

Date de dépôt : 9 mai 2018

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

Mesdames et
Messieurs les députés,

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

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

Tous les montants énoncés dans le présent rapport sont hors taxes.

Il convient de noter que le Conseil d'Etat a déposé ses précédents rapports d'avancement de ladite loi, le 8 octobre 2014 et le 13 janvier 2016.

1. Préambule

Le présent rapport s'attache à présenter, projet par projet, l'avancement des études et des travaux financés dans le cadre de la LDIF-GE et leurs évolutions, pour la période couvrant les années 2016 et 2017.

Pour mémoire, la LDIF-GE assure une base légale à un nombre défini de projets ferroviaires, regroupé dans le programme Léman 2030, qui a été formalisé par une convention-cadre signée en décembre 2009 entre le canton de Genève, le canton de Vaud, la Confédération et les CFF. Léman 2030 est un vaste programme visant à rattraper le retard pris par les cantons de Genève et de Vaud en matière de développement ferroviaire sur l'Arc lémanique par l'engagement de mise à disposition de crédits d'étude et de réalisation.

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

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

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

2. Evolution de la LDIF-GE

En 2016, dans le cadre du projet de loi ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 425,28 millions de francs relatif à l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève (PL 11912), la LDIF-GE a fait l'objet de modifications visant à prendre en compte l'avancement des différents projets. La LDIF-GE ainsi actualisée a été adoptée par le Grand Conseil le 22 septembre 2016 et est entrée en vigueur le 19 novembre 2016.

Les projets ayant connu un avancement significatif ont fait l'objet d'une actualisation de leur chiffrage, tenant compte de l'avancement des études, de l'ajout d'éventuels modules et même du chiffrage préalable au démarrage des travaux. Les chiffres ont également été adaptés afin de tenir compte de l'évolution du cadre légal fédéral, avec notamment l'ajout de la TVA. En effet, à quelques exceptions près, le financement cantonal sous forme de prêt conditionnellement remboursable, hors taxes, n'est plus possible et doit désormais se faire sous la forme de subventions d'investissement. Toutes les explications détaillées sont données dans l'exposé des motifs du PL 11912.

Les évolutions projet par projet sont résumées dans le tableau ci-après, extrait de l'exposé des motifs du PL 11912.

LDIF-GE du 27.01.2011		LDIF-GE du 22.09.2016	
Intitulé	Montant	Montant	Nouvel intitulé
Genève Cornavin : augmentation de la capacité	23,50 HT	32,51 TTC	Extension de capacité du nœud de Genève <i>(36,61 millions de francs TTC en base francs IRF avril 2014)</i>
Genève : renouvellement des enclenchements	3,60 HT		
Augmentation de capacité à l'ouest de Genève (halte de Châtelaine incluse)	3,90 HT		
Points de croisement de Mies et Chambésy (part cantonale)	48,54 HT	3,63 TTC	Points de croisement de Mies et Chambésy (part cantonale)
		49,40 HT	
Points de croisement de Mies et Chambésy (part fédérale)	9,25 HT	supprimé	
Genève - La Plaine : allongement des quais à 220m (études)	4,00 HT	10,83 TTC	Genève - La Plaine : allongement des quais à 160m (études et réalisation)
Genève - Lausanne : augmentation de capacité de la ligne	0,33 HT	0,33 TTC	Genève - Lausanne : augmentation de capacité de la ligne (études)
Renens - Allaman : 3ème voie	5,00 HT	0,50 TTC	Renens - Allaman : 3ème voie (études)
Lausanne - Renens : 4ème voie	70,00 HT	supprimé	
Amélioration rendement région de Genève	1,00 HT	supprimé	
TOTAL	169,13	98,10	TOTAL
Dont prêt	71,00 HT		
Dont prêt remboursable sous conditions	49,59 HT	49,40 HT	Dont prêt remboursable sous conditions
Dont subvention d'investissement	48,54 HT	48,70 TTC	Dont subvention d'investissement

