

Date de dépôt : 25 mai 2021

Rapport

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

Rapport de M. David Martin

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a traité cet objet lors de la séance du 30 mars 2021.

Ont assisté aux travaux :

- M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI) ;
- M. David Favre, directeur général de l'OCT (DI) ;
- M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs (DI) ;
- M^{me} Emmanuelle de Beaufort, responsable du développement ferroviaire (DI) ;
- M. Remi Wurtz, ingénieur transports et planification.

Le procès-verbal a été pris par M. Raphaël Egon Houriet, que la commission remercie pour son travail.

Présentation du rapport divers par M. Remi Wurtz

Le RD 1357 porte sur la loi H 1 60 sur le développement des infrastructures ferroviaires. Il porte également sur la loi 11912 qui est complémentaire à la loi H 1 60. Sur la diapositive est expliqué le contexte de cette loi, qui est le résultat de la convention signée entre le canton de Vaud, le canton de Genève, les CFF et la Confédération en décembre 2009. Celle-ci portait sur la mise à disposition et la création d'une base légale pour le

financement d'études et de réalisations de projets ferroviaires sur le canton de Genève et sur le canton de Vaud. Entre-temps, le contexte légal a évolué avec la votation FAIF en 2014, qui a établi un changement dans le mécanisme de financement de la Confédération, l'introduction du fonds d'infrastructures ferroviaires et du programme de développement stratégies (PRODES), et surtout l'arrêt du financement des projets ferroviaires dans le cadre des projets d'agglomération. Cela a modifié la manière de participer des cantons puisque ce n'est plus une participation directe mais une contribution au fonds d'infrastructures.

M. Wurtz propose un passage en revue de l'ensemble des projets concernés par la loi H 1 60. D'abord, le projet d'extension de la capacité du nœud de Genève et la gare souterraine à Cornavin. Celui-ci est découpé en modules avec un module principal qui porte sur les quais souterrains et les voies d'accès. Il est également question de projets anticipés qui sont déjà réalisés avant la réalisation des travaux. Ceux-ci se trouvent en surface et concernent le renouvellement de la signalisation des aiguillages ainsi que la création de voies de garage. Il y a deux crédits à disposition dans la loi qui porte sur le financement de la part cantonale pour l'étude et la réalisation du projet. En décembre 2019, il y avait une part cantonale qui était de 27,3%. Sur la période 2018-19 sur laquelle porte le RD, il y a eu un démarrage de premiers travaux sur les projets anticipés avec le secteur de Montbrillant (qui fait encore l'objet de travaux) et le démarrage de la création de voies de garage spécifiques dans le secteur de La Praille. Concernant la gare souterraine, la convention-cadre a été modifiée en 2019, notamment afin de permettre une plus grande prise en charge de la Confédération. Cela a eu pour effet de réduire la part cantonale de 416,57 à 384,14 millions de francs. Ce sont des montants estimés et qui seront précisés à la fin de l'avant-projet. En parallèle, la cellule d'accompagnement des travaux de l'extension de la gare Cornavin (CATEC) a commencé à se réunir de manière régulière. Elle répond à la résolution 811 et vise à réunir les représentants des entreprises, les syndicats, les CFF, ainsi que les partenaires Ville de Genève et canton de Genève. Elle permet notamment de discuter des marchés publics mis en concours par les CFF, de façon à les rendre accessibles aux entreprises locales. Concernant les prochaines étapes, les enquêtes publiques seront bientôt initiées et d'autres travaux débiteront bientôt avec pour objectif de se terminer avant le début des travaux du projet principal. Le chiffrage du projet principal sera actualisé en août 2021. L'enquête publique et la consultation seront lancées en 2023. Le démarrage des travaux devrait avoir lieu en 2026 avec une mise en service en 2032. Ce délai est plus tardif qu'annoncé initialement en raison d'études d'optimisation durant la phase d'avant-projet

et d'un retour d'expérience de la Confédération sur des projets récents comme la gare de Lausanne en matière de temps de traitement des procédures.

M. Pavageau précise que le RD porte sur 2018-19, mais que beaucoup de choses se sont passées en 2020. Il souhaite apporter quelques précisions sur la question. En 2020, il y a notamment eu un travail d'optimisation décidé par le comité de pilotage visant à éviter de nouveaux travaux ultérieurs. Ces études sont en cours d'aboutissement et ont une dimension à la fois technique, politique et financière. Il rappelle que ceux qui avaient voté la loi précédente espéraient avoir des financements supplémentaires de la part de l'OFT. Il explique que le travail s'est déroulé tout au long de l'année 2020 mais que, puisque les enjeux concernent plusieurs centaines de milliers de francs, cela nécessite une réflexion de la part de l'OFT avant de donner son aval.

