

Date de dépôt : 13 janvier 2016

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi H 1 60 sur le développement des infrastructures ferroviaires

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 (H 1 60), de démontrer :

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

Au même titre que dans la loi, tous les montants énoncés dans ce rapport sont hors-taxes.

Préambule

Ce rapport s'attache à présenter, projet par projet, l'avancement des études financées dans le cadre de la loi H 1 60 et leurs évolutions, pour la période couvrant les années 2014 et 2015.

Pour mémoire, la loi H 1 60 assure une base légale à un nombre défini de projets ferroviaires, regroupés sous le programme Léman 2030, qui est formalisé par une convention cadre signée en décembre 2009 entre les cantons de Genève et de Vaud, la Confédération et les CFF. Léman 2030 vise à rattraper le retard des cantons de Genève et de Vaud en matière de développement ferroviaire dans la métropole lémanique. Concrètement, l'objectif est de doubler l'offre ferroviaire régionale et grandes lignes, tant en termes de places assises qu'au niveau de la fréquence des trains.

Léman 2030 donne la possibilité aux deux cantons, en accord avec la Confédération, d'anticiper des réalisations d'infrastructures d'importance, avant qu'une base légale fédérale soit votée et donc qu'un financement fédéral soit décidé.

Il convient de relever que Léman 2030 correspond à une déclinaison du volet ferroviaire inscrit dans la stratégie cantonale multimodale de développement des transports à long terme « Mobilités 2030 ».

En vue d'atteindre les objectifs de Léman 2030, les CFF ont proposé un certain nombre d'infrastructures ferroviaires à réaliser et/ou adapter.

Les projets, avec les montants financiers inscrits dans la loi (art. 4, H 1 60) en millions de francs (MF), sont les suivants :

- augmentation de la capacité de la gare de Cornavin : 23,5 MF (études);
- réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy : 57,79 MF (réalisation);
- allongement à 220 m des quais des haltes de la ligne Genève – La Plaine et reconfiguration de la gare de La Plaine : 4 MF (études);
- augmentation de la capacité du réseau à l'ouest de Genève (secteur de Châtelaine) : 3,9 MF (études);
- augmentation du rendement dans la région de Genève : 1 MF (études);
- renouvellement de l'enclenchement en gare de Cornavin : 3,6 MF (études);
- accroissement des capacités sur le tronçon Genève-Lausanne : 1 MF (études);
- 4^e voie Lausanne-Renens : 210 MF (réalisation);
- 3^e voie Renens-Allaman : 5 MF (études).

Les montants inscrits servent à financer les études et/ou la réalisation de ces projets.

Evolution du contexte fédéral

Le 9 février 2014, le peuple suisse a accepté à une nette majorité (62%) le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). A Genève, l'approbation a été encore plus massive avec 76,6%, record helvétique en la matière.

FAIF introduit un fonds de durée illimitée, le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), désormais seul et unique fonds de financement 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 CFF et l'Office fédéral des transports (OFT), qui porte essentiellement sur l'exploitation, l'entretien du réseau et sa mise aux normes. La convention 2017-2020 a été finalisée à la fin du deuxième semestre 2015 et sera soumise pour approbation aux Chambres fédérales courant 2016;
- le programme de développement stratégique du réseau (PRODES), découpé en étapes d'aménagement d'une durée de 4 à 8 ans :
 - l'étape d'aménagement 2025 a été validée lors de la votation de début 2014 et porte sur une enveloppe de 6,4 milliards de francs;
 - l'étape d'aménagement 2030 est en cours d'élaboration. Les cantons et les CFF ont à ce titre déposé leurs projets d'offre auprès de la Confédération à fin novembre 2014. Après évaluation et priorisation des projets soumis, deux scénarios seront élaborés et basés sur des enveloppes de financement situées entre 7 et 12 milliards de francs. Le projet définitif sera soumis aux Chambres fédérales en 2018.

Pour la métropole lémanique, FAIF a permis le financement anticipé du développement du nœud de Lausanne par son inscription dans la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF – ZEB), soit la 4^e voie Lausanne – Renens et l'augmentation de capacité des gares de Lausanne et Renens, mais aussi le financement de l'augmentation de capacité de la gare de Genève, avec une enveloppe fixée initialement à 790 MF.

