

Date de dépôt : 25 février 2016

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier :

- a) **P 1949-A** Pétition pour l'ouverture du tunnel de Châtelaine au trafic voyageurs
- b) **M 2236-A** Proposition de motion de M^{mes} et MM. Lisa Mazzone, Emilie Flamand-Lew, Mathias Buschbeck, Jean-Michel Bugnion, Boris Calame, Sarah Klopmann, Sophie Forster Carbonnier, François Lefort, Frédérique Perler, Christina Meissner pour une liaison RER du sud du canton
- c) **M 2237-A** Proposition de motion de M^{mes} et MM. Lisa Mazzone, Emilie Flamand-Lew, Mathias Buschbeck, Jean-Michel Bugnion, Boris Calame, Sarah Klopmann, Sophie Forster Carbonnier, François Lefort, Frédérique Perler, Christina Meissner : Relions le pays de Gex au réseau RER genevois
- d) **M 2238-A** Proposition de motion de M^{mes} et MM. Mathias Buschbeck, Emilie Flamand-Lew, Lisa Mazzone, Jean-Michel Bugnion, Boris Calame, Sarah Klopmann, Sophie Forster Carbonnier, François Lefort, Frédérique Perler, Christina Meissner : Une halte de train à Saint-Jean/Charmilles : ce nœud ferroviaire densément peuplé doit être desservi

- e) **M 2239-A Proposition de motion de M^{mes} et MM. Emilie Flamand-Lew, Lisa Mazzone, Mathias Buschbeck, Jean-Michel Bugnion, Boris Calame, Sarah Klopmann, Sophie Forster Carbonnier, François Lefort, Frédérique Perler, Christina Meissner pour une liaison RER tangentielle : ouvrons le tunnel de Châtelaine au trafic voyageurs**
- f) **RD 1127-A Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi H 1 60 sur le développement des infrastructures ferroviaires**

Rapport de majorité de M. Guy Mettan (page 2)

Rapport de minorité de M. François Lefort (page 73)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné ces objets lors de ses séances des 3 et 17 mars et du 8 décembre 2015 ainsi que du 19 janvier et du 9 février 2016, sous la présidence de M^{me} Bénédicte Montant. M. Sébastien Pasche a assuré le procès-verbal. M. Alan Rosset, responsable budget investissements, DF, a assisté aux séances. M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs (DTC), DGT/DETA, a également assisté à plusieurs séances.

Audition de M^{me} Lisa Mazzone et de M. Mathias Buschbeck, auteurs des motions

M. Buschbeck désire rappeler en premier lieu le cadre fédéral en soulignant que l'on a voté, l'année passée, sur le projet FAIF qui comprenait deux volets : le fonds FAIF lui-même pour l'infrastructure ferroviaire en Suisse et le FIF, un financement permanent qui permettait de dégager plusieurs milliards afin d'entretenir le parc existant et d'améliorer le réseau

ferroviaire. Les motions sont donc proposées dans ce cadre-ci, afin que Genève ne se retrouve pas en décalage avec la Berne fédérale. Ce financement fédéral a déjà été voté et donc c'est dans le deuxième paquet de fonds permanents que les motions entendent agir afin que Genève ait sa part de la manne fédérale, pour laquelle les autres cantons se sont montrés, selon lui, plus habiles.

M^{me} Mazzone rappelle que, depuis que le rail est arrivé en 1858, son histoire a été une succession de rendez-vous manqués et de désamour. Elle souligne que la France a décidé à l'époque de construire son réseau en contournant Genève, ce qui pose des problèmes structurels car l'ensemble de l'agglomération n'est aujourd'hui pas relié. Elle indique que le CEVA sert à pallier cette situation, mais elle précise que l'on a attendu plus d'un siècle pour commencer sa construction. Elle considère qu'il s'agit de la colonne vertébrale du réseau, qui permet de réunir les voies suisses et les voies françaises mais qui demande à être poursuivi. Elle indique que ce bouquet de motions propose d'anticiper les besoins avens et d'éviter d'agir dans l'urgence, comme pour la troisième voie CFF ou encore la gare souterraine. Il s'agit donc de mettre sur les rails le réseau RER afin de répondre aux besoins de l'agglomération qui génère un grand nombre de déplacements. Les trains sont des véhicules qui offrent une déserte de masse et qui sont rapides sur de longues distances. Il s'agit donc selon elle du véhicule idéal pour les grandes agglomérations et, en outre, pour la promotion de la Genève internationale. Il convient de répondre aussi aux enjeux de la qualité de l'air et de la gestion du trafic, auxquels l'on n'arrive pas à répondre par le transport personnel motorisé. En outre, elle souligne que c'est l'efficacité des transports publics qui manque aujourd'hui le plus. Entre Genève et la France, les déplacements en transports publics s'élèvent entre 3 et 15% selon le lieu de passage de la frontière, alors qu'ils s'élèvent à 33% entre le canton de Vaud et Genève, grâce à l'offre ferroviaire.

Concernant la motion proposant une liaison Nord-Ouest (M 2237), on compte plus de 90 000 véhicules par jour de semaine qui traversent la frontière entre l'Ain et Genève, ce qui est notamment dû au grand bassin de population du Pays de Gex qui a besoin d'une meilleure déserte pour relier Genève où sont concentrés la majorité des emplois.

Concernant la liaison Sud (M 2236), le but principal est de relier la ville de Saint-Julien-en-Genevois qui constitue un des grands nœuds de l'agglomération et qui génère beaucoup de trafic (environ 100 000 véhicules par jour traversant les voies sud du canton). Par ailleurs, de nombreuses communes souffrent du trafic frontalier, notamment Vernier, Meyrin, Onex

ou encore Plan-les-Ouates et ces propositions visent donc à soulager ces communes.

Les deux autres motions sont plutôt des adaptations des infrastructures existantes. Concernant la réhabilitation du tunnel de Châtelaine (M 2239), il n'y a actuellement aucune liaison directe de trafic « voyageurs » entre la rive gauche et la région de l'aéroport car tous les trains de la rive gauche rejoindront, avec le CEVA, la gare de Cornavin. Ce tunnel n'est en fonction que pour les trains de marchandises. Il faudra peut-être doubler les voies de ce tunnel, mais il faut en tout cas réfléchir en premier lieu aux possibilités qu'offrirait le transport de personnes à cet endroit. Les temps de parcours seraient ainsi au maximum de 20 minutes, ce qui rendrait le transport par rail extrêmement efficace et concurrentiel.

Concernant la M 2238, on rappelle qu'en 1992 la halte de Saint-Jean-Charmillles était prévue dans le cadre de la couverture des voies CFF à Saint-Jean, puis ensuite dans le cadre des études d'emplacement des haltes du CEVA, mais qu'elle n'a finalement pas été retenue car le potentiel du développement de logements était trop faible à cet endroit. Il y a eu une pétition à laquelle le Conseil d'Etat avait répondu en indiquant qu'il ne ferait pas tout de suite une nouvelle gare à Saint-Jean, mais qu'il pourrait envisager de la construire plus tard, raison pour laquelle il y a eu une réserve de terrain. Il ajoute que cette gare ferait encore plus de sens car elle se situerait à la sortie du tunnel de Châtelaine. Le centre le plus dense en population de la ville se situe dans le quartier de la Servette, des Charmilles et de Châtelaine. Par ailleurs, il évoque certaines critiques récurrentes envers cette gare et explique que l'exemple de Zurich, avec quatre gares autour de la ville, permet de réfuter la plupart des reproches les plus courants.

M. Buschbeck évoque les distances entre les gares actuelles et les gares prévues par le CEVA et mentionne que la distance actuelle entre Cornavin et la première halte (Vernier) est de 4,5 km. Une halte à Saint-Jean ferait totalement sens. Concernant le potentiel d'utilisateurs de cette gare urbaine, il relève que, si l'on prend les habitants vivant dans un périmètre de 800 mètres autour de l'emplacement imaginé pour la halte de Saint-Jean, l'on arrive à 32 000 personnes, soit plus que l'ensemble des haltes desservies entre Genève et Coppet.

M^{me} Mazzone précise qu'il y a donc deux groupes de motions : un premier avec des motions ayant une temporalité plus courte (M 2238 et M 2239), pour lesquelles il conviendrait de mener rapidement des études et dont la réalisation devrait se faire à moyen terme ; un second avec des motions ayant une temporalité plus longue (M 2236 et M 2237) et visant à mettre sur les rails les deux extensions du RER-FVG, en essayant de profiter

de la manne fédérale et de ne pas laisser cette dernière s'échapper vers les autres cantons. Le prochain crédit de FAIF concerne la gare souterraine, mais vu l'implication de cet ouvrage il serait dommage de laisser ces travaux se terminer sans inclure la halte de Saint-Jean, qui pourrait se faire ainsi à moindre frais.

Un commissaire UDC indique avoir plusieurs questions au sujet de l'ensemble des motions. Il désire en premier lieu savoir s'il y a eu des pré-études au sujet des besoins. Il pose cette question car il veut rappeler que le prolongement du tram sur Saint-Genis n'a pas été soutenu par la Confédération car il n'y avait pas assez de potentiel « clients » et que le projet a été relégué en C ; il voudrait donc être sûr de la pertinence des liaisons. Par ailleurs, il questionne la capacité financière du partenaire français et estime que l'on risque de se retrouver avec un référendum, à l'instar de l'affaire des P+R. Il désire donc savoir si l'on a la garantie que la France peut bien assumer sa part du projet. Concernant le tunnel de Châtelaine, il désire avoir une confirmation du fait que la ligne n'est pas prévue pour le trafic « voyageurs ». Il se demande si, le cas échéant, il faudrait changer l'ensemble de la ligne pour permettre un tel trafic et quel serait le pourcentage du financement assumé par la Confédération.

M^{me} Mazzone indique, concernant le financement français, que la Haute-Savoie a récemment décidé d'accorder 300 millions d'euros au rail, notamment pour des études visant à réhabiliter et développer la ligne du pied du Salève, à laquelle pourrait être liée la ligne de Saint-Julien. La France désire donc aller de l'avant pour mettre en place un réseau efficace et estime qu'il serait souhaitable que, du côté suisse, l'on donne également un signal positif pour l'amélioration du réseau. Concernant les besoins, le nombre de véhicules par jour de semaine qui passent la frontière atteint presque les 100 000 au sud du canton. Par ailleurs, il suffit de constater les chiffres de Mobilité 2030 pour être sûr de la nécessité d'une amélioration du réseau. Si l'on veut répondre à l'explosion de cette demande massive de transports publics, il convient de varier les modes de transport.

M. Pavageau, du DETA, précise que l'augmentation de la mobilité au niveau du transport collectif est estimée à 30 ou 40%.

Le commissaire UDC considère que l'on se trouve dans la même problématique que pour le prolongement du tram à Saint-Genis. Il estime qu'une étude a montré que le trafic vers le CERN n'était pas assez conséquent pour prouver l'utilité d'une ligne jusqu'à Saint-Genis, raison pour laquelle la Confédération a refusé de soutenir ce prolongement.

M. Buschbeck souligne que ce refus est surtout dû au fait que Genève avait reçu beaucoup et devait sacrifier un projet ; diplomatiquement, ce projet a été recalé en C, puis en B, et pas un autre, car il convenait plutôt de choisir un projet qui ne partait pas en France. Concernant le tunnel de Châtelaine, que le reste de la ligne est déjà existant et donc il conviendrait simplement d'adapter la partie située entre le pont de la Jonction et l'avenue Henri-Golay. Il estime qu'il serait donc intéressant d'avoir une estimation des adaptations techniques permettant de rendre ce tronçon utilisable. Concernant le fonctionnement de FAIF, il se tourne vers le département.

M^{me} Mazzone observe que la ligne entre Coppet et Genève est très utilisée et que le bassin de population est comparable à celui de Saint-Genis. L'avantage ne concerne pas seulement le CERN ou Saint-Genis mais l'ensemble du Pays de Gex. Le potentiel n'est pas le même que pour un tram, lequel ne peut selon elle répondre aux besoins de l'agglomération. Il convient donc de passer à une autre échelle, incarnée par le train.

M. Pavageau souligne que la loi FAIFF finance à 100% ou ne finance pas du tout ; il ajoute que l'on ne raisonne donc pas en infrastructure. Il explique que, le cas échéant, l'ensemble de l'offre est pris en charge, si la Confédération estime que le besoin d'offre est justifié. Si l'on considère que l'on veut plus et que l'offre n'est pas justifiée, l'écart est alors à la charge du canton, mais en vue d'être remboursé lorsque c'est justifié. Pour Genève, le premier paquet de 800 millions va permettre de financer les travaux de la gare de Cornavin qui sont prévus à l'horizon 2020-2025. Pour la deuxième tranche de travaux, à l'horizon 2025-2030, le Conseil d'Etat a déposé les pistes de demandes d'offres en novembre 2014 auprès de la Confédération et que les premières prises de position de l'OFT sont prévues pour la fin de l'année 2015. Un grand nombre de projets ont donc été déposés à la fin de l'année dernière et environ 80% de ceux-ci se trouvent en Suisse romande. La présentation des projets devant les chambres se fera en 2017-2018 et le message 2030-2035 viendra par la suite. La première prise de contact visait à renforcer l'offre sur les corridors existants, notamment atteindre le quart d'heure sur la ligne de La Plaine ainsi que l'allongement des quais jusqu'à 150 m pour tout le corridor de la rive droite. La halte de Châtelaine a été identifiée comme un besoin avéré, et l'on a évoqué la possibilité d'arrêter des trains RE à Versoix, le passage au quart d'heure pour tous les trains qui viennent de Lausanne, ce qui justifierait la construction de saute-moutons supplémentaires à Sécheron et à Châtelaine. Cela permettrait à l'OFT de rembourser le canton de Genève, qui devra avancer l'écart entre la subvention de FAIFF et le delta qui manque. Genève a demandé, dans ce message FAIF, de financer toutes les études prospectives, notamment d'un

projet de raquette ferroviaire. Le canton a demandé à ce que ce soit l'OFT qui prenne en charge ces études prospectives au-delà de 2030.

Un commissaire MCG estime qu'il s'agit d'un doublon avec le tram. Il évoque l'exemple de Bernex et affirme qu'il s'agit d'une aberration car le prolongement devait être fait en 2014 et il n'a pas encore commencé. Il indique par ailleurs que les prévisions de la construction du barreau nord sont estimées à 2019, mais il juge ces prévisions trop optimistes et considère qu'il convient d'être inquiet, notamment des risques de doublons. Concernant les relations avec la France, il estime qu'il n'est pas sérieux que les voies de tram qui doivent arriver jusqu'à Saint-Genis n'aient pas encore de financement. Il se dit curieux de voir comment l'on pourrait obliger la France à financer un train, si le pays voisin ne peut pas se charger d'un prolongement de voie de tram. Enfin, il se demande pourquoi l'on parle de ces questions déjà maintenant si le canton a déjà de nombreux projets prévus jusqu'en 2020. Il souligne que la Confédération est censée débloquer un grand montant pour les goulets d'étranglement et il considère donc que tout ce qui est prévu pour désengorger Genève est déjà suffisant.

M^{me} Mazzone constate que l'on se plaint constamment que l'on n'arrive pas à circuler à Genève et que l'on fait une espèce de course à l'infrastructure, sans jamais pouvoir être à la page. La croissance de la mobilité demande des solutions efficaces passant par des réponses adaptées et le transport collectif. Elle prend l'exemple de la liaison Coppet-Genève qui décharge le trafic et donc soulage les axes routiers liés au secteur. Concernant les goulets d'étranglement, elle explique qu'il n'y a pas de concurrence car il ne s'agit pas du même financement fédéral. Par ailleurs, on doit se demander quels sont les vrais besoins de l'agglomération et si l'on veut vraiment continuer à dépasser les normes de protection contre la pollution de l'air et celles de la protection contre le bruit. Les enjeux tendent donc à se superposer. Elle rappelle que la Conférence de Paris de 2015 sur le climat va avoir prochainement lieu et elle estime qu'il convient donc que Genève s'inscrive également dans une démarche de réduction du CO₂. Concernant la prolongation du tram vers Bernex, il convient avant tout de voter les crédits nécessaires à sa réalisation et elle retourne donc la question à la commission.

Par ailleurs, les projets présentés par le département à l'horizon 2030-2035 semblent peu ambitieux par rapport au retard que le canton a pris en matière ferroviaire. Il convient de répondre intelligemment aux problèmes liés à la mobilité, notamment le réchauffement climatique et la qualité de l'air. Il faut aller un peu plus loin que l'augmentation des cadences sur les lignes existantes. En outre, le groupe les Verts a des réserves sur la raquette ferroviaire par rapport à d'autres infrastructures comme la liaison avec

Saint-Julien. Les lignes existent déjà sur France et donc les choses sont déjà en marche du côté français.

Le commissaire MCG désire connaître les sources au sujet de l'augmentation du trafic. L'ancienne Conseillère d'Etat Verte chargée des transports avait misé sur la traversée du lac ; il se demande donc s'il ne conviendrait pas de se bagarrer à Berne à ce sujet. Finalement, il considère qu'il convient plutôt, pour réduire le trafic frontalier, de faire une bataille visant à n'engager que des personnes résidentes.

M^{me} Mazzone indique que l'une de ses sources principales est le document Mobilité 2030. Elle explique ensuite qu'il s'agit ici de s'inscrire dans des fonds d'infrastructures ferroviaires et non dans des fonds dédiés aux goulets d'étranglement. A noter que le barreau sud, qui vise à rejoindre le CEVA par Saint-Julien, était un projet porté par le MCG, lors des débats autour du CEVA.