M. Dal Busco précise que ces discussions avec l'OFT concernent deux volets. Le premier consiste à définir quel est le montant que la Confédération va rembourser suite à l'adoption de la convention de 2013, selon laquelle l'investissement que le canton et la Ville ont fait pour la gare souterraine serait pris en compte. Il rappelle que le projet initial prévoyait une gare en surface : la convention 2013 considère l'économie de coûts évités à la Confédération en faisant la gare en souterrain. Les études sont en cours de finalisation et un accord est sur le point d'être trouvé selon lequel la Confédération verserait un montant substantiel. Le deuxième volet consiste à étudier comment le projet de gare souterraine pourra évoluer à long terme en évitant d'importants travaux d'agrandissement. Ce sont ces propositions très concrètes en cours d'analyse par l'OFT qui ont été désignées sous le terme générique d'études d'optimisation de la phase d'avant-projet.

M. Wurtz évoque la halte de Châtelaine en précisant que la loi prévoyait un premier crédit de l'ordre d'un million pour le préfinancement de premières études. Le projet de halte n'a pas été retenu par la Confédération dans le programme d'aménagement 2035, malgré l'inscription de ce projet par le canton. Cependant, la Confédération a donné son accord pour débiter des études préliminaires. L'intention est de coordonner ce projet avec celui de la gare souterraine, avec le projet de bus BHNS Genève – Vernier – Zimeysaver (BHNS-GVZ). L'objectif est d'inscrire prochainement une demande de financement de ce projet auprès du Grand Conseil.

En ce qui concerne la cadence Coppet-Genève, le projet est désormais terminé. Le dernier point qui reste à traiter est un bouclage financier qui porte sur un remboursement par les CFF. L'allongement des quais entre Genève et La Plaine porte sur l'ensemble des haltes, avec un financement par le canton des études sur l'ensemble des gares, et la réalisation d'aménagements spécifiques d'accessibilité sur Vernier et Meyrin. Le reste a été pris en charge par la Confédération via la convention de prestation avec les CFF. L'ensemble des gares sauf Vernier et Meyrin sont en service depuis décembre 2019. Pour la gare de Meyrin, les travaux ont été initiés en 2019 et sont toujours en cours avec une mise en service d'ici à la fin de l'année prochaine. Pour celle de Vernier, une nouvelle procédure a dû être lancée début 2019 en raison de certains aspects du projet initial qui ne répondaient pas complètement aux normes fédérales. Le projet devrait obtenir l'autorisation au milieu de cette année et les travaux débuteront en 2023. En raison de la crise sanitaire, les CFF ont fait des reports d'investissements durant les années 2021-23 et Vernier est passé en arrière-plan étant donné les incertitudes concernant le projet. Cependant, le département a profité de cette occasion pour mieux coordonner ce projet avec le nouveau tracé de la voie verte, ce qui devrait permettre d'améliorer certains aménagements du projet de base.

Répondant à des questions de la commission à propos de la halte de Châtelaine, le département précise que la Confédération évalue les projets à travers un calcul coût-efficacité appelé NIBA. Dans le cas de Châtelaine, le problème est que la volumétrie de clients ramenée aux coûts est beaucoup plus chère que dans le cadre d'une gare en zone rurale ailleurs en Suisse. Le premier classement de la halte de Châtelaine était aux alentours de la 80^e place. Elle a fini 27^e et la Confédération a décidé de ne retenir que les six premiers projets. Le département estime néanmoins que le projet a sa place dans un quartier en plein développement en termes de potentiel de clients. Ses représentants en ont fait la promotion dans le cadre du projet d'agglomération, en insistant sur sa pertinence en milieu urbain, sur l'importance d'assurer un avenir au Léman Express et sur son bien-fondé dans la perspective de l'extension du réseau. Les études d'optimisation liées à Cornavin permettront d'ailleurs d'abaisser les coûts de la halte de Châtelaine. Le département confirme que l'ensemble du financement de cette halte sera assuré par le canton, sans le soutien financier de la Confédération. En effet, même si l'on imaginait de solliciter un financement dans la phase suivante du PRODES, il ne serait pas possible de passer du 26^e rang au premier rang.