3. Rappel du contexte fédéral

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

- la convention sur les prestations, signée entre les gestionnaires d'infrastructure et l'Office fédéral des transports (OFT), qui porte essentiellement sur l'exploitation, l'entretien et la mise aux normes du réseau ferroviaire;
- le programme de développement stratégique du réseau ferroviaire (PRODES), découpé en étapes d'aménagement d'une durée allant de 4 à 8 ans :
 - l'étape d'aménagement 2025 a été validée avec l'acceptation de FAIF en votation populaire le 9 février 2014 et porte sur une enveloppe de 6,4 milliards de francs;
 - l'étape d'aménagement 2030/35 est en cours d'élaboration et portera sur une enveloppe financière allant de 7 à 11,5 milliards de francs.

Pour la métropole lémanique, la votation FAIF a permis, par les évolutions législatives qu'elle a amenées, le financement du développement du nœud ferroviaire de Lausanne ainsi que de celui de Genève. Concernant le nœud de Lausanne, le projet comprend notamment la réalisation de la 4^e voie Lausanne–Renens et l'augmentation de capacité des gares de Lausanne et de Renens. Pour le nœud de Genève, c'est l'augmentation de capacité de la gare de Genève Cornavin qui est prise en compte dans l'étape d'aménagement 2025 du PRODES, avec une enveloppe fixée initialement à 790 millions de francs, mais dont le montant a été ajusté et réactualisé à 1 018,4 millions de francs en décembre 2015.

La constitution du FIF, comme seul et unique fonds fédéral pour le financement des projets ferroviaires, a en revanche eu pour conséquence l'arrêt du financement des mesures ferroviaires dans le cadre des derniers projets d'agglomération (deuxième et troisième génération).

4. Etape d'aménagement 2030/35 du PRODES

Les cantons et les entreprises ferroviaires ont déposé fin novembre 2014 leurs projets d'offres auprès de la Confédération, soit près de 300 modules.

Après évaluation et priorisation de ces demandes, deux variantes d'étape d'aménagement ont été élaborées avec un horizon de réalisation à 2030 ou 2035 et une enveloppe financière respective de 7 et 11,5 milliards de francs. Ces variantes intègrent toutes deux une mesure de développement de l'offre entre Genève et Lausanne, soit la cadence au quart d'heure pour les trains RE et IC, pour un montant actuellement estimé à 800 millions de francs. Elles ont été officiellement mises en consultation fin 2017.

Dans le cadre d'une réponse commune à la consultation, les cantons romands réunis au sein de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) se sont accordés pour soutenir la variante 2035, mais avec une enveloppe financière augmentée jusqu'à 12 ou 13 milliards de francs, permettant le financement des projets considérés comme indispensables par les cantons romands. Sont notamment concernés, les projets apportant la cadence semi-horaire sur l'ensemble du réseau grandes-lignes et permettant d'augmenter l'attractivité des transports publics dans les agglomérations du Grand Genève, de Fribourg, de Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds et de Berne avec des cadences à 15 minutes.

Dans sa propre réponse à la Confédération, le Conseil d'Etat a soutenu cette position et a réitéré sa demande d'inscription des projets prioritaires de cadence au quart d'heure des trains régionaux de la ligne Genève – La Plaine et de création d'une halte à Châtelaine. Ces aménagements sont en parfaite cohérence avec l'objectif de densification de l'offre au sein des centres urbains, annoncé par l'OFT pour l'étape d'aménagement et indispensables pour accompagner les futurs besoins en mobilité dans l'agglomération du Grand-Genève.

Concernant le projet de cadence au quart d'heure Genève – La Plaine, l'OFT étudie actuellement son optimisation avec une offre répondant aux principaux besoins de déplacements sur la ligne. Cette optimisation pourrait aboutir à l'inscription dans l'étape 2030/35 d'une première phase de cadence au quart d'heure jusqu'à Satigny.

Le canton a également demandé l'inscription et le financement des premières études sur la nouvelle liaison Cornavin – Aéroport – Meyrin – Zimeysa.

