

Date de dépôt : 26 janvier 2015

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi H 1 60 sur le développement des infrastructures ferroviaires

Rapport de M. Jean Romain

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous l'auguste présidence de M. Daniel Zaugg, en présence de M. Luc Barthassat, et ce en date du 20 janvier 2015, la Commission des transports a pris connaissance du rapport susmentionné. La présentation dudit rapport a été assurée par M. Pavageau. Ce rapport présente : l'état d'avancement des études et travaux concernant le développement des infrastructures ferroviaires ; la conclusion des conventions spécifiques ; l'état des dépenses effectuées au titre de préfinancement, de financement remboursable et de financement cantonal ; ainsi que les dépenses effectuées au titre d'études préliminaires.

Présentation de M. Benoît Pavageau, directeur à la direction des transports collectifs/DETA

M. Pavageau projette la présentation sur le RD 1058 (*cf. annexe*). Il indique que la loi H 1 60 permet la mise en œuvre de la convention Léman 2030 entre le canton de Vaud, Genève, les CFF et l'OFT. Il s'agit d'une base légale pour assurer le préfinancement et le financement des projets ferroviaires à venir sur Genève. La carte en p. 3 indique toutes les opérations prévues par la loi. Les sites en vert sont ceux dont les études et la réalisation sont financées par la loi. En orange, seules les études sont financées. En rose, une partie est financée par la loi.

M. le directeur énumère les projets inscrits en 2011 dans la loi, au nombre de 9, pour **43 millions d'études et 126 millions de travaux**. Concernant l'augmentation de la capacité de la gare de Cornavin, le but est d'ajouter au moins 2 nouvelles voies à quai pour permettre le développement de l'offre ferroviaire après 2018. Les crédits inscrits sont de 23,5 millions pour le financement et le préfinancement des études. Les prochaines étapes sont la poursuite des études, le démarrage de l'avant-projet et le choix de la variante définitive. Le vote de FAIF permettra le relais du financement dès janvier 2016 (800 millions affectés). Les solutions techniques pour la version souterraine sont en train d'être réalisées. Concernant la cadence au quart d'heure sur Coppet-Genève, il s'agit de l'ensemble des aménagements, notamment les 2 points de croisement pour que les trains puissent se dépasser à Mies et Chambésy. Le montant est de 58 millions pour Genève, alors que Vaud finance 42 millions. La mise en service était envisagée pour décembre 2015. Les CFF ont pris du retard sur les procédures et les études de détail. L'enquête publique a été compliquée en raison de recours. Deux recours sont en cours de traitement. Les travaux n'ont donc pas encore commencé mais les études respectent le planning. Les prochaines étapes sont la finalisation des études, la mise à l'enquête et le démarrage des travaux.

Concernant l'allongement des quais entre Genève et la Plaine, les projets visent à permettre la circulation de trains jusqu'à 225 m car les quais ne sont pas conformes à la réglementation. 4 millions pour les études sont budgétés, pour une mise en service en 2018, ce qui n'est plus le cas selon le PDTC. Les études se sont terminées en 2012 et le chiffrage a été revu à la baisse. Les prochaines étapes sont : l'ouverture imminente de l'enquête publique et l'aménagement intérieur du matériel roulant. Des discussions avec le DIP pour ajuster le début des cours sont en cours. Concernant l'augmentation de la capacité sur Châtelaine, le projet vise à mettre en œuvre des infrastructures pour permettre le passage au quart d'heure, des grandes lignes et la création d'une halte à Châtelaine. 3,9 millions sont inscrits pour financer des études, à l'horizon 2025. Les études liées au saut de mouton de Châtelaine et l'extension sont intégrées dans le projet de gare souterraine de Cornavin. Des études ont été menées sur le lieu de l'implantation de la halte de Châtelaine. Les prochaines étapes sont le choix de l'implantation et la coordination avec le projet de Cornavin. Concernant l'amélioration du rendement de la région de Genève, il s'agit d'optimiser la signalisation en lien avec le projet de Cornavin. Des études sur des aiguillages sur Sécheron sont aussi menées. Ces projets sont imbriqués dans le projet de Cornavin. Concernant la reprise des enclenchements en gare Cornavin, il s'agit de la modification nécessaire des aiguillages en fin de vie. Il s'agit donc de renouvellement. 3,6 millions ont

