



*Date de dépôt : 15 août 2023*

## **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) et sur la loi 11912 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**

*Rapport de Marjorie de Chastonay (page 2)*

## Rapport de Marjorie de Chastonay

La commission des transports a étudié le rapport divers RD 1529 durant la séance du 6 juin 2023. Durant les travaux de commission, les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M<sup>me</sup> Lara Tomacelli, que nous remercions.

Ont assisté aux débats : M. David Favre, directeur général de l'OCT (DSM), et M. Benoît Pavageau, directeur à la direction des transports publics de l'OCT (DSM).

La commission des travaux n'a souhaité aucune audition complémentaire à celle du département.

### **Séance du 6 juin 2023 : présentation du RD 1529 par le département : M. David Favre, directeur général de l'OCT (DSM), et M. Benoît Pavageau, directeur à la direction des transports publics de l'OCT (DSM)**

#### ***Cadre légal***

M. Pavageau explique qu'il s'agit du rapport divers relatif à la loi H 1 60 votée en 2009. Le financement pour le développement des infrastructures ferroviaires et la base légale de la Confédération ont évolué depuis quatorze ans. A cette époque, toutes les règles n'étaient pas fixées, c'est pourquoi des préfinancements voire des cofinancements ont été prévus selon les objets.

En 2014, le Fonds d'infrastructures ferroviaires (FIF) est créé et certains projets prévus par la loi H 1 60 s'éteignent puisqu'il n'y a plus de raison de les pré/cofinancer. En 2014, le programme de développement stratégique (PRODES) est créé. La loi H 1 60 est adoptée en 2009 et complétée par la L 11912 en 2016.

M. Pavageau présente une carte où toutes les mesures sont regroupées. Les mesures sont de trois types (voir annexe : présentation PowerPoint du département) :

1. celles qui concernent uniquement des **études préliminaires** (en bleu) ;
2. celles qui présentent des **études** (en violet) ;
3. celles présentant des **études et des réalisations** (en vert).

#### ***Mesures terminées***

Dans la loi initiale, un montant de 75 millions de francs avait été alloué dans le but d'augmenter à long terme la capacité de trains reliant Lausanne à Genève. Deux mesures ont été mises en place :

1. La première est la mise en place d'un saut-de-mouton à Renens. La participation à ce projet a été estimée à 70 millions de francs, mais, avec le FIF, il n'était plus nécessaire de solliciter le canton. En 2014, ce projet a donc été biffé.
2. Une troisième voie entre Renens et Allaman devait aussi être étudiée pour un montant de 5 millions de francs. Avec l'entrée en force de PRODES et la décision d'intégrer dans le programme 2030-2035 l'augmentation de la capacité globale, les mesures se sont éteintes et seulement 20 000 francs ont été dépensés avant 2019 pour faire une étude de cadencement des trains.

**M. Pavageau** présente une autre mesure terminée. Il s'agit de la **réalisation de points de croisement pour permettre la cadence d'un quart d'heure entre Coppet et Genève**. Deux points de croisement ont été réalisés, l'un à Mies et l'autre à Chambésy. Il s'agissait d'un projet datant du CEVA. Il y avait donc un accord de répartition de la participation entre le canton de Vaud, la Confédération et le canton de Genève. Pour les cantons, chaque participation correspondait au prorata de son linéaire. Le projet est terminé et a été mis en service en 2019.

Il évoque aussi l'allongement des quais de La Plaine, Meyrin et Vernier. Les quais ont été rallongés pour atteindre 160 mètres. Les quais ont été rehaussés pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite. Le département des infrastructures (DI) et le département du territoire (DT) ont décidé d'en profiter pour améliorer l'accès aux gares. Il y a donc eu des opérations connexes qui ont eu lieu en même temps.

En ce qui concerne La Plaine, le P+R a été reconfiguré et l'interface des TPG également.

Au sujet de Meyrin, un passage inférieur a été réalisé permettant également le transit des piétons et des cyclistes.

Concernant Vernier, un nouvel accès va être créé côté route de Pré-Bois pour permettre une meilleure accessibilité. Des retards ont eu lieu notamment en lien avec le pipeline qui alimente l'aéroport en kérosène. Il espère que les travaux pourront bientôt commencer, mais il y a toujours un risque de recours. Un accès avait été demandé depuis le quartier de l'Etang et la maîtrise d'ouvrage de celui-ci devrait être assurée par les CFF. Toutefois, à la suite des retards, l'OFT a décidé de ne plus attribuer ce travail aux CFF qui sont déjà en retard. Le canton s'est donc réorganisé et le DT va prendre en charge le développement.

