant pour pouvoir continuer à accueillir ce trajet. Si ce quai n'est pas mis aux normes, les CFF peuvent se voir retirer leur autorisation d'exploiter la gare, qui est octroyée par l'Office fédéral des transports (OFT), ou cette autorisation peut être soumise à conditions, c'est-à-dire qu'ils seront contraints de mettre hors service une voie. Ainsi, le pire scénario consisterait à construire une gare souterraine à deux voies pour gagner en capacité, mais à devoir supprimer des voies en surface. Si des défis sont à relever pour la gare en surface, les CFF, le canton, la Ville et l'OFT ont décidé collectivement de se focaliser sur la gare souterraine et de ne pas être

ralentis par des réflexions sur la gare en surface. La réalisation de la gare souterraine devrait permettre de mettre en œuvre une cadence au quart d'heure entre La Plaine et Genève.

M. Fattebert présente ensuite à la commission un plan d'occupation actuelle de la gare Cornavin. Cela permet de constater que les quais sont très occupés et qu'il n'est aujourd'hui pas possible d'accueillir les trains supplémentaires nécessaires à la mise au quart d'heure de la ligne de La Plaine, sauf en utilisant partiellement les voies 7 et 8, soit les voies françaises. Il s'agit de voies « sous douane » et donc très peu pratiques pour du flux pendulaire suisse, car le passage en douane fait ainsi perdre un temps précieux. Autrement dit, sans la gare souterraine, il ne serait pas possible de mettre une cadence au quart d'heure sur la ligne entre La Plaine et Genève.

M. Fattebert met en relation cet élément avec le nombre de voyageurs. Il signale qu'il y a plus de 25 000 voyageurs par jour entre Genève et Annemasse avec une cadence au quart d'heure (bientôt 6 trains par heure). La cadence et la fréquentation de la ligne de La Plaine sont largement inférieures. Selon lui, la priorité doit être la capacité des trains et la longueur des quais.

M. Fattebert rappelle qu'à l'origine, la gare de Genève était une gare française. Ainsi, la ligne de La Plaine à Genève fonctionne avec le courant français, soit 25 000 volts contre 15 000 volts sur le réseau suisse. Cela complexifie notamment le projet de ligne Annemasse-Aéroport ou Annemasse-Zimeysa empruntant le tunnel du Furet. Toutefois, les CFF estiment que, d'ici à 2026, un train sera capable de transiter par le tunnel du Furet, avec une offre relativement réduite au début en raison du nombre limité de véhicules. En effet, ils disposent uniquement de 23 véhicules suisses et de 17 véhicules français pour effectuer toutes les lignes du Léman Express. Cela nécessiterait donc de piocher dans la réserve actuelle de trains pour offrir cette nouvelle liaison. Actuellement, les modèles d'horaires fonctionnent s'agissant des trajets matinaux entre Annemasse et la Zimeysa (deux trains) et entre Annemasse et l'aéroport (un vers 4h30). Les horaires pour les trains du soir (deux trains Zimeysa-Annemasse et un train Aéroport-Annemasse en fin de soirée) doivent encore être ajustés. L'objectif aujourd'hui est de maximiser le réseau à disposition en attendant la réalisation de la gare souterraine.

M. Fattebert présente les étapes d'offre et d'aménagement agendées en cohérence. Comme indiqué, les CFF pensent pouvoir faire transiter des trains (trafic ferroviaire voyageur) par le tunnel du Furet dès 2026. Il convient de l'équiper avec un concept d'évacuation pour pouvoir évacuer les voyageurs en cas de nécessité. Ils évaluent également la possibilité d'y faire circuler, dans le futur, un train à deux étages. L'agrandissement de la gare de La Plaine est planifié en 2036, puis la mise en service de la gare souterraine en 2038-2040.

A l'horizon 2050, il est prévu d'assainir la gare Cornavin en surface. Il indique que la gare de Genève a été construite sur des ponts et n'est donc pas posée sur le sol. Dès lors, il faudrait déplacer ces ponts ou tout reconstruire pour l'assainissement en surface, ce qui est particulièrement complexe et long à réaliser.

### ***Questions des commissaires***

**Question :** Sur la ligne Genève-La Plaine, est-ce qu'une augmentation de l'offre permettrait d'augmenter la fréquentation de la ligne ?

**Réponse :** L'idée est de pouvoir compléter l'offre existante et de renforcer la capacité de certains trains qui ne disposent pas d'une capacité suffisante. L'idée avec l'utilisation du tunnel du Furet serait, par exemple, de pouvoir crocher à La Plaine et de repartir avec deux rames. D'autres réflexions sont menées pour que la ligne L6 (Genève-Bellegarde) s'arrête à La Plaine.

**Question :** Dans la mesure où la gare de La Plaine devra de toute manière être agrandie un jour, ne serait-il pas pertinent d'avancer les travaux, ce qui ne serait pas plus onéreux ?

**Réponse :** L'auditionné indique qu'il serait favorable à avancer le plus rapidement possible sur ce projet. Néanmoins, la planification des travaux de La Plaine n'est pas encore lancée. S'il n'y a pas de complexité particulière ni de recours, la planification et la réalisation de travaux comme ceux de la gare de La Plaine durent au minimum 10 ans (environ 8 ans d'études et 2 ans de réalisation). Ainsi, si l'OFT mandait les CFF pour commencer le projet de La Plaine aujourd'hui, l'ouvrage pourrait être rendu, au plus tôt, à la fin de l'année 2032. Or, l'OFT n'est pas du tout prêt à mandater les CFF pour ce projet. Quand bien même il serait possible de démontrer une énorme plus-value de l'anticipation de projet et que nous parvenions à faire pression pour avancer rapidement, ils se verraient rapidement confrontés au problème du nombre de véhicules disponibles. Pour le Léman Express, ils ont commis une erreur d'évaluation de la fréquentation. En effet, les projections anticipaient une fréquentation de 50 000 voyageurs par jour ; or on en est aujourd'hui à 80 000. Ils essaient de répondre au mieux à cette demande en doublant les rames. Ils envisagent aussi d'utiliser des trains à deux étages, ce qui pourra se faire, au plus tôt, en 2030.

**Question :** Qu'est-ce qui explique le nombre limité de véhicules ?

**Réponse :** Les véhicules destinés au trafic régional sont commandés et subventionnés par le canton. Ils sont garantis sur 25 ans. Financièrement, ces véhicules ne représentent aucun risque pour les CFF. Le problème, c'est la durée de la production. Il s'écoule plusieurs années entre la commande et la

livraison du matériel roulant. Par ailleurs, les interactions entre les systèmes suisses et français sont compliquées (au niveau de la sécurité et au niveau du courant qui n'est pas le même). Si le courant était de 15 000 volts sur tout le réseau, il serait possible de demander à ce que des trains d'autres régions de Suisse soient réaffectés à Genève. Or, les voies ferroviaires à Genève nécessitent que les véhicules soient aussi aptes à rouler en France, sur un réseau à 25 000 volts.

**Question :** S'agissant des voies 7 et 8 qui sont moins exploitées que les autres, a-t-il été envisagé de les réaménager pour que les voyageurs puissent avoir accès à ces voies sans devoir systématiquement traverser la douane ?

**Réponse :** La voie 8 est un peu en cul-de-sac, ce qui pose déjà des problèmes d'exploitation dans la conception actuelle de la gare. Les CFF seraient favorables à l'idée de supprimer la douane, qui représente un goulet d'étranglement. Certains trains en provenance de La Plaine arrivent sur cette voie, mais les correspondances sont très compliquées à tenir. Les CFF ont mandaté à plusieurs reprises l'OFT pour qu'il approche l'Office fédéral des douanes et de la sécurité des frontières à ce sujet, mais cette idée n'avance pas.