Un commissaire PLR estime qu'il est toujours intéressant d'étudier ce genre de motions car il convient de prendre en compte l'ensemble des modes de transport pour améliorer la mobilité. Il se demande cependant pourquoi une cinquième motion n'a pas été faite sur la raquette ferroviaire, pour un raccordement Aéroport-Bellevue. Ensuite, il rappelle que le barreau sud était avant tout l'argument des opposants au CEVA. Avec l'existence du CEVA et son coût élevé, le barreau sud risquerait de paraître superflu. Ensuite, il estime qu'une demande supplémentaire de financement, après le CEVA et la gare souterraine, pourrait constituer peut-être un trop-plein. Enfin, il se demande pourquoi l'on ne ferait pas une proposition de traversée du lac en train ; il considère en effet qu'il y a un intérêt à multiplier les modes de transport et à pouvoir traverser le lac en train, à Versoix, pour aller se rabattre sur le réseau français du Chablais.

M^{me} Mazzone indique que les Verts ont décidé de chercher à déterminer où se trouvaient les besoins les plus urgents du canton, même si d'autres projets sont intéressants. Une traversée du lac en train ne semble pas être une option prioritaire. Il convient avant tout, compte tenu des bassins de population concernés, de relier le réseau français qui contourne actuellement Genève. Il est plus intéressant de relier le Pays de Gex, avant d'avoir une liaison supplémentaire avec l'aéroport.

M. Pavageau souligne qu'aucune raquette n'a été clairement définie mais qu'il s'agit, de manière générale, d'une « diagonalisation » de ce qui vient du Sud-Est et qui remonterait au Nord-Ouest. Il pourrait s'agir de quelque chose de plus large.

Le commissaire PLR se souvient que le département avait expliqué que le CEVA était plus pertinent que le barreau sud ; il considère qu'il convient donc d'attendre de constater les capacités d'absorption du CEVA avant de songer au barreau sud.

M. Pavageau souligne que la préférence pour le CEVA s'explique par la différence de taille des bassins de population d'Annemasse et de Saint-Julien.

Un commissaire UDC désire revenir sur la M 2239 concernant le tunnel de Châtelaine. Il estime que ce tunnel doit faire partie de l'étude d'extension de la gare. Il relève qu'un contrat d'un milliard vient d'être voté entre la France et la Région Rhône-Alpes-Auvergne pour les transports, dont 461 millions pour la gare de Part-Dieu, à Lyon, et le reste notamment pour la Savoie et la Haute-Savoie. Il observe par ailleurs que le département de l'Ain a voté une participation de 24 millions pour la prolongation de la ligne du tram 18 et il se demande donc si la motion tombe quelque peu à côté en raison de cette extension.

M^{me} Mazzone estime qu'il ne faut pas confondre l'offre d'un tram et l'offre d'un train ; elle considère qu'il s'agit de quelque chose de très différent. Elle observe qu'un train en direction des lignes ferroviaires existantes permettrait des transbordements avec des gens qui viennent de plus loin grâce à un réseau rapide. Et pour rejoindre le centre-ville en tram, on doit mettre actuellement entre 30 et 40 minutes.

Le même commissaire rappelle que, lors de l'audition d'un élu du département de l'Ain, l'on avait évoqué la forte augmentation de population prévue dans le Pays de Gex et qu'il y avait donc un fort besoin, mais que le problème est le fait que la ligne entre Bellegarde et Divonne a peu de fréquentation. Il désire donc savoir si le coût de la liaison ferroviaire entre le pied du Jura et le réseau genevois a été calculé et il rappelle que le prolongement de la ligne 18 du tram coûterait bien moins cher.

M^{me} Mazzone indique ne pas avoir les capacités techniques pour pouvoir budgéter le prix d'un prolongement ferroviaire. Cependant, il ne s'agit pas des mêmes fonds destinés au projet d'agglomération mais d'un fonds ferroviaire spécifique. Il ne faut pas mettre les projets en concurrence mutuelle.

M. Buschbeck explique que le train vise donc à rejoindre l'agglomération à partir de la ligne du pied du Jura. Si l'on a privilégié à un moment le tram, c'est qu'il existait plus de financement au niveau du tram, alors qu'aujourd'hui, avec FAIFF, il semble presque plus simple d'avoir de l'argent pour le train.

M. Pavageau souligne qu'au niveau technique le projet de la gare souterraine n'a aucune interface avec les voies qui partent vers le CEVA et donc la halte éventuelle de Saint-Jean. Par ailleurs, le tunnel de Châtelaine n'est pas dimensionné pour accueillir le trafic voyageurs et la difficulté technique porte avant tout sur l'enchevêtrement des voies et non sur le tunnel à proprement parler.

Un commissaire MCG relève, concernant la M 2237, que cette dernière indique un chiffre de 90 000 véhicules par jour de semaine entre l'Ain et le canton de Genève. Il désire savoir si les 10 % de ce chiffre pourraient être absorbés par les parkings de la gare de Gex et ceux de Saint-Genis. Il observe par ailleurs que le maillage du réseau français de transports publics n'est pas le même. Il prend l'exemple de la gare de La Plaine et indique qu'il n'y a pas de places de parking à la gare. Il se demande si les Français seraient prêts à investir pour le stationnement des 4500 véhicules que représentent les 5% du trafic quotidien entre l'Ain et Genève.

M^{me} Mazzone explique que l'idée est de rabattre l'ensemble du bassin sur les différentes gares en reliant une ligne ferroviaire à une autre, et non uniquement sur celles de Bellegarde ou de Saint-Genis. Il y a plusieurs gares sur la ligne du pied du Jura qui se répartiront le stationnement des véhicules des personnes rejoignant le réseau. Il explique qu'il conviendra donc de prévoir des aménagements piétons dans chaque gare, mais aussi de petits parkings.

Le même commissaire souligne que, lorsque le projet CEVA a été créé, les Villes d'Annemasse et de Ville-la-Grand s'étaient engagées à construire des parkings pour inciter à utiliser le CEVA ; il observe que cela ne s'est toutefois pas fait. Il ajoute en outre que plusieurs entreprises genevoises, comme Rolex, incitent leurs employés à venir en transports en commun, de manière à libérer des places de stationnement. Il désire donc savoir si les motionnaires ont une solution à ce problème.

M^{me} Mazzone observe que le bassin d'Annemasse est de 80 000 habitants et qu'il convient de développer d'autres solutions de mobilité afin d'éviter que la ville d'Annemasse ne devienne un grand parking. En outre, Annemasse a aussi développé une desserte de tram, ce qui n'empêche pourtant pas la mise sur pied du CEVA, qui va drainer un grand nombre de personnes directement au centre de Genève.

Une commissaire socialiste considère qu'il est positif qu'il y ait des projets de la sorte présentés sous forme de motions. Elle se demande toutefois pourquoi ces motions sont séparées et si l'un des buts ne serait pas de demander au département s'il a véritablement fait tous les efforts possibles

en matière de communication. La commission a eu ces dernières années des informations au sujet de projets futurs, mais seulement une fois que tout était déjà posé. Elle désire donc savoir si le plus important pour les motionnaires est qu'il y ait une réponse précise de la part du Conseil d'Etat pour chaque motion ou alors s'il s'agit d'une démarche plus globale visant à dire que le Conseil d'Etat ne présente pas assez de projets au parlement.

M^{me} Mazzone relève que le Conseil d'Etat vient effectivement devant le Grand Conseil pour faire part de projets qui ont déjà été mis en route, sans que le Grand Conseil ait été consulté au préalable, en outre que le Grand Conseil n'est pas non plus consulté pour les prémices de réflexion concernant la tranche 2030-2035. Le parlement doit donc donner un signal clair à ce sujet afin d'avoir d'avantage voix au chapitre sur les questions du développement ferroviaire. Par ailleurs, concernant les motions à proprement parler, la temporalité et la priorité varient selon les objets, raison pour laquelle ces derniers ont été présentés séparément. La commission pourrait justement discerner les priorités en fonction de ses propres préférences.

Un commissaire UDC désire souligner que l'on rejoint le centre-ville en tram en moyenne en 20 ou 25 minutes et non 30 ou 40 minutes. Par ailleurs, il comprend qu'il n'y a pas de concurrence entre les trains et les trams ; cependant, il observe que les gens vont se rendre au centre-ville mais que beaucoup vont ensuite repartir dans l'autre sens. Il considère de ce fait que la prolongation de la ligne 18 fait sens. Il se demande donc pourquoi les objets cherchent à tout prix à amener les gens au centre-ville.

M^{me} Mazzone juge cette réflexion correcte mais elle souligne que le but de ces propositions est aussi d'arrêter de tout centraliser autour de Cornavin, notamment la proposition d'une gare à Châtelaine qui vise aussi à dégorger le centre. La ZIPLO ou encore l'aéroport forment des grands bassins de postes de travail et donc le réseau RER-FVG pourrait desservir ces zones et pourrait être complété par une desserte plus fine grâce au tram.

Audition de M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs (DTC), DGT/DETA

M. Pavageau propose de présenter de manière générale la stratégie ferroviaire du département et de faire ensuite un zoom particulier sur les quatre motions déposées. En 2017, il y aura la mise en service des points de croisement entre Mies et Chambésy, qui permettront de faire passer les trains RER entre Coppet et Genève, puis au-delà sur le tronçon CEVA, au quart d'heure. Les travaux débiteront en principe cet été, bien qu'il y ait encore de

petites difficultés au niveau de la maîtrise foncière dans la zone des ambassades.

Le troisième projet est en phase opérationnelle : il s'agit de l'allongement des quais des gares entre Genève et La Plaine qui ne répondent pas aux standards helvétiques. On est actuellement en pleine enquête publique et l'horizon de démarrage des travaux est de 2017-2018, avec une mise en service prévue en 2020. Il y a deux phases : la première étant un passage des quais à 150 m et ensuite une deuxième phase à 225 m, mais avec un horizon beaucoup plus lointain.

Quant aux projets à l'étude, le premier concerne l'extension souterraine de la gare de Cornavin, à l'horizon 2025, financée dans le cadre de FAIFF. Il est prévu qu'il y ait le passage au quart d'heure sur l'axe Genève-La Plaine et sur Genève-Lausanne pour les RE, ainsi qu'une augmentation de 25 mètres pour les quais de quelques gares. Tout le CEVA est déjà à 225 m, mais il y a quelques gares entre Sécheron et Coppet où il manque encore quelques mètres. Il souligne que, si la gare souterraine n'est pas réalisée, ces projets ne pourront pas se réaliser non plus. Les coûts de ces projets sont financés dans le cadre de la loi FAIFF qui prévoit l'alimentation du fonds FIFF, lequel permet de financer intégralement le projet ferroviaire, dont PRODES (des projets de développement qui permettent d'accroître l'offre).

PRODES a un budget d'environ 7 milliards de francs, mais cela concerne aussi les réseaux privés. L'élément le plus important est donc l'extension de la gare de Cornavin. PRODES 2030 est en cours d'élaboration et passera dans les chambres à Berne, environ en 2017-2018. La deuxième piste de financement est le maintien et l'entretien de la substance, c'est-à-dire des ouvrages existants. C'est dans ce cadre que la prise en charge intégrale des réformes des gares de la ligne de La Plaine a été demandée car elles ne sont pas en conformité avec les standards demandés par la Confédération. Par ailleurs, 300 projets ont été déposés pour PRODES 2030, avec un budget annoncé par la Confédération d'environ 7 milliards de francs. La Romandie a fait beaucoup plus de demandes, au regard du retard accumulé ces dernières années.

M. Pavageau aborde ensuite les différents modules déposés par le Conseil d'Etat. Le premier concerne la mise au quart d'heure entre Genève et Lausanne qui permettrait d'accroître les RégioExpress et aussi d'accepter les trains venant de Fribourg et du Valais ; il ajoute qu'il faudrait créer un nouveau saute-mouton pour enjamber les voies, si la gare restait en surface. En réalisant la gare souterraine, cet ouvrage n'est pas nécessaire mais, comme le canton a déjà préfinancé le projet, l'argent avancé par le canton a vocation à être remboursé. Par ailleurs, pour le quart d'heure entre Genève et

La Plaine, il faudrait aussi réaliser un autre saute-mouton et il y a donc la même problématique par rapport à la réalisation de la gare souterraine. Ensuite, on est capable aujourd'hui d'accrocher trois trains ensemble afin d'atteindre 225 m et donc il conviendrait d'allonger les quais. Les RE venant de Nyon ne peuvent pas s'arrêter à Versoix car il n'y a techniquement pas la place dans la configuration des voies. L'objectif à l'horizon 2025-2030 est que ces trains puissent relier directement l'aéroport. La liaison nouvelle Rive-Gauche-Aéroport (appelée auparavant « raquette ») vise à répondre au goulet d'étranglement au niveau de Saint-Jean. L'ampleur de l'investissement demande de se concentrer surtout sur l'obtention des crédits d'études. La ligne allant vers Martigny, sur la rive gauche du Léman (RER Sud Léman), est une demande valaisanne mais qui a cependant reçu l'appui du Conseil d'Etat genevois.

Enfin, l'objectif principal de ces différentes demandes est donc de récupérer l'argent que le canton aura avancé pour Cornavin et d'avoir toutes les branches du canton au quart d'heure. Il considère que cet objectif est légitime compte tenu de la densité urbaine du canton. Plus loin, il convient d'accompagner les développements urbains dès aujourd'hui, en prévision de l'horizon post-2030, en visant les courtes distances et les moyennes distances. Les courtes distances sont assurées par le transport urbain, mais la réponse du ferroviaire semble plus adaptée pour les moyennes distances, en termes de temps de parcours et de capacités de véhicules. Il faut déposer à l'OFT, d'ici à 2018, les éléments que l'on souhaite voir se concrétiser à l'horizon 2030. C'est pour cela que le département a lancé des études exploratoires, dans le but d'analyser diverses options et voir si elles sont pertinentes en termes d'offre, compatibles par rapport aux goulets d'étranglement et enfin, réalistes d'un point de vue technique. Les trajets sont pour la plupart souterrains. La première piste est la fameuse « raquette » entre les Eaux-Vives et l'aéroport, la deuxième la jonction sud (Lancy-Pont-Rouge-Pied du Salève), la troisième le lien entre le Pays de Gex et ZIMEYSA. Il indique ensuite qu'au-delà de la jonction sud, Bernex sera, à l'horizon du grand projet d'urbanisation de Berne, la plus grande ville de Suisse à ne pas avoir le train. Cela laisse penser qu'il conviendrait de prévoir à moyen terme une ligne permettant de relier Bernex en piquant vers le sud du canton. Il mentionne enfin la traversée du lac en mode mixte, mais il souligne néanmoins qu'il faudra se poser la question des véritables besoins d'une telle infrastructure.

Venant aux motions, il indique que le département ne pourra pas répondre favorablement aux demandes des motionnaires, car l'on a déjà dépassé les délais pour PRODES 2030. Néanmoins la plupart des idées proposées dans

les motions figurent dans les idées de réflexion du département et il y a déjà également eu une première étude sur les possibilités techniques des motions. Concernant la liaison vers le sud du canton, il relève que la principale justification mise en avant est la continuité de la création d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Saint-Julien et Annecy, mais il n'y a aucun élément, dans la documentation française, qui prévoit actuellement une telle liaison. En outre, le budget alloué par la région pour le prochain plan régional de développement, à hauteur de 400 millions d'euros, est destiné à créer des voies doubles, car la Haute-Savoie est le seul département français à ne pas en avoir. Par ailleurs, 50 à 60% du trafic de transit dans Bardonnex est composé de personnes venant d'Annemasse, ou de la vallée de l'Arve, qui contournent Genève pour se rendre dans la région de l'aéroport, de la ZIMEYSA ou de la ZIPLO. Le CEVA répond à ce flux et, pour le flux plus local, il précise qu'il existe un projet d'extension du tramway à un horizon plus court. Concernant la deuxième motion sur le Pays de Gex, on est sur un urbanisme assez diffus et le ferroviaire ne semble pas être la réponse adaptée. Du côté français, il n'y a pas de volonté non plus. La réouverture de la ligne du pied du Jura n'est pas non plus à l'ordre du jour et le partenaire français entend plutôt se concentrer sur une pénétrante le long de la route départementale en direction de Ferney-Voltaire.

Un commissaire UDC observe que des crédits ont été votés en France pour prolonger le tram 18.

Le budget a effectivement été voté jusqu'à l'entrée, mais pas jusqu'à la gare. L'augmentation de la population est bien moindre que ce qui est prévu pour Bernex. La motion concernant la halte de Saint-Jean-Charmilles va être difficile à justifier car l'on se trouve sur une section courbe et un tronçon très chargé avec des trains de voyageurs et des trains de fret. La réponse du département est donc le développement des transports urbains car l'on se trouve vraiment au centre-ville. Enfin, il aborde la motion pour une liaison tangentielle prévoyant la réouverture du tunnel de Châtelaine. Le plan des voies montre que les trains roulent à gauche tandis que le CEVA roule à droite. Il souligne donc que ce que propose la motion obligerait à prévoir de nombreux cisaillements, notamment un cisaillement des grandes lignes suisses qui vont vers l'aéroport. Le département estime que cela est impossible à réaliser et que la réponse va donc dans le sens d'une diamétralisation qui vient du CEVA (La Praille) pour aller vers l'aéroport. Financièrement, il semble plus cohérent de « pousser la raquette ».

Un commissaire socialiste désire savoir si l'extension de la gare de Cornavin a conduit à l'abandon du projet de création d'une gare à La Praille dans les années 2040-2050.

On lui confirme que le projet d'extension de la Praille a en effet été abandonné.

Le commissaire UDC observe qu'on a parlé de l'allongement des quais. Il indique qu'il y a eu des travaux à la gare de La Plaine, ainsi qu'un nouveau passage pour piétons sur les voies. Il désire savoir pourquoi l'on n'a pas profité de faire le prolongement des quais en même temps. Concernant le saute-moutons de Châtelaine, il relève qu'il n'a pas été intégré au schéma. Par ailleurs, il désire savoir ce qui est prévu en matière de transport de matières dangereuses. Il observe que l'on fait une économie en s'affranchissant des saute-moutons ; il désire donc savoir pourquoi la voie supplémentaire pour aller vers La Praille n'est pas directement intégrée.