#### *Halte de Vernier-Châtelaine*

L'objectif est de réaliser une halte au droit du pont de l'Ecu. Le souhait était d'accompagner le développement urbain et de favoriser la correspondance

avec le réseau TPG. Le dossier d'étude avait permis la candidature dans le cadre de PRODES, mais son intégration au programme avait été refusée par le parlement. Le coût de la réalisation n'était pas concurrentiel par rapport à d'autres gares. Le département a essayé de diminuer les coûts, mais a uniquement réussi à atteindre un montant de 60 millions de francs, ce qui restera trop cher pour la Confédération. Un travail de coordination a été initié dans le secteur.

### *Questions des député.e.s*

**Q (S) : Pourquoi proposer des quais de 225 mètres, alors que des quais à 300 mètres permettraient une plus large desserte ? R (M. Pavageau) :** Tous les trains grandes lignes Suisse-Suisse ne seront plus en surface. La norme confédérale est à 225 mètres pour les grandes lignes et, pour des gares de RER, elle est de 150 mètres. Il est plus favorable de rester dans les normes pour avoir un maximum de chances d'être approuvé par la Confédération.

**Q (S) :** Il conçoit que le trafic des grandes lignes suisses sera en ouvrage. Toutefois, il ne comprend pas pourquoi, par exemple, alors que la ligne régionale pour Coppet a récemment été rénovée, elle doit encore être modifiée, notamment à Pont-Céard, Tannay et Creux-de-Genthod. Aussi, il pense que le passage entre les voies se rendant à l'aéroport ou à La Plaine depuis Genève sera possible. **R (M. Pavageau) :** Le Creux-de-Genthod sera aussi adapté à 225 mètres, même si la réalisation semble complexe. Il n'y aura plus d'échanges entre les voies allant à l'aéroport et la halte de Châtelaine.

**Q (S) : Il pense au saut-de-mouton à Saint-Jean** construit dans les années 1950 à voie unique et qui entrave l'exploitation de la ligne de La Plaine ou de la gare de l'aéroport. Il comprend l'idée de vouloir être stratégique, mais il ne comprend pas **pourquoi construire quelque chose de potentiellement sous-dimensionné** alors que cela a été très fréquent dans les projets ferroviaires genevois. **R (M. Favre) :** Les RégioExpress pourront s'arrêter sur la ligne Léman Express. De ce fait, à l'avenir, les trains seront de maximum 200 mètres. **R (S) :** Ils sont de 300 mètres à Zurich. **R (M. Favre) :** Par rapport à la configuration du Léman Express, des trains de 200 mètres à deux niveaux seront déjà très bien.

**R (S) :** Est-ce que le choix stratégique est pour avoir plus de chances d'être financé par la Confédération ou pour être autorisés à construire ? **R (M. Pavageau) :** La Confédération a décidé de ne pas financer le projet. Le département a réussi à baisser le financement à 60 millions de francs, mais celui-ci est soumis au vote du Grand Conseil.

**Q (LC) :** Est-il possible de rappeler les échéances ? **R (M. Pavageau) :** Le PL va être soumis au courant de l'année prochaine au Grand Conseil pour déterminer si le Conseil d'Etat souhaite une prise en charge, sachant que l'OFT refuse. Ils retourneront ensuite auprès de l'OFT pour savoir s'il autorise la construction. S'il l'autorise, les CFF devront la réaliser. Pour l'instant, le chantier est prévu pour 2032, mais le délai n'est pas encore définitif.

### *Extension de la gare sous Cornavin*

**M. Pavageau** évoque l'extension de la gare sous Cornavin. Le financement est prévu dans la loi. L'offre ferroviaire a été adoptée en 2019 avec entrée en force au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Il présente le programme PRODES qui a pour objectif d'avoir 11 trains grandes lignes par heure sur l'axe Genève-Lausanne à l'horizon 2035. Il détaille les 11 trains (p. 15 de l'annexe) : 1 InterCity direct Jura, 4 InterCity sans arrêt, 2 InterRégio, 4 RégioExpress.

L'offre a été adoptée par le parlement et confiée à la réalisation des CFF. Il faut des gares suffisamment grandes pour accepter tous ces trains. C'est pourquoi le projet principal a été de prévoir : un tunnel d'accès avec deux voies côté Lausanne démarrant au droit de l'ONU et une gare souterraine avec deux nouvelles voies côté Aéroport démarrant au droit du chemin de l'Etang. Ces changements n'impliquent pas uniquement d'agrandir les gares, mais aussi les infrastructures en amont et en aval.

**Q (S) :** Elle fait un parallèle avec les problématiques liées au chantier en gare de Lausanne. Est-ce que des mesures ont été prises pour éviter que les mêmes problématiques se posent en gare de Genève ?