Sur la base des résultats de la consultation et des études encore en cours, une nouvelle phase d'optimisation a été initiée début 2018 tandis que le projet définitif devrait être soumis aux Chambres fédérales à l'automne 2018.

5. Bilan des projets inscrits dans la LDIF-GE

En conformité avec la nouvelle mouture de la LDIF-GE, le présent rapport tient compte des regroupements de projets et des éventuels nouveaux intitulés validés.

En l'absence de financement et de traitement par le canton de Genève, les projets « 4^e voie Lausanne – Renens » et « Amélioration rendement région de Genève » ont été retirés de la loi et ne seront plus abordés dans le présent rapport et ceux à venir.

La nouvelle LDIF-GE met désormais à disposition des crédits d'études et de réalisation pour six projets spécifiques. Leur niveau d'avancement est très différent car, en raison des dépendances importantes entre les projets et leur coût, les horizons de réalisation s'étalent au-delà de 2030.

Extension de capacité du nœud de Genève

Ce nouvel intitulé couvre les anciens projets LDIF-GE d'augmentation de capacité de la gare de Genève Cornavin, de reprise des enclenchements en gare de Genève Cornavin et d'augmentation de capacité à l'ouest de Genève (excepté la halte de Châtelaine).

Le projet, chiffré à hauteur de 1,652 milliard de francs (+/- 30%) est distingué en deux grands groupes d'interventions. Il s'agit notamment :

- du projet principal composé des aménagements suivants :
 - deux bordures de quai de 400 m de long construites en sous-œuvre à 17 m de profondeur sous les actuelles voies 7 et 8;
 - une trémie d'accès et un tunnel à deux voies entre Sécheron et le nouveau quai souterrain;
 - une trémie d'accès et un tunnel à une voie entre Châtelaine et le nouveau quai souterrain;
 - la correction du profil des quais 3 (voies 4, 5 et 6) et 4 (voies 7 et 8) de l'actuelle gare;
 - la reconstruction du passage supérieur (pont) de la Paix;
 - la transformation des passages supérieurs du chemin des sports, de l'avenue Henri-Golay et de l'avenue de France;
 - la transformation des passages inférieurs de la rue du Valais, de Pregny et des Nations;
- du projet anticipé qui porte sur l'ensemble des travaux devant être menés préalablement à la construction de la gare souterraine avec :

- le renouvellement en un pour un de l'enclenchement (aiguillages et commande) de la gare de Genève Cornavin;
- le déplacement et le renouvellement de l'installation de lavage;
- la création d'un faisceau de garage à Meyrin ou à La Plaine pour compenser notamment les surfaces perdues à Montbrillant.

Conventions spécifiques

Le 7 décembre 2015, une convention-cadre a été signée par le canton et la Ville de Genève, les CFF et l'OFT. Cette convention, qui entérine la répartition budgétaire permettant d'assurer le financement de l'opération, a également été actée par le canton de Vaud. Le canton de Genève cofinance le projet à hauteur de 416,57 millions de francs. Une clef de répartition a été définie entre les 3 cofinanceurs, et le canton de Genève assumera à ce titre 26,94 % des éventuels surcoûts ou économies.

Dans le courant de l'année 2016, les deux premières conventions de financement portant sur l'entièreté de la phase d'avant-projet financée par le canton ont été signées entre les partenaires. Cette phase étant achevée pour le projet anticipé, la convention portant sur les études du projet de construction a été signée en 2017.

Conformément à la convention-cadre, le remboursement par l'OFT et la Ville de Genève des crédits engagés par le canton dans les différentes études réalisées sur le projet depuis 2014 a été formalisé. Ce remboursement est effectué par le financement temporaire des dépenses d'études d'avant-projet du projet principal par l'OFT et la Ville seuls. Ses modalités ont été précisées dans un document validé par le comité de pilotage. Il ne sera finalisé qu'à l'horizon 2019, selon l'avancement du projet. Durant cette période, les dépenses d'études du canton de Genève se limitent au seul projet anticipé.