Le projet s'appelle « Allongement des quais des gares de la Plaine », mais il explique qu'il s'agit d'un terme générique pour la création de nouveaux quais et de travaux d'amélioration de l'accessibilité sur la ligne Genève-La Plaine. Il ajoute que le maintien des infrastructures et la mise en sécurité sont en outre des budgets différents. La solution de la gare souterraine permet de s'affranchir des saute-moutons, raison pour laquelle ils ne figurent pas sur le schéma. Le tunnel du Furet existe, mais il est fermé car l'on ne peut pas gérer la sortie des trains de ce tunnel. Il souligne que l'on ne pourrait pas avoir des trains au quart d'heure, sans la configuration de la gare souterraine.

Une commissaire socialiste considère qu'il serait intéressant d'avoir des alternatives à la « raquette ». Elle relève que l'EPFL avait abordé cette question et qu'il y avait eu des prémices. Elle estime qu'il est important que la commission puisse avoir les informations au sujet des prémices le plus vite possible. Elle observe qu'il y a du terrain réservé, des droits de passage et des questions de sondage.

Il y a deux échéances prochaines qui seraient l'occasion pour le département de venir présenter les avancements du dossier : dans le courant de l'automne, à propos du barreau sud vers Bernex (point numéro 4) ; dans une année, au sujet des études sur le projet de Cornavin.

Le commissaire Vert demande pourquoi le DETA tend à dire que les motions ne sont pas réalisables.

On lui répond que ces éléments vont être pris en compte dans l'étude de faisabilité. Il explique qu'il s'agit pour le moment de sentiments. En 2017, les projets qui vont être retenus pour 2025-2030, seront votés aux chambres. Genève va déposer, en 2018-2019, les projets qui devront être retenus pour la période 2030-2035.

Le même commissaire regrette que les projets présentés pour FAIFF 2030 n'aient pas été présentés au Grand Conseil auparavant. Il estime que l'on a

deux options pour la suite des travaux : soit demander l'avis à tout le monde et se retrouver avec des avis partiels ; soit renvoyer rapidement ces motions au Conseil d'Etat en soulignant qu'il convient d'intégrer ces projets dans la réflexion que le Conseil d'Etat est en train de mener en matière de stratégie ferroviaire. Il considère que des amendements seraient inévitables, si la commission décide de renvoyer ces objets au Conseil d'Etat, car les motions demandent pour le moment de réaliser les projets.

Audition de MM. Hector Salvador, Gilbert Ploujoux et Christian Hauri, premiers signataires de la pétition P 1949

M. Salvador précise que la P 1949 ne fait écho qu'à une seule motion Verte, celle qui concerne l'ouverture d'une ligne tangentielle. La P 1949 demande que le tunnel de Châtelaine soit intégré au futur Léman Express, et pour cela il doit répondre aux normes du trafic voyageurs et il faut donc que le canton engage des travaux en ce sens. Par ailleurs, les pétitionnaires demandent également, si à l'avenir une ligne est ouverte à cet endroit, qu'il y ait une fréquence attractive, en tout cas un train toutes les demi-heures.

M. Ploujoux explique que l'idée principale est d'utiliser cette infrastructure puisqu'elle existe déjà, plutôt que de partir sur des projets trop grands, qu'il considère souvent trop vagues. Cette proposition pourrait permettre la circulation de beaucoup de travailleurs frontaliers venant d'Annemasse, mais aussi de beaucoup de Genevois, sans oublier la desserte des HUG. Cette option est par ailleurs une meilleure idée que de passer forcément par le centre, ce qui est généralement la tendance à Genève.

M. Hauri ajoute que le tunnel de Châtelaine s'articule dans une vision plus globale qui vise à offrir à la population genevoise et du Grand Genève un réseau attractif avec le maximum de liaisons directes internes au canton ou au Grand Genève. Avec le CEVA, on n'aura qu'une seule ligne qui traversera le canton d'Annemasse à Coppet, avec des correspondances à Cornavin pour aller à l'aéroport et à La Plaine, ce qui signifie donc une perte de temps. Ils proposent donc d'ouvrir d'autres lignes directes en créant des liaisons entre Coppet et l'aéroport, Coppet et La Plaine, mais également, via le tunnel de Châtelaine, des liaisons entre La Plaine, ZYMEYSA et le CEVA. Le tunnel de Châtelaine est le potentiel le plus important en gain de temps de parcours puisqu'il permettrait un gain de 15 minutes par rapport à un transbordement à Cornavin ; il cite plusieurs temps de parcours : 5 minutes de la gare de Vernier à Lancy-Pont-Rouge, 9 minutes de Meyrin au Bachet ou encore 17 minutes de Satigny aux HUG.

Un commissaire UDC observe que le tunnel est actuellement partiellement équipé pour le trafic voyageurs des trains français, à hauteur de 45%, et il se demande donc s'ils peuvent donner une évaluation financière des travaux pour les 55% restant. Par ailleurs, il se demande si, dans le cadre des négociations au sujet de la gare souterraine de Cornavin, ils ont été auditionnés par une quelconque entité publique.

M. Ploujoux indique qu'ils n'ont ni les capacités techniques, ni les moyens financiers de présenter un devis des travaux. Il relève néanmoins qu'il faut mettre à niveau environ 600 mètres du parcours. Il observe que la Confédération pourrait par ailleurs participer aux travaux dans le cadre des grands chantiers de la mobilité. Le reste du parcours est déjà utilisé par les lignes françaises. Il indique ensuite qu'ils n'ont pas été auditionnés dans le cadre des débats autour de la gare souterraine.

Sur cette ligne, au niveau du trafic marchandises, il ne s'agit actuellement que de wagons transportés entre la gare de La Praille et la gare de Meyrin, ce qui ne représente que trois aller et retour par jour, tandis que le train de marchandise quotidien de la SNCF, à partir du 15 décembre, n'ira plus à La Praille mais directement à Cornavin, à cause du transport de chlore. Il existe toute la latitude nécessaire pour des plages de travaux assez importantes.

Un commissaire MCG estime que le projet est plein de bon sens. Il considère que l'idée d'une diagonale visant à ne pas passer par le centre est intéressante. Cependant, il se demande quelle est l'ampleur des travaux à prévoir pour adapter l'ensemble du réseau, au-delà du tunnel de Châtelaine, en particulier entre le tunnel et l'aéroport.

M. Salvador souligne que la pétition ne demande qu'une liaison pour aller vers La Plaine, contrairement à la motion Verte qui demande d'aller à l'aéroport. Il souligne que leur idée est plus modeste car elle ne comprend pas de risques de travaux coûteux et techniques liés aux croisements de rails en direction de l'aéroport. La question a trait à l'exploitation sur le mouvement même des trains. Ils ont privilégié les mouvements entre la Haute-Savoie et la ZIMEYSA et les horaires devront être conçus notamment en fonction de cet aspect-là. Le projet ne vise donc pas à bloquer inutilement le réseau toute la journée.

Un commissaire PLR indique que, si l'on regarde le tracé sur le papier, le projet semble plein de bon sens. Il désire savoir néanmoins ce qu'en pensent les CFF car il observe qu'une telle variante avait été envisagée auparavant mais n'avait pas été retenue, notamment, selon lui, pour des questions de coûts élevés. Par ailleurs, il se demande pourquoi ils n'ont pas déposé une

motion ou alors un crédit d'étude ; il se demande s'il s'agit d'une question de crédibilité et désire comprendre la démarche.

M. Salvador indique qu'ils avaient pris contact avec les CFF afin de savoir dans quel état se trouvait le tunnel et il explique que les CFF avaient répondu que le tunnel ne pouvait actuellement pas accueillir des trains à deux étages et que cela nécessitait donc un certain nombre de travaux. Il ajoute ensuite que les CFF disaient aussi à l'époque que la gare souterraine était quelque chose, selon eux, d'impossible. Par ailleurs, ils sont pour leur part des militants et la motion Verte pour une ligne tangentielle est aussi issue de leur groupe. Ils ont voulu néanmoins compléter cette motion par une pétition qui se contente de demander la possibilité d'une ligne dans la région du Mandement.

Les CFF ne seraient que l'exploitant de la ligne et la démarche, si elle se poursuit, doit, selon lui, émaner de l'Etat. Cela dit, ils sont conscients que ce projet ne peut pas se faire demain et qu'il s'agit d'un projet à moyen, voire à long terme.

Le commissaire PDC considère qu'il s'agit d'un projet intéressant et indique que cela lui évoque le projet développé en 2009. Il précise que le projet pourrait aussi permettre de compléter la ligne du pied du Jura. Il relève qu'à l'époque ils ont finalement renoncé à ce projet afin de se concentrer sur le projet du CEVA et ne pas faire concurrence à ce dernier. Il estime qu'il est néanmoins important de garder ce projet « sous le coude ». Il indique avoir l'impression néanmoins qu'il s'agit d'un projet périphérique par rapport au CEVA et à la rénovation de la gare Cornavin. Il se demande s'il ne faudrait pas mieux le laisser momentanément de côté afin d'attendre de connaître l'ampleur des travaux de la gare souterraine et par ailleurs savoir combien de passagers le CEVA va drainer. Il considère en outre que le projet proposé n'est pas déterminant car il ne s'agit, selon lui, que de gagner dix minutes. Or, il relève qu'il pourrait tout à fait s'intégrer dans la liaison avec la ligne du pied du Jura et, à ce titre, devrait venir après coup.

M. Ploujoux indique qu'ils aimeraient que l'histoire de ce projet continue à avancer, même de manière progressive, et que ce dernier ne disparaisse pas définitivement. Concernant le projet de la gare souterraine, il indique avoir compris qu'il n'y avait qu'une voie prévue à la sortie de Cornavin en direction de l'aéroport et il espère donc que le problème d'une voie unique, alors qu'il y en a deux venant de la France, ne va pas se répéter.

M. Salvador ajoute que, pour pouvoir ouvrir le tunnel, il faut savoir où la trémie va sortir et, en outre, si la gare de Châtelaine peut accueillir les trains. Tout cela doit être réfléchi de façon coordonnée. Par ailleurs, le Grand

Conseil a voté récemment une loi sur la mobilité, comportant un article parlant de ligne tangentielle. Cela constitue la base légale pour ouvrir cette ligne passant par le tunnel.

A l'issue de cette audition, les travaux sont interrompus pendant plusieurs mois. A leur reprise, une discussion s'ouvre sur l'opportunité d'auditions complémentaires.

Le commissaire Vert, nouveau, souhaite une audition des CFF et de l'ATE. Le DETA souligne que l'interlocuteur officiel du département est l'OFT, lequel contacte par la suite les CFF. Les éléments techniques pointus précisés lors de la dernière présentation viennent toutefois bel et bien des CFF. Il indique ensuite que, concernant la pétition sur le tunnel du Furet, la réalisation de ce projet semble, à ses yeux, impossible, et de plus engendrerait une dégradation forte de l'offre ferroviaire. Concernant les quatre motions, le département est en train de réaliser, pour le prochain FAIF, à l'orée 2030-2035, l'étude de programmation pour évaluer leur caractère réaliste et leur pertinence. Le département a donc prévu en effet d'analyser ces quatre possibilités, mais aussi beaucoup d'autres. Un premier scénario serait un fonds de l'ordre de 7 milliards, tandis que le second scénario prévoit un fonds à 12 milliards, ce qu'il juge néanmoins un peu trop optimiste, même s'il s'agit de celui en lequel leurs interlocuteurs de l'OFT croient le plus. Dans ce cas, le FAIF pourrait durer un peu plus de 5 ans (6 ou 7 ans).

Le commissaire PDC estime que l'audition des CFF est utile car il faut procéder généralement à beaucoup de discussions avant que les CFF acceptent un projet, comme cela a été le cas pour le CEVA ou encore la gare souterraine de Cornavin. A l'issue de la discussion, l'audition de l'ATE est refusée tandis que celle des CFF est acceptée

Audition de MM. Xavier Panchaud, senior développeur de réseau aux CFF, et de M. René Leutwyler, chef de projet Infrastructures aux CFF

M. Panchaud rappelle que, au niveau du financement, les cantons sont compétents pour commander l'offre et la financer et que s'il y a des besoins de développement. Cela se fait dans des paquets (PRODES). La P 1949 comprend non seulement l'ouverture du tunnel de Châtelaine, mais aussi l'offre prévue autour. Celle-ci est peut-être plus compliquée qu'il n'y paraît puisqu'il s'agit d'un tronçon qui n'est aujourd'hui pas ouvert aux trafic voyageurs et que la réouverture du tunnel obligerait de prévoir une étude de risques et de mettre en place des mesures d'auto-sauvetage : sortie de secours, une voie d'évacuation des piétons et des fumées, etc. Ils n'ont pas contrôlé la faisabilité de ce genre de travaux, mais il lui semble difficile de

les réaliser compte tenu du caractère étroit du tunnel. La proposition de relier le CEVA obligerait à partager la capacité entre la ligne Annemasse-Coppet et la ligne Genève-La Plaine, ce qui signifie qu'il conviendrait de trouver des solutions pour s'insinuer dans deux systèmes d'offres déjà très contraignantes. En termes d'infrastructures, il y a un souci technique au niveau de la différence de courant ; cela est normalement maîtrisable, mais la complexité provient néanmoins du site, qui comprend beaucoup d'installations. Par ailleurs, il reste la question de ce qui va être fait avec les trains supplémentaires en direction de La Plaine. Il faudrait donc aussi trouver une solution pour résoudre cela.

Concernant la M 2236, la proposition ressemble à ce que l'on appelait le barreau sud, une étude qui avait été abandonnée au profit du CEVA. Par ailleurs, au niveau de l'infrastructure, il va falloir réduire le nombre de trains qui vont de Cornavin à Annemasse, pour en laisser une partie aller sur Saint-Julien. Il conviendrait de savoir comment l'on quitte le système CEVA, passablement chargé, pour partir vers Saint-Julien ; il faudrait alors construire un saute-mouton ou encore un terrier, de manière à ne pas créer de contraintes sur l'infrastructure en faisant un croisement. Par ailleurs, la ligne Bellegarde-Annemasse, une ligne à simple voie et à faible capacité, devrait faire l'objet d'investissement pour que l'offre soit intéressante.

Concernant la M 2237, il s'agit à nouveau d'une ligne transfrontalière. La motion concerne une ligne relativement chargée et qui le sera d'autant plus avec les développements futurs du réseau. Il faudrait donc prévoir un échangeur, comme par exemple un saute-mouton. Les CFF sont toutefois peu impactés par cette infrastructure, mais il faudrait néanmoins définir l'offre à mettre dessus.

La M 2238 demande une halte ferroviaire à Saint-Jean-Charmilles. Avec ce projet, on se trouve à la limite de ce qui est faisable au niveau constructible et en termes de normes. Le fait que le segment en question soit courbé complique la construction d'un quai, qui devrait par ailleurs respecter la loi sur les personnes handicapées, ce qui obligerait par ailleurs à ralentir la vitesse du train. Cette halte entraînerait une augmentation du temps de parcours d'une minute et demie. Il est possible que cela puisse être compensé ailleurs, mais cela va fragiliser la ponctualité de l'ensemble du réseau car l'on débordera sur les réserves de temps à disposition pour combler les retards. En outre, le système de ponctualité n'est pas le même qu'en France et cela pourrait avoir des conséquences sur la ponctualité du réseau du côté suisse. Par ailleurs, se pose aussi la question des accès. Il y a deux lignes de bus qui desservent la zone et il s'agirait donc d'un doublement de l'offre.

Quant à la M 2239, cet objet pose d'autres questions de capacités, notamment sur le fait de vouloir aller d'Annemasse à l'aéroport, ce qui obligerait à couper à travers la ligne de La Plaine, ce qui engendrerait, selon lui, la construction d'un passage aérien ou souterrain. Pour créer un tel passage, il faudrait partir à la sortie de La Praille avec un nouveau tunnel en direction de l'aéroport. Cependant, à l'aéroport, il n'y a pas de place à quai pour un nouveau trafic, ce qui signifie qu'il faudrait créer au moins un quai à deux voies en souterrain à l'aéroport. Le fait de lier les deux bassins est une bonne idée en termes d'offre, mais, techniquement, cela nécessite la construction d'un long ouvrage dénivelé et un quai en plus à l'aéroport.

Le commissaire PDC estime que les CFF escamotent les saute-moutons quand cela les arrange (pour s'opposer à la gare souterraine de Cornavin par exemple) et les rajoutent dans d'autres cas. Il tique donc un peu puisqu'il considère que M. Panchaud se sert des saute-moutons pour couler ces différents projets. Par ailleurs, il observe qu'il est vrai que se posent les questions de financement, de surcroît lorsqu'il s'agit de projets transfrontaliers, et il se demande donc si les CFF et l'OFT ont des possibilités de financer de tels projets.

M. Panchaud indique qu'il est techniquement possible de faire passer un train, une fois que le problème de la tension est réglé, mais que cela oblige à arrêter tous les autres trafics en conflit, surtout dans un système cadencé que l'on veut urbain. Concernant le financement, il indique ne pas être compétent pour répondre à ce genre de questions, mais il souligne néanmoins que tous les objets que l'on voudrait annoncer pour un financement doivent se faire via la CTSO, afin que les projets soient ensuite priorisés en fonction de leur rapport coût/utilité, lorsque l'enveloppe est définie. Cela n'est toutefois pas de la compétence des CFF, qui ne sont là qu'en tant qu'experts. Il indique par ailleurs que les CFF ne veulent pas couler ces projets.