**Q (S) :** Pourquoi Genève se limite-t-elle à deux voies alors que Zurich en a plus ? **R (M. Favre) :** Il n'est pas possible d'en faire plus que deux pour des raisons techniques. Zurich a plus d'habitants et a un contexte historique différent. Le projet proposé par le département est raisonnable financièrement et permet une réserve de capacité sans la nécessité de créer un nouveau chantier. A l'avenir, les trains grandes lignes seront en souterrain et les RER en surface. Une gare à double sens suffit.

**Q (S) :** Il pense que les gares à seulement deux voies empêchent des correspondances quai à quai potentielles, par exemple entre des trains grandes lignes qui viennent de Suisse et d'autres qui vont en France. **R (M. Pavageau) :** Cela demanderait des enjeux techniques et financiers énormes. La Suisse dépense 10 milliards de francs dans ces infrastructures et Genève a déjà obtenu 2 milliards de francs. Ce que demande le député S coûte 3 milliards.

**Q (S) :** Il comprend que deux voies supplémentaires coûtent plus de 1 milliard de francs chacune. **R (M. Favre) :** Il répond par l'affirmative. Une étude sur quatre voies avait été réalisée en 2013 et avait calculé un coût global de 2,780 milliards de francs.

**Q (Ve) :** Sur la rive droite, cela concernera bien le quartier des grottes ?  
**R (M. Pavageau) :** Il répond par l'affirmative.

### *Zoom sur la gare*

Il propose un **zoom sur la gare**. Pour mener à bien ce chantier, certaines opérations ont dû être anticipées. Il présente les différentes opérations anticipées (p. 18). Deux sont déjà terminées et deux sont encore en travaux. La gare fermera pendant 48 heures pour permettre le renouvellement du système informatique. Cet arrêt aura lieu le dernier week-end de novembre 2024 et aucun train ne pourra circuler pendant ce laps de temps.

Il propose maintenant **un zoom sur le financement**. En 2015, lors du vote de la loi complémentaire (L 11192), le canton devait financer à hauteur de 416 millions de francs, la ville à hauteur de 111 millions et la Confédération à hauteur de 1 milliard. **Depuis 2015, certains financements ont abouti. La Confédération a reconnu que la gare souterraine lui éviterait des infrastructures qui auraient été nécessaires pour la réalisation du projet d'offre 2035**, en cas d'extension de la gare en surface. La dotation de la Confédération a donc augmenté de 355 millions de francs. La Ville de Genève et le canton se sont donc partagé cet argent : – 285 millions de francs pour le canton et – 70 millions pour la Ville. Il relève que la Confédération a aussi reconnu que l'enclenchement de la gare de Cornavin entrainait dans le cadre de l'entretien du réseau. De ce fait, son financement a été pris en charge entièrement par la Confédération. La construction du pont de la Paix (à la charge de la ville) est devenue hors périmètre et est donc sortie du projet. Enfin, le rehaussement du quai 4 de la gare existante a été ajouté au projet de base.

Aussi, le Conseil d'Etat a souhaité se préserver à l'avenir en réalisant de suite plus de capacité et de voies dans les tunnels, ce qui a été appelé « Solution 1Bis ». Un surcoût de 272 millions de francs a été encore partagé entre la Ville et le canton. Il détaille ces modifications en page 22. De plus, il y a eu des modifications des accès et traversées de la gare qui ont demandé un coût supplémentaire de 136 millions de francs. Il y a aussi eu l'intégration de mesures constructives en lien avec le projet Montbrillant qui ont engendré un surcoût de 30 millions de francs.

En résumé, il montre les différences de coûts et financements entre 2015 et 2022. **Il constate que le budget voté par le Grand Conseil est donc suffisant**

(puisque le coût du canton s'élève à 332,47 millions de francs au lieu de 416,57 millions).

Il propose un **point de situation en juin 2023**. La gare de Genève est confrontée à des difficultés similaires à la gare de Lausanne. Il évoque notamment le manque de largeur des quais. L'OFT et les CFF réalisent actuellement des études permettant une mise en conformité de la gare existante sans péjorer les procédures et le déroulement de l'extension souterraine.

**Q (S) :** La largeur est-elle suffisante, notamment, au bas des Grottes ?

**R (M. Pavageau) :** La largeur de façade à façade est suffisante.

Il indique que les prochaines échéances sont le 23 et le 24 novembre 2024 avec la fermeture totale de la gare. Il rappelle que la fin du faisceau B est prévue en 2026. Au courant de l'année, l'OFT devrait rendre ses décisions sur la désaturation des flux dans la gare de surface. Il indique que la signature de l'avenant à la convention-cadre permettra de lancer la procédure d'approbation du plan avec pour objectif de commencer les travaux au premier semestre 2027. Il présente finalement une synthèse des différentes sommes dépensées allouées aux différentes mesures.

## Vote

**La prise d'acte du RD 1529 est approuvée par 14 OUI** (2 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC), 0 NON et aucune abstention.