Coordination

Au regard de la complexité et de l'ampleur de ce projet, différentes instances de coordination ont été mises en place.

Au sein même du projet, les instances décisionnelles et techniques réunissent l'OFT, la Ville de Genève, le canton et les CFF. Le projet reste cependant sous maîtrise d'ouvrage exclusive des CFF. Conformément à la résolution 811 du Grand Conseil et en prévision des premières phases d'exécution devant démarrer en 2019, la constitution de la cellule d'accompagnement des travaux de l'extension de la gare Cornavin (CATEC) a été initiée en 2017 et devrait être finalisée dans le courant de l'année 2018.

A l'extérieur du projet, plusieurs groupes d'échanges ont été organisés. Sont concernés les douanes, en raison des impacts importants sur les locaux actuels, et l'ONU, en raison d'emprises nécessaires dans le secteur de Sécheron. Le projet de réaménagement de l'interface multimodale autour de la gare Cornavin (place Cornavin et Montbrillant notamment) fait également l'objet d'une coordination spécifique, notamment avec la tenue régulière d'un comité de pilotage commun avec le projet d'extension de capacité.

Une information aux riverains sera progressivement mise en place par les CFF, au fur et à mesure de l'avancement du projet, une fois qu'il sera suffisamment précis pour définir les impacts et les nuisances qui seront générés tant par le projet que par son exploitation, et au démarrage des enquêtes publiques.

Etat d'avancement

Projet principal : les appels d'offre pour les études du projet principal ont été initiés à l'automne 2016, avec un démarrage de l'avant-projet au printemps 2017. Cette étude s'étalera sur une durée de 3 à 4 ans. Durant toute la période de l'avant-projet, des optimisations seront recherchées afin de permettre une réalisation plus rapide du projet ou d'en réduire les coûts, les impacts et les risques. A ce titre, les CFF travaillent à des variantes de tracé et de profondeur pour les tunnels d'accès à la future gare.

Projet anticipé : fin 2016, les études de l'avant-projet ont été finalisées et validées. Les résultats sont conformes aux cahiers des charges. L'étude a mis en avant la nécessité de réaliser des aménagements complémentaires mineurs, mais dont le surcoût est compensé par l'estimation revue à la baisse de certains aménagements. Les études du projet de construction ont été immédiatement lancées.

Prochaines étapes

Projet principal : selon le planning, l'enquête publique aura lieu dans le courant de l'année 2021, en vue d'un démarrage des travaux planifié pour l'année 2024 et d'une mise en service du projet en décembre 2030.

Projet anticipé : poursuite des études du projet de construction et mise à l'enquête publique au printemps 2018 en vue d'un démarrage des travaux courant 2019.

Halte de Châtelaine

Précédemment compris dans le projet « augmentation de capacité à l'ouest de Genève », la halte de Châtelaine est désormais considérée comme un projet à part. Il comporte :

- la création d'une ou plusieurs bordures de quais devant desservir les voies de l'axe Genève – Bellegarde;
- la création des accès à ces quais en coordination avec le projet d'interface multimodale de Châtelaine;
- la modification du pont de l'Ecu;
- l'implantation d'une 4^e voie entre l'autoroute A1 et Châtelaine, afin de garantir une capacité suffisante sur l'axe Genève – La Plaine. La nécessité de cet aménagement doit toutefois être confirmée.

Le périmètre du projet d'extension de capacité du nœud de Genève (gare souterraine) a été réduit avec son optimisation fin 2015 et le secteur de Châtelaine n'est plus impacté. Le projet de halte ne nécessite plus une coordination aussi marquée que celle prévue initialement. L'introduction de la cadence au quart d'heure entre Genève et La Plaine reste cependant un prérequis à la réalisation de la halte.

Conventions spécifiques

Il n'y a pas eu de signature de convention spécifique en lien avec la halte Châtelaine en 2016-2017.