Répondant à une autre question de la commission, le département rappelle que si, malgré le combat mené, la halte n'a pas passé, ils ont réussi à

convaincre l'OFT pour la cadence au quart d'heure entre Genève et La Plaine, essentielle pour booster la part modale des transports publics. Il précise également que la liaison Genève-Lausanne fait partie des grosses mesures retenues par la Confédération qui lui a affecté 890 millions. Il est question de 11 trains toutes les heures.

Répondant à une autre question de la commission, le département confirme que la diamétrale n'est pas inscrite dans la loi H 1 60 en réalisation mais seulement en études préliminaires. Il y aura donc des études financées par la Confédération, en vue d'une inscription au programme suivant. La Confédération va faire un nouvel appel à projets prévus à l'horizon 2040 sur la base des études préliminaires. Le Conseil d'Etat fera une demande pour aller au-delà de l'horizon 2040. Le département ajoute que c'est important que la Confédération finance des études préliminaires. La vision ferroviaire globale dont Genève dispose permet d'obtenir des crédits pour faire des études, ce qui facilite de facto le positionnement des projets pour la suite des demandes de financement.

Répondant à une autre question de la commission, le département confirme que les autorités de la commune de Céligny ne sont pas très satisfaites de la desserte actuelle en transports publics. Ayant perdu sa gare au profit d'une ligne de bus, la ligne n'est pas cadencée sur la fréquence des trains à Coppet. La commune souhaiterait avoir autant de bus qu'il y a de trains à Coppet. Cela dépend de la fréquentation de la ligne, ce qui est problématique. L'autre problème est qu'une partie est sur territoire vaudois et une petite partie sur territoire genevois. Les Vaudois ne sont pas entrés en matière sur le financement de cette suroffre. Ils considèrent qu'ils ne peuvent faire cela pour Céligny s'ils ne le font pas sur toutes les grosses villes autour des gares de Nyon et de Coppet.

Répondant à une autre question de la commission, le département confirme qu'une réflexion est en cours dans le cadre de l'actualisation du plan directeur cantonal non seulement à l'horizon 2040 – le moyen terme – mais aussi à long terme. Deux principaux nouveaux axes sont envisagés, le premier vers Saint-Julien et un raccordement sur la ligne du pied du Salève. En revanche, la création d'une ligne vers Annecy n'est pas à l'ordre du jour. Concernant la ligne du pied du Jura, la pertinence d'un raccordement vers cette ligne ne se justifie pas : il s'agit d'une problématique franco-vaudoise et le raccordement n'est pas très réaliste. Il est plutôt question d'une optimisation des rabattements, typiquement entre Meyrin-Cité et le Léman Express et pour se rendre plus rapidement au centre-ville.

Le président met aux voix le RD 1357 :

Oui : 14 (4 PLR, 2 PDC, 3 S, 1 MCG, 2 Ve, 1 EAG, 1 UDC)

Non : —

Abstentions : 1 (1 MCG)

Le RD 1357 est accepté.

RD 1357

LOI SUR LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES
FERROVIAIRES (LDIF-GE – H160)
RAPPORT DIVERS PÉRIODE 2018-2019



Département des infrastructures
Direction générale des transports

26/04/2021 - Page 1

H 1 60 : RAPPEL OBJECTIFS ET CONTEXTE

> MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION LÉMAN 2030 VAUD-GENÈVE-CFF-OFT :

- Signée en décembre 2009
- Cadre le développement des infrastructures ferroviaires sur l'Arc Lémanique

> BASE LÉGALE POUR LE PRÉFINANCEMENT ET LE FINANCEMENT DES PROJETS FERROVIAIRES À VENIR SUR GENÈVE

- Etudes et/ou réalisation
- Participation au préfinancement de projets sur territoire vaudois