## Conclusion

La commission des transports vous recommande à l'unanimité de prendre acte de ce rapport divers.

# RD 1529

LOI SUR LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES  
FERROVIAIRES (LDIF-GE – H160)  
RAPPORT DIVERS PÉRIODE 2020-2022



## 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 ORGANISANT LES MODALITÉS DE FINANCEMENT DES PROJETS  
FERROVIAIRES SUR L'ARC LÉMANIQUE**
  - Selon les mesures préfinancement, voire cofinancement
  - Phases études et/ou phase réalisation
  
- > **CONTEXTE LÉGAL : FINANCEMENT ET AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES  
FERROVIAIRE (FAIF)**

Adopté en votation en 2014

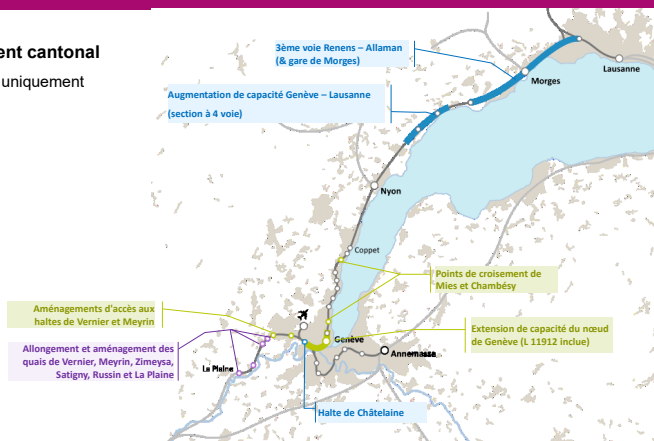
  - Définit le financement des infrastructures ferroviaires par la confédération :
    - ⇒ Création du fonds d'infrastructures ferroviaires (FIF)
    - ⇒ Création du programme de développement stratégique (PRODES).
  - Arrêt du financement des projets ferroviaires dans les projets d'agglomération (à partir du PA3) ;
  
- > **LA LOI H160 A ÉTÉ COMPLÉTÉE AVEC LA LOI 11912 LE 22 SEPTEMBRE 2016**



## PROJETS INSCRITS DANS LES LOIS

### Niveau de financement cantonal

- Etudes préliminaires uniquement
- Etudes
- Etudes et réalisation



## MESURES TERMINÉES

## PROJETS SUR L'ARC LÉMANIQUE

### > DANS LA LOI INITIALE, UN MONTANT DE 75 MF AVAIT ÉTÉ ALLOUÉ POUR LES PROJETS SUIVANTS :

- 4eme voie Lausanne – Renens et saut de mouton (70MF). Le projet a été inscrit en 2014 dans la planification fédérale et retiré de la H160 en 2016
- 3ème voie Renens – Allaman (5 MF ramené à 0.5 MF en 2016)
- Augmentation de capacité Lausanne – Genève (0.33 MF)

### > OBJECTIF DE CES MESURES :

Financer le lancement de premières études en vue de l'augmentation de capacité à long terme entre Genève et Lausanne

### > EVOLUTION DES PROJETS

- Les deux projets restant ont depuis été inscrits dans l'étape d'aménagement 2035 (EA 2035) du programme de développement stratégique (PRODES)
- Leur financement est désormais intégralement à charge de la Confédération
- Le canton aura dépensé en tout 20'000 CHF avant 2019, plus aucun financement genevois n'est nécessaire.

07/06/2023 - Page 5

## CADENCE ¼ D'HEURE COPPET – GENÈVE

### > DESCRIPTION

Construction de 2 points de croisements à Mies (VD) et Chambésy pour permettre le passage du Léman Express au ¼ d'heure sur l'axe

### > BILAN FINANCIER

Coût total du projet : 116 MF

- Canton de Genève : 53 MF
- Canton de Vaud : 35 MF
- Confédération : 28 MF (projet d'agglomération 2)

**Projet terminé**



07/06/2023 - Page 6

# ALLONGEMENT DES QUAIS GENÈVE – LA PLAINE

07/06/2023 - Page 7

## ALLONGEMENT DES QUAIS GENÈVE – LA PLAINE : DESCRIPTION

### > RÉAMÉNAGEMENT DES GARES DE VERNIER, MEYRIN, ZIMEYSA, SATIGNY, RUSSIN ET LA PLAINE

- ⇒ Mise aux normes de la longueur de l'ensemble des quais à 160m pour la circulation de trains doubles
- ⇒ Mise en conformité des quais et des accès (loi LHAND)
- ⇒ Renouvellement ou modernisation des équipements d'attente et d'information aux voyageurs

### > AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES :

- La Plaine : reconfiguration du P+R et de l'interface avec les TPG
- Meyrin : création d'un nouveau passage inférieur permettant également le transit des piétons et cyclistes
- Vernier : création d'un nouvel accès côté route de Pré-Bois



## ALLONGEMENT DES QUAIS GENÈVE – LA PLAINE 2/2

### > BILAN 2020-2022

- Nouvelles gares de La Plaine, Russin, Satigny, Zimeysa et Meyrin en service
- Le projet à Vernier subit un important retard :
  - ⇒ Avec notamment des difficultés techniques en lien avec le pipeline alimentant l'aéroport en kérosène
  - ⇒ L'autorisation de construire a finalement été délivrée par l'OFT le 4 mai dernier
  - ⇒ À la demande de l'OFT, la mise en œuvre du nouvel accès à la gare depuis le côté Pré-Bois ne sera pas délégué aux CFF mais assuré directement par le Canton

### > PROCHAINES ÉTAPES

- Début des travaux : fin 2023 (sauf recours)
- Mise en service en : décembre 2024
- Accès quartier de l'Etang : 2026

### > BILAN FINANCIER

- 10.83 MF TTC pour l'entièreté des études (5.57 MF) et pour les aménagements spécifiques à Meyrin (2.35 MF) et Vernier (2.91 MF)
- ⇒ Pas de dépassement
- Le reste du projet (56 MF) est financé par la Confédération via sa convention de prestation avec les CFF

07/06/2023 - Page 9

## HALTE DE VERNIER-CHÂTELAINE

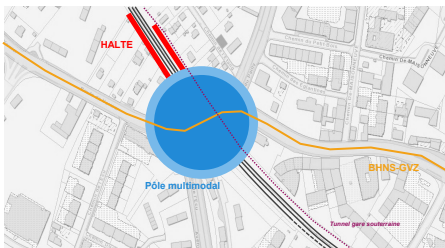
07/06/2023 - Page 10

## HALTE DE VERNIER-CHÂTELAINE : DESCRIPTION

### > CRÉATION D'UNE NOUVELLE HALTE AU DROIT DU PONT DE L'ECU

- Desserte du quartier de Châtelaine :
- Arrêt prévu pour l'axe Genève – Bellegarde (L5 et L6)
- Correspondance avec le réseau TPG, notamment BHNS GVZ et la voie verte rive droite (pôle multimodal de Châtelaine)

### > CRÉDITS INSCRITS : 0.9 MF POUR LE PRÉFINANCEMENT DES PREMIÈRES ÉTUDES



07/06/2023 - Page 11

## HALTE DE VERNIER-CHÂTELAINE : BILAN ET PROCHAINES ÉTAPES

### > RAPPEL POST 2020

Refus de la Confédération d'inscrire ce programme dans l'EA 2035 du PRODES (fréquentation insuffisante en regard du coût important de réalisation)

### > BILAN 2020-2022

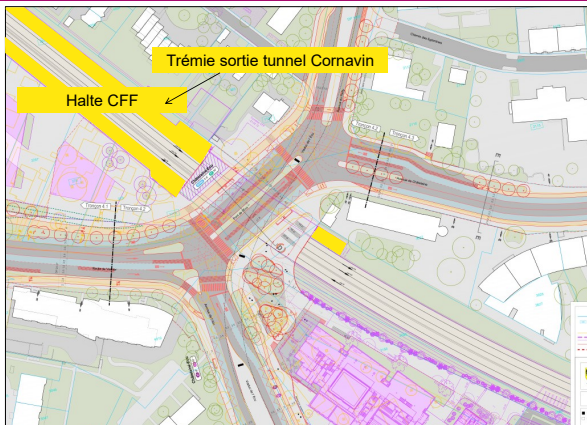
- Réalisation des études préliminaires sur la période 2021-2022
- Chiffrage actualisé à 60 MF
- Un important travail de coordination a été initié dans le secteur, notamment en lien avec :
  - ⇒ Le projet de gare souterraine
  - ⇒ Le BHNS GVZ et le pôle multimodal de Châtelaine (reconstruction et élargissement du pont de l'Ecu)
  - ⇒ Les projets urbains connexes (PLQ voies CFF, centre culturel porté par la FODAC)

### > PROCHAINES ÉTAPES

#### Adoption d'une loi pour financement intégral par le Canton

- Préalable obligatoire pour avoir l'autorisation par la Confédération de construire cette gare (décision à l'horizon 2026)
- Objectif : démarrage des études d'avant-projet en 2024 en vue d'une réalisation conjointe de la halte et du nouveau Pont de l'Ecu (horizon 2032)