**Question :** Si la durée totale de réalisation d'un projet dure 10 ans et qu'il est prévu que la gare de La Plaine agrandie soit mise en service en 2026, le projet devrait bientôt être lancé, est-ce correct ?

**Réponse :** Le projet devrait effectivement débiter prochainement. S'ils devaient à tout prix accélérer le projet, ce serait faisable, mais cela ne permettrait pas de gagner beaucoup de temps. Par ailleurs, tant que l'extension souterraine de Cornavin n'est pas réalisée et vu le manque de matériel roulant, l'exploitation de la gare de La Plaine serait quoi qu'il en soit difficile.

**Question :** Est-ce que l'invite de la motion qui demande de « planifier le dimensionnement de la future halte de Châtelaine de manière à répondre à la demande future, en particulier au niveau de la longueur des quais » est pertinente ?

**Réponse :** La halte de Châtelaine n'est pas un projet en tant que tel et les CFF n'ont pas encore été mandatés. La Confédération ne prévoit pas de financer ce projet, ce sera donc au canton de le faire. Concernant la longueur des quais, selon lui, à l'heure actuelle, dans tout le secteur genevois comme dans tout le périmètre de l'arc lémanique, les quais sont sous-dimensionnés. Les dimensions sont de 160 mètres, car elles correspondent aux dimensions standard des rames qui mesurent 75 mètres pour leur permettre de circuler à double. Sur la ligne Genève-Annemasse, les quais sont à 200 mètres et les rames doubles ne suffisent plus à certaines heures, le problème c'est que des rames triples dépasseraient de 25 mètres ( $3 \times 75 = 225$  mètres). A titre

personnel, l'auditionné considère qu'il faudrait soit dimensionner les quais à 225 mètres pour pouvoir y arrêter des rames triples, soit faire des quais à 300 mètres (ce qui est coûteux et plus compliqué à réaliser). Ce choix revient au politique. Une loi règle le financement du chemin de fer. Celle-ci indique clairement que la Confédération paie lorsqu'il y a une offre. Autrement dit, elle dimensionne les infrastructures en fonction de l'offre. On peut considérer que la Suisse manque d'ambition, alors qu'elle dispose pourtant d'importants moyens financiers. L'OFT applique la loi à la lettre et ne fait preuve que de peu d'ambition. La Suisse est le seul pays qui prévoit des horaires, à la seconde près, 20 ans à l'avance, en concevant les infrastructures en fonction de ces horaires qui ne seront appliqués que 20 ans plus tard. Or, la réalité finit toujours par les rattraper, à l'image du Léman Express. Les CFF ont été dépassés par la demande en quelques années, car ils n'ont pas été assez ambitieux dans leur conception de l'offre, ce qui est difficilement rectifiable par la suite. Le politique a des décisions à prendre dans ce domaine.

**Question :** Les CFF ont-ils une marge de manœuvre pour améliorer l'accès et le confort des gares et des haltes du Lemman Express qui ne donnent pas toutes satisfaction ?

**Réponse :** La largeur des quais des gares du Léman Express est également sous-dimensionnée. En appliquant les normes, il n'est pas possible d'installer un obstacle que représenterait un banc, par exemple. Il pense qu'il s'agit d'une réflexion politique qui consisterait à évaluer si la Suisse ne commence pas à suffoquer sous les normes trop strictes et hypersécuritaires dont la plus-value est minime par rapport à ce qu'elles empêchent de faire. Les CFF doivent appliquer ce qui leur est demandé et respecter les normes.

**Question :** Qu'est-ce qui justifie la durée de 10 ans pour réaliser le projet ?

**Réponse :** La durée estimée est plutôt de 8 ans. Les échéances sont les suivantes : 2 ans d'études préliminaires, 2 ans d'avant-projet, 1 à 2 ans de projet de construction, 30 mois requis par l'OFT pour mener l'enquête publique et l'approbation du projet par l'OFT, enfin 1 an et demi, voire 2 ans de travaux. Sur les projets considérés comme très simples, il arrive qu'ils fusionnent l'avant-projet et le projet de construction, ce qui permet de gagner jusqu'à 2 ans dans la procédure.

**Question :** En quoi consistent concrètement les 2 ans d'études préliminaires ?

**Réponse :** Les études préliminaires consistent, par exemple, en l'approbation des premières géométries de voies.

**Question :** Dans les autres pays voisins, passe-t-on par les mêmes étapes ou est-ce que la Suisse est perfectionniste ?

**Réponse :** La Suisse est perfectionniste et il serait possible d'être plus rapides. Les dossiers doivent être extrêmement solides pour être approuvés par l'OFT. Chaque phase doit être approuvée par l'OFT afin de libérer les crédits et de passer à la phase suivante.

**Question :** L'auditionné a évoqué le souhait d'accélérer d'autres projets plutôt que celui de la gare de La Plaine. A quels projets fait-il référence ?

**Réponse :** Des projets sont à prioriser dans toute la Suisse romande et pas seulement à Genève. Si les CFF disposaient d'une baguette magique, ils feraient en sorte que la gare souterraine de Genève soit en service beaucoup plus rapidement. Il y a par ailleurs plus de 70 000 voyageurs entre Lausanne et Genève, raison pour laquelle il semble nécessaire de réaménager la gare de Genève, mais également de construire le tunnel entre Morges et Perroy, projet qui devrait être réalisé à l'horizon 2045-2050. Il souhaiterait pouvoir faire avancer la nouvelle ligne Lausanne-Genève et arrêter d'avoir des discussions sans fin à ce sujet, avec systématiquement de nouvelles variantes.

**Question :** Concernant la liaison Genève-Londres, rendre des quais stériles en gare de Genève semble impossible avant l'horizon 2050. Y aurait-il d'autres possibilités de quais stériles, plus facilement réalisables, dans un horizon temporel plus réduit ? Est-ce que par exemple la réalisation d'un quai stérile à l'arrêt « Genève-Stade » serait envisageable ?

**Réponse :** Une étude est en cours au sein des CFF pour une liaison Suisse-Londres, au départ de Bâle ou de Genève. Il faut cependant attendre le résultat de ce rapport avant de se prononcer à ce propos. D'autres options ont été évaluées, par exemple une liaison Genève-Londres qui passerait par Lille où il existe déjà des quais stériles. Cela nécessiterait un changement de train et un passage par le contrôle douanier sans toutefois que cela ait une trop grande influence sur la durée totale du trajet.

**Question :** Les cantons de Genève et Vaud doivent-ils mieux se coordonner pour que le projet de nouvelle ligne Genève-Lausanne puisse aller de l'avant ?

**Réponse :** Il est certain qu'il faut d'abord être forts en Suisse romande pour pouvoir être forts à Berne. Si le Parlement fédéral a l'impression que la Suisse romande n'est pas claire sur ce qu'elle veut, elle n'obtiendra pas d'argent. Il dit qu'il y a environ 50 milliards de francs dans le *pipeline* en termes d'investissements ferroviaires ; si la Suisse romande souhaite tirer son épingle du jeu, tous les cantons doivent être clairs entre eux.