La constitution du FIF comme seul et unique fonds fédéral pour le financement des projets ferroviaires a eu pour conséquence la non-prise en compte des mesures de cette nature dans le cadre des financements accordés au titre des projets d'agglomération de deuxième génération.

Bilan des projets inscrits dans la loi H 1 60

La loi H 1 60 prévoit des crédits d'études et de réalisation pour neuf 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 jusqu'en 2030 environ.

Augmentation de capacité de la gare de Genève Cornavin

Ce projet consiste en la réalisation de deux nouvelles voies et d'un quai supplémentaire, pour résoudre le problème de saturation de la gare de Genève, qui aura atteint sa capacité maximale avec la mise en service du réseau Léman Express.

Conventions spécifiques

Une première convention portant sur l'étude préliminaire de l'extension en surface a été signée en mars 2011 avec les CFF.

Différents mandats ont été attribués sur les sujets : insertion urbaine de la gare en surface et expertise indépendante sur la gare souterraine.

A l'issue de cette expertise, une deuxième convention portant sur l'étude préliminaire de l'extension souterraine de la gare a été signée en juillet 2013 avec les CFF.

Puis, une troisième convention portant sur les études d'avant-projet a été signée en novembre 2013.

Etat d'avancement

Des analyses ont été faites pour définir la meilleure localisation pour cette gare centrale. Celles-ci ont clairement démontré que Cornavin reste le pôle le plus pertinent pour accueillir la gare centrale du nœud ferroviaire genevois. Au regard de sa prochaine saturation, l'extension de la gare Cornavin est donc nécessaire.

Une étude préliminaire a porté sur l'augmentation de la capacité de la gare par une extension à deux voies en surface côté Montbrillant. Son coût a été estimé à 790 MF (précision à +/- 50%) et sa réalisation effective pour 2025.

Considérant l'ampleur des impacts négatifs d'une extension en surface de la gare, il a été décidé de conduire une expertise neutre pour vérifier la faisabilité d'une extension souterraine de la gare de Cornavin. Cette expertise a démontré, après l'analyse de près d'une vingtaine de variantes, la faisabilité d'une gare souterraine, sous la place Montbrillant. Son coût a été estimé à 1,2 milliard de francs (précision à +/- 50%) et sa réalisation envisagée pour l'horizon 2025. Ces deux voies souterraines permettent d'absorber une augmentation massive de trains en gare de Cornavin, correspondant notamment aux développements prévus sur la ligne de La Plaine et aux planifications des cantons de Genève et de Vaud, comme la mise au quart d'heure de tous les trains circulant entre Genève et Lausanne. Les impacts du projet sont par ailleurs nettement plus restreints que ceux de l'extension de la gare en surface. Cette expertise a aussi démontré que cette gare souterraine peut encore être agrandie dans une phase ultérieure, pour accueillir des développements supplémentaires de l'offre ferroviaire à très long terme. Cette solution d'extension souterraine de la gare de Cornavin a été approuvée par tous les partenaires, à savoir le canton, la Ville de Genève, l'OFT et les CFF, en juin 2013.

Il convient de noter que le Grand Conseil a adopté le 13 mars 2015, par 83 oui, 3 non et 6 abstentions, l'initiative 153 « *Pour une extension souterraine de la gare* », sans lui opposer de contre-projet.

Les études préliminaires sur un projet de gare souterraine ont été lancées fin 2013, afin de disposer d'un concept plus détaillé et des estimations de coûts plus précises. Plusieurs variantes ont ainsi été étudiées, sur la base de différents critères de construction : profondeur de la gare, positionnement des émergences des tunnels, nombre de voies d'accès, adaptations en surface, etc.

Fin juin 2015, une solution technique réaliste, correspondant aux besoins de l'étape d'aménagement 2025 de PRODES a été présentée et validée par tous les partenaires du projet. Celle-ci a été estimée à 1,652 milliard de francs (+/- 30%).

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.