Le commissaire Vert estime que sa présentation montre que l'on est en sous-dotation ferroviaire à Genève puisque l'on essaye de se tordre les méninges pour faire passer beaucoup de trains sur peu de voies. Il considère par ailleurs que l'on aurait dû demander l'opinion des CFF au sujet de la raquette qui doit croiser la voie ferrée. Il se demande pourquoi, aux yeux des CFF, certains projets sont possibles et d'autres non.

M. Pavageau, du DETA, souligne que l'Etat a demandé de l'argent pour étudier une possibilité de raquette dans le cadre du PRODES 2030 ; la possibilité n'a pas encore été étudiée dans le détail et en outre, dans cette dernière, il n'y a pas de cisaillement entre le Sud et le Nord. Aujourd'hui des trains rebroussement déjà à La Plaine, mais cela n'est possible que toutes les demi-heures. Les Français ont voté le contrat de plan qui prévoit la création

de points de croisement à double voie, mais pas d'une adaptation de l'ensemble du réseau.

M. Leutwyler indique avoir lu le RD 1127 avec beaucoup d'attention. Ce rapport est largement calqué sur le programme de Léman 2030. Il souligne avoir retrouvé tous les aspects de développement de Léman 2030. Il accueille le RD positivement et considère que tous les sujets sont satisfaisants et que le rapport est succinct et clair.

Nouvelle audition de M. Benoît Pavageau, directeur de la DTC, DGT/DETA

Le commissaire Vert relève que le RD fait état de ce que le Grand Conseil avait voté dans le cadre de la loi H 1 60. Il observe que les CFF remettent en cause la faisabilité et les coûts des projets défendus par les différentes motions. Il s'agit néanmoins de possibilités que le département étudie dans le cadre de l'horizon 2050.

Le DETA lui répond par l'affirmative et précise que certaines choses sont en effet étudiées pour analyser la pertinence de ces projets, notamment en termes de mobilité et pas seulement en termes de finances. Il y a des choses qui ne semblent pas faisables, comme par exemple le cisaillement au niveau de la trémie de Saint-Jean. En revanche, le barreau vers le Pays de Gex est techniquement faisable, mais risque d'être horriblement coûteux. Le département est en train d'analyser les différentes possibilités et ils soumettront, le cas échéant, les projets dans le cadre de PRODES 2035, 2040, 2045 ou 2050. Par ailleurs, ils doivent donner une nouvelle liste de mesures en 2019. Il précise qu'il n'y a pas d'impossibilités techniques mais qu'il s'agit de propositions extrêmement coûteuses.

Le même commissaire observe que le RD rappelle beaucoup d'éléments de la loi H 1 60, mais il souligne qu'il n'y a pas beaucoup de dates de mise en œuvre mentionnées.

M. Pavageau indique que la décision du rallongement des quais a eu lieu en août 2015. Ils attendaient une décision importante qui est tombée en octobre 2015 avec le fait que la Confédération a décidé de retenir l'opération « mise en conformité des quais ». Les CFF ont l'obligation de terminer ces travaux pour 2019. Concernant Mies-Chambésy, le chantier a débuté en octobre 2015 et il y avait auparavant encore une parcelle appartenant à l'ambassade saoudienne, ce qui avait causé encore quelques incertitudes sur l'horizon des travaux, mais cela est désormais résolu.

Débat

Le commissaire PDC indique que, en tant qu'ancien président d'Alprail, il était intervenu et avait soutenu les projets repris par ces motions. Il indique être content que ces projets aient été déposés afin que leur faisabilité puisse être examinée. Il relève néanmoins que ces projets aujourd'hui n'ont pas lieu d'être puisqu'ils engendreraient des coûts énormes et de grandes difficultés techniques, alors même que le CEVA n'est pas encore terminé. Il estime que les motions ont néanmoins permis de satisfaire la curiosité des groupements ayant lutté pour le CEVA, qui s'étaient aussi engagés en faveur de ces projets et qui pourront ainsi constater que ces derniers ne sont pas faisables à court ou moyen terme. Compte tenu de tout cela, il indique qu'il votera contre ces motions et qu'on pourra toujours reparler de ces projets le moment venu.

Le commissaire UDC indique avoir honte d'avoir fait venir les CFF pour rien car il estime que la commission n'a rien appris de plus que ce qu'on avait expliqué auparavant. L'UDC ne soutiendra pas les motions, notamment compte tenu du fait que le département ne les pas attendues pour aller bien plus loin dans les différentes études. Il considère que les motions ne servent à rien et ajoute que l'UDC votera néanmoins le dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil et prendra acte du RD 1127.

Le commissaire Vert affirme qu'il est étonnant d'entendre les propos de l'UDC car il estime pour sa part que ces objets ont au moins permis d'en savoir plus sur la faisabilité des différents projets et il considère en outre que la lecture des procès-verbaux permettra dans le futur de connaître l'état de la situation en 2016. Il ne retirera pas ces motions.

Une commissaire socialiste estime que la séance d'aujourd'hui et certaines parties des séances précédentes ont eu l'avantage d'éclairer la commission au sujet de la loi H 1 60. Elle considère que l'avantage du CEVA et de ces objets est que, comparé à la situation d'il y a dix ans, où l'on ne parlait quasiment jamais du ferroviaire au sein de la commission, il y a eu une nette amélioration et elle s'en félicite. Elle indique ensuite que le PS va refuser le dépôt de la pétition, la M 2238 et la M 2239, mais par contre que le groupe soutiendra la M 2236 et la M 2237 car elle estime que la réflexion en termes de désenclavement de la région doit continuer.

La Présidente soumet au vote le dépôt de la P 1949 :

Pour : 10 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)

Contre : 5 (1 Ve, 1 EAG, 3 S)

Abstention : –

La P 1949 sera déposé sur le bureau du Grand Conseil.

La Présidente soumet au vote la M 2236 :

Pour : 5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)
Contre : 10 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)
Abstention : –

La M 2236 est refusée.

La Présidente soumet au vote la M 2237 :

Pour : 5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)
Contre : 10 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)
Abstention : –

La M 2237 est refusée.

La Présidente soumet au vote la M 2238 :

Pour : 2 (1 EAG, 1 Ve)
Contre : 13 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 3 S)
Abstention : –

La M 2238 est refusée.

La Présidente soumet au vote la M 2239 :

Pour : 2 (1 EAG, 1 Ve)
Contre : 10 (2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 3 S)
Abstentions : 3 (3 MCG)

La M 2239 est refusée.

La Présidente soumet au vote le RD 1127 :

Pour : 10 (2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 3 S)
Contre : 4 (3 MCG, 1 Ve)
Abstention : 1 (1 EAG)

La commission prend acte du RD 1127.

La catégorie II est préavisée.

Suite à ces débats, la majorité de la commission vous demande donc, Mesdames et Messieurs les députés, de suivre ses décisions concernant l'ensemble de ces objets législatifs.

Pétition (1949)

pour l'ouverture du tunnel de Châtelaine au trafic voyageurs

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette pétition a pour objectif de renforcer l'attractivité du futur RER franco-valdo-genevois. Pour cela, le futur RER doit être en mesure d'offrir une desserte optimale du territoire genevois afin qu'il soit fréquenté par un nombre maximal de personnes. Les pétitionnaires considèrent que l'ouverture du tunnel de Châtelaine au trafic de voyageurs est la mesure la plus appropriée pour atteindre cet objectif.

Le tunnel, actuellement utilisé par le trafic marchandises, permettrait de mettre en place des liaisons de type RER sans passer par la gare Cornavin. Ceci apporterait un gain important en termes de confort (absence de transbordement) et de temps de parcours (gain de 10 minutes) et donc augmenterait l'attractivité du futur RER franco-valdo-genevois de manière significative.

Le tunnel existant déjà, le coût pour son adaptation au trafic voyageur serait minime (mise en place de chemin de fuite ou d'une sortie de secours). De plus, une partie du tunnel (45%) est déjà équipée et utilisée par les trains français à destination de Cornavin. Le gabarit du tunnel permet le passage de trains à 2 étages.

Les liaisons directes possibles permettent de relier :

1. Le Chablais, la vallée de l'Arve, Annemasse, les Trois Chênes, l'Hôpital, Carouge et Lancy.
2. La ZIMEYSA, Vernier, Meyrin et Satigny.

Cette nouvelle relation permet par exemple aux nombreux employés de la ZIMEYSA provenant de Haute-Savoie de rejoindre leurs lieux de travail par le rail, ce qui soulagerait d'autant l'autoroute de contournement. La ZIMEYSA représente un potentiel important de passagers avec ses 20 000 emplois, dont le nombre atteindra 30 000 avec le projet ZIMEYSAVER.

L'utilisation du tunnel pour le trafic voyageurs permet des temps de parcours très attractifs – par exemple :

- 5 minutes entre Lancy-Pont-Rouge et Vernier

- 9 minutes entre Bachet et ZIMEYSA
- 17 minutes entre Satigny et Champel-Hôpital
- 22 minutes entre Vernier et Annemasse.

Les pétitionnaires sont convaincus qu'à l'horizon 2025 l'ouverture du tunnel de Châtelaine au trafic de voyageurs représente la meilleure offre de développement du RER et, par conséquent, demandent au Grand Conseil d' :

1. Entreprendre les travaux nécessaires pour que le tunnel de Châtelaine réponde aux normes de sécurité en vigueur pour le trafic voyageur à l'horizon 2025.
2. Assurer des liaisons rive gauche – ZIMEYSA avec une fréquence en particulier aux heures de pointe.

N.B. 144 signatures¹

p.a. ATE Genève

M. Thomas Wenger, Président

Mme Lisa Mazzone, Vice-présidente

Rue de Montbrillant 18

1201 Genève

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 121 signatures électroniques.

Proposition de motion

(2236)

pour une liaison RER du sud du canton

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- l'acceptation par une large majorité du peuple suisse et genevois de la création d'un fonds pérenne pour le financement des infrastructures ferroviaires (FAIF) le 9 février 2014 ;
- le devoir de Genève de planifier son développement ferroviaire selon ce mandat populaire ;
- que Genève s'est, jusqu'à présent, distingué par l'absence d'anticipation en matière ferroviaire, conduisant à des rattrapages dans l'urgence (3^e voie Genève-Coppet, CEVA, gare souterraine...) ;
- que l'écran Arve-Rhône des frontières cantonales connaît le plus grand nombre de passages transfrontaliers après l'axe Genève-Lausanne ;
- que plus de 43 000 véhicules passent chaque jour de semaine la douane autoroutière de Bardonnex ;
- que plus de 56 000 véhicules passent chaque jour de semaine les douanes routières du sud et de l'ouest du canton ;
- la nécessité de trouver des solutions de mobilité efficaces répondant aux défis posés par le Grand Genève ;
- la nécessité d'accéder au réseau ferré cantonal depuis le sud-ouest genevois (liaisons Archamps – Saint-Julien – Perly – ZIPLO < > PAV, Cornavin, Aéroport, ZIMEYSA, Carouge, Hôpital/Champel, etc.) ;
- que notre agglomération doit être planifiée et pensée à une échelle qui correspond aux réalités d'aujourd'hui et de demain ;
- que les communes de la Champagne, du sud-ouest genevois ainsi que les villes suburbaines de Lancy, Onex, Plan-les-Ouates et Carouge subissent un trafic de transit sans cesse croissant ainsi que les nuisances qui lui sont associées ;
- que les solutions de transports collectifs doivent représenter une alternative crédible à l'automobile en termes de temps de parcours notamment ;
- que la réalisation du CEVA ouvre la perspective d'un réseau « ferré » (RER) maillé pour le territoire et qu'il s'agit, à terme, de relier les

diverses centralités de l'agglomération ainsi que d'encourager le transfert modal ;

- que la croissance économique et démographique lémanique ne saurait se poursuivre sans les investissements nécessaires au maintien de la qualité de vie et à la création de nouvelles infrastructures ferroviaires d'intérêt régional substantielles,

invite le Conseil d'Etat

- à permettre la réalisation d'une liaison ferroviaire (RER) entre le CEVA et la ligne du pied du Salève à proximité de Saint-Julien-en-Genevois et du nœud autoroutier d'Archamps, dans la perspective d'un raccordement ferroviaire entre Genève et Annecy ;
- à faire des démarches auprès des autorités françaises, dans le cadre du projet d'agglomération, pour les inciter à établir une liaison ferroviaire fonctionnelle, permettant le trafic de voyageurs, entre Annemasse, Saint-Julien et Annecy.

Proposition de motion

(2237)

Relions le pays de Gex au réseau RER genevois

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- l'acceptation par une large majorité du peuple suisse et genevois de la création d'un fonds pérenne pour le financement des infrastructures ferroviaires (FAIF) le 9 février 2014 ;
- le devoir de Genève de planifier son développement ferroviaire selon ce mandat populaire ;
- que Genève s'est, jusqu'à présent, distingué par l'absence d'anticipation en matière ferroviaire, conduisant à des rattrapages dans l'urgence (3^e voie Genève-Coppet, CEVA, gare souterraine...) ;
- que plus de 90 000 véhicules passent chaque jour de semaine la frontière entre l'Ain et le canton de Genève ;
- la nécessité de trouver des solutions de mobilité efficaces répondant aux défis posés par le Grand Genève ;
- la nécessité d'accéder au réseau ferré cantonal depuis le Pays de Gex ;
- que les communes de Satigny, de Meyrin, du Grand-Saconnex et de Vernier subissent un trafic de transit sans cesse croissant ainsi que les nuisances qui lui sont associées ;
- que notre agglomération doit être planifiée et pensée à une échelle qui correspond aux réalités d'aujourd'hui et de demain ;
- que les solutions de transports collectifs sont une alternative crédible à l'automobile, notamment en termes de temps de parcours ;
- que la réalisation du CEVA ouvre la perspective d'un réseau « ferré » (RER) maillé pour le territoire et qu'il s'agit, à terme, de relier les diverses centralités de l'agglomération ainsi que d'encourager le transfert modal ;
- que la croissance économique et démographique lémanique ne saurait se poursuivre sans les investissements nécessaires au maintien de la qualité de vie et à la création de nouvelles infrastructures ferroviaires d'intérêt régional,

invite le Conseil d'Etat

- à permettre la réalisation d'une liaison ferroviaire entre la ligne de la Plaine et la ligne Bellegarde-Gex, en direction de Saint-Genis-Pouilly, afin d'offrir une meilleure desserte ferroviaire entre le Pays de Gex et Genève ;
- à faire des démarches auprès des autorités françaises, dans le cadre du projet d'agglomération, pour les inciter à réhabiliter la liaison ferroviaire du Pays de Gex et permettre son exploitation pour le trafic de voyageurs.

Proposition de motion (2238)

Une halte de train à Saint-Jean/Charmilles : ce nœud ferroviaire densément peuplé doit être desservi

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- l'acceptation par une large majorité du peuple suisse et genevois de la création d'un fonds pérenne pour le financement des infrastructures ferroviaire (FIF) le 9 février 2014 ;
- le devoir de Genève de planifier son développement ferroviaire selon ce mandat populaire ;
- que Genève s'est, jusqu'à présent, distingué par l'absence d'anticipation en matière ferroviaire, conduisant à des rattrapages dans l'urgence (3^e voie Genève-Coppet, CEVA, gare souterraine...) ;
- les 35 000 habitants pour qui une telle infrastructure représenterait la halte ferroviaire la plus proche de leur domicile (soit pratiquement 10% de la population cantonale) ;
- la revendication ancienne des habitants du quartier pour la réalisation d'une halte ferroviaire dans le secteur ;
- les réserves foncières prévus par le Conseil d'Etat dans le secteur « Sous-Cayla » dans le but d'y prévoir l'implantation d'une halte ferroviaire ;
- la situation nodale de cette halte, située au croisement des deux principales voies ferroviaires du canton ;
- que l'opportunité de créer cette halte serait renforcée par l'exploitation voyageur du « tunnel de Châtelaine » ;
- que les distances entre les autres haltes ferroviaires et la halte Saint-Jean/Charmilles seraient comparables à ce que l'on trouve dans d'autres grandes villes de Suisse,

invite le Conseil d'Etat

à permettre la réalisation d'une halte ferroviaire dans le secteur Saint-Jean/Charmilles, dans le cadre des crédits prévus dans « FIF 2 ».

Proposition de motion

(2239)

pour une liaison RER tangentielle : ouvrons le tunnel de Châtelaine au trafic voyageurs

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- l'acceptation par une large majorité du peuple suisse et genevois de la création d'un fonds pérenne pour le financement des infrastructures ferroviaires (FAIF) le 9 février 2014 ;
- le devoir de Genève de planifier son réseau ferroviaire selon ce mandat populaire ;
- que Genève s'est, jusqu'à présent, distingué par l'absence d'anticipation en matière ferroviaire, conduisant à des rattrapages dans l'urgence (3^e voie Genève-Coppet, CEVA, gare souterraine...) ;
- l'existence d'une infrastructure ferroviaire, le tunnel de Châtelaine, actuellement inexploitée pour le trafic de voyageurs ;
- que, pour les usagers, l'attractivité d'un réseau de transports publics dépend de la qualité de son offre, en particulier de temps de parcours réduits et de liaisons directes ;
- la nécessité de rendre attractif le futur RER franco-valdo-genevois afin d'assurer, notamment, le transfert modal de l'automobile vers le rail dans la mobilité d'agglomération ;
- que le plan directeur cantonal 2030 prévoit que toutes les correspondances du réseau ferroviaire devront se faire exclusivement à la gare de Cornavin ;
- qu'à terme, le pôle d'échange de la gare de Cornavin atteindra une limite de capacité ;
- l'absence, dans le plan directeur cantonal 2030, de lignes RER tangentielles reliant directement la rive gauche à, d'une part, l'aéroport (10 000 emplois) et, d'autre part, les zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier (20 000 emplois) ;
- qu'une majorité des emplois de l'aéroport et des zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier sont occupés par des pendulaires frontaliers en provenance de Haute-Savoie (Chablais et Annemasse) qui se déplacent en voiture,

invite le Conseil d'Etat

à permettre l'exploitation pour les trains voyageurs du tunnel ferroviaire situé entre le pont de la Jonction et le pont de l'Ecu, afin d'optimiser une liaison rive gauche-aéroport sans transbordement à la gare Cornavin.