été budgétés mais le financement est à la charge de l'OFT. Cette étude est aussi tombée dans l'étude sur Cornavin. Concernant l'augmentation de la capacité entre Lausanne et Genève pour passer 12 produits (4 IC, 4 IR et 4 RE), il s'agit d'études exploratoires menées jusqu'en avril 2013. 330 000 F ont été dépensés. Les projets sont dans le cadre des futures opérations 2025-2030. M. Barthassat a déposé de nouvelles demandes de subvention dans le cadre de FAIF 2. Ceci sera donc peut-être pris en charge par la Confédération. Concernant la 4^e voie et le saut de mouton entre Lausanne et Renens, le projet vise à inscrire 70 millions pour que Genève préfinance le projet. Avec FAIF, les Vaudois n'ont pas eu à solliciter les avances budgétaires auprès du canton. Concernant la 3^e voie Renens-Allaman, le projet vise à permettre l'arrêt de tous les trains RER. Aucune dépense n'a été engagée. Ce projet a aussi fait l'objet d'une demande de financement intégral par l'OFT. En synthèse, la loi rédigée en 2009-2010 faisait preuve d'un certain optimisme dans le planning de réalisation. Toutefois, suite à divers événements, toutes les dépenses budgétées n'ont pas été réalisées.

M. Pavageau projette le tableau de synthèse des dépenses. Aujourd'hui, sur un projet de 170 millions, 6,3 seulement ont été dépensés. Une mise à jour de la H 1 60 a été engagée, afin de prendre en compte l'évolution des projets ou intégrer de nouvelles étapes. Ce projet de loi sera certainement présenté vers l'été 2015, en même temps que les décisions définitives sur la gare. D'autres éléments sur la mise en conformité des gares de la Plaine ont été déposés, dans le respect des réglementations en matière d'accessibilité.

Le Président met aux voix le RD 1058 :

La commission prend acte du RD 1058 à l'unanimité des présents par :
14 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Traitement aux extraits

Mesdames et Messieurs les députés, je vous prie de suivre l'unanimité de la commission, et ainsi de prendre acte de ce rapport.

- *RD 1058 (<http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01058.pdf>)*
- *Annexe ment. : la projection de M. Pavageau*

H 1 60

LOI SUR LE DÉVELOPPEMENT DE
L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE
RAPPORT DIVERS PÉRIODE 2011-2013



LOI H 1 60 : OBJECTIFS DE BASE

- > **MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION LÉMAN 2030
VAUD/GENÈVE/CFF/OFT : DÉVELOPPEMENT DES
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES SUR L'ARC LÉMANIQUE**

- > **BASE LÉGALE POUR LE PRÉFINANCEMENT ET LE
FINANCEMENT (REMBOURSABLE OU NON) DES PROJETS
FERROVIAIRES À VENIR SUR GENÈVE**
 - Etudes et/ou réalisation
 - Participation au financement de projets vaudois



LOI H 1 60 : PROJETS INSCRITS EN 2011

EN VERT :