La part assumée par la Confédération dans ce cadre s'élève désormais à 1074,5 MF (dont 980 MF représentent le montant actualisé initialement inscrit dans FAIF pour Genève). Au niveau genevois, la part cantonale s'élève à 416,57 MF, alors que pour la Ville le montant s'élève à 111,3 MF. Un montant résiduel de 49,87 MF (dont 8,3 MF pour les CFF pour le renouvellement d'une station de lavage des trains) est également prévu. Il doit permettre de valoriser notamment les pertes financières en matière d'exploitation engendrées aux opérateurs et aux commanditaires, assumées directement par ces derniers durant la phase travaux.

La convention prévoit également les modalités en cas de remboursement ultérieur des montants investis par les autorités genevoises. En effet, les fonctionnalités supplémentaires apportées par l'extension souterraine, du fait qu'elle évite la réalisation échelonnée d'autres infrastructures importantes, telles que le saut-de-mouton de Châtelaine et certainement celui de Sécheron, pour assurer le cadencement au quart d'heure des trains vers La Plaine et des RegioExpress (RE) Lausanne-Genève, devraient permettre à Genève, dans les étapes ultérieures d'aménagement 2030-2035 de PRODES, de récupérer financièrement la mise de départ. Le mécanisme est à cet égard prévu dans les ordonnances fédérales relatives à FAIF.

Prochaines étapes

Au printemps 2016, un projet de loi sera soumis au Grand Conseil afin d'assurer la participation financière du canton par le biais d'un prêt

conditionnellement remboursable. La Ville de Genève mènera également les démarches visant à assurer par son Conseil municipal sa part de financement.

A mi-2016, les études d'avant-projet seront initiées par les CFF afin d'affiner la variante retenue et toutes ses composantes. Ces résultats donneront une vision précise du projet, permettant notamment sa mise à l'enquête publique, dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation des plans (PAP).

Le démarrage des travaux est prévu en 2024 pour un achèvement estimé à ce jour en 2031.

Cadence au quart d'heure Genève – Coppet

Ce projet, dont l'objectif principal est de permettre le doublement de l'offre régionale entre Genève et Coppet, est composé d'un ensemble de mesures :

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

Conventions spécifiques

Une convention portant sur le financement des études d'avant-projet et la constitution du dossier PAP a été signée en juillet 2008. Une seconde convention portant sur le suivi de la PAP et les études projet a été signée en novembre 2012. Elle a été complétée par un avenant signé en mai 2013.

Les deux conventions de financement pour la phase d'exécution du projet (travaux) ont été signées en octobre 2015. La première porte sur le financement du canton et de l'OFT des aménagements nécessaires au passage au quart d'heure de la ligne Genève–Coppet. La deuxième porte exclusivement sur les modules du projet souhaités par le canton de Genève, mais considérés par l'OFT et les CFF comme non impératifs au projet.

Le montant global de la participation genevoise s'élève à 58,1 MF.

La participation de l'OFT reste la même quel que soit le projet, soit 27,75 MF répartis entre les cantons de Genève et de Vaud.

Etat d'avancement

La décision d'approbation des plans a été délivrée le 20 décembre 2013 par la Confédération. Elle est assortie d'un certain nombre de charges, mais celles-ci ne sont pas bloquantes pour le projet. Cette décision a suscité 3

recours pour la halte de Chambésy. Ces recours ont tous été rejetés par le Tribunal administratif fédéral (TAF) dans le courant de l'année 2014. A l'issue de ces décisions, deux recours ont été déposés au Tribunal fédéral (TF), ceux-ci ayant été levés récemment.

En parallèle, les acquisitions de terrains se sont poursuivies et plus particulièrement les négociations avec les missions diplomatiques :

- un accord a été trouvé fin 2014 avec la République arabe d'Egypte pour l'utilisation temporaire d'une partie de son terrain durant les travaux;
- un accord financier a été trouvé mi-2015 pour l'acquisition de 1000 m² de terrain se trouvant sur la parcelle appartenant au Royaume d'Arabie saoudite.

Les travaux ont ainsi pu débuter en octobre 2015 pour une mise en service de la cadence au quart d'heure de Coppet à Lancy-Pont-Rouge prévue à l'horaire 2018.