**Question :** Quel est le coût total d'une nouvelle ligne Lausanne-Genève ?

**Réponse :** Ce projet coûte une dizaine de milliards de francs.



### *Discussion interne*

Un député (S) rappelle que ce qui compte dans ces projets c'est d'avoir des parlementaires et des cantons soutenant et unis. Pour le projet de la gare de La Plaine, l'horizon temporel est assez proche et, compte tenu de la lenteur de la réalisation des projets, cette motion représente un signal intéressant à envoyer pour aller rapidement de l'avant.

Par ailleurs, l'invite qui demande de « planifier le dimensionnement de la future halte de Châtelaine de manière à répondre à la demande future, en particulier au niveau de la longueur des quais » à elle aussi tous sont sens. Selon les projets actuels, la halte de Châtelaine est clairement sous-dimensionnée avec un quai de 160 mètres. Il pense qu'il y a un vrai signal à envoyer à travers cette invite, pour ne pas planifier des quais qui, trois ans après leur mise en service, soient trop courts, ne permettent pas une extension satisfaisante de l'offre et qui obligent, dans l'exploitation, à faire du bricolage, comme c'est le cas avec les gares du Léman Express.

M. Favre précise d'abord que cette gare de La Plaine, avec ou sans cette motion, ne pourra pas être réalisée plus tôt. En termes de signal politique, il invite les députés à évaluer ce qu'ils et elles veulent envoyer. En effet, cette motion demande d'accélérer un projet qui est déjà planifié et qui ne pourra de toute façon pas être mis en service plus tôt en raison du temps nécessaire au processus de planification. Concernant la longueur des quais à la halte de Châtelaine, il est évident que les CFF préféreraient des quais de 300 mètres, longueur de quai qu'il n'y a par ailleurs même pas dans les gares du Léman Express. Péniblement, tous les quais sur cette ligne sont en train de passer à 160 mètres. Même si on construit des quais à 200 ou 300 mètres à la halte de Châtelaine, les autres haltes de la ligne ne pourront, de toute façon, pas supporter des quais de cette dimension. S'il trouve important de vouloir planifier de grandes gares, il est plus urgent d'harmoniser la longueur des quais de toutes les gares, tout en anticipant le fait que ces gares devront pouvoir être étendues à l'avenir. Autrement dit, si l'idée est de pouvoir anticiper, le canton ne pourra pas se permettre une halte de Châtelaine avec des quais de 200 ou 300 mètres pour des questions de configuration, de coûts et d'utilité globale à l'horizon temporel prévu.

Un député (PLR) considère que, dans l'absolu, cette motion ne mange pas de pain et ne va pas changer grand-chose, si ce n'est qu'elle risquerait de rendre à nouveau les Genevois un peu incohérents vis-à-vis du message qu'ils souhaitent faire passer à Berne. Il demande au département quel serait le message le plus pertinent à faire passer aux autorités fédérales en matière de développement ferroviaire dans notre région. Quels sont les projets à prioriser ?

M. Favre répond qu'à l'heure actuelle, la gare souterraine est acquise – même s'il faudra se battre pour ne pas prendre de retard –, la gare de La Plaine est acquise, l'allongement des quais est acquis, y compris sur la ligne de Coppet, le tunnel du Furet sera aussi réfectionné (le magistrat a obtenu un financement dans le cadre des compensations pour l'horaire 2025), les trains à deux niveaux sont en bonne voie d'être commandés et, si la halte de Châtelaine n'existe pas sur la planification fédérale, la Confédération est consciente que le canton souhaite cette gare. Sur ce dernier point, un projet de loi *ad hoc* est prévu pour acter le financement genevois de cette gare que la Confédération ne souhaite pas financer. Il signale qu'il ne sera de toute façon pas possible d'avancer sur la halte de Châtelaine avant 2036-2038. Pour la vision future, avec la diamétrale nord-sud, M. Maudet souhaite présenter un certain nombre d'éléments aux membres de la commission lors d'une séance ultérieure.

Un député (LJS) relève que cette motion ne comporte aucun élément technique, ni élément chiffré ; il s'agit d'une intention générale qui n'entre pas en contradiction avec ce qui a été dit par les CFF. En ce sens, il est favorable à cette motion qui lance un signe positif vers la population et marque une intention d'avoir une gare améliorée à La Plaine.

Un député (S) relève que l'accélération de la réalisation de la gare de La Plaine permettrait de répondre à des besoins supplémentaires identifiés sur la ligne L6 et permettrait de développer un plus grand nombre de liaisons entre Annemasse et la Zimeysa par le tunnel du Furet. Enfin, s'agissant de la largeur des quais, il relève que les arguments amenés par le département engendrent un phénomène de « serpent qui se mord la queue ». En effet, en raison d'anciens quais à 160 mètres, les nouvelles infrastructures seront construites selon les mêmes dimensions, en dépit de besoins identifiés d'infrastructures plus capacitaires. La halte de Châtelaine n'est pas encore planifiée. Dès lors, il est tout à fait possible de prévoir des quais plus longs, sachant que les quais de La Plaine pourront, eux, à terme, atteindre 225 mètres. Sur la ligne Genève-Coppet, les quais sont actuellement de 150 mètres et devront être allongés à 225 mètres. Une partie de ces travaux ont interrompu la ligne pendant plusieurs mois avec la mise en place de bus de remplacement très pénalisants pour les usagers. Or, de nouveaux travaux vont avoir lieu et devront interrompre à nouveau cette ligne. Ces travaux successifs et ultérieurs à la mise en service des gares sont très pénalisants pour l'exploitation de la ligne et le service offert aux usagers. C'est la raison pour laquelle il peut être préférable de planifier des quais un peu plus longs, même s'ils sont surcapacitaires les premières années pour éviter des travaux ultérieurs et des ruptures de desserte.

M. Favre répond qu'il semble compliqué, avec la configuration prévue de la halte de Châtelaine, de construire des quais aussi grands. Néanmoins,

prévoir la possibilité d'une extension paraît un élément pertinent. Concernant la ligne Genève-Coppet, d'ici à 2030, les quais seront tous à la bonne taille et conformes aux normes. Il rappelle que l'achèvement des travaux de la gare de Vernier cause beaucoup de problèmes sur la ligne Genève-La Plaine, sachant qu'il s'agissait d'un projet qui devait être terminé en 2019 et qui le sera finalement à la fin de l'année 2024, soit avec plus de cinq ans de retard.

Une députée (PLR) demande ce qui complique une possible extension des quais de la halte de Châtelaine. Est-ce un problème de financement, un problème d'espace à disposition ou autre chose encore ?

M. Favre indique que cette nouvelle halte se situe dans une zone un peu complexe, avec un mélange de croisements de voies dans différentes directions et un pont qui doit être élargi pour permettre de pénétrer dans cette halte. Il semblerait que ce ne soit pas si évident de faire une cavité qui permette d'avoir des quais de 200 ou 300 mètres. Il s'agit également d'une question de coûts. Il informe que 300 mètres, cela représente la dimension de la gare des Eaux-Vives, avec un nombre important de sorties à prévoir. Il ajoute que le problème initial, à Vernier, était une question de pipeline à proximité. La halte de Châtelaine va, vraisemblablement, être financée par le canton, car la Confédération ne l'a pas intégrée dans ses plans, considérant qu'une halte urbaine était trop chère. Lorsque les CFF vont procéder aux études, après l'obtention de l'autorisation de la Confédération, ils pourront étudier toutes les variantes et les coûts y relatifs, ainsi que les éventuelles possibilités ou impossibilités. Il lui semble qu'à ce stade, les études préalables ont montré qu'en partant sur une dimension de quais supérieure à 160 mètres, ils risquent de faire face à des soucis majeurs. Il suggère de reprendre ces questions dans le cadre des études que les CFF devront faire pour cette halte, à l'horizon 2038.