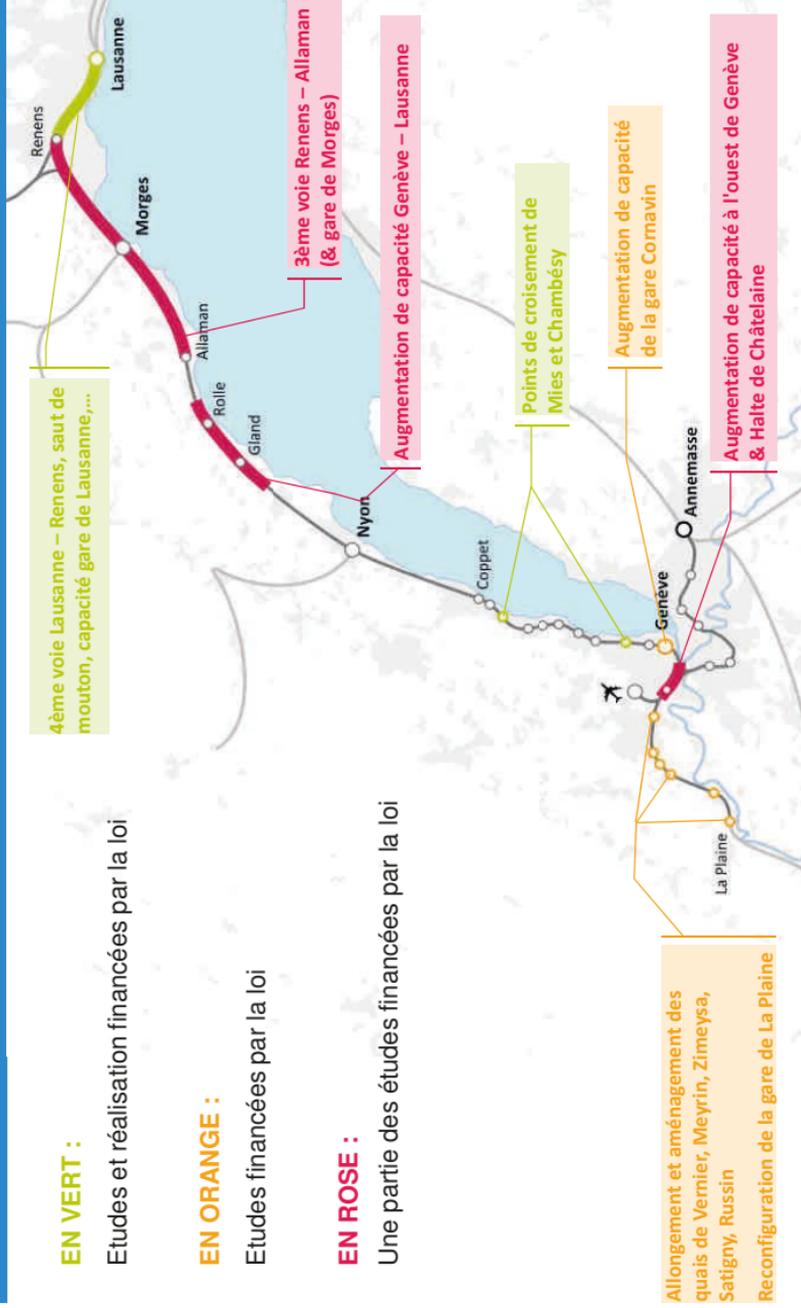
Etudes et réalisation financées par la loi

EN ORANGE :

Etudes financées par la loi

EN ROSE :

Une partie des études financées par la loi



LOI H 1 60 : DANS LES GRANDES LIGNES

> 9 PROJETS

> CRÉDITS D'ÉTUDE ET DE RÉALISATION :

- Mise à disposition des fonds pour les études prévues dans la convention Léman 2030 (période 2010-2016)
⇒ **43 millions de CHF** - pour tous les projets
- Mise à disposition des fonds pour la réalisation des projets d'infrastructure mentionnés dans cette même convention
⇒ **126 millions de CHF** - pour deux projets : points de croisement de Mies et Chambésy (cadence 1/4 d'heure Coppet-Genève) et 4^{ème} voie Lausanne – Renens



AVANCEMENT PROJET PAR PROJET



AUGMENTATION DE CAPACITÉ DE LA GARE CORNAVIN

> DESCRIPTION

- Ajouter au moins 2 nouvelles voies à quai pour permettre le développement de l'offre ferroviaire sur Genève après 2018 (mise en service CEVA : gare saturée)
- Crédits inscrits : 23.5 MF pour le financement et préfinancement des études (EP, AP, PAP et PRO)

> BILAN 2011-2013

- Etude préliminaire sur extension en surface (2 voies côté Montbrillant) finie en 2012
- Expertise pour choix de la variante d'extension : **variante souterraine décidée en juillet 2013 (coût de 1.2 Mia CHF)**;
- Etude préliminaire gare souterraine initiée dès mi-2013
- Financement confédération (800 MF) approuvé par les Chambres et vote populaire en février 2014

> PROCHAINES ÉTAPES (2014 ET AU-DELÀ)

- ⇨ Poursuite des études, démarrage de l'avant-projet
- ⇨ Choix de la variante définitive



> DESCRIPTION

- Ensemble de mesures nécessaires pour le passage à la cadence 1/4 d'heure de la ligne régional Coppet – Genève, et l'allongement des trains jusqu'à 225m.
- Infrastructures notables : points de croisements à Mies et Chambésy, et allongement des quais
- Crédits inscrits : 57.79 MF pour le financement et préfinancement de la réalisation (et 42 MF pour Vaud)
- Mise en service programmée initialement pour déc. 2015

> BILAN 2011-2013

- Retard pris dans les études et la procédure PAP : report d'un an de la mise en service (décembre 2016)
- Enquête publique menée de juin à juillet 2012 : 25 oppositions. **Décision d'approbation des plans délivrée en décembre 2013 (3 recours, dont 2 encore en traitement début 2015).**
- Mise en pause du module portant sur l'allongement des quais, en raison du risque de retard supplémentaire qu'il pouvait provoquer pour toute la procédure : module non urgent, il est reporté pour 2020
- Amélioration du projet en gare de Chambésy (confort, et respect de nouvelles normes)