07/06/2023 - Page 12

**CONTEXTE PÔLE MULTIMODAL DE CHÂTELAINE**

07/06/2023 - Page 13

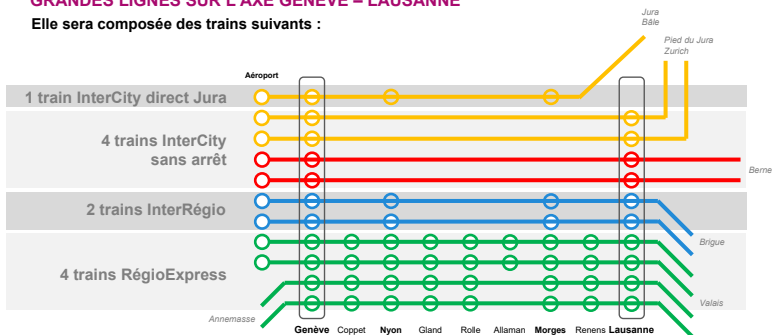
**EXTENSION DE CAPACITÉ  
DU NŒUD DE GENÈVE**

07/06/2023 - Page 14

## DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE SUR L'ARC LÉMANIQUE

### > LE PROGRAMME PRODES 2035 A POUR OBJECTIF UNE OFFRE DE 11 TRAINS GRANDES LIGNES SUR L'AXE GENÈVE – LAUSANNE

Elle sera composée des trains suivants :

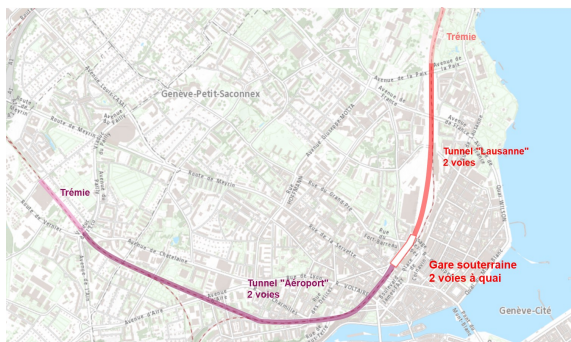


07/06/2023 - Page 15

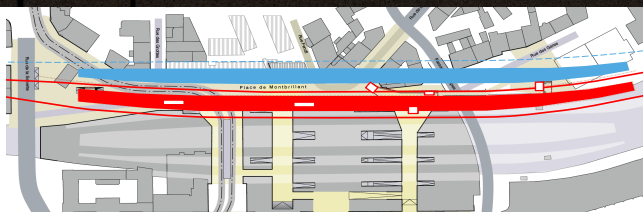
## DESCRIPTION DU PROJET PRINCIPAL

### > PROJET PRINCIPAL AU 31.12.2022

- Gare souterraine avec 2 nouvelles voies avec quai central sous la rue de Montbrillant
- Un tunnel d'accès à deux voies côté **Lausanne** démarrant au droit de l'ONU
- Un tunnel d'accès à deux voies côté **Aéroport** démarrant au droit du chemin de l'Etang à Vernier
- Un réaménagement des traversées de la gare et des accès aux quais de la gare existante



## PLAN ET COUPE



31/06/2023 - Page 17

## INTERVENTIONS ANTICIPÉES

### Vernier-Meyrin Cargo 2020–2022

Intervention anticipée II - Réalisée

Quatre nouvelles voies de garage pour les trains voyageurs

### La Praille 2020–2021

Intervention anticipée III - Réalisée

Des voies de garages plus longues pour les trains de chantier

### Secteur Montbrillant 2019–2023

Intervention anticipée I - En travaux

Renouvellement de l'enclenchement (commande des signaux et des aiguillages), nouvelle station de lavage,...

### Genève – Faisceau B 2023–2025

Intervention anticipée IV - En travaux

Reprise des faisceaux de garage, réorganisation du centre d'entretien de Montbrillant et libération de surfaces pour la réalisation du projet principal



07/06/2023 - Page 18



## CHIFFRAGE INITIAL ET FINANCEMENT CANTONAL

### > SIGNATURE D'UNE CONVENTION CADRE LE 7 DÉCEMBRE 2015

La répartition initiale entre les partenaires est la suivante (montants hors taxes) :

	Canton	Ville	OFT	TOTAL
<b>2015</b>	<b>416.57</b>	<b>111.3</b>	<b>1018.4</b>	<b>1546.27</b>
	26.94%	7.20%	65.86%	

### > FINANCEMENT CANTONAL POUR UN TOTAL DE 457.8 MF TTC

Le crédit cantonal tient compte des taxes et des expertises complémentaires demandées par le Canton. Il est réparti entre deux lois :