### **Audition du département de la santé et des mobilités**

*M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, M. David Favre, directeur des transports, M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, et M. Gerdin Marburon, délégué aux affaires fédérales*

M. Maudet explique qu'ils ont décidé, en début de législature, de mettre les ressources et les forces nécessaires pour défendre les intérêts de Genève au niveau fédéral. Pour Berne, au niveau ferroviaire, Genève est au mieux un cul-de-sac, au pire, elle ne fait même pas partie du réseau.

La situation de Genève est triple : c'est une agglomération qui présente le plus grand succès ferroviaire de ces dix dernières années grâce au Léman Express. Elle est un lieu de passage vers le reste de la Suisse, et la seule ouverture de la Suisse francophone sur le réseau international à travers la ligne

vers Paris et vers Lyon. Ils ont besoin de faire évoluer la perception de la vitalité de Genève et de son agglomération à Berne. Ces réflexions s'inscrivent dans la perspective du crédit de 30 millions de francs voté pour l'étude du projet de la diamétrale, prochaine étape ferroviaire.

### ***Stratégie ferroviaire en cours***

La réalisation du CEVA a permis de relier 45 gares et de créer un réseau de près de 250 km de ligne entre la Suisse et la France avec la mise en service du Léman Express, un véritable succès. L'extension de Cornavin est prévue pour 2038. Au niveau de la Confédération, c'est une offre visée. Le programme PRODES, avec l'extension de la gare Cornavin, prévoyait 11 produits ferroviaires entre Lausanne et Genève : 4 IC, 4 RE, 2 IR et 1 train utilisant le shunt de la ligne du Jura pour se rendre à Bâle.

Au niveau des lignes RER et régionales, l'idée est de passer à une cadence au quart d'heure sur la ligne de La Plaine. La vision FER 2050 amène également le projet d'une diamétrale nord-sud pour compléter le réseau du Léman Express. Dans PRODES, seul le financement d'études prospectives était prévu. L'idée du vote d'un crédit d'étude genevois était de rattraper le retard et d'arriver à Berne avec un projet suffisamment mûr pour être inscrit dans des études plus conséquentes. L'objectif est une inscription des études dans le PRODES 2026 pour une réalisation dans le cadre du PRODES 2030.

### ***La stratégie ferroviaire genevoise***

#### ***1. Éviter l'isolement ferroviaire de la Suisse***

Cela devra se faire via un raccordement performant au réseau européen grande vitesse et aux grandes métropoles voisines, particulièrement Lyon qui est la porte sud-ouest de la Suisse et qui ouvre un réseau extrêmement vaste vers le sud de la France et la péninsule ibérique et Milan. Cela passe donc notamment par une modernisation de la ligne Genève-Lyon.

#### ***2. Disposer de liaisons nationales performantes***

A ce stade, le projet de tracé de la nouvelle ligne Lausanne-Genève suit l'autoroute afin de permettre une redondance complète de la ligne actuelle, d'améliorer les performances et d'éviter la paralysie du réseau causée par divers incidents. Le projet est estimé à un montant de 6 à 10 milliards pour une mise en service pas avant 2050. La seule partie aujourd'hui prévue est le tunnel de Morges qui permettra une partie de la redondance.

### ***3. Garantir la mobilité des habitants et des travailleurs à l'échelle de l'agglomération grâce à un développement de l'offre planifiée d'ici 2038 et au projet de nouvelle diamétrale***

*Développement des capacités du réseau ferroviaire au niveau du bassin genevois*

L'ouverture de la nouvelle gare souterraine de Cornavin en 2038 permettra non seulement d'augmenter les capacités ferroviaires entre Lausanne et Genève, mais aussi de créer la halte de Vernier-Châtelaine et d'adapter la gare de La Plaine afin de pouvoir accueillir des trains au quart d'heure.

#### *Extension de l'offre ferroviaire régionale 2025-2038*

Le Léman Express sera le premier RER de Suisse à circuler 7j/7 et 24h/24 à partir de décembre 2024. Les CFF garantissent une circulation entre Chêne-Bourg et Coppet, ainsi qu'entre Genève et La Plaine. Il faudra attendre l'horaire 2025-2026 pour avoir cette prestation jusqu'à Annemasse en raison de travaux liés à la problématique du bruit. Par ailleurs, dès décembre 2024, les RegioExpress s'arrêteront dans les deux sens à toutes les haltes et gares entre Annemasse et Genève.

A partir de 2026, grâce à l'ouverture du tunnel du Furet au trafic voyageur, il y aurait une nouvelle offre régionale L7. La nouvelle offre de la L7 viendrait s'ajouter aux prestations actuelles avec une rame de réserve pour permettre, aux heures de pointe du matin, un Annemasse-Zimeysa-La Plaine sans passer par Cornavin en passant par le tunnel du Furet et pareil le soir en sens inverse. Avant l'heure de pointe du matin et après celle du soir, les CFF auront également la possibilité de faire rouler quelques trains entre Annemasse et Genève-Aéroport et vice-versa toujours via le tunnel du Furet.

Dès 2029, un prolongement de l'offre Genève-Bellegarde vers Nurieux et Culoz, sous réserve de confirmation, devrait pouvoir être mis en place. Il faut pour ce faire du matériel roulant compatible avec les deux courants français concernés.

Du matériel roulant 2 niveaux de 200 mètres devrait être commandé par les CFF pour un déploiement à l'horizon 2030.

Comme indiqué précédemment, l'année 2038 prévoit l'ouverture de la gare souterraine de Cornavin, la mise en service de la cadence au quart d'heure entre Genève et La Plaine et la desserte de la nouvelle halte de Châtelaine.

### ***Evolution du contexte national et local depuis 12-18 mois***

#### ***1. Contexte national***

Le financement est relativement contraint :

Dans le cadre du processus PRODES, des projets pour un montant de 20 milliards ont été « présélectionnés » par le Parlement fédéral en vue du programme « Horizon 2050 », notamment à Zurich, Bâle, Lucerne, Berne, Lausanne). Si on y rajoute tous les projets souhaités par l'ensemble des autres cantons, dont Genève, le montant s'élève à 50 milliards. Le fonds FIF permet de mobiliser 10 à 12 milliards de francs de projet par tranche de 10 ans. La compensation de l'abandon du matériel roulant haute technologie entre Berne et Lausanne représente plusieurs milliards.

Concernant la volonté d'un réseau d'agglomération allant au-delà des frontières, des questions de cofinancements vont se poser. Les cofinancements existent pour les tramways et n'existent quasiment pas sur les projets ferroviaires.

En termes de ressources humaines, la Confédération ne peut pas matériellement traduire les 50 milliards de francs en projets concrets.

## ***2. Contexte local***

L'OFT ne veut pas réaliser d'étude au-delà des frontières du bassin genevois, soit les extensions de la diamétrale vers la France. Par ailleurs, les CFF ont besoin de l'autorisation de l'OFT pour piloter ces projets d'études. Dans la mesure où les CFF ne peuvent déjà pas réaliser tout ce qui leur a été demandé, l'OFT ne les a pas autorisés à étudier des projets qui ne sont pas prévus dans la base légale de la Confédération. L'OFT nous « invite » à proposer des projets plus réalistes et/ou qui n'auraient pas d'interaction avec le réseau CFF. La direction de l'OFT a un seul objectif : la gare souterraine de Cornavin. C'est le principal projet sur lequel ils veulent se focaliser.