FAIF: fonds d'infrastructure ferroviaire FIF

Versements

RPLP
Impôt sur les huiles minérales
TVA
(jusqu'ici fonds FTP)

Ressources générales
de la Confédération

Nouvelles sources:
Contribution cantons

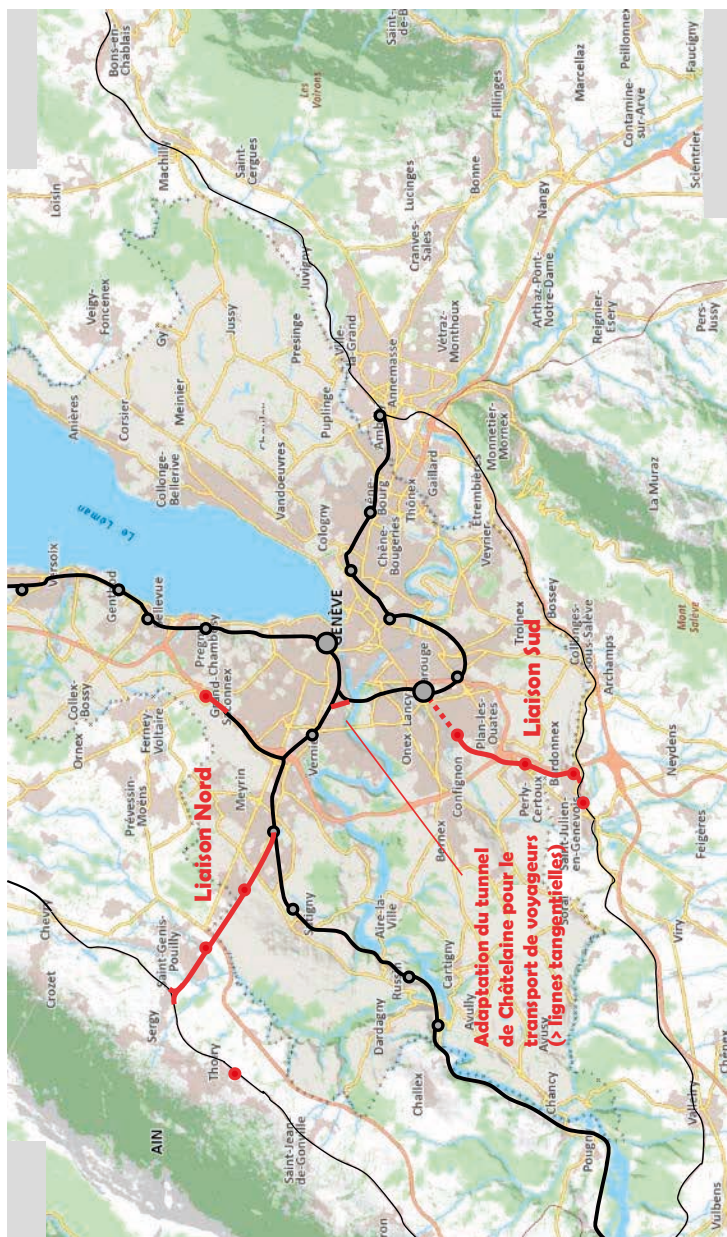
Défalcation plafonnée des frais de transport (IFD)
Pour-mille temporaire de la TVA

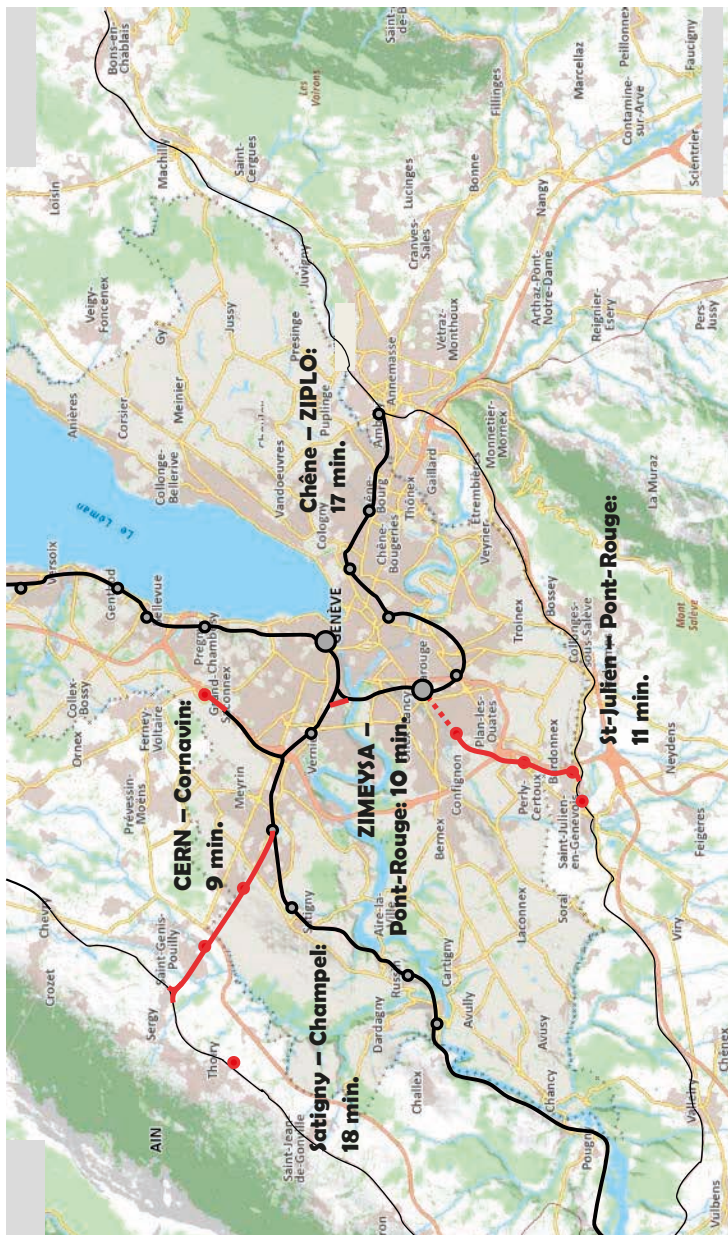
Prélèvements

Exploitation de
l'infrastructure
Maintenance de l'appareil
de production
Remboursement des
avances
Intérêts

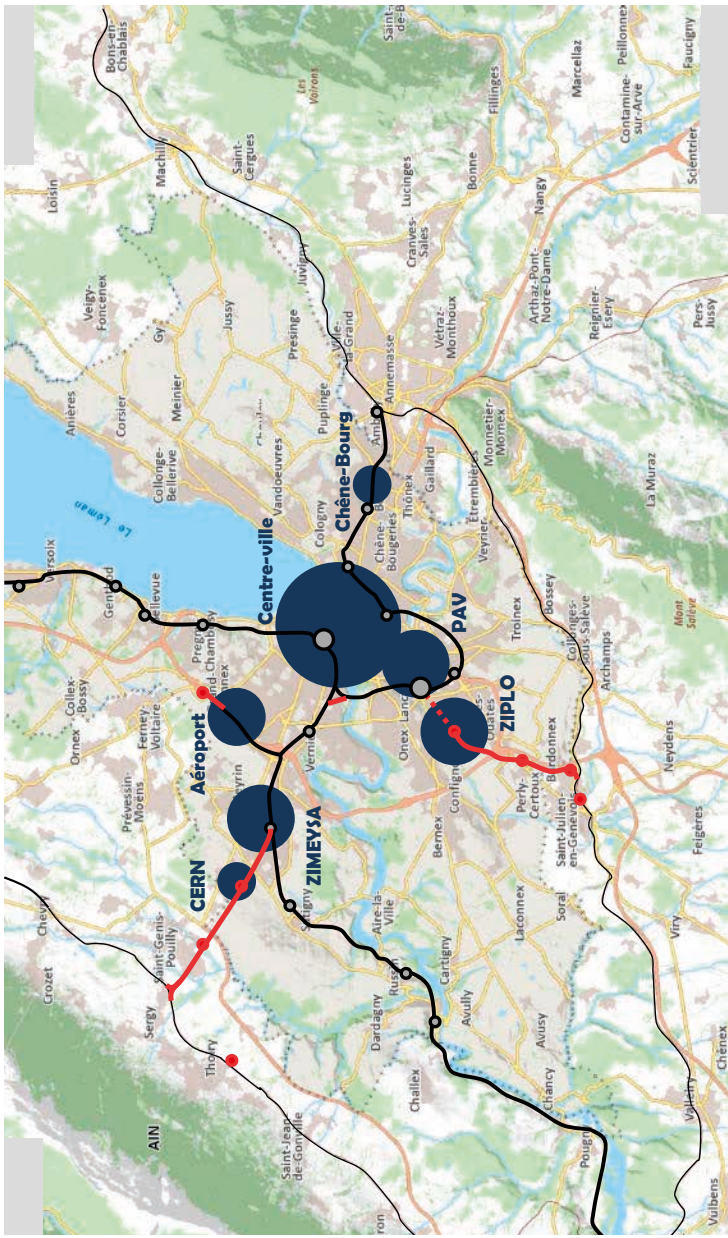
FIF
Recettes =
Dépenses

Allègement du FIF (prix du sillon)

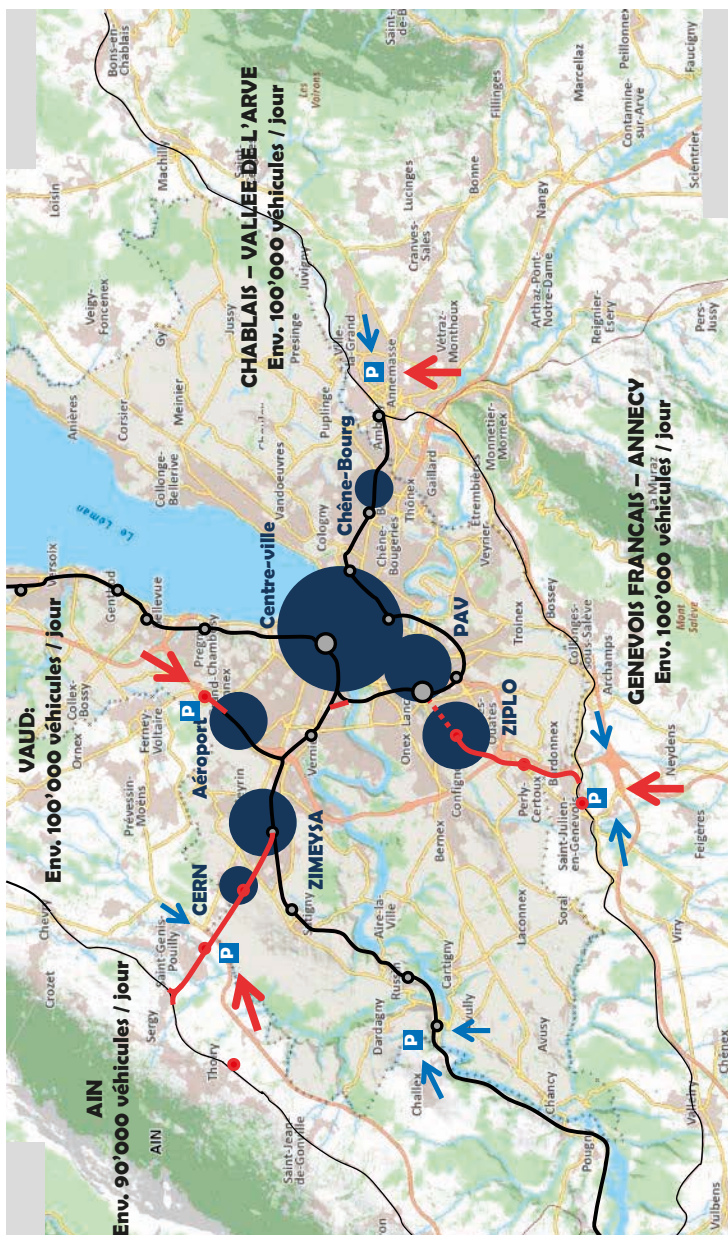




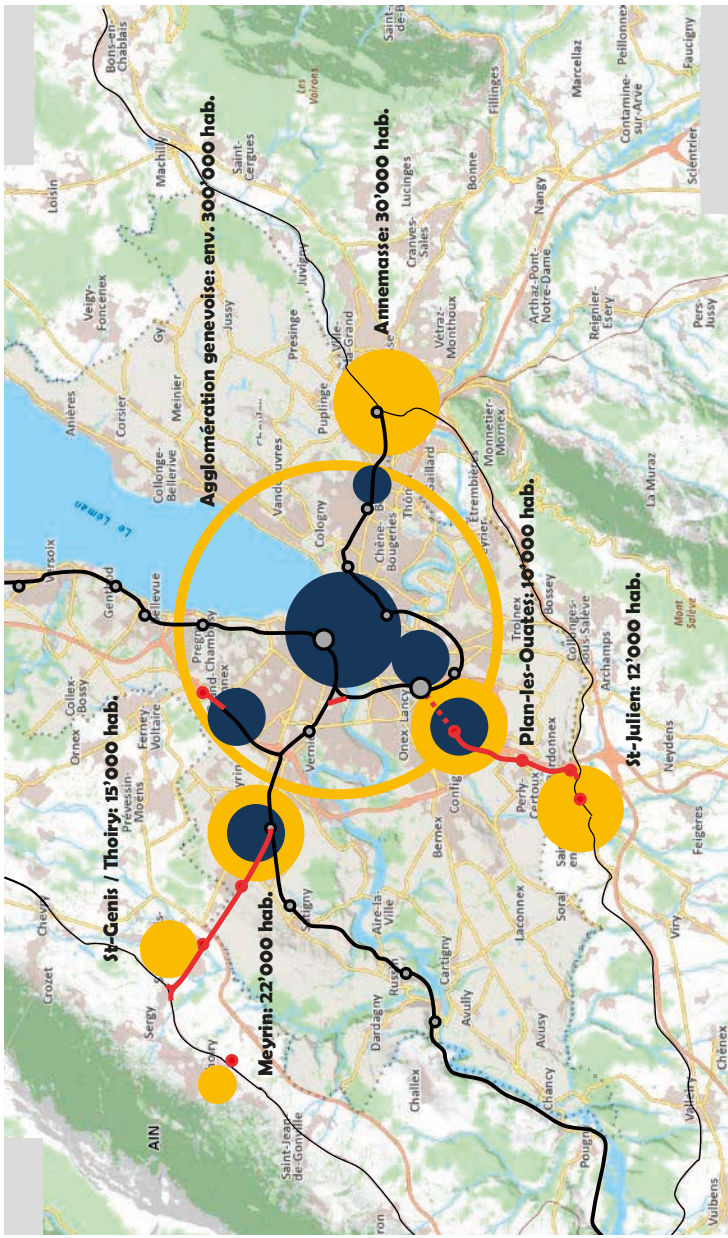
Des temps de parcours réduits



Les grands bassins d'emploi desservis par le réseau



Passages journaliers de véhicules aux frontières cantonales: de réelles perspectives d'allègement



Les principaux bassins de population desservis par le réseau

M 2238
**Une halte de train à Saint-Jean/Charmilles : ce nœud ferroviaire
densément peuplé doit être desservi**

Commission des travaux

3 mars 2015

Historique

1992: adoption du PLQ n° 28330/A-245, prévoyant une halte ferroviaire à St-Jean

Dans le cadre de la réalisation du CEVA, la halte de St-Jean avait finalement été écarté.

C'est donc à travers pétitions que les habitants réclament une halte. (« Construisons la halte ferroviaire de Saint-Jean »)

Le débat s'était alors provisoirement clos par la réponse du Conseil d'Etat, dont voici un extrait :

Halte ferroviaire à Saint-Jean : réponse au Grand Conseil

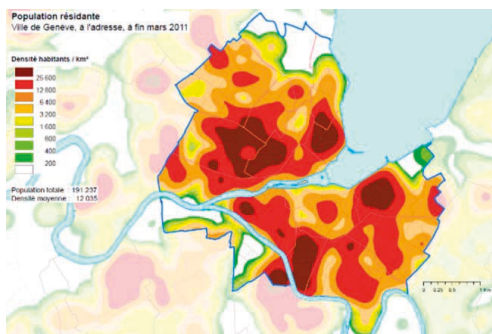
Dans l'attente de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), qui permettra de mettre en service le chaînon manquant reliant les réseaux ferroviaires suisse et français, le Conseil d'Etat n'entend pas engager de travaux en lien avec la construction d'une éventuelle halte ferroviaire à Saint-Jean. Il n'écarte toutefois pas une telle réalisation, pour laquelle une réservation foncière est en vigueur, précise-t-il dans son rapport au Grand Conseil en réponse à une pétition. Le gouvernement entend reprendre ce dossier dans le cadre plus large d'une réflexion sur les quartiers de Saint-Jean et de Châtelaine après que le CEVA aura été mis en service.

Situation

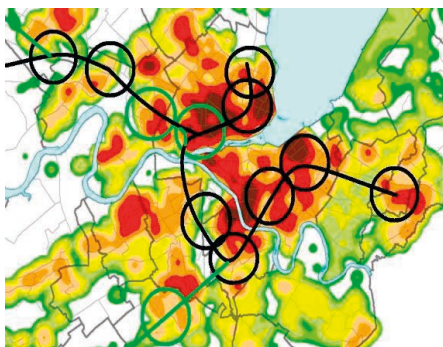
Le projet de halte de St-Jean/Charmilles se trouve en bordure d'un quartier densément peuplé, sur un nœud ferroviaire, au croisement des lignes du CEVA et de celle partant sur la France et l'aéroport.