Etapas ultérieures

Initialement prévu en 2015, le projet d'allongement des quais doit être mis à l'enquête dans les prochaines années. Il concerne les haltes de Sécheron, Tuileries, Genthod-Bellevue, Creux-de-Genthod, Versoix, Pont-Céard et Tannay (VD). Ce volet a fait l'objet d'une demande spécifique du canton de Genève à la Confédération, à fin novembre 2014, dans le cadre de l'étape d'aménagement 2030 de PRODES.

Allongement et aménagement des quais entre Genève et La Plaine

Ce projet correspond à une première augmentation de capacité de la ligne, car il permettra la circulation de trains régionaux d'une longueur de 225 m (standard Léman Express), contre 75 m actuellement. Sans densification de l'offre horaire, cette évolution permettra une augmentation théorique maximale en nombre de places offertes de +200%.

L'avant-projet finalisé en 2013 a permis de préciser le programme d'infrastructures qu'il est prévu d'aménager dans ce cadre, soit :

- l'allongement à 225 m de tous les quais (haltes de Vernier, Meyrin, Zimeysa, Satigny et Russin);
- le rehaussement à 55 cm de hauteur de tous les quais non conformes (Russin notamment);
- la 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

attendant, le tout étant compatible avec le futur projet de voie verte d'agglomération;

- l'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;
- la reconfiguration totale du plan de voies et de quais de la gare de La Plaine, avec notamment l'aménagement d'une voie centrale pour le terminus des trains Léman Express et d'un passage inférieur pour y accéder;
- la reprise de tous les équipements de confort (abris, éclairage, information, attente, etc.) avec la mise au standard CFF en vigueur, ce dernier point faisant l'objet de démarches anticipées (et financées intégralement par les CFF) pour les haltes de Vernier et Zimeysa.

Conventions spécifiques

Une convention portant sur le financement des études d'avant-projet et projet a été signée en mars 2011. Un avenant, signé en mai 2013, a permis d'actualiser les montants et d'y ajouter les phases de préparation et de suivi de la PAP.

Etat d'avancement

L'étude préliminaire a permis de définir un premier chiffrage global du projet à hauteur de 120 MF (+/- 30%). L'avant-projet a permis d'affiner ce montant, soit environ 110 MF (+/- 20%), tenant compte des compléments apportés aux projets des haltes de Vernier et Meyrin.

Comme expliqué au début de ce rapport, les projets ferroviaires soumis à financement dans le cadre du Projet d'agglomération de deuxième génération ont été retirés de ce financement ad hoc au profit du FIF. Cependant, l'étape d'aménagement 2025 de PRODES n'en intègre pas pour autant le financement nécessaire pour l'allongement des quais, ce qui en l'état reporterait une mise en service du projet à l'horizon 2030 au plus tôt.

En raison de l'urgence d'augmenter la capacité des trains sur la ligne, d'autres pistes de financement ont été explorées. Pour ce faire, le projet a été découpé en différents modules d'aménagement, permettant notamment une priorisation des investissements :

- la mise en conformité des quais (notamment en matière d'accessibilité selon la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand), du 13 décembre 2002) et leur mise aux normes

avec une longueur permettant l'arrêt de trains de 150 m de long, soit 62,5 MF;

- une passerelle d'accès et un cheminement piétons entre la halte de Vernier et le Blandonnet international business center, soit 2,7 MF;
- la reconfiguration de la gare de La Plaine, soit 45,5 MF;
- l'allongement des quais pour permettre l'arrêt de trains de 225 m de long, soit 6,4 MF.

La première étape du projet portant sur une mise aux normes et mise en conformité de la ligne est éligible à un financement dans le cadre de la convention sur les prestations CFF-OFT. Sa demande d'inscription à l'étape 2017-2020, à hauteur de 56,8 MF, a été transmise aux CFF en 2014 et une confirmation positive par les CFF est prévue d'ici au début 2016. Dans un tel cas de figure, il ne resterait plus qu'un financement de 5,7 MF à assurer pour cette étape, soit :

- 3 MF relatifs à la création du nouveau passage inférieur piétons/vélos de la halte de Meyrin. Le passage permettant à la fois le transit des mobilités douces et l'accès aux quais n'est financé qu'à 50% par la convention sur les prestations CFF-OFT;
- 2,7 MF relatifs à création de la passerelle et du cheminement à Vernier. Ce projet fait l'objet d'une mesure cofinancée par la Confédération dans le cadre du Projet d'agglomération 2.