### ***Une réflexion d'une évolution stratégique pour le projet de diamétrale nord-sud***

Une diamétrale ferroviaire est envisageable d'ici 2050, mais que peut-on faire pour répondre aux besoins de Genève d'ici là ? Et avec quel financement ? Pour l'OFT, les CFF n'ont pas le temps de travailler au développement d'un réseau d'agglomération dans la région. On peut en revanche envisager que le canton reprenne en main le pilotage d'un projet comme celui-ci. Demeure aussi en suspens la question de son financement. M. Maudet rappelle que le Grand Conseil a voté plus de 46% du financement du CEVA et que le canton a dû assumer à hauteur de 500 millions de francs le projet d'extension souterraine de Cornavin. Sur la question de l'interopérabilité, il faut analyser la pertinence technique et financière de vouloir la conserver à tout prix.

### **Questions de la commission**

**Question :** Est-ce que la mise en service d'une ligne Genève-Londres fait partie des réflexions actuelles ?

**Réponse :** Genève est la porte d'entrée de la Suisse sur la façade ouest du pays. La question de base suppose des financements fédéraux plus importants pour améliorer la connexion de Genève à Lyon et à Paris également. Ce sont des préalables pour des liaisons sur Londres. Au programme PRODES, le budget accordé aux CFF pour les développements internationaux est de 200 millions de francs par tranche de 10 ans. C'est extrêmement peu. Cela représente, pour un réseau ferré ordinaire, à peine plus d'un kilomètre de déploiement de tunnel.

**Question :** Est-ce que Bâle sera en avance sur Genève pour obtenir une liaison directe avec Londres ?

**Réponse :** Bâle fera face au même problème que Genève, soit les maigres 200 millions par tranche de 10 ans qui sont alloués pour l'ensemble des projets de raccordement de la Suisse à l'international. Depuis des décennies, les CFF et la Confédération se concentrent sur des lignes de point en point. On a un peu l'impression qu'ils ont oublié qu'au bout de chacune de ces lignes, il y a des nœuds (les gares) et autour de ces gares, des agglomérations. Les CFF n'ont pas de stratégie internationale. L'Etat français a décidé de restituer des lignes ferroviaires aux régions sous forme de concession. L'intérêt pour les Français est d'avoir un investissement étranger qui requalifie la ligne, des rames qui opèrent ces lignes et des liaisons à disposition des habitants. Il est pourtant évident qu'ils auraient intérêt à investir sur un Genève-Lyon.

**Question :** Est-il prévu d'avoir une extension de la diamétrale nord-sud en direction d'Annecy ? Car, aujourd'hui, la liaison Genève-Annecy n'est pas incitative.

**Réponse :** La première ambition est d'aller du pied du Jura au pied du Salève, les extensions restent possibles et sont souhaitées. Grâce au Léman Express, 80 000 personnes sont desservies à l'est du canton, mais au sud du canton, il y a un manque d'offre. Il ne semble pas y avoir une appétence marquée du côté français pour de l'investissement dans ce domaine. Pour les Suisses, construire sans une contribution française semble compliqué. Sans parler de la question d'exploiter les rames.

**Question :** La ligne du sud du Léman entre Evian et Saint-Gingolph pourra-t-elle un jour permettre de désaturer la ligne Genève-Lausanne ?

**Réponse :** Ce n'est pas le cas. C'est une ligne sur une seule voie qui est semée de passages à niveau. La réfection de cette ligne coûterait environ 300 millions de francs. Le canton n'a reçu aucun signal de la part de la Région

AURA exprimant un intérêt à réaliser ce projet et n'a à ce jour jamais été sollicité par les autorités du canton du Valais pour soutenir cette ligne. De plus, la ligne ferroviaire n'est pas reliée directement vers Lausanne depuis Saint-Gingolph. Il faut aller jusqu'à Saint-Maurice pour ensuite repartir vers le canton de Vaud. Cela nécessiterait également un projet coûteux et techniquement difficile de franchissement du delta du Rhône, nécessitant des budgets supplémentaires importants. Pour rappel, Genève est le dernier canton romand contribuant à la péréquation financière intercantonale pour un montant de 300 millions de francs. Le Valais est ultra-subsventionné. Il faut réaliser quel est le potentiel économique de la Suisse qui se trouve dans les agglomérations.

**Question :** Qu'en est-il des prochaines étapes de la nouvelle ligne Genève-Lausanne ? Est-ce que le canton a pour objectif clair que le prochain tronçon soit plutôt Genève-Nyon que Perroy-Nyon ?

**Réponse :** Ce serait magnifique, mais cela ne dépend pas d'eux. Des études seront poussées pour établir la localisation de la deuxième ligne Genève-Lausanne. Un tronçon en parallèle de l'autoroute serait pertinent. Ils sont tributaires de l'élargissement de l'autoroute, par exemple.

**Question :** Aujourd'hui, les préfinancements d'infrastructures ferroviaires sont interdits par la loi fédérale. Est-ce que le département envisage de faire pression sur Berne pour que le canton puisse préfinancer certaines infrastructures ?

**Réponse :** Le canton a payé 46% du total de la facture du CEVA alors que cela devait être payé par la Confédération. Il ne mettra pas d'effort dans le lobby pour du préfinancement. Il faut plutôt se demander si c'est sur les CFF et sur les programmes de financement ordinaires qu'il faut miser pour voir les infrastructures se développer dans le contexte financier que l'on connaît.

**Question :** Quels sont les objectifs temporels de la réalisation de ces développements d'offre et de réseaux ? Par ailleurs, quelles concessions de canton est-il prêt à faire face aux limites de l'interopérabilité ? Comment le canton envisage-t-il les choses en termes de gestion d'infrastructure et d'exploitation du réseau ? Envisagent-ils de créer une compagnie de chemin de fer à cette fin ?

**Réponse :** Il faut d'abord distinguer l'opérateur du maître d'ouvrage. Des réflexions sont en cours et il est prématuré d'affirmer quelle serait la solution miracle, mais il est clair qu'il existe plusieurs opérateurs de transports publics. Le tunnel des Nations a été compliqué à réaliser car il a fallu franchir quatre nappes phréatiques, ce qui a coûté 170 millions de francs. Pour la diamétrale, en considérant qu'elle est essentiellement souterraine, il faut compter en tout cas 20 ans d'ici à la fin des travaux et le kilomètre peut être estimé à



200 millions de francs sur une quinzaine de kilomètres. Cela représente un montant de 3,4 milliards de francs. On peut donc légitimement se poser la question de savoir si on a la capacité de réaliser un tel projet et ce que cela représente en maîtrise d'ouvrage. Ce n'est pas anodin de se lancer dans un projet tel que celui-ci, mais il faut un horizon. On ne peut pas compter sur un premier coup de pioche avant 2050. Par ailleurs, le jour où ils inaugurent les deux tunnels de Cornavin et la gare souterraine, les travaux en surface vont commencer pour une durée d'environ 10 ans. On ne peut donc pas compter sur une augmentation de la capacité de Cornavin avant 2048. Il faut donc peut-être envisager un réseau qui contourne Cornavin avec une logique diamétrale franchissant Saint-Genis-Meyrin-Aéroport-Place des Nations, et pourquoi pas un franchissement ferroviaire de la rade en sous-sol avec une liaison sur les Eaux-Vives. Il faut penser différentes alternatives, mais il faut l'horizon, le montant. Plus on attend, plus cela coûte, et cela coûte également de ne pas réaliser l'infrastructure. On aurait donc tout à gagner à investir 4 milliards de francs en 2040 avec un tracé alternatif qui permet un bouclage de la ville.