CADENCE 1/4 D'HEURE COPPET – GENÈVE 2/2

> PROCHAINES ÉTAPES (2014 ET AU-DELÀ)

- ⇨ Finalisation des études projet
- ⇨ Préparer la mise à l'enquête du projet d'allongement des quais
- ⇨ Démarrage de la phase travaux



> DESCRIPTION

- Aménagements visant à permettre la circulation de trains jusqu'à 225m entre Genève et La Plaine, ainsi que l'arrêt systématique des trains à La Plaine, la modernisation et l'accessibilité des gares (hauteur de quai, abri, information,...) et la reprise de l'entrase des voies.
- Infrastructure notable : reconfiguration complète de la gare de La Plaine
- Crédits inscrits : 4 MF pour le financement remboursable des études (AP, PAP, PRO)
- Mise en service planifiée pour fin 2018

> BILAN 2011-2013

- Fin des études d'avant-projet en 2012, le chiffrage a été revu à la baisse : de 120 MF +/- 30% à 107 MF +/- 20%. Le projet conforme aux attentes.
- Inscrit dans projet d'agglo 2 (mais non retenu OFT)

> PROCHAINES ÉTAPES (2014 ET AU-DELÀ)

- ⇨ Préparation de la procédure d'approbation des plans (PAP) : enquête publique (PAP) prévue pour début 2015, pour une mise au service au plus tôt en décembre 2019
- ⇨ Recherche de solutions intermédiaires pour améliorer la capacité d'ici à 2019

AUGMENTATION DE CAPACITÉ CHÂTELAINE

> DESCRIPTION

- Mise en œuvre d'infrastructures permettant le développement de l'offre RER (1/4 d'heure Genève – La Plaine et au-delà Bellegarde), grandes-lignes (Paris, Lyon,...), et la création d'une halte dans le quartier de Châtelaïne.
- Crédits inscrits : 3.9 MF pour les études (EP et AP)
- Projets initialement prévus pour horizon 2025

> BILAN 2011-2013

- Programme d'infrastructure défini en 2012 : saut de mouton de Châtelaïne et 4^{ème} voie (dans le cadre de l'extension de Cornavin en surface);
- Démarrage d'une étude visant à préciser les emprises, couts et faisabilité des scénarios d'implantation de la halte de Châtelaïne
- Suite au choix d'étendre Cornavin en souterrain, le présent projet ne porte plus que sur la création d'une halte à Châtelaïne et la création d'une 4^{ème} voie. Le projet de saut-de-mouton sera traité directement dans le projet Cornavin;

> PROCHAINES ÉTAPES (2014 ET AU-DELÀ)

- ⇨ Choisir la variante d'implantation de Châtelaïne
- ⇨ Coordination avec projet d'extension de la gare Cornavin



> DESCRIPTION

- Optimisation de la signalisation entre Genève et Lausanne – liens avec le projet d'extension de la gare Cornavin
- Crédits inscrits : 1 MF pour le préfinancement des études (sur un total de 10 MF)

> BILAN 2011-2013

- Pas d'études financées à ce jour
- Financement désormais pris en charge par la confédération

> PROCHAINES ÉTAPES (2014 ET AU-DELÀ)

Poursuite des études

REPRISE DES ENCLENCHEMENTS EN GARE CORNAVIN

> DESCRIPTION

- Il s'agit de la reprise et modification nécessaire des aiguillages, en fin de vie, aux entrées de la gare Cornavin
- Crédits inscrits : 3.6 MF pour le financement remboursables des études (EP, AP, PAP et PRO)
- Mise en service planifiée initialement pour 2020 (coût 140 MF env.)