Etat d'avancement

Le projet a été soumis fin 2014 pour inscription dans l'étape d'aménagement 2030/35 du PRODES. Les travaux d'évaluation par l'OFT se sont poursuivis dans l'intervalle mais, du point de vue de l'OFT, l'implantation de la halte dans un milieu fortement urbanisé et contraint rend le projet moins rentable que la plupart des autres demandes de création de haltes en Suisse. Celles-ci sont en effet situées dans des emplacements plus favorables géographiquement et considérées comme plus pertinentes, malgré leur potentiel de fréquentation plus réduit. La consultation des milieux intéressés sur l'étape 2030/35 du PRODES a été initiée en novembre 2017. Le projet n'a, à ce stade, pas été retenu dans les variantes proposées, faute de décision de l'OFT sur les nouvelles haltes. Le canton a pris position en janvier 2018 en maintenant sa demande d'inscription du projet dans l'étape et, à défaut, la possibilité d'en assurer lui-même le financement.

Prochaines étapes

Un dépôt du message final est prévu aux Chambres fédérales à l'automne 2018.

En cas d'inscription du projet dans l'étape d'aménagement 2030/35, un démarrage anticipé des études préliminaires est envisagé dès 2019, afin de permettre la meilleure coordination possible avec le projet d'extension de capacité du nœud de Genève.

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

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

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

Conventions spécifiques

Pas de nouvelles conventions signées depuis 2015.

Etat d'avancement

En raison de difficultés dans l'acquisition de certaines parcelles, le chantier de Chambésy, programmé initialement pour démarrer en octobre 2015, n'a pu réellement démarrer que début 2016.

Aucun nouveau retard n'a été observé depuis et fin 2017, le niveau d'avancement du projet était de 81%.

Prochaines étapes

La mise en service est confirmée à juin 2018 avec dès cette date l'introduction de la cadence au quart d'heure en période de pointe et en décembre 2018 la cadence au quart d'heure en journée du lundi au vendredi.

Le projet d'allongement des quais à 225 m, qui avait été mis en pause en 2013, a été retenu par la Confédération pour financement fédéral dans son projet d'étape d'aménagement 2030/35 du PRODES. Cette confirmation d'inscription sera connue au plus tôt à l'automne 2018, à l'issue du vote des Chambres fédérales.

Genève – La Plaine : allongement des quais à 160 m

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

Le programme d'infrastructures est le suivant :

- allongement à 160 m de tous les quais (haltes de Vernier, Meyrin, Zimeysa, Satigny et Russin);
- rehaussement à 55 cm de hauteur de tous les quais non conformes (Russin notamment);
- création d'un nouveau passage inférieur mixte (piétons/vélos) à la halte de Meyrin permettant un meilleur accès depuis Meyrin-Village et le P+R attenant, le tout étant compatible avec le futur projet de voie verte d'agglomération;
- ajout d'un accès supplémentaire à la halte de Vernier, libre de marches, depuis le complexe de bureaux situé au chemin de Blandonnet par une passerelle au-dessus de la route de Pré-Bois. Le projet est compatible avec l'aménagement, à moyen terme, d'une piste cyclable entre la halte et le futur quartier du chemin de l'Etang, le long des voies.

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

- la reconfiguration totale du plan de voies et de quais de la gare de La Plaine, qui fait désormais partie du projet « Cadence quart d'heure Genève – La Plaine » et a été soumis pour inscription par le canton dans l'étape d'aménagement 2030/35 du PRODES;
- l'allongement des quais à 225 m, non urgent, qui a été également demandé pour inscription dans une étape d'aménagement ultérieure du PRODES.

Conventions spécifiques

Conformément aux montants annoncés dans la version actualisée de la LDIF-GE, les conventions portant sur la part cantonale du financement des ouvrages « non standards » ont été signées avec les CFF le 13 juin 2016. Sont concernés les aménagements de passage inférieur à Meyrin et de passerelle à Vernier, pour un total avoisinant les 6 millions de francs.