### ***Discussions de la commission***

L'auteur de la motion indique ne pas la retirer, mais plutôt supprimer les deux premières invites et conserver la troisième qui semble importante, soit *planifier le dimensionnement de la future halte de Châtelaine de manière à répondre à la demande future, en particulier au niveau de la longueur des quais*. Il propose également de modifier le titre de la motion pour l'adapter au contenu remanié comme suit : *pour une halte de Châtelaine bien dimensionnée*. Il rappelle que Genève a systématiquement sous-dimensionné ses infrastructures ferroviaires, le meilleur exemple étant le CEVA pour lequel des bricolages ont été nécessaires (aux gares/haltes de Bachet, Champel et Chêne-Bourg) quelques mois après sa mise en service, pour améliorer la déserte et répondre à la demande. Pour ce qui est du souhait initial de la motion d'anticiper la réalisation de la gare de La Plaine, les auteurs ont pris note que cela était temporellement difficile et que les gains étaient modestes. En effet, si cela permettrait d'augmenter légèrement le nombre de trains qui pourraient s'arrêter à La Plaine sur le chemin de Bellegarde et le nombre de liaisons journalières Annemasse-Zimeysa, un passage au quart d'heure de la ligne n'est en revanche pas envisageable tant que la gare souterraine de Cornavin et la halte de Châtelaine ne sont pas réalisées. C'est la raison pour laquelle il propose de supprimer les deux premières invites et de se concentrer sur la question du dimensionnement de la halte de Châtelaine.

Un député (UDC) indique que son groupe refusera cette proposition de motion. Il estime qu'il est temps d'arrêter de rêver. En acceptant cette motion,

ce que l'on demande en fait, c'est que le Conseil d'Etat réponde à ce qui a été dit par les CFF. Ces derniers ont été très clairs : tout ce qui est déjà planifié ne changera pas. Il souligne qu'il ne faut pas aller plus vite que la musique ni que les CFF. Il indique ensuite que, si la longueur des quais est planifiée et budgétisée, on ne peut pas les modifier à moins que le canton ne paie la facture à la place des CFF (*ndlr : ce n'est de toute façon pas les CFF qui paient. C'est en principe la Confédération qui finance ce type d'infrastructure, dans le cas de la halte de Châtelaine, ce sera le canton et ce, quelle que soit la longueur des quais*). Cependant, à ce stade, le canton n'a pas l'intention de payer à la place des CFF (*ndlr : en l'occurrence si, puisque la halte de Châtelaine n'a pas été retenue dans les projets financés par la Confédération*). Aujourd'hui, il n'est plus possible, comme à Zurich, d'avancer des centaines de millions de francs en comptant sur un remboursement de la Confédération. Les CFF et la Confédération refusent que ce soit le canton qui avance l'argent. Dans cette situation, il n'y a aucune marge de manœuvre, et renvoyer la question au Conseil d'Etat ne changera rien. C'est pourquoi il invite à refuser la proposition de motion.

Un député (S) répond qu'en ce qui concerne la halte de Châtelaine, c'est le canton qui paie et qui décide, et que donc le canton a les cartes en main.

Un député (PLR) considère que non seulement les infrastructures liées au Léman Express sont saturées, mais également les autoroutes de contournement et l'aéroport. Ainsi, il constate un retard généralisé du canton de Genève en matière d'infrastructures.

Une députée (PLR) a compris de l'audition des CFF qu'il peut être envisageable de planifier des quais à 220 mètres à la halte de Châtelaine, mais qu'il serait excessif d'imaginer des quais de 250 mètres. Toutefois, il serait possible de faire une réserve foncière pour un allongement futur.

M. Favre rappelle certains éléments :

- A ce stade, la Confédération a refusé d'introduire le projet de halte de Châtelaine dans le cadre de la planification fédérale. Dans ce contexte, le canton souhaite impérativement réaliser cette halte. La probabilité que la Confédération finance la halte est quasi nulle, mais cela ne signifie pas que le canton ne va pas à nouveau essayer d'obtenir le financement.
- La réalisation de la nouvelle gare souterraine de Cornavin permettra, dans la variante retenue, de diminuer les coûts de réalisation de la halte de Châtelaine que la Confédération considérerait comme trop élevés.
- La Confédération doit néanmoins autoriser le canton à construire la halte de Châtelaine. A ce moment-là, le département reviendra avec un plan ad hoc pour le financement.

- Quant à la question de savoir si une halte de 220 mètres est réalisable en termes de technique, de financement et de maîtrise foncière, cela semble aujourd'hui complexe, car cela semble techniquement compliqué, ce qui risque de faire augmenter le coût. La question est de savoir ce que l'on veut faire avec cette halte de Châtelaine, sachant que les trains de plus de 160 mètres ne s'y arrêteront pas avant longtemps, dans la mesure où les autres gares de la ligne ne pourront pas les accueillir.
- Le principe actuellement retenu est de faire rouler sur cette ligne une composition double toutes les quinze minutes, ce qui donne une capacité importante.
- Lorsque le projet sera plus mature, le coût supplémentaire d'un allongement des quais pourra être examiné, sachant qu'une plateforme plus longue impliquerait aussi des accès plus nombreux, avec des normes supplémentaires.

Un député (S) répond que la halte avec des quais de 160 mètres est prévue pour desservir la liaison entre Genève et La Plaine, alors que la halte pourrait être amenée aussi à être desservie à terme par des trains qui feront un tracé Annemasse-Aéroport. Pour l'instant, il est possible d'avoir des trains de 150 mètres, mais il ne faut pas oublier qu'à l'avenir, il faudra peut-être des quais de 300 mètres pour accueillir des rames plus longues, ce qui ne serait pas possible sur la halte de Châtelaine. De plus, avoir des quais de 150 mètres plutôt que 220 mètres limite la desserte des nouvelles rames commandées pour le Léman Express. Il pense donc que la motion est tout à fait utile, car le projet est encore à développer. Une longueur de quai suffisante doit être prévue dès la conception plutôt que de faire du rapiécage par la suite. A cet égard, le calendrier semble adéquat.

Une députée (PLR) pense que le Conseil d'Etat maîtrise déjà le dossier. Elle craint qu'en demandant trop, cela puisse être contre-productif. Elle n'est pas convaincue qu'une motion soit nécessaire et elle préférerait ne pas voter cette proposition de motion.

Une députée (S) pense au contraire qu'il existe une opportunité, à la fois technique et politique, de signaler la prise en compte des besoins futurs. Elle considère qu'il faut éviter de sous-dimensionner des infrastructures de transport, car cela impose ensuite de se lancer dans des travaux titanesques pour augmenter la capacité des quais et des infrastructures, ce qui entraîne souvent la fermeture de gares et des nuisances importantes pour les usagers. Elle souligne que quelques années seulement après la mise en service du Léman Express, des travaux de ce type sont programmés, ce qui génère un vif

mécontentement chez les usagers. Elle trouverait regrettable de ne pas anticiper ces problèmes dès aujourd'hui.

Un député (LJS) comprend qu'un certain nombre de décisions nous échappent, mais il considère qu'il faut néanmoins envoyer un signal. Il soutient la proposition de motion, mais propose des amendements pour rester dans les principes généraux.