> CONTEXTE LÉGALE : FAIF DEPUIS 2014

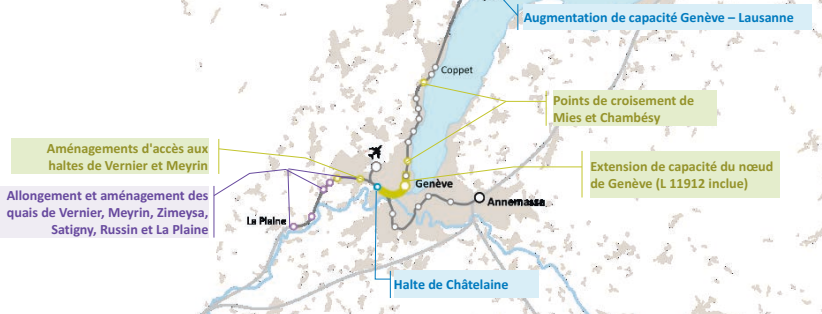
- Financement des infrastructures ferroviaires à 100% par la confédération :
 - ⇒ Création du fonds d'infrastructures ferroviaires ;
 - ⇒ Création du programme de développement stratégique (PRODES).
- Arrêt du financement des projets ferroviaires dans les projets d'agglomération (soit depuis le PA2) ;
- Plus de financement remboursable possibles.

> CRÉDIT DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE AVEC LA LOI 11912

PROJETS INSCRITS DANS LA H160

Niveau de financement cantonal dans H160

- Etudes et réalisation
- Etudes
- Etudes préliminaires uniquement



2019/11/20/21 - Page 3

AVANCEMENT PROJET PAR PROJET

SIX PROJETS SPÉCIFIQUES AVEC DES NIVEAUX D'AVANCEMENT TRÈS DIFFÉRENTS :

- Extension de capacité du nœud de Genève (gare souterraine)
- Halte de Châtelaine
- Points de croisement de Mies et Chambésy (Cadence ¼ d'heure Coppet – Genève)
- Genève - La Plaine : allongement des quais à 160m
- Genève - Lausanne : augmentation de capacité de la ligne (études)
- Renens – Allaman (3ème voie)

EXTENSION DE CAPACITÉ DU NŒUD DE GENÈVE 1/3

> DESCRIPTION

Projet principal : création de deux nouvelles voies à quai souterraines et ses tunnels d'accès ;

Projets anticipés : travaux devant être menés préalablement à la construction de la gare souterraine ;

Crédits inscrits :

- ⇒ 32.51 MF dans la H160
- ⇒ 425.28 MF dans la L11912 pour l'entièreté des phases d'étude et de réalisation (part cantonale)

Répartition au 31.12.2019 (en MF)

Total gare souterraine*	1 421	
part OFT	943	66.34%
part Canton	384	27.03%
part Ville	94	6.63%

*Avec les projets connexes non financés par le canton, le coût total de l'opération est de 1 670 MF



26/04/2021 - Page 5

EXTENSION DE CAPACITÉ DU NŒUD DE GENÈVE 2/3

> BILAN 2018-2019

Projets anticipés : démarrage des premiers travaux fin 2019 (enclenchement, station de lavage et voies de garage à La Praille)

Projet principal : poursuite des études d'avant projet initiées en 2017

Autres événements :

- Modification de la convention cadre en 2019 avec une plus grande prise en charge de la Confédération dans le financement : la part cantonale est réduite de 416,57 à 384,14 MF
- Rencontres régulières de la cellule d'accompagnement des travaux de l'extension de la gare Cornavin (CATEC), conformément à la résolution 811

26/04/2021 - Page 6

EXTENSION DE CAPACITÉ DU NŒUD DE GENÈVE 3/3

> PROCHAINES ÉTAPES

Projets anticipés

- Dernière procédure d'enquête publique en 2021
- Démarrage des travaux pour les autres interventions en 2020 et 2022

Projet principal

- Chiffrage actualisé du projet disponible avec validation avant projet en aout 2021
- Enquête publique planifiée à l'horizon 2023
- Démarrage des travaux planifié en 2026 pour une mise en service en décembre 2032 en raison de l'allongement des délais d'étude et de procédure :
 - ⇒ Étude d'optimisation lors de la phase d'avant projet
 - ⇒ Augmentation des délais standards pour les procédures d'autorisation (retour d'expérience OFT sur les projets ferroviaires récents)

Au regard de l'importance et des enjeux de ce projet, en complément de l'information réglementaire donnée par l'intermédiaire des rapports divers, le département prévoit une information spécifique de la commission dans le courant de cette année, à l'occasion de l'achèvement de l'avant projet.