Elle prendrait encore plus de sens si la liaison rive droite-rive gauche, sans passer par Cornavin, était réhabilitée pour le transport voyageur (par le tunnel dit « de Châtelaine »). En effet, ce serait la seule halte du canton à être desservie par les trois lignes genevoises (CEVA, Cornavin-Aéroport, Aéroport-rive gauche) et serait donc appelé à devenir un véritable pôle d'échange et une gare de rabattement pour rejoindre la rive gauche sans « retourner » à Cornavin (Lignon, Servette, Grand-Pré, ...).

Potentiel



Situation souhaitée



FAQ

« Le RER n'est pas un tram, il perd de son attractivité s'il s'arrête tout le temps », « La halte de St-Jean est trop proche de la Gare Cornavin », « la voie est courbe, c'est compliqué »

• Zürich

- Souvent cité en exemple, voici les distances sur les quatre lignes partant de la gare centrale :
- Zurich HB-Stadelhofen: 1,6 km
- Zurich HB-Hardbrücke: 1,6 km
- Zurich-Wiedikon ligne en courbe, 1,3 km en ligne droite
- Zurich-Wipkendenligne en courbe, 1,5 km en ligne droite

- **Genève**
- **Distance prévus entre les haltes CEVA**
- Cornavin-Lancy : 3,7 km
- Lancy-Bachet: 1,6 km
- Bachet-Champel : 3 km (ligne en courbe, 2.5 km en ligne droite)
- Champel-Eaux-Vives: 1,4 km
-
- **Sur la ligne vers Cornavin-Coppet**
- Cornavin-Sécheron: 1,2 km
- La norme admise soit entre 1,5 et 2 km est globalement respectée, si l'on fait exception du passage sous Pinchat, qui ne peut pas être qualifié d'urbain.
- Seul le secteur situé entre Cornavin et Lancy, pourtant densément peuplé, n'est pas desservie par une halte CFF.
-

- **Ligne vers la Plaine/Aéroport**
- **Actuellement**
- Cornavin-Vernier : 4,5 km
-
- **Après la construction de la halte de Châtelaine**
- Cornavin-Châtelaine: 3 km
- Châtelaine-Vernier: 1,5 km
-
- **En cas de réalisation de la halte de St-Jean/Charmilles**
- Cornavin-St-Jean: 1,6 km
- St-Jean-Lancy: 2,1 km
- St-Jean-Châtelaine: 1,6 km

FAQ

«La halte de St-Jean n'a pas le potentiel d'utilisateur d'une gare urbaine»

Les habitants situés dans un rayon de 800 mètres

- Cornavin : 39'830 habitants
- Champel : 34'535 habitants
- Eaux-Vives : 35'253 habitants
- Sécheron : 9'144 habitants
- St-Jean/Charmilles a un potentiel de 32'737 habitants, soit, à titre de comparaison plus que les communes desservies par l'ensemble des

RÉSEAU FERROVIAIRE DU GRAND-GENÈVE

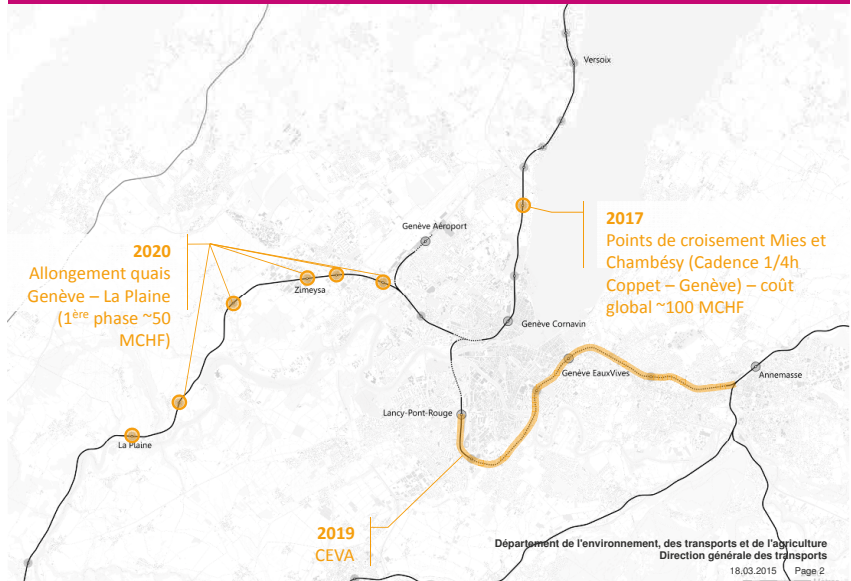
QUELLES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT?



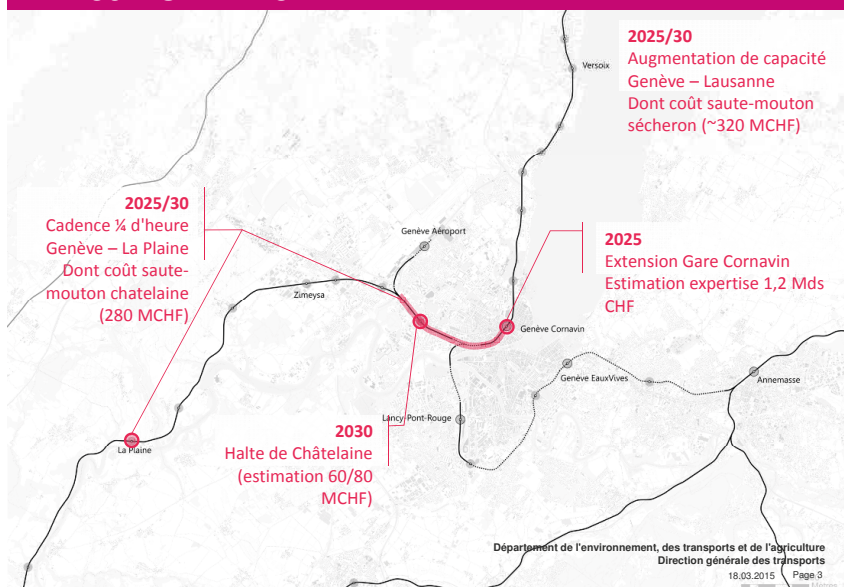
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

18.03.2015

PROJETS RÉALISÉS, EN TRAVAUX OU À VENIR



PROJETS A L'ÉTUDE



POSSIBILITÉS DE FINANCEMENT DE NOUVEAUX PROJETS

FINANCEMENT ET AMÉNAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (FAIF)

Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)



> PRODES : DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

- Financé à 100% par la confédération
 - ~5 à 7 milliards de francs tous les 5 ans ou plus
 - Concerne l'entièreté du réseau ferroviaire Suisse (voies normales et étroites)
- ⇨ Etape 2025 en force à partir de 2016 (pour Genève : extension Cornavin)
- ⇨ Etape 2030 en cours d'élaboration par l'OFT

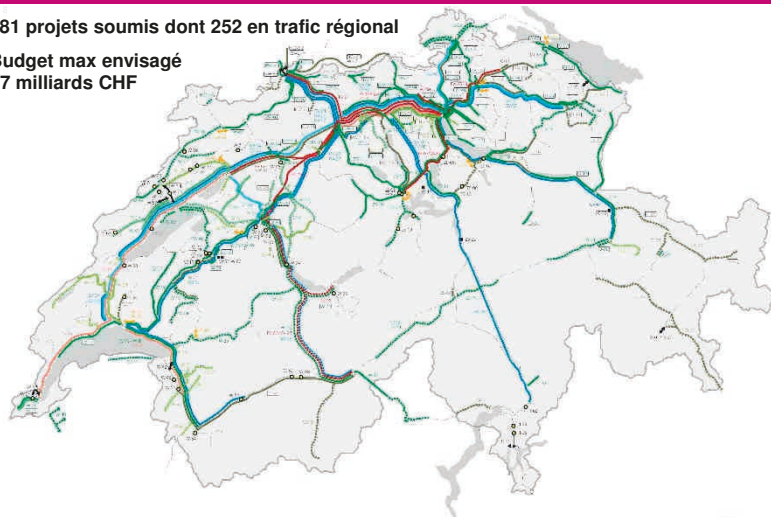
> CONVENTION SUR LES PRESTATIONS CFF-OFT (LV)

- Entretien et maintien de la substance
 - Par étapes : 2013-2016, 2017-2020,...
 - 100% par la confédération, selon un programme d'aménagement négocié avec les CFF
 - **Uniquement les projets relevant d'un maintien de la substance ou d'une mise aux normes (pas d'évolution d'offre)**
- ⇨ Demande d'inscription en cours : allongement des quais Genève – La Plaine

PRODES 2030 – VUE D'ENSEMBLE DES PROJETS DÉPOSÉS

281 projets soumis dont 252 en trafic régional

Budget max envisagé
~7 milliards CHF



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports
18.03.2015 Page 5

PRODES ÉTAPE 2030 – LES DEMANDES DE GENÈVE

> MODULES DÉPOSÉS À L'OFT FIN NOVEMBRE 2014

- ML : Cadence ¼ d'heure Genève – Lausanne sur les trains RégioExpress Module commun aux cantons de Vaud et Genève, et soutenu par les cantons de Fribourg et du Valais (extension vers St-Maurice et Romont)
- GE-01 : Cadence ¼ d'heure Genève – La Plaine
- GE-02 : Trains plus long entre Genève et Coppet
- GE-03 : Nouvelle halte à Châtelaine
- GE-04 : Arrêt à Versoix des trains RE Lausanne – Genève-Aéroport
- GE-05 : Liaison nouvelle Rive-Gauche – Aéroport
- VS-05 : RER Sud Léman (réouverture Evian – St-Gingolph)

> OBJECTIFS DU CANTON :

- Obtenir le remboursement du préfinancement cantonal pour l'extension de la gare Cornavin
- Réseau RER intégralement cadencé au ¼ d'heure sur le territoire cantonal et augmentation des fréquences entre Genève et Lausanne



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports
18.03.2015 Page 6

L'APRÈS 2030 SE PRÉPARE AUJOURD'HUI

> OBJECTIF : POURSUIVRE L'EXTENSION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

- Accompagner le développement urbain et améliorer les déplacements de moyenne et longue distance au sein de l'agglomération
- Préparer les prochaines étapes de planification (PRODES 203x, plans directeurs,...)

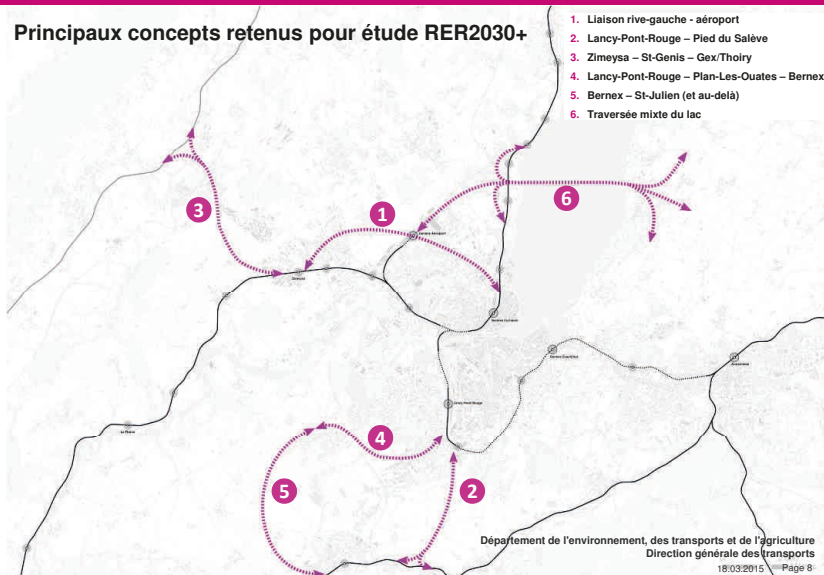
> ETUDE EXPLORATOIRE : RER2030+

- Etablir un programme de développement du réseau
- ⇒ Pertinent en terme de réponse à la demande
- ⇒ Exploitable avec les aménagements déjà réalisés à Genève, en France et dans le reste de la Suisse
- ⇒ Réalisable techniquement et financièrement
- Définir les priorités de l'étape suivante de PRODES



CONCEPTS DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU (AXES)

Principaux concepts retenus pour étude RER2030+



AVIS SUR LES MOTIONS

> REMARQUES GÉNÉRALES

- Les motions demandent une inscription dans PRODES 2030 mais les délais de dépôt sont désormais échu.
- Les projets des motions 2236, 2237, 2239 font par contre partie des concepts qui seront analysés dans le cadre des études de l'après 2030



AVIS SUR LES MOTIONS

> 2236 : POUR UNE LIAISON RER DU SUD DU CANTON

- La motion justifie cette liaison en continuité de la création d'une voie nouvelle St-Julien – Annecy, projet français peu crédible au regard du contexte de développement du réseau côté France.
- Le CEVA répondra aussi en bonne partie aux besoins des flux automobiles entrant via Bardonnex
- Réponse aux besoins locaux de st julien via le projet d'extension du tramway



AVIS SUR LES MOTIONS

> 2237 : RELIONS LE PAYS DE GEX AU RÉSEAU RER GENEVOIS

- Mode ferroviaire pas forcément le plus adapté pour un territoire aussi diffus
- Ce projet n'est pas une priorité côté français :

⇒ Voie Bellegarde – Gex fermée en 2014

⇒ Pas d'études inscrites dans le prochain contrat de plan Etat-Région (CPER)

⇒ Priorité donnée à l'axe Ferney – Gex en BHNS



AVIS SUR LES MOTIONS

> 2238 : UNE HALTE DE TRAIN À SAINT-JEAN/CHARMILLES

- Étudié mais non retenu dans les études de définition de CEVA début 2000
- Halte sur une section de voies intégralement en courbe : risque fort d'incompatibilité avec les normes OFT sur les dévers (problématique d'accessibilité)
- Section chargée du CEVA, avec circulation de trains de fret : risque important sur la capacité de la ligne et les performances du RER
- Réponse urbaine prévue dans mobilités 2030 avec le développement de l'offre trolleybus et du réseau tram



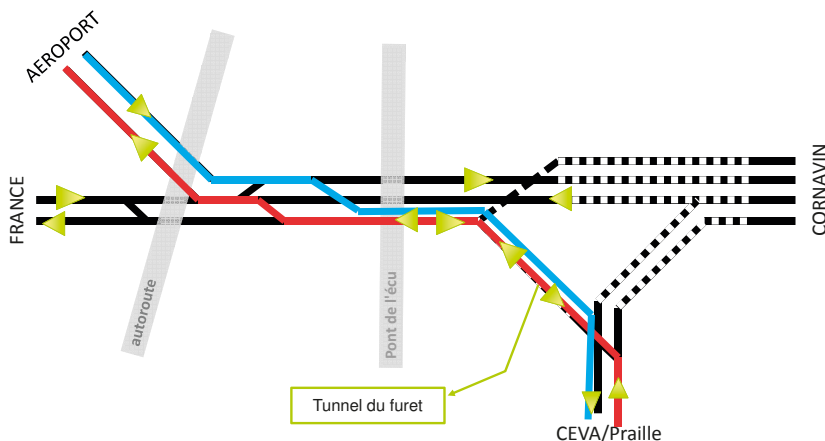
AVIS SUR LES MOTIONS

> 2239 : POUR UNE LIAISON RER TANGENTIELLE - OUVRONS LE TUNNEL DE CHÂTELAINE AU TRAFIC VOYAGEURS

- Circulation de trains entre CEVA et l'aéroport déjà étudiée en 2009 :
 - ⇒ infaisabilité horaire à infrastructure constante (cisaillement des axes Genève – Aéroport, Genève – Bellegarde et Genève – Annemasse)
 - ⇒ Nécessité de créer une infrastructure nouvelle, allant du pont de la Jonction à l'aéroport
- Au regard de l'aménagement nécessaire, souhait de privilégier la création d'une liaison nouvelle entre CEVA et l'aéroport via Cornavin et les Nations (module GE-05 de PRODES 2030) offrant plus de fonctionnalités pour améliorer la desserte ferroviaire du canton



SITUATION 2018



OUVERTURE DU TUNNEL DU FURET AU TRAFIC VOYAGEURS

COMMISSION DES TRAVAUX
12.01.2016



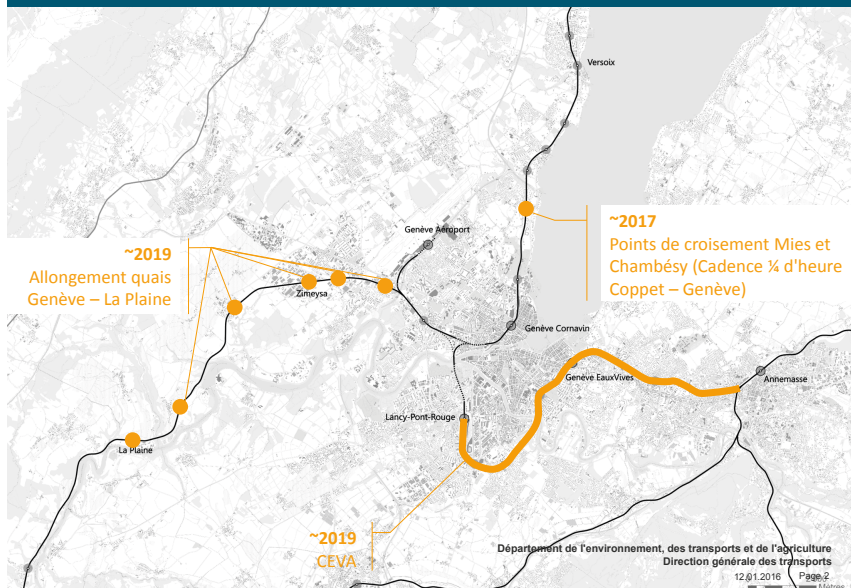
REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POF TRAVAUX L03