> BILAN 2011-2013

- A l'origine indépendantes, les études de ce module ont été logiquement menées en lien avec l'extension de la gare Cornavin : les études sont comprises et ont déjà été initiées dans le projet d'extension la gare Cornavin

> PROCHAINES ÉTAPES (2014 ET AU-DELÀ)

Poursuite de études



> DESCRIPTION :

- Définir l'ensemble d'infrastructures nécessaires à l'introduction de la cadence 1/4 d'heure sur les produits IC, IR et RE ("12 produits"). Sont compris :
- Crédits inscrits : 0.33 MF au titre des études exploratoires
- Mise en service planifiée pour horizon 2025-2030

> BILAN 2011-2013

- Etude exploratoire initiée en avril 2013

> PROCHAINES ÉTAPES (2014 ET AU-DELÀ)

- ⇨ Etude exploratoire à finir
- ⇨ Préparer l'inscription dans le ou les prochains messages du Conseil fédéral

4ÈME VOIE ET SAUT DE MOUTON LAUSANNE - RENENS

> DESCRIPTION

- Création d'une 4^{ème} voie et d'un saut de mouton entre Lausanne et Renens, pour permettre l'augmentation du nombre de trains et leur allongement entre Genève et Lausanne notamment
- Crédits inscrits : 70 MF pour le préfinancement des études et de la réalisation (sur un total de 210 MF)
- Mise en service planifiée pour 2018

> BILAN 2011-2013

- Mise en service confirmée pour l'horizon 2018-2020
- Coordination globale du projet avec extension des gares de Lausanne et Renens (début des travaux en 2015)
- Suite à la votation FAIF, financement apporté immédiatement par la confédération : **le préfinancement genevois de 70 MF n'est plus nécessaire**

> PROCHAINES ÉTAPES (2014 ET AU-DELÀ)

Plus de financement par Genève



> DESCRIPTION

- Création d'une troisième voie entre Renens et Allaman, devant notamment permettre l'amélioration de la desserte RER (arrêts systématiques dans toutes les gares)
- Crédits inscrits : 5 MF pour le financement remboursable des études préliminaires et avant-projet (sur un total de 15 MF)
- Mise en service planifiée initialement pour horizon 2025

> BILAN 2011-2013

- Projet non prioritaire pour les cantons de Genève et Vaud : souhait partagé d'améliorer en priorité la desserte RE sur l'arc lémanique. Les ressources ont été réorientées sur le projet d'augmentation de capacité Genève – Lausanne

> PROCHAINES ÉTAPES (2014 ET AU-DELÀ)

Redéfinir avec VD le planning d'étude et de réalisation du projet

SYNTHÈSE



**LES OBJECTIFS DE LA LOI SONT POUR L'INSTANT TENUS.
LES PROJETS PRIORITAIRES ONT ÉTÉ INITIÉS, ET SONT DÉJÀ BIEN
AVANCÉS.**

- > PRODUCTIONS CONFORMES AUX ATTENTES**
- > PLANNING ET PROGRAMMES DE DÉPENSES INITIAUX TROP AMBITIEUX**
 - Quelques retards dans le démarrage des études (Loi en force début 2011 seulement, alors que le planning d'étude démarrait fin 2010)
 - Dépenses annuelles moins importantes
 - ⇨ Prévisions de dépenses annuelles CFF souvent surévaluées
 - ⇨ Projets démarrés plus tardivement

- > EVOLUTION DE STRATÉGIES**
 - ⇨ Certains projets ont été initiés plus tôt, d'autres mis en pause
 - ⇨ Certains modules abandonnés, reportés ou fusionnés avec d'autres projets

SYNTHÈSE : DÉPENSES 2011-2013

PROJET		Coût total Estimé 2011	crédits H 1 60	2011	2012	2013	TOTAL 2011-13
Augmentation de capacité de Genève Cornavin	Gare souterraine	800	23.5	0.41	0.90	0.56	1.88
	Reprise enclenchements Cornavin	-	3.6				0
Augmentation capacité dans le secteur de Châtelaine	Saut de mouton	280					0
	Halte de Châtelaine	-	3.9			0.04	0.04
Cadence 1/4 Coppet-Genève		100	57.8			1.39	1.39
Allongement quais La Plaine-Genève		-	4.0	0.14	1.03	1.81	2.98
Amélioration rendement Genève		20	1.0				0
Augmentation capacité Lausanne-Genève		-	0.3			0.02	0.02
4ème voie Lausanne-Renens		210	70				0
3ème voie Renens-Allaman		1'900	5.0				0
TOTAL		4'650	169.1	0.55	1.93	3.82	6.30



SYNTHÈSE : SUITES À DONNER

> MISE À JOUR H 1 60

- Prise en compte des évolutions sur les projets :
- Intégrer de nouvelles étapes de projet (études et/ou réalisation)

> RECHERCHER DES SOURCES DE FINANCEMENT HORS GE

- FAIF : étapes 2025-2030 et 2030-2035 (programme de développement stratégique – PRODES)
- Convention sur les prestations CFF-OFT