***Amendement général LJS :***

***Modification du titre***

*Pour une amélioration de la ligne de La Plaine et le dimensionnement d'une halte à Châtelaine*

***Suppression de la première invite***

***Modification de la deuxième invite comme suit :***

*A étudier toute piste d'amélioration pour la fréquence sur la ligne de La Plaine.*

***Modifier la troisième invite comme suit :***

*A planifier le dimensionnement de la future halte de Châtelaine de manière à répondre à la demande future.*

Un député (LJS) lui répond qu'un amendement donne une intention générale, et comme toute intention générale, elle prend du temps pour se concrétiser. Il fait le parallèle avec un projet comme l'élargissement de l'autoroute entre Vengeron et Nyon, où il aura fallu 22 ans pour que la population se prononce. Il pense que si le Parlement donne un signal en faveur de l'amélioration de la ligne de La Plaine et, à terme, de la halte de Châtelaine, c'est un élément positif à souligner.

**Votes**

La présidente met aux voix l'amendement général du PS, qui modifie le titre de la motion, supprime la première et la deuxième invite et maintient la troisième invite :

***Nouveau titre de la motion :* *pour une halte de Châtelaine bien dimensionnée*  
*invite le Conseil d'Etat***

*à planifier le dimensionnement de la future halte de Châtelaine de manière à répondre à la demande future, en particulier au niveau de la longueur des quais.*

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 3 PLR, 2 UDC)

Non : 2 (1 LJS, 1 PLR)

Abstentions : –

***L'amendement général du PS est accepté, ce qui rend caduque la proposition d'amendement général de LJS.***

La présidente met aux voix la M 2982, telle qu'amendée :

Oui : 11 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 3 PLR)

Non : 1 (1 UDC)

Abstentions : 2 (1 PLR, 1 UDC)

***La motion est acceptée.***

En vertu de ce qui précède, la majorité de la commission vous recommande d'accepter cette proposition de motion.

# MOTION 2982

EN ATTENDANT LA GARE SOUTERRAINE, AMÉLIORONS DÉJÀ  
CELLE DE LA PLAINE



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS  
DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES

17.04.2024 Page 1

## MOTION 2982

CETTE PROPOSITION DE MOTION INVITE LE CONSEIL D'ETAT À :

1. Déliaer temporellement les projets de Châtelaine et de La Plaine;
2. Planifier l'ajout deux voies à quai à La Plaine dès maintenant;
3. Étudier toute piste d'amélioration pour la fréquence sur la ligne de La Plaine, malgré les difficultés liées au retard de l'aménagement de Châtelaine;
4. Planifier le dimensionnement de la future halte de Châtelaine de manière à répondre à la demande future, en particulier au niveau de la longueur des quais.

17.04.2024 Page 2

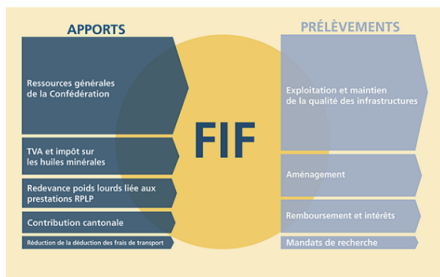
## LES ÉTAPES D'AMÉNAGEMENT : RAPPEL DES PROJETS GENEVOIS

- **EA 2025 :**
  - Extension de capacité du nœud de Genève (gare souterraine de Cornavin)
- **EA 2035 :**
  - Au niveau de l'offre régionale: la cadence au ¼ d'heure des LEX entre Genève et La Plaine
  - La halte de Châtelaine n'a pas été retenue en raison de son coût important
- **Message sur l'état d'avancement :**
  - Décision de l'extension souterraine de la gare de Genève Cornavin actée
  - Confirmation de l'accord de l'OFT obtenu en 2022 de mener le projet avec la solution 1bis (tunnel double sens en direction de l'aéroport), sur financement communal et cantonal, solution qui permettra d'éviter une extension ultérieure de la gare de Genève Cornavin

17.04.2024 Page 3

## LE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

### LE FONDS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (FIF)



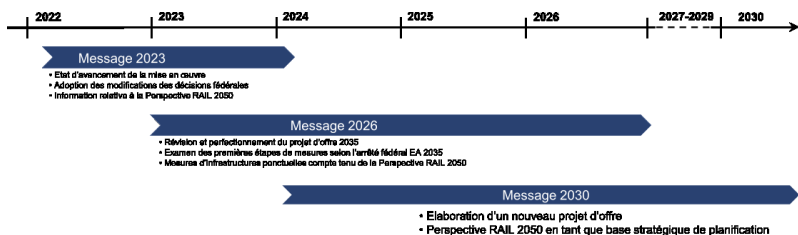
- La Confédération finance, par le biais du FIF, tous les coûts liés à l'infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire aussi bien l'exploitation et le maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire existante que son aménagement futur.

L'infrastructure ferroviaire est financée par le biais du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

17.04.2024 Page 4

## PROCESSUS PRODES OFT

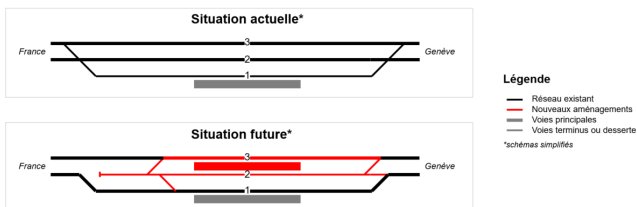
Le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et le FIF de l'OFT sont étroitement liés dans la planification et le développement des infrastructures, avec des étapes d'aménagement spécifiques pour répondre aux besoins futurs du réseau.



17.04.2024 Page 5

## CADENCE QUART D'HEURE GENÈVE – LA PLAINE : RAPPEL DU PROJET

- **Objectifs :**
  - mise en place d'une offre cadencée au ¼ d'heure sur l'ensemble de la ligne (L5)
  - et permettre la cadence à la ½ heure avec Bellegarde et Pougny-Chancy (L6)
- **Prérequis :**
  - reconfiguration de la gare de La Plaine avec l'ajout de deux voies à quai supplémentaires et une voie de garage
  - aménagements de signalisation entre Vernier et Genève
  - réalisation de la nouvelle gare souterraine de Genève, faute de capacité suffisante dans la configuration actuelle



17.04.2024 Page 6



## CADENCE QUART D'HEURE GENÈVE – LA PLAINE QUELLES SONT LES ACTIONS DU CANTON EN ATTENDANT ?

- **Renforcement de l'offre existante avec :**

- La cadence ½ heure intégrale du lundi au dimanche, de 5h à minuit depuis décembre 2023
- Une amplitude de desserte augmentée (dernier train après minuit)
- L'introduction d'une offre nocturne (le weekend en décembre 2023, puis la semaine en décembre 2024)
- Le doublement des trains au cas par cas (disponibilité du matériel roulant et capacité en gare de Genève, utilisation de voies 6-7-8)

- **Sollicitation de l'Office fédéral des transports (OFT)** dès 2023 pour une mise en place avant l'achèvement des travaux d'extension de la gare souterraine et permettre :

- L'arrêt systématique des trains L6 à La Plaine
- Déploiement de rames doubles supplémentaires selon disponibilité en heure de pointe

➔ Démarrage des études préliminaires par CFF en 2024 : pas d'éléments de planning à ce jour

17.04.2024 Page 7

## HALTE DE VERNIER-CHÂTELAINE : RAPPEL DU PROJET

- **Objectifs :**

- Implantation d'une halte ferroviaire au cœur du futur pôle multimodal de Châtelaïne avec des quais à 160m, comme le reste de l'axe, tous extensibles à 235m à terme.
- Desserte de l'axe Genève – Bellegarde (L5 et L6) avec une cadence au ¼ d'heure L5 et ½ heure L6.
- Le passage au ¼ d'heure et la généralisation des rames doubles permettra déjà une augmentation de capacité de +180 % à l'horizon 2038