Quant au module portant sur la reconfiguration de la gare de La Plaine, il a été soumis à la Confédération pour inscription dans l'étape d'aménagement 2030 de PRODES via le projet d'offre cadencée au quart d'heure entre Genève et La Plaine.

Prochaines étapes

La mise en service de ces infrastructures est à ce stade prévue pour décembre 2019. La PAP initiée début 2015 doit aboutir d'ici à mi-2016.

Si aucun recours n'est déposé contre la décision d'approbation des plans, les travaux de la première étape pourraient commencer dès 2017.

Augmentation de capacité du réseau dans le secteur de Châtelaine

Le projet "augmentation de capacité à l'ouest de Genève" recouvre l'ensemble des mesures visant à :

- augmenter la capacité de l'axe Genève–Bellegarde, en traitant spécifiquement le goulet d'étranglement formé par la circulation en voie unique des trains entre Vernier et Cornavin;

- construire une halte ferroviaire dans le quartier de Châtelaine, à hauteur du pont de l'Ecu.

Conventions spécifiques

Un premier mandat d'études sommaires a été signé en septembre 2013.

Etat d'avancement

Le premier volet portant sur la capacité sur la ligne est désormais traité dans le cadre du projet d'extension de la gare de Genève Cornavin. En effet, les aménagements prévus pour l'accès à la gare souterraine permettront aussi une amélioration de la capacité du réseau entre Vernier et Genève.

Le projet de passage à la cadence au quart d'heure entre Genève et La Plaine a été soumis pour inscription dans l'étape d'aménagement 2030 de PRODES, de même que la création d'une halte à Châtelaine, pour laquelle il est toutefois nécessaire d'affiner les besoins d'emprise.

Prochaines étapes

L'engagement des étapes suivantes dépendra d'une décision de l'OFT concernant l'étape d'aménagement 2030 de PRODES.

Amélioration du rendement dans la région de Genève

Ce projet comprend les études des mesures suivantes :

- aménagement de la tête ouest de la gare Cornavin afin de permettre les entrées/sorties simultanées sur les voies 7 et 8 de la gare;
- aménagement de la ligne Genève – Lausanne afin de réduire le distancement entre les trains.

Depuis fin 2013, ce projet ne fait plus partie de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), du 20 mars 2009, couvrant les investissements sur la période 2015-2020. Le point concernant l'aménagement de la tête ouest avec les entrées simultanées devrait être intégré dans l'étape d'aménagement 2030 de PRODES et sera coordonné avec le projet d'augmentation de la capacité de la gare de Genève-Cornavin et le passage au quart d'heure de la ligne Genève – La Plaine. Le point concernant l'aménagement du distancement de la ligne Lausanne – Genève sera réalisé grâce au projet de nouvel enclenchement de Denges entre Morges et Renens, dont le financement est prévu par la convention sur les prestations entre les CFF et l'OFT pour la période 2017-2020.

A ce titre, plus aucun financement cantonal n'est donc nécessaire.

Reprise des enclenchements en gare de Genève-Cornavin

De par son imbrication avec le projet Cornavin et par souci d'optimisation des études, ce projet a aussi été inclus dans le programme portant sur l'augmentation de capacité de la gare Cornavin.

Les crédits disponibles pour cette mesure spécifique n'ont pas été utilisés, car les études ont été financées dans ce cadre.

Augmentation de capacité de l'axe Lausanne – Genève

Les études planifiées dans ce projet visent à définir les infrastructures nécessaires à l'introduction de la cadence au quart d'heure sur l'ensemble de l'offre grandes lignes entre Lausanne et Genève (trains RE, InterRegio et InterCity). Les mesures suivantes sont intégrées dans le projet, car elles sont interdépendantes :

- un saut-de-mouton à Sécheron;
- une section à 4 voies entre Gland et Rolle (2 voies supplémentaires);
- des voies de garages en prolongement de la gare de l'Aéroport.