Sur le même principe, un avenant à la convention du projet de construction a été signé, permettant la finalisation des études sur ce volet.

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

Etat d'avancement

La procédure d'approbation des plans initiée début 2015 est toujours en cours d'instruction. A l'automne 2017, l'OFT a informé les CFF que l'examen technique du projet avait mis en évidence un certain nombre d'irrégularités nécessitant une reprise plus ou moins lourde des projets sur les haltes. Le

traitement des oppositions a par ailleurs mis en évidence un fort risque de recours pour celle de Meyrin, à l'issue de la décision d'approbation des plans.

Les évolutions détaillées sur le projet sont présentées halte par halte :

- Vernier : dans son analyse technique, l'OFT a mis en évidence l'absence de mise en conformité de la rampe existante permettant l'accès au quai n° 2 (direction La Plaine), obligatoire en raison des travaux prévus sur la halte. La modification de cette rampe nécessite une reprise en profondeur du projet ainsi qu'une nouvelle mise à l'enquête en 2019 pour une mise en service désormais planifiée en décembre 2021. En contrepartie, ce report devrait permettre une meilleure mise en compatibilité avec le planning des travaux d'assainissement du pipeline de l'entreprise SARACO, préalable nécessaire à l'aménagement du quai n° 1 de la halte. De par son intégration dans le projet ferroviaire, le projet cantonal de cheminement piéton et de passerelle au-dessus de la route de Pré-Bois est également retardé. Afin de permettre la circulation des trains de 150 m (contre 75 m aujourd'hui) en période de pointe du matin dès décembre 2019, un aménagement provisoire sur le quai n° 1 est à l'étude.
- Meyrin : le projet a été amélioré pour tenir compte des demandes de l'OFT et a été validé par la commune de Meyrin, ainsi que par les services cantonaux. Toutefois, les CFF ont identifié un risque important de recours sur la décision d'approbation des plans de la part du seul opposant au projet pour cette halte. Les services juridiques des CFF ont également relevé que l'effet suspensif qui en découlerait ne pourrait pas être levé. Ici aussi, un aménagement provisoire est envisagé et serait mis en œuvre en cas de recours. Un accord du Tribunal administratif fédéral sera cependant indispensable pour permettre sa réalisation.
- Zimeysa, Satigny, Russin et La Plaine : le projet a été amélioré pour tenir compte des demandes de l'OFT et validé par les communes, ainsi que les services cantonaux. En fonction de l'avancement du projet sur Meyrin, les travaux sur la halte de Russin pourraient être anticipés.

L'ensemble des surcoûts d'étude est pris en charge par les CFF dans le cadre de leur convention de prestations avec la Confédération.

Prochaines étapes

La délivrance de la décision d'approbation des plans par l'OFT est planifiée à l'été 2018 pour un démarrage des travaux immédiatement après. La mise en circulation dès décembre 2019 de trains de 150 m en période de pointe le matin n'est pas remise en cause, mais des études complémentaires, financées par les CFF, sont nécessaires. D'autres alternatives hors infrastructure sont également à l'étude pour permettre cette circulation.

Afin de limiter les conséquences sur la circulation des trains entre Genève et Bellegarde, les travaux ne seront menés que sur deux à trois haltes en simultané. Ils commenceront dans un premier temps sur les haltes de Satigny, La Plaine et Zimeysa.

Le projet dans son ensemble devrait ainsi être achevé à l'horizon 2021.

Genève – Lausanne : augmentation de capacité de la ligne (études)

Conventions spécifiques

Il n'y a pas eu de signature de convention spécifique sur cet objet en 2016-2017.

Etat d'avancement

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

Prochaines étapes

Son maintien dépendra des mesures qui seront retenues dans l'étape d'aménagement 2030/35 du PRODES.

Renens – Allaman (3^e voie)

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

Conventions spécifiques

Il n'y a pas eu de signature de convention spécifique sur cet objet en 2016-2017.