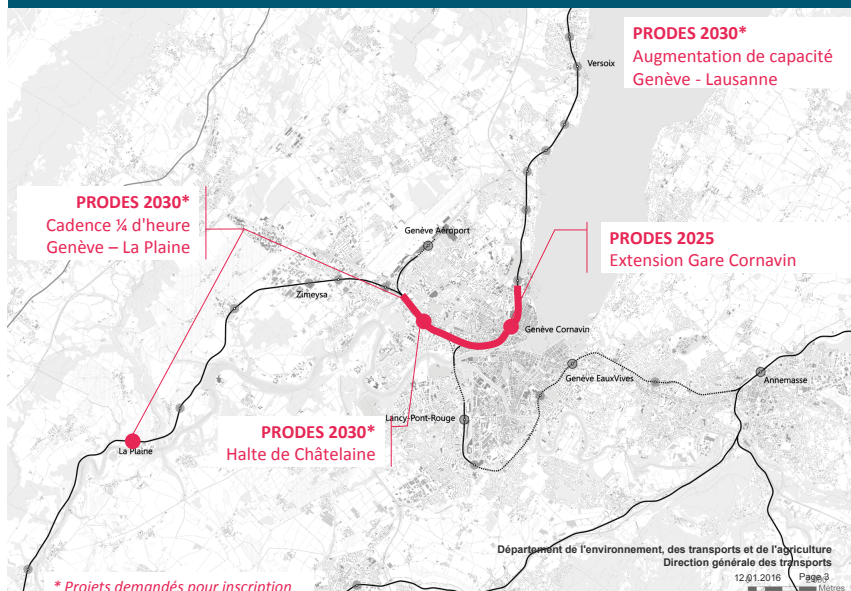
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

12.01.2016

PROJETS EN TRAVAUX OU À VENIR À COURT/MOYEN TERME



PROJETS A L'ÉTUDE



POSSIBILITÉS DE FINANCEMENT DE NOUVEAUX PROJETS

FINANCEMENT ET AMÉNAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (FAIF)

Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)



> DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU (PRODES)

- Financé à 100% par la confédération
- ~5 à 7 milliards de francs tous les 5 ans ou plus
- Concerne l'entièreté du réseau ferroviaire Suisse (voies normales et étroites)
- ⇨ Etape 2025 en force à partir de 2016 (pour Genève : extension Cornavin)
- ⇨ Etape 2030 en cours d'arbitrage par l'OFT
- ⇨ Etape 2035 définie à partir de 2019

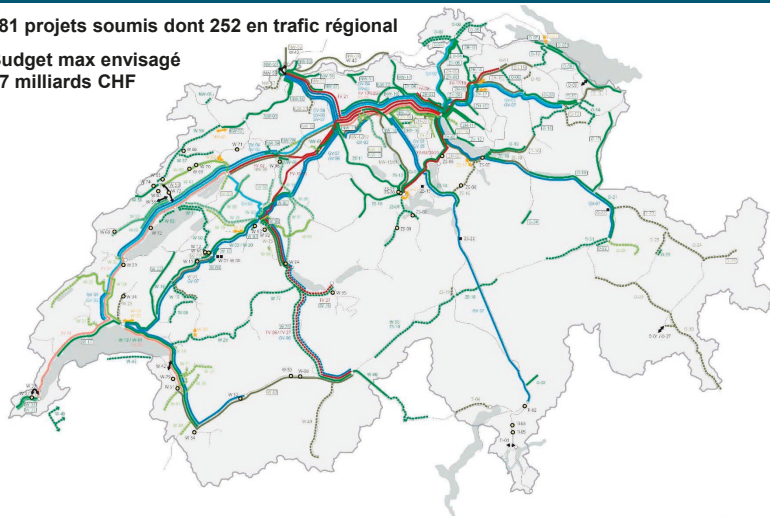
> ENTRETIEN ET RENOUVELLEMENT DU RESEAU

- Par étapes : 2013-2016, 2017-2020,...
- 100% par la confédération, selon un programme d'aménagement négocié avec les gestionnaires d'infrastructure allongement des quais Genève - La Plaine retenu en oct.2015 dans la convention 2017-2020

PRODES 2030 – VUE D'ENSEMBLE DES PROJETS DÉPOSÉS

281 projets soumis dont 252 en trafic régional

Budget max envisagé
~7 milliards CHF



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

12.01.2016 Page 5

PRODES ÉTAPE 2030 – LES DEMANDES DE GENÈVE

> MODULES DÉPOSÉS À L'OFT FIN NOVEMBRE 2014

- ML : Cadence ¼ d'heure Genève – Lausanne sur les trains RégioExpress
Module commun aux cantons de Vaud et Genève, et soutenu par les cantons de Fribourg et du Valais (extension vers St-Maurice et Romont)
- GE-01 : Cadence ¼ d'heure Genève – La Plaine
- GE-02 : Trains plus long entre Genève et Coppet
- GE-03 : Nouvelle halte à Châteline
- GE-04 : Arrêt à Versoix des trains RE Lausanne – Genève-Aéroport
- GE-05 : Liaison nouvelle Rive-Gauche – Aéroport (études)
- VS-05 : RER Sud Léman (réouverture Evian – St-Gingolph)

> OBJECTIFS DU CANTON :

- Réseau RER intégralement cadencé au ¼ d'heure sur le territoire cantonal et augmentation des fréquences entre Genève et Lausanne
- Obtenir le remboursement du préfinancement cantonal pour l'extension de la gare Cornavin



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

12.01.2016 Page 6

L'APRÈS 2030 SE PRÉPARE AUJOURD'HUI

➤ OBJECTIF : POURSUIVRE L'EXTENSION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

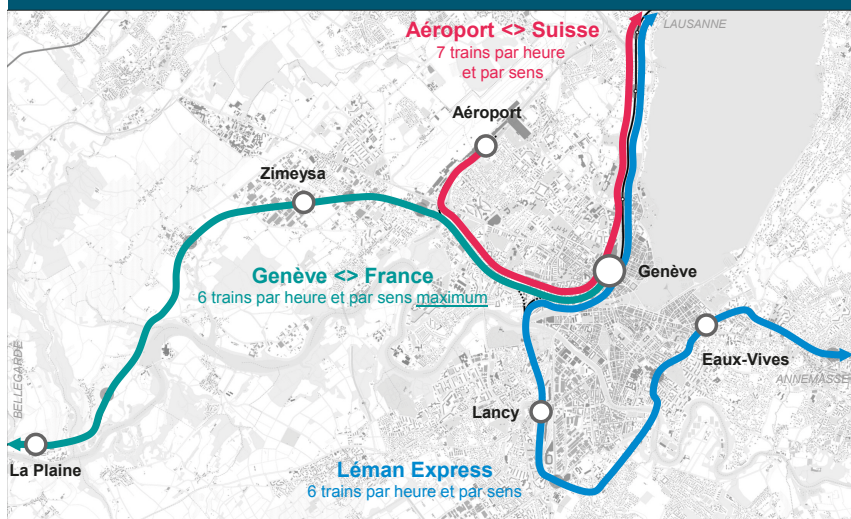
- Accompagner le développement urbain et améliorer les déplacements de moyenne et longue distance au sein de l'agglomération
- Préparer les prochaines étapes de planification (PRODES 203x, plans directeurs,...)

➤ ETUDE EXPLORATOIRE : FER 2050

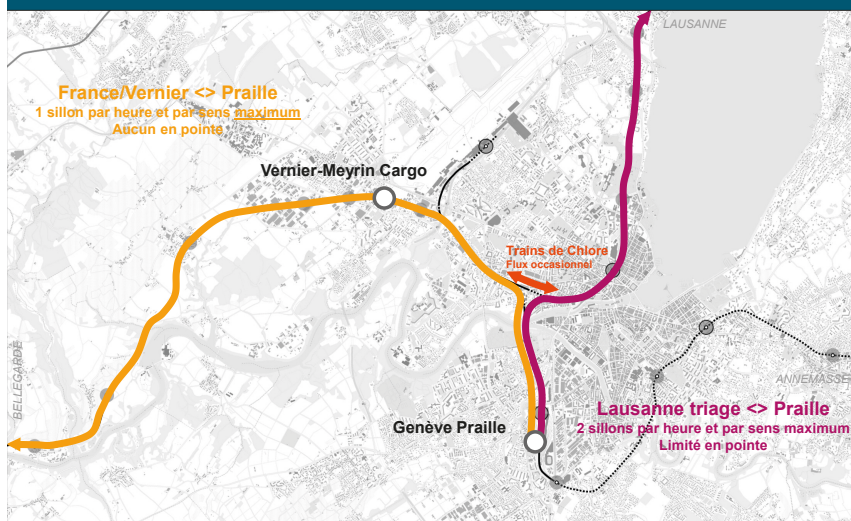
- Etablir un programme de développement du réseau
 - ⇒ Pertinent en terme de réponse à la demande
 - ⇒ Exploitable avec les aménagements déjà réalisés à Genève, en France et dans le reste de la Suisse
 - ⇒ Réalisable techniquement et financièrement
- Définir les priorités de l'étape suivante de PRODES



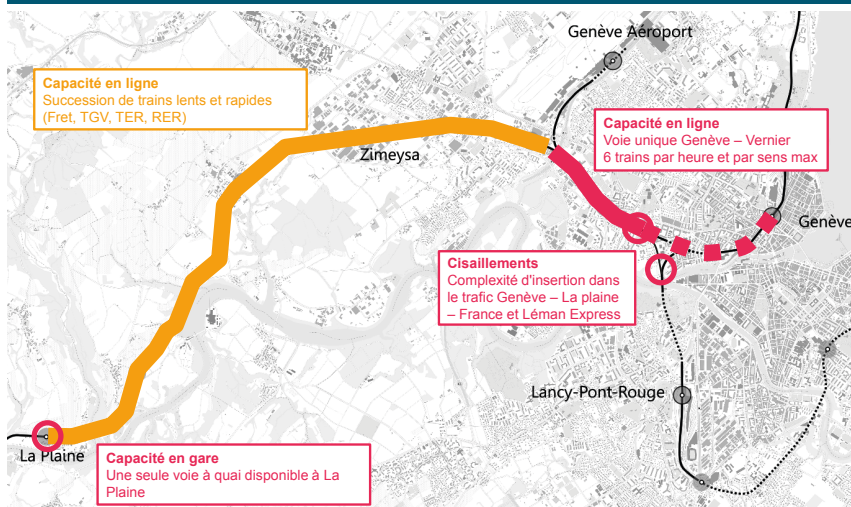
PRINCIPAUX FLUX VOYAGEURS



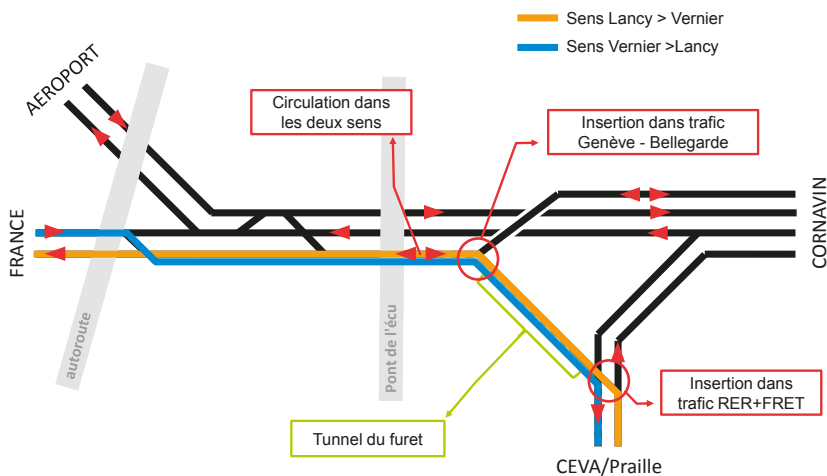
PRINCIPAUX FLUX MARCHANDISES



CEVA – LA PLAINE : CONTRAINTES D'INFRASTRUCTURE

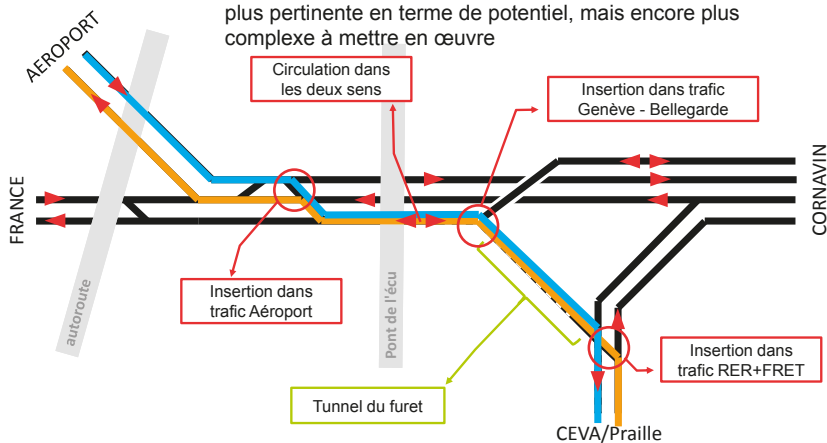


CEVA – LA PLAINE : INSERTION CHÂTELAINE



CEVA – AÉROPORT : INSERTION CHÂTELAINE

Pour la DGT, une liaison CEVA – Aéroport est beaucoup plus pertinente en terme de potentiel, mais encore plus complexe à mettre en œuvre



CONSÉQUENCES D'UNE LIAISON DIRECTE LA PLAINE - CEVA

A INFRASTRUCTURE CONSTANTE

Section Vernier – Cornavin saturée: Offre TGV et TER non modifiables et offre RER cadencée à la ½ heure (circulation Genève – Bellegarde uniquement en période de pointe)

- ⇒ Il faut partager la capacité existante du RER, mais la cadence horaire qui en résulterait est peu attractive
- ⇒ Eviter la gare Cornavin réduit le nombre de correspondances avec réseau grandes-lignes CFF, la branche RER Coppet – Genève, et TPG rive droite

COMPATIBILITÉ AVEC LES PROJETS SOUMIS DANS PRODES 2030

Cadence ¼ d'heure Genève – La Plaine

- ⇒ **Sans aménagements complémentaires, partage de la capacité entre les deux lignes (4 trains par heure maximum)**

Halte de Châtelaine

- ⇒ **La combinaison des deux projets augmente le besoin en capacité dans le secteur de Châtelaine et pourrait rendre la construction de la halte encore plus complexe qu'elle ne l'est déjà**



CONSÉQUENCES D'UNE LIAISON DIRECTE LA PLAINE - CEVA

> SANS RÉDUIRE L'OFFRE VOYAGEURS EXISTANTE, PLUSIEURS D'AMÉNAGEMENTS IMPORTANT SERAIENT NÉCESSAIRES

- Création d'une installation permettant le changement de tension en ligne entre le tunnel (25kV) et Lancy (15kV)
- Augmentation de capacité de la gare de La Plaine (nouveau terminus RER)
- Modernisation du tunnel du Furet : sorties de secours? signalisation?
- Aménagements permettant l'insertion des trains sur l'axe Genève – La Plaine à Châtelaine, et l'axe Genève – Lancy à St-Jean
- ...

> INVESTISSEMENTS DÉPASSANT LES 100 MF



EN CONCLUSION

> L'ÉTAT DE GENÈVE N'EST PAS FAVORABLE À LA MISE EN CIRCULATION D'UNE LIAISON SHUNTANT LA GARE DE GENÈVE À COURT TERME

- L'amélioration du RER doit d'abord passer par le développement de ses radiales :
 - ⇒ Objectif : cadence ¼ d'heure sur le tout le RER à Genève en 2030
- Le fonctionnement en nœuds de correspondances, avec un nœud central à Cornavin permet d'optimiser les coûts de fonctionnement, en maximisant les possibilités de desserte sur le Grand-Genève
 - ⇒ Objectif : toutes les destinations possibles depuis n'importe quelle gare/halte, avec une fréquence à la 1/2 heure au minimum
- Programme de développement défini au niveau fédéral jusqu'à 2030 : investissement potentiel à GE de 1.7 Mia entre 2020 et 2030

> PISTES D'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE GE – LA PLAINE AU-DELÀ DE 2030 :

- Projet de liaison nouvelle Zimeysa – Aéroport – Nations – Cornavin – CEVA
 - Diamétralisation La Plaine – Coppet (impossible dans la configuration actuelle de Cornavin)
- ⇒ Objectif : PRODES 2035 (dépôt des projets d'offre en 2018)



MERCI DE VOTRE ATTENTION

**COMMISSION DES TRAVAUX DU GRAND CONSEIL****AUDITION DU MARDI 12 JANVIER 2016****PL 11718 – modification de la LCI****Accessibilité des personnes en situations de handicap****Préambule**

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (ci-après CCIIG) est une association de droit privé, sans but lucratif. Fondée en 1865, elle compte plus de 2'200 membres, principalement sur le canton de Genève. Elle a pour vocation d'améliorer les conditions cadre de Genève pour favoriser l'essor des entreprises qui composent son tissu économique.

Considérations générales

Le présent projet de loi vise à adapter la loi sur les constructions et les installations diverses (L 5 05) aux dispositions de la nouvelle constitution cantonale traitant du handicap, dans le respect du droit fédéral s'appliquant en la matière. Il vise à imposer de nouvelles obligations constructives pour les bâtiments et installations ouverts au public. La principale question qui se pose par conséquent pour les milieux économiques est la proportionnalité des exigences qui peuvent être imposées aux acteurs économiques en regard des coûts engendrés.

Sur la base du projet de loi 11718 et à la lumière de son exposé des motifs, il nous apparaît que les domaines du logement et des bâtiments ouverts au public doivent être distingués dans l'analyse, tout comme les nouvelles constructions et les transformations/rénovations de bâtiments existants.