- H160 révisée en 2016 : 32.5 MF
- L11912 : 425.28 MF

07/06/2023 - Page 19

## ÉVOLUTION DU PROJET DU PROJET ET DES SON FINANCEMENT

### > PRISE EN CHARGE FINANCIÈRE SUPPLÉMENTAIRE PAR LA CONFÉDÉRATION -355 MF HT

Canton	Ville
-285 MF	-70 MF
80.3%	19.7%

- ⇒ la Confédération a reconnu en 2021 que la gare souterraine lui éviterait des infrastructures qui auraient été nécessaires pour la réalisation du projet d'offre 2035, en cas d'extension de la gare en surface
- ⇒ La Confédération a accordé une prise en charge financière supplémentaire de 355 MF au profit du Canton et de la Ville

07/06/2023 - Page 20

## ÉVOLUTION DU PROJET DU PROJET ET DES SON FINANCEMENT

### > MODIFICATION DU PROJET : AJUSTEMENT DU PÉRIMÈTRE DU PROJET -125 MF HT

Canton	Ville	OFT
-32.5 MF	-17 MF	-75.5 MF
26%	14%	60%

- La réalisation de l'enclenchement entrant dans le cadre de l'entretien du réseau, elle a été transféré hors projet : son financement est intégralement assuré par la Confédération dans un autre cadre
- La reconstruction du pont de la Paix devient hors périmètre et est également sorti du projet. Il est financé exclusivement par la Ville de Genève
- Le rehaussement du quai 4 de la gare existante est ajouté au projet de base

07/06/2023 - Page 21

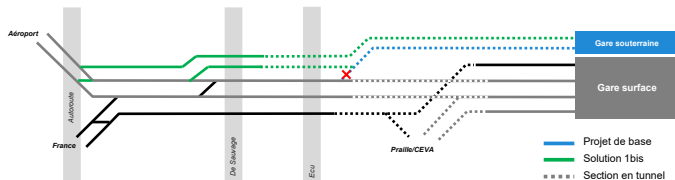
## ÉVOLUTION DU PROJET DU PROJET ET DES SON FINANCEMENT

### > MODIFICATION DU PROJET : INTÉGRATION DE LA SOLUTION 1 BIS +272 MF HT

Canton	Ville
205.64 MF	80.37 MF
71.90%	28.10%

- Construction d'un tunnel de liaison Aéroport à deux voies au lieu d'une
- Cette solution permet une réserve de capacité supplémentaire pour les développements d'offre futurs (diamétrale, etc.) et évite un nouveau projet/chantier dans le secteur Cornavin
- Report de la sortie du tunnel au droit du Pont de l'Écu (au lieu de l'avenue d'Aïre) / facilitation halte Châtelaine
- Réinvestissement d'une partie des économies réalisées suite à la prise en charge complémentaire de l'OFT

Décision soumise début 2022 aux commissions conjointes transport et travaux



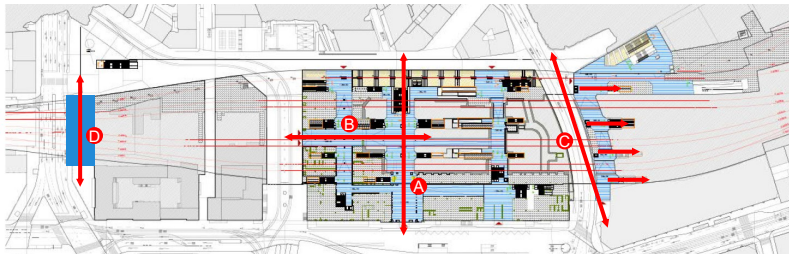
07/06/2023 - Page 22

## ÉVOLUTION DU PROJET DU PROJET ET DES SON FINANCEMENT

- > **MODIFICATION DU PROJET :**  
**MODIFICATION DES ACCÈS ET TRAVERSÉES DE LA GARE**  
**+136 MF HT**

Canton	Ville	OFT
18 MF	21 MF	97 MF
13%	15%	72%

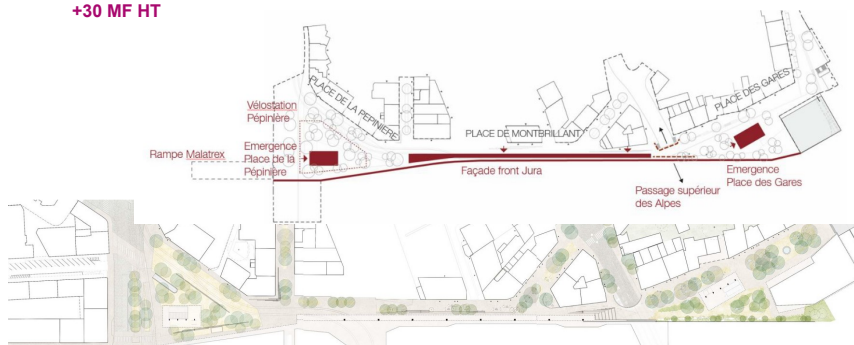
- A Nouvelle traversée centrale avec accès aux quais  
 B Nouvelle traversée interne  
 C Elargissement du passages des Alpes avec accès aux quais  
 D Elargissement du passage de la Servette