Etat d'avancement

Ce projet n'a connu aucune évolution depuis le dernier rapport. Une variante de plus petite taille pourrait cependant être intégrée dans l'étape d'aménagement 2030/35 du PRODES afin de permettre un renforcement de l'offre RE entre Genève et Lausanne.

Prochaines étapes

Son maintien dépendra des mesures qui seront retenues dans l'étape d'aménagement 2030/35 du PRODES. Le canton de Genève reste dans tous les cas dans l'attente de l'engagement des études de ce projet par le canton de Vaud.

6. Etats financiers

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

7. Conclusion

Le vote de la loi 11912 en fin d'année 2016 a permis une mise à jour importante de la LDIF-GE en intégrant notamment les notions de TVA et de renchérissement, absentes de la première mouture votée en 2011. Désormais, le canton dispose de toutes les bases légales pour permettre l'aboutissement des trois principaux projets ferroviaires genevois que sont les points de croisement de Mies et Chambésy, l'allongement des quais sur la ligne Genève – La Plaine à 160 m et l'extension de capacité du nœud de Genève.

A l'horizon 2020, selon la planification actuelle, le Grand Genève disposera d'un réseau ferroviaire régional, dont la capacité maximale aura été doublée par rapport à celle de 2009 et dont les gares auront été rénovées et rendues accessibles dans leur très grande majorité.

Les autres projets (halte de Châtelaine, 3^e voie Renens – Allaman, etc.) sont pour l'instant dans l'attente de la définition de l'étape d'aménagement 2030/35 du PRODES. Pour cette étape, qui sera soumise aux Chambres fédérales à l'automne 2018, l'enjeu majeur pour le canton est l'inscription du passage à la cadence au quart d'heure des trains régionaux entre Genève et La Plaine. Ce projet fait depuis le début de l'année 2016 l'objet d'un travail technique et d'un lobbying important du canton ainsi que de ses partenaires auprès de la Confédération.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP

Annexe :

Tableau des investissements réalisés et prévisionnels dans le cadre de la loi au 31.12.2017

RD H 1 60 2016-2017 : Annexe - investissements réalisés et prévisionnels dans le cadre de la loi

Nom de projet et coût total en MF HT*	H 1 60**	Type	Statut	Investissements réalisés au 31.12.2017, en francs (A)											Investissements prévisionnels en 2018 et au-delà en MF (B)					A+B en MF
				2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 et au-delà	
Extension de capacité du nœud de Genève (L 11912 incluse)	1'652	Etudes	en cours	415'512	959'082	620'387	2'693'226	1'793'267	1'468'018	231'310	8'201'202	2,0	2,6	7,0	6,9	6,9	9,3	1,0	35,8	
		TTC	Réalisation à venir																	
Halte de Châtelaine	70-80	TTC	en pause	350	630	49'424	22'841	945			74'190	0,4	0,4						0,8	
		TTC	Réalisation à venir																	0,0
Cadence au quart d'heure Coppel-Genève	100	TTC	terminées		1'260	1'403'161	271'331	375'790			2'081'642								0,0	
		HT	en cours	22'500'000		262'653	184'133	3'050'958	19'011'500	130'000'000	377'692'43	13,1							13,1	
Allongement quais La Plaine-Genève	110	TTC	terminées	141'773	1'032'378	1'819'980	11'105'330	785'392	468'000		5'376'064								0,0	
		TTC	en cours								56'684	0,1	2,0	1,9	1,7				5,6	
Augmentation capacité Lausanne-Genève	600	TTC	en pause			17'160					17'160								0,0	
		TTC	Réalisation à venir																0,0	
3e voie Renens-Allaman	1'900	TTC	en cours								0								0,0	
		TTC	Réalisation à venir																0,0	
TOTAL	4'362	523,4		230'7635	1'993'350	4'173'375	4'281'881	6'006'332	20'985'518	13'287'994	53'536'085	15,6	5,7	11,7	10,8	9,0	10,6	48,8	322,9	435,2

* Tel que connus en 2016

** Montant inscrit dans la loi, hors renchérissement