Nouvelles constructions

D'une manière générale, qu'il s'agisse de logements ou d'autres constructions ou installations, nous pouvons soutenir une politique volontariste de construction supprimant les obstacles auxquels les personnes handicapées pourraient être confrontés.

Il convient toutefois de maintenir un régime dérogatoire large et souple afin de ne pas entraver inutilement l'acte de construire et tenir compte des particularités spatiales ou d'usage qui peuvent exister avec certains bâtiments. Le principe de proportionnalité, au niveau des coûts induits par certaines adaptations favorisant l'accessibilité, doit également être strictement respecté afin de ne pas renchérir excessivement les coûts de construction.

Anciennes constructions

La question de l'adaptation des anciennes constructions et installations emporte plus de nuances quant à son acceptation par la Chambre.

L'espace étant par définition, dans le domaine bâti, déjà délimité, les coûts découlant d'une adaptation de l'accessibilité aux personnes handicapées peut engendrer des frais considérables. Des travaux lourds et structurels seront souvent nécessaires. Une exigence systématique et générale d'assurer l'accessibilité des bâtiments dans ces conditions nous apparaît démesurée.

Pour les anciens logements, définir en règle l'obligation de les adapter en cas de rénovation ou transformation, avec un système dérogatoire fondé sur le principe de proportionnalité, n'est pas satisfaisant. Les conditions dérogatoires énoncées à l'article 109 al. 6 du projet de loi trouveront en effet application dans une large majorité de cas. Il nous apparaît dès lors disproportionné d'exiger de passer systématiquement par une procédure de dérogation.

S'agissant des autres types d'anciennes constructions et installations, une distinction peut être faite dans le niveau d'exigence selon la nature d'usage du bâtiment.

Si une certaine systématique dans l'adaptabilité peut se concevoir pour les bâtiments publics – soit ceux où sont délivrées des prestations publiques, relevant des administrations – sous réserve des motifs dérogatoires de l'article 109 al.6 du projet de loi, il ne nous semble pas admissible d'imposer une telle exigence aux travaux envisagés sur d'autres bâtiments.

Il est par ailleurs difficile de définir le champ d'application de la loi selon la terminologie « constructions et installations ouvertes au public ». Si celui-ci inclut tous les commerces et établissements publics (café-restaurants p. ex.), nous relevons que son application se heurte à de nombreux obstacles, principalement pour les petits commerçants.

En effet, outre leurs moyens financiers limités, ceux-ci sont souvent locataires de leurs locaux. Face aux coûts engendrés par des obligations d'accessibilité, le propriétaire pourrait s'opposer à des rénovations ou transformations des locaux nécessaires, mettant en danger leur exploitation.

Par ailleurs, la mise en œuvre de mesures d'accessibilité requiert fréquemment un empiètement sur le domaine public (rampe d'accès par exemple). Cela constituera-t-il une nouvelle taxe à la charge des commerçants ?

Dans ce contexte, nous rejetons une interprétation large de la notion « d'ouverture au public » s'agissant des rénovations et transformations. Nous sommes par ailleurs opposés à la faculté donnée au département de pouvoir imposer de telles mesures en dehors de toute procédure d'autorisation.

Conclusion

La CCIG soutient la politique volontariste énoncée dans le projet de loi de rendre accessible les nouvelles constructions aux personnes handicapées. S'agissant des anciennes constructions, seuls les bâtiments ayant pour usage la délivrance de prestations publiques devraient obligatoirement prévoir des mesures adéquates ou solliciter une dérogation. Dans les autres cas, si la prise en compte de la problématique d'accessibilité doit être abordée dans le cadre de l'élaboration du projet, elle ne saurait donner lieu à une obligation.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

Antionietta Frangi
Vice-présidente

Charles Lassaue
Membre de la Direction



Fédération des
Entreprises
Romandes
Genève

Audition de la FER Genève au sujet du PL 11718 modifiant la loi sur les constructions et les installations diverses (LCI) (L 5 05) (Accessibilité des personnes en situation de handicap) par la commission des travaux du Grand Conseil – mardi 19 janvier 2016

En préambule, la FER Genève vous remercie de l'auditionner au sujet de ce projet de loi qui porte sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap aux bâtiments ouverts au public.

Avant toute chose, il est important de préciser qu'en l'état, il est difficile de se prononcer sur ce PL alors que nous n'avons pas encore à notre disposition le règlement d'application de la loi qui nous permettrait d'avoir les dispositions précises en la matière. Beaucoup de questions restent dès lors sans réponse, et crée un climat d'incertitude nocif pour l'économie, que nous ne pouvons que déplorer.

Cela étant dit, pour les entreprises de ce canton - les commerces, les boutiques ou les restaurants par exemple - le risque est grand, selon nous, que ce projet de loi et, de facto, le règlement d'application aillent beaucoup trop loin. En effet, les petits commerces n'ont souvent pas les moyens de financer des aménagements coûteux pour l'accès des personnes en situation de handicap puisqu'ils ont des ressources limitées et des charges auxquelles ils ne peuvent se soustraire.

Des questions de frais d'aménagement de l'espace pour permettre l'accès des personnes en situation de handicap dans un commerce pourraient par exemple mettre en porte-à-faux le locataire des lieux avec le propriétaire. Il n'est pas précisé en effet qui, du locataire ou du propriétaire des locaux de l'entreprise, devra s'acquitter des frais occasionnés dans ce cas.

Autre question non traitée dans ce PL, l'empiètement d'une rampe d'accès sur le domaine public pourrait entraîner de nouvelles taxes pour le commerçant. Qui devra payer une telle surtaxe ?

La FER Genève relève également que la notion de *bâtiments ouverts au public* va dans le sens d'une interprétation large de la loi et une mise en conformité qui serait exigée pour quasi tous les commerces.

Notre Fédération part du principe qu'un commerçant n'a aucun intérêt à restreindre l'accès à son établissement aux seules personnes valides. Au contraire, celui-ci va tout faire pour servir au mieux l'ensemble de sa clientèle, y compris et surtout les personnes souffrant d'un handicap qui ont besoin d'une attention toute particulière. Le client en situation de handicap sera donc pris en charge par le commerçant et aidé ou accompagné pour accéder à l'établissement. C'est la règle et non l'exception ! De notre point de vue, il est plus humain d'aider ces personnes à accéder à l'endroit où elles souhaitent plutôt que d'obliger les commerces à installer des rampes d'accès partout.

Pour toutes ces raisons, nous ne voyons pas l'intérêt de créer une nouvelle loi dans ce domaine qui apporterait, in fine, des coûts supplémentaires pour les commerçants. La FER Genève estime que la loi actuelle (L10659) ainsi que la norme SIA 500 « Constructions sans obstacles » sont déjà largement suffisantes pour garantir une accessibilité pour tous sans discrimination aux bâtiments ouverts au public.

La situation conjoncturelle actuelle est pour le moins difficile pour bon nombre d'entreprises sises à Genève, en particulier pour certaines d'entre elles, qui ont été touchées par le franc fort et qui ont été affectées par une diminution substantielle de leurs marges. Cette situation est d'autant plus vraie que Genève est un canton frontalier et que les commerçants sont encore exposés à une concurrence qui est bien réelle. Comme vous savez l'année 2016 ne s'annonce malheureusement pas sous les meilleurs auspices. Dans ce contexte, ce projet de loi ne viendrait qu'ajouter une nouvelle épine dans le pied des commerçants qui sont déjà confrontés à la multiplication de normes toujours plus rigides

Chacun est favorable à ce que des mesures soient prises pour faciliter l'existence des personnes handicapées. Cela est d'ailleurs déjà largement le cas au niveau cantonal, en particulier en Suisse romande. Encore faut-il que ces mesures soient réalistes et réalisables du point de vue économique.

Delphine Trunde-Jaccard
Directrice-adjointe DPG

Yannic Forney
Chef de projet

EXTENSION DE LA GARE DE CORNAVIN

COMMISSION DES TRAVAUX
09 FÉVRIER 2016



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

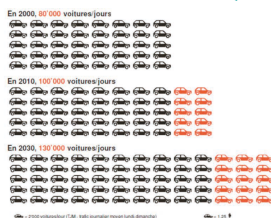
ROF TRAVAIL S.A.

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

09.02.2016

JUSTIFICATION DU PROJET :

> CROISSANCE DE LA DEMANDE SUR L'ARC LÉMANIQUE

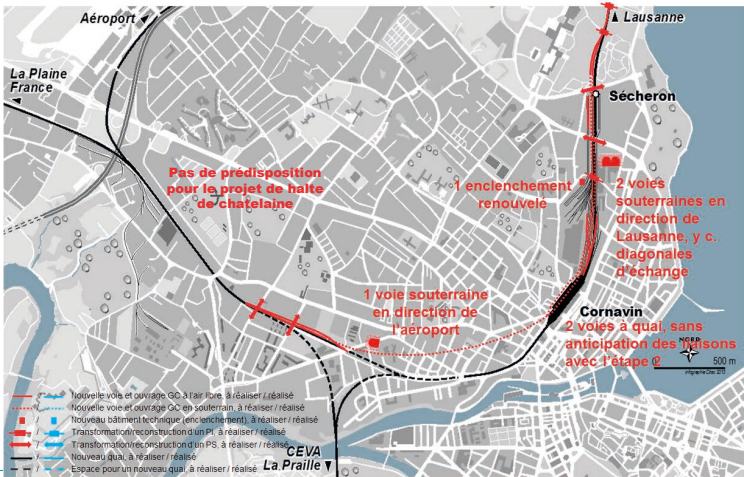


> SATURATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

- Avec la mise en service du LEMAN EXPRESS et de l'horaire Grandes Lignes 2025, la gare actuelle de Cornavin aura atteint le maximum de sa capacité
- Plus aucune marge de développement futur des grandes lignes et du trafic régional

LE PROJET SOUTERRAIN DÉVELOPPÉ PAR EP 2015

> LE TRACÉ

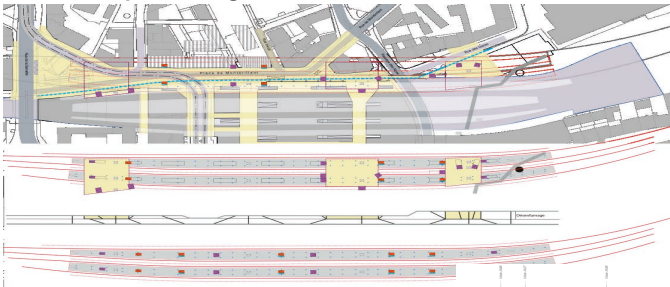


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

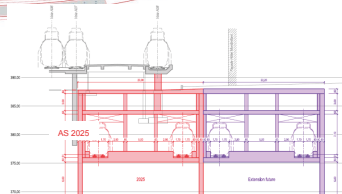
09.02.2016 Page 3

ILLUSTRATIONS SCHEMATIQUES DU PROJET

caractéristiques de la gare souterraine



1 escalator descendant	surface logistique	●
2 escalators montants	désenfumage	●
escalier	mezzanine	■
ascenseur	monte-charge	■
limite domaine CFF	point de livraison	■



Coupe de la gare souterraine

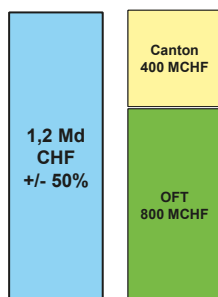
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

09.02.2016 Page 4

ACCORDS SUR LE FINANCEMENT

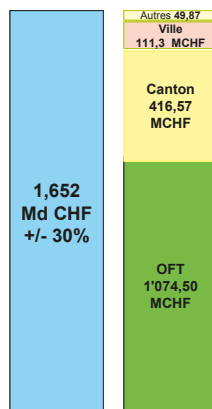
CHIFFRAGE 2013 :

- Etude niveau faisabilité
- Coût de 1.2 md CHF +/-50%



CHIFFRAGE 2015 :

- Etude niveau préliminaire
- Coûts de 1.652 Md CHF +/-30%



MODALITÉS DE RÉPARTITION

> FINANCEMENT :

Montant MCHF HT	Total	Confédération PRODES 2025	canton	Ville	CFF-Voyageurs	Opérateurs /commanditaires offre ferroviaire
Sous-total gare de Cornavin	1'507.37	1'000	407.37	100	0	0
Sous total incluant le PS de la Paix et déplacement DLR	1'546.27	1018.40	416.57	111.30	0	0
Sous-total opération EP2015 incluant garage La Plaine et rehaussement quai 4	1'652.24	1'074.50	416.57	111.30	8.30	41.57

> RISQUES ET ALÉAS :

- La clé de répartition entre les 3 commanditaires se fera au prorata de l'investissement

OFT	Canton	Ville
65.9%	26.9%	7.2%

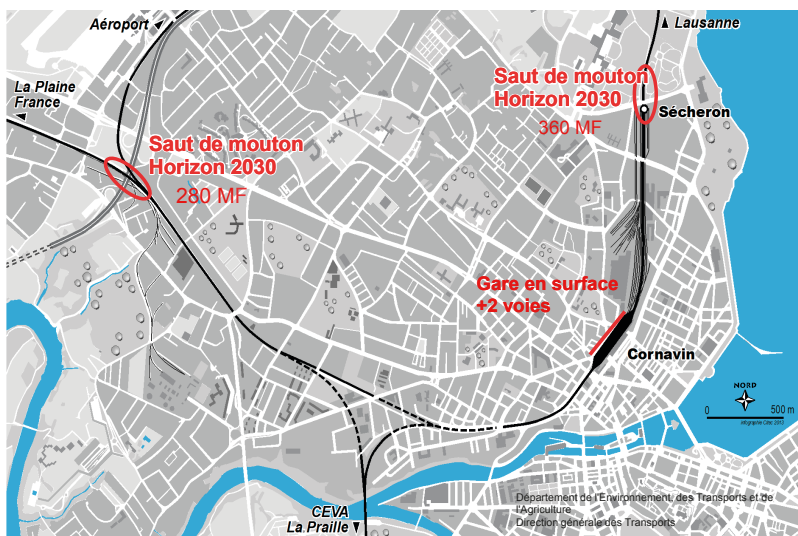


PERSPECTIVES DE REMBOURSEMENT

- La gare de surface inscrite au programme FAIF permettait la mise en œuvre des développements prévus à l'horizon 2025/2030
- La gare souterraine comporte des capacités supplémentaires
 - Possibilité du passage au 1/4H sur la ligne La Plaine Cornavin
 - A minima facilitation de la mise en œuvre d'offres supplémentaires sur l'axe de Lausanne (passage au 1/4H des RE depuis Lausanne/Nyon)
 - Ces développements auraient nécessité des infrastructures supplémentaires telles que les 2 sauts de moutons à Châtelaine (~280MCHF horizon 2030) et à Sécheron (~360MCHF horizon 2030 voire 2035) en cas de solution d'extension en surface.



PROJET INITIAL ENVISAGE PAR LES CFF – UNE GARE EN SURFACE



PERSPECTIVES DE REMBOURSEMENT

> PRODES 2030 et 2035:

- 1^{ère} demande déposée pour la ligne Genève-La Plaine en décembre 2014 dans le cadre du programme PRODES 2030
- Ces fonctionnalités seront globalement assurées grâce à la gare souterraine.
- Si la Confédération retient ces mesures dans le cadre des prochains programmes PRODES (via le vote des chambres fédérales en 2019 et 2024 respectivement pour PRODES 2030 et PRODES 2035), les investissements anticipés grâce à un financement du canton feront l'objet d'un remboursement par l'OFT.
- Ces différentes étapes seront financées dans le cadre de la mise en application de l'ordonnance FAIF



PERSPECTIVES DE REMBOURSEMENT

> L'ordonnance FAIF qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2016 prévoit explicitement les modalités spécifiques pour un cas tel que Genève (application de l'art 35, al.4 de l'OCPF)

Extrait du rapport de l'OFT:

" Les coûts d'investissement supplémentaires occasionnés par des tiers peuvent être compensés par des investissements évités. Exemple: le tiers finance les surcoûts d'une gare souterraine par rapport à l'agrandissement de la gare en surface, ce qui permet de mieux désenchevêtrer les voies d'accès à la gare, et donc de renoncer à un saut-de-mouton. "



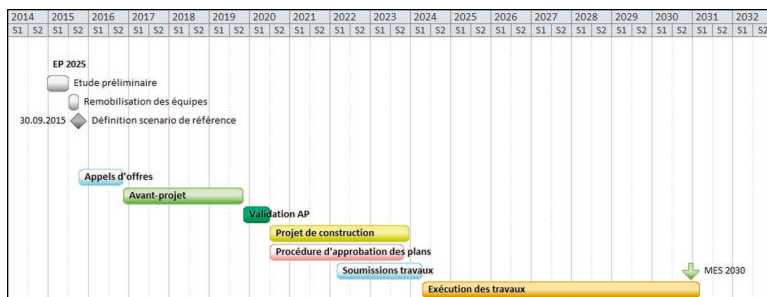
PROCESSUS D'APPROBATION DU FINANCEMENT EN 2016

- courant février: dépôt du projet de loi d'actualisation de la H 1.60 auprès du Conseil d'Etat
- mars: approbation par le Conseil d'Etat puis dépôt auprès du Grand Conseil
- juin ou septembre: vote par le Grand Conseil

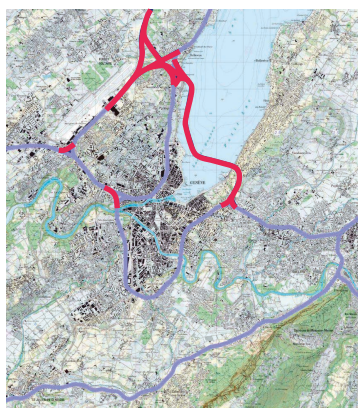
En cas de non approbation du financement, l'OFT abandonnera définitivement la solution souterraine et ordonnera la reprise des études d'une extension en surface.