## ÉVOLUTION DU PROJET DU PROJET ET DES SON FINANCEMENT

- > **MODIFICATION DU PROJET :**  
**INTÉGRATION DE MESURES CONSTRUCTIVES EN LIEN**  
**AVEC LE PROJET URBAIN CÔTÉ MONTBRIILLANT**  
**+30 MF HT**

Canton	Ville
10 MF	20 MF
33.3%	66.7%



## EVOLUTION DU CHIFFRAGE

En 2015, chiffrage initial : 1'546 MF HT

	Canton	Ville	OFT	TOTAL
2015	416.57	111.3	1018.4	1546.27
	26.94%	7.20%	65.86%	

Au 31.12.2022, le coût de l'opération est désormais estimé à 1'874 MF HT

	Canton	Ville	OFT	TOTAL
2022	332.47	145.71	1395.93	1874.11
	17.74%	7.77%	74.48%	

### > PRISE EN COMPTE DE CES ÉVOLUTIONS

- Au niveau fédéral

Inscription dans le rapport 2023 du Conseil Fédéral sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

- Au niveau cantonal

Evolution à la baisse de la participation cantonale au projet, pas de modifications nécessaires au niveau légal

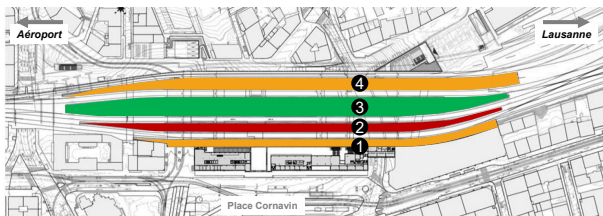
07/06/2023 - Page 25

## POINT DE SITUATION AU 1<sup>ER</sup> JUIN 2023

### > ANALYSE DES FLUX MENÉE EN 2022 À L'ISSUE DE L'AVANT PROJET

La gare de Genève est confrontée à des difficultés similaires à la gare de Lausanne concernant la conformité des flux :

- Le quai 2 (voies 2/3) n'est **plus suffisamment large**,
- Les quais 1 (voie 1) et 4 (voies 7/8) sont en **limite de capacité**
- Le quai 3 (voies 4/6) conserve une **marge de capacité importante**



L'OFT et les CFF mènent actuellement des études permettant une mise en conformité de la gare existante sans péjorer les procédures et le déroulement de l'extension souterraine

⇒ L'organisation envisagée est une mise en conformité à la suite de la mise en service de la gare souterraine

⇒ Un premier concept d'aménagement a été évalué à environ 160 MF HT

07/06/2023 - Page 26

## EXTENSION DE CAPACITÉ DU NŒUD DE GENÈVE : PROCHAINES ÉTAPES

### > PROJETS ANTICIPÉS :

- Mise en service de l'enclenchement fin 2024 :  
*Fermeture totale de la gare de Genève les 23-24 novembre 2024 pour permettre la bascule des équipements*
- Fin des travaux du faisceau B en 2026

### > PROJET PRINCIPAL

- Décision sur la désaturation des flux dans la gare de surface en 2023 (choix solutions et éventuelles études complémentaires)
- Rédaction et signature de l'avenant n°2 à la convention cadre
- Poursuite des études du projet de construction initiées en 2022
- Lancement de la procédure d'approbation des plans (enquête publique) au plus tôt en 2024
- Démarrage des travaux à l'horizon 2027 pour une mise en service en 2035

07/06/2023 - Page 27

# SYNTHÈSE PROJETS ET DÉPENSES

07/06/2023 - Page 28

## ETAT DES PROJETS AU 31.12.2022 - SYNTHÈSE

Nom de projet	Crédits* H 1 60 + L11912		Type	Statut	Dépensé (en MF)
Extension de capacité du nœud de Genève (L 11912 incluse)	457.8	TTC	Etudes	en cours	18.60
			Réalisation	en cours (projets anticipés)	4.14
Halte de Châtelaine	0.90	TTC	Etudes	en cours	0.30
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	5.57
	5.44	TTC	Réalisation	terminée sauf Vernier	2.35
Augmentation capacité Lausanne-Genève	0.30	TTC	Etudes	Etude exploratoire OFT	0.02
3ème voie Renens-Allaman	0.50	TTC	Etudes	Inscrit EA 2035 PRODES	0
<b>TOTAL H160 + L11912</b>	<b>523.4</b>				<b>84.7</b>

\* Montants inscrits dans les lois, en millions de francs, hors renchérissement

07/06/2023 - Page 29



MERCİ POUR VOTRE  
ATTENTION