C'est dans le cadre de cette mesure que les bases pour le projet de liaison nouvelle Cornavin – Aéroport – Zimeysa via les Nations et Meyrin sont posées. Ce projet correspond aux volontés du canton en matière de développement ferroviaire à long terme, puisqu'il est inscrit dans le Plan directeur cantonal, le Projet d'agglomération et Mobilités 2030. Il s'agit d'une extension importante du réseau Léman Express, en permettant de nouvelles fonctionnalités.

Ce projet a été répertorié en partie (section à 4 voies Gland – Rolle seulement) lors de la définition de l'étape d'aménagement 2025 de PRODES. Classé en deuxième degré d'urgence, pour un montant de 600 MF, il n'a pas été retenu par la Confédération pour cet horizon.

Conventions spécifiques

Un premier mandat, sous forme d'une offre de prestations, a été signé avec les CFF en mars 2013.

Etat d'avancement

L'amélioration de capacité entre Genève et Lausanne, notamment dans le but de proposer une desserte cadencée au quart d'heure pour les trains RE fait l'objet d'une mesure qui a été soumise pour inscription dans l'étape d'aménagement 2030 de PRODES. Cette mesure est demandée conjointement par les cantons de Vaud, du Valais et de Genève. Elle est aussi soutenue par

les cantons de Fribourg, de Berne et de Neuchâtel en raison des ramifications de l'offre RE projetées jusqu'à Payerne/Murat, Berne et Saint-Maurice.

Les études du projet de liaison nouvelle entre Cornavin et Zimeysa via le quartier des Nations, l'aéroport et Meyrin ont aussi été soumises pour financement à la Confédération dans le cadre de PRODES 2030.

Prochaines étapes

Une décision sera prise d'ici à 2018 par l'OFT sur les projets retenus dans PRODES 2030, lesquels devront encore être adoptés par les Chambres fédérales à l'horizon 2019.

En parallèle, le canton doit démarrer d'ici fin 2015 des études prospectives sur le développement du réseau ferroviaire à long terme, ce qui devrait avoir un impact sur le projet de liaison nouvelle Aéroport – rive gauche.

Création d'une quatrième voie et d'un saut-de-mouton entre Lausanne et Renens

Ce projet fait partie d'un programme plus important portant sur l'augmentation de capacité du nœud de Lausanne (reprise de la gare et de ses entrées). Les travaux ont officiellement démarré en 2015. Leur impact sur les horaires est visible depuis décembre 2015 avec la mise en place d'une offre adaptée entre Genève et Lausanne.

Suite à l'adoption de FAIF, la participation financière du canton n'est plus nécessaire, car ce projet sera financé directement par la Confédération via la LDIF.

Création d'une troisième voie entre Renens et Allaman

Ce projet permet une amélioration de la desserte régionale entre Allaman et Lausanne.

Concernant le financement du projet, celui-ci fait partie des mesures répertoriées en deuxième degré d'urgence lors de l'élaboration de l'étape d'aménagement 2025 de PRODES, avec une estimation à hauteur de 1,9 milliard de francs pour sa réalisation.

Conventions spécifiques

Il n'y a pas eu de signature de convention spécifique sur cet objet.

Etat d'avancement

Ce projet n'a connu aucune évolution depuis le vote de la loi.

Prochaines étapes

Le canton de Genève reste dans l'attente de l'engagement des études de ce projet par le canton de Vaud.

Etats financiers

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

Conclusion

Le vote positif sur FAIF a changé la donne, en modifiant fondamentalement la manière dont les projets ferroviaires sont financés et planifiés en Suisse.

Dès 2016, l'entrée en vigueur des modifications de lois FAIF signifiera une prise en charge intégrale des projets par la Confédération, à condition que les mesures soient inscrites dans les étapes d'aménagement PRODES votées par les Chambres fédérales.

L'étape 2025, après un important lobbying de Genève, conjoint avec la métropole lémanique, auprès des autres cantons et de la Confédération, a intégré un crédit pour l'extension de la gare Cornavin, dont la variante souterraine et son financement viennent d'être entérinés conventionnellement.