26/04/2021 - Page 7

HALTE DE CHÂTELAINE

> DESCRIPTION DU PROJET

- Création d'une halte devant desservir les voies de l'axe Genève – Bellegarde
- Crédits inscrits : 0.9 MF pour le préfinancement des premières études



> BILAN ET PROCHAINES ÉTAPES

- Le projet de halte n'a pas été retenu par la confédération dans l'étape d'aménagement 2035 (PRODES)
- L'accord de l'OFT pour le démarrage d'études préliminaires en 2020 a cependant été obtenu
 - ⇒ A partir de 2020, démarrage de l'étude préliminaire, et coordination du projet avec celui de la gare souterraine, sur financement genevois
 - ⇒ Le projet fait l'objet d'une coordination étroite avec le projet BHNS GVZ (Bus à haut niveau de service Genève – Vernier – Zimeysa)

Objectif du département de solliciter auprès du grand conseil le financement intégral de cette gare (coût non finalisé à ce jour car en lien avec les optimisations de la gare souterraine)

26/04/2021 - Page 8

CADENCE ¼ D'HEURE COPPET – GENÈVE

> DESCRIPTION

- Mesures nécessaires pour le passage à la cadence ¼ d'heure de la ligne
- Crédits inscrits : 49.40 MF HT et 3.63 MF TTC pour le financement des études et de la réalisation (part cantonale)

> BILAN 2018-19

- Juin 2018 : offre ¼ d'heure en période de pointe (mise en service des points de croisement)
- Décembre 2018 : offre ¼ d'heure intégrale en journée, du lundi au samedi
- Décembre 2019 : intégration au réseau Léman Express



> PROCHAINES ÉTAPES

- ⇒ Bouclage financier en 2021

26/04/2021 - Page 9

ALLONGEMENT DES QUAIS GENÈVE – LA PLAINE 1/2

> DESCRIPTION

- Aménagements visant à permettre la circulation de trains jusqu'à 160m, la modernisation et l'accessibilité des gares.



- Crédits inscrits : 10.83 MF TTC
Le reste du projet (56 MF) est financé par la Confédération via sa convention de prestation avec les CFF.



26/04/2021 - Page 10

ALLONGEMENT DES QUAIS GENÈVE – LA PLAINE 2/2

> BILAN 2018-2019

- **La Plaine, Russin, Satigny et Zimeysa** : mises en service en décembre 2019
- **Vernier** : une nouvelle procédure d'approbation des plans a été nécessaire
 - ⇒ coordination avec assainissement d'un pipeline
 - ⇒ problématique de mise aux normes du projet (demandes OFT)
- **Meyrin** : travaux toujours en cours

> PROCHAINES ÉTAPES

- **Vernier** : démarrage des travaux en 2023 (report COVID) avec mise en service en décembre 2024.
Des études complémentaires sont prévues pour coordonner le projet avec la future voie verte rive droite.
- **Meyrin** : fin des travaux en décembre 2022 (report COVID)

26/04/2021 - Page 11

AUGMENTATION DE CAPACITÉ LAUSANNE – GENÈVE 3^{ÈME} VOIE RENENS - ALLAMAN

- Une variante reprenant partiellement ces deux projets est inscrite dans l'étape d'aménagement 2035 du PRODES afin de permettre la cadence 1/4 d'heure sur les trains RE et IC entre Genève et Lausanne
 - Une étude exploratoire portée par l'OFT sur une ligne nouvelle Genève – Lausanne est également en cours, en prévision de la prochaine étape d'aménagement
- ⇒ **Plus de financement nécessaire par Genève**

26/04/2021 - Page 12

ETAT DES PROJETS AU 31.12.2019 - SYNTHÈSE

Nom de projet	Crédits H 1 60 + L11912* (en MF)		Type	Statut	Dépensé (en MF)
Extension de capacité du nœud de Genève (L 11912 incluse)	457.8	TTC	Etudes	en cours	9.40
			Réalisation	en cours (projets anticipés)	0.00
Halte de Châtelaine	0.90	TTC	Etudes	en cours	0.09
Cadence 1/4 Coppet-Genève	2.06	TTC	Etudes	terminées	2.05
	51.00	HT	Réalisation	terminée	51.66
Allongement quais La Plaine-Genève	5.39	TTC	Etudes	terminées**	5.49
	5.44	TTC	Réalisation	terminée sauf Vernier et Meyrin	0.06
Augmentation capacité Lausanne-Genève	0.30	TTC	Etudes	Etude exploratoire OFT	0.02
3ème voie Renens-Allaman	0.50	TTC	Etudes	EA 2035 PRODES	9.40
TOTAL H160 + L11912	523.4				68.8

* Montants inscrits dans la loi, hors renchérissement **Etude complémentaires en cours pour la compatibilité du projet Vernier avec la voie verte 26/04/2021 - Page 13