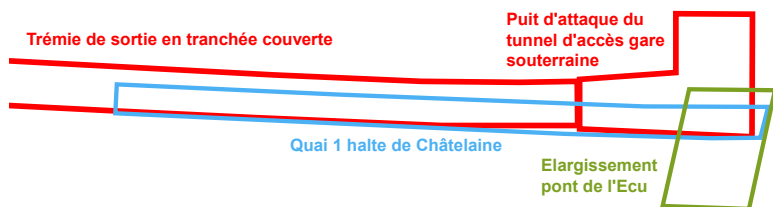


## HALTE DE VERNIER-CHÂTELAIN : PRÉREQUIS

- Exploitation :
  - Gare souterraine de Genève : la réalisation des voies d'accès (solution 1bis) depuis l'Aéroport permet la libération de capacité dans le secteur de Châtelaine et l'arrêt des trains régionaux. Sans la gare souterraine, l'aménagement d'une 4ème voie est nécessaire
  - Cadence ¼ d'heure Genève – La Plaine : la pertinence de la halte, en milieu urbain, n'est justifiée qu'avec ce niveau d'offre au minimum
- Infrastructures – deux projets majeurs doivent être réalisés avant la halte :
  - Pour le quai 1 de la halte (côté Jura), les travaux de Cornavin doivent être achevés, ce quai étant positionné au dessus de la tranchée couverte de sortie du tunnel d'accès à la gare souterraine
  - Pour le quai 2 de la halte (côté Salève), l'élargissement du pont de l'Ecu doit être achevé pour insérer ce quai.
- Financement
  - Le projet n'a pas été retenu à ce stade par la Confédération dans l'étape d'aménagement 2035
  - Engagement du Canton à le financer intégralement, le cas échéant (projet de loi à venir)

## HALTE DE VERNIER-CHÂTELAIN

### SUPERPOSITION DES PROJETS

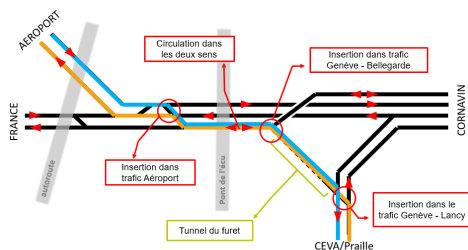


## CONCEPTS À L'ÉTUDE POUR ACCROÎTRE LA CAPACITÉ DU RÉSEAU

### UTILISATION DU TUNNEL DU FURET POUR LE TRAFIC VOYAGEURS

- Etudes sur la création de liaisons directes entre Annemasse et la rive droite du Canton (Zimeysa et/ou Aéroport) et pour le renforcement de capacité sur le tronçon Lancy-Pont-Rouge - Annemasse.
  - Étude de faisabilité horaire et dossier de dérogation en cours
  - Besoins d'infrastructures en cours de définition également, notamment le besoin de mise à niveau – en termes de sécurité – du shunt ferroviaire entre Lancy-Pont Rouge et la ligne Genève-La Plaine (tunnel du Furet);
- Mesure inscrite dans un amendement de 100 MF (dont 72MF ciblés pour Genève) à l'étape d'aménagement 2035 du PRODES – message fédéral approuvé en mars 2023.

**Objectif de mise en service en 2026, au plus tôt et avec une offre réduite**

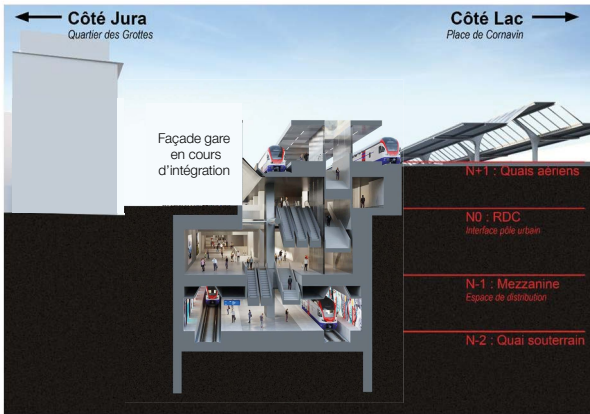


## EN SYNTHÈSE

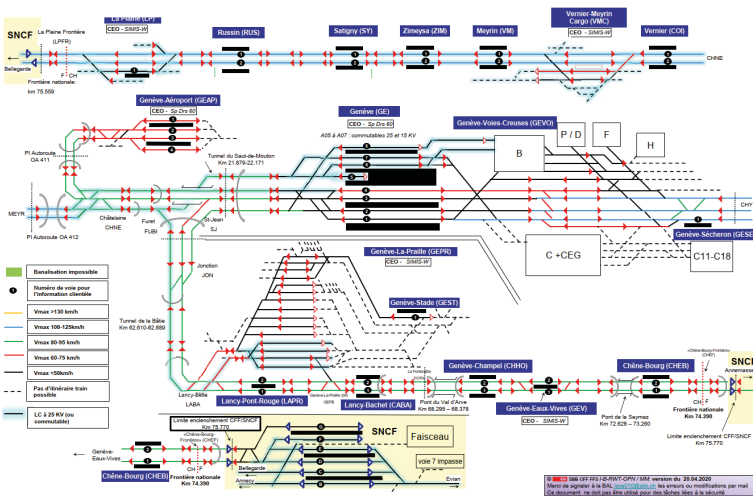
- Les projets de La Plaine et Vernier-Châtelaine ne sont pas corrélés. Ils sont tous les deux en phase d'étude préliminaires.
- Ces projets sont en revanche fortement liés en termes d'exploitation et d'infrastructures à la mise en service de la future gare souterraine de Genève – Cornavin prévue en 2038
- En l'absence de capacité supplémentaire en gare de Genève, les développements d'offre sont limités à Genève.
- Des études sont néanmoins en cours pour garantir une capacité suffisante pour les voyageurs.
- La définition de ces offres doit tenir compte des travaux à venir sur le nœud de Genève, et plus globalement ceux planifiés en Romandie.



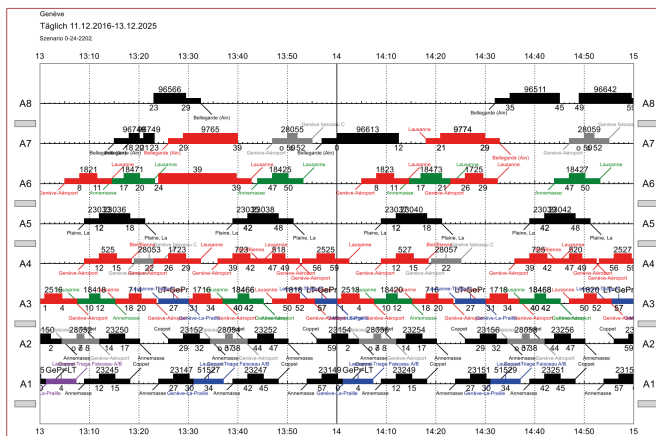
La gare souterraine de Genève va se construire en deux étapes



CE Ouest - Secteur Genève (1/2)



Plan d'occupation de la gare de Genève





Des étapes d'offre et d'aménagement agendées en cohérence.

2026

2038-2040

2036

Horizon 2050



6

 SBB CFF FFS

CFF.  
Parce que la Suisse  
est faite de liens.