Néanmoins, plusieurs projets qui devaient être inscrits pour un financement partiel de la Confédération dans le Projet d'agglomération 2, avec des réalisations planifiées d'ici à 2020, sont désormais reportés à 2030 au plus tôt. Il s'agit notamment des mesures permettant la cadence au quart d'heure entre Genève et La Plaine. L'allongement des quais de cette même ligne, lui aussi concerné par ce report, sera en définitive certainement financé dans le cadre de la convention sur les prestations 2017-2020 entre les CFF et l'OFT. Avec le financement du développement des nœuds de Lausanne et Genève en 2020 (LDIF) et 2025 (PRODES), c'est un retard important qui sera rattrapé dans l'amélioration du réseau ferroviaire lémanique.

Le principal objectif du canton de Genève est dès lors actuellement d'obtenir l'inscription de ses projets ferroviaires dans les futures étapes, car l'étape d'aménagement 2030 de PRODES en cours de définition doit permettre la poursuite de cette amélioration. Pour cette étape qui sera soumise aux Chambres fédérales à l'horizon 2018-2019, l'enjeu majeur pour le canton est l'inscription du passage à la cadence au quart d'heure des RER entre Genève et La Plaine.

Au niveau de la Suisse occidentale, l'enjeu est le développement de l'offre entre Genève, Lausanne et au-delà, avec notamment la cadence au quart d'heure des trains RE entre Genève et Lausanne, et leur prolongement jusqu'à Saint-Maurice (VS), Morat (FR) et Berne. Ce projet fait l'objet d'un soutien de l'ensemble des cantons concernés.

Avec la mise en service prochaine du Léman Express à l'issue des travaux du CEVA, puis de la future gare souterraine de Cornavin avec les perspectives que cette dernière offrira, conjointement avec la réalisation en cours des travaux à Lausanne et à Renens, le canton de Genève garantit les conditions-cadres de sa mobilité future en fournissant les infrastructures ferroviaires nécessaires au développement économique et démographique de son agglomération et de la métropole lémanique dont elle fait partie.

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 dépensés et prévus de 2011 à 2025

RD H 1 60 : Annexe - Investissements dépensés et prévus de 2011 à 2025

Tous les montant (inscrits) sont hors-TVA

| Projet, en MCHF | | | Investissements réalisés, en CHF (A) | | | | | | | | | | | Investissements planifiés, en CHF (B) | | | | | | | | | | | A+B |
|------------------------------------|---------------------------------|--------------|--------------------------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------|-------------|------------|------------|---------------------------------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------|--------|------|--|-----|
| | | H 1 60** | Type | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015*** | TOTAL | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | TOTAL | | | | | |
| Cornavin | Extension | 23.5 | Etudes | 387'032 | 834'312 | 886'196 | 2'850'860 | 1'562'596 | 6'516'997 | 6.0 | 4.0 | 2.4 | | | | | | | | 12.40 | | | | | |
| | | 0.0 | Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 400.00 | | | |
| | | 3.6 | Etudes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Reprise enclenchements Cornavin | 1'650 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0.0 | Etudes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Etudes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Augmentation capacité ouest Genève | Saut de mouton | 3.9 | Réalisation | | | 16'961 | 19'302 | 0 | 36'263 | | | 1.9 | 1.6 | | | | | | | | 3.80 | | | | |
| | | 0.0 | Etudes | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.00 | | | |
| | | | Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.00 | | |
| | Halte de Châtellaine | 60 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0.0 | Etudes | 0 | 0 | 1'302'606 | 295'360 | 304'437 | 1'902'603 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 57.8 | Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 4.0 | Etudes | 128'354 | 950'753 | 1'674'968 | 860'030 | 760'595 | 4'430'700 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0.0 | Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1.0 | Etudes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0.0 | Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0.3 | Etudes | 0 | 0 | 17'160 | 0 | 0 | 17'160 | 0.03 | | | | | | | | | | | 0.03 | | | | |
| | | 0.0 | Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.00 | | | |
| | | | Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 70.0 | Etudes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 5.0 | Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0.0 | Etudes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0.0 | Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | | 169.1 | | 511'387 | 1'785'065 | 3'898'091 | 4'061'552 | 2'647'628 | 12'903'723 | 29.7 | 27.0 | 6.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 463.5 | | | | | |

* Tel que connu en 2015

** Hors travaux réalisés dans la loi de finances 2016, hors rattachement, hors TVA

*** Etat de l'évaluation au 17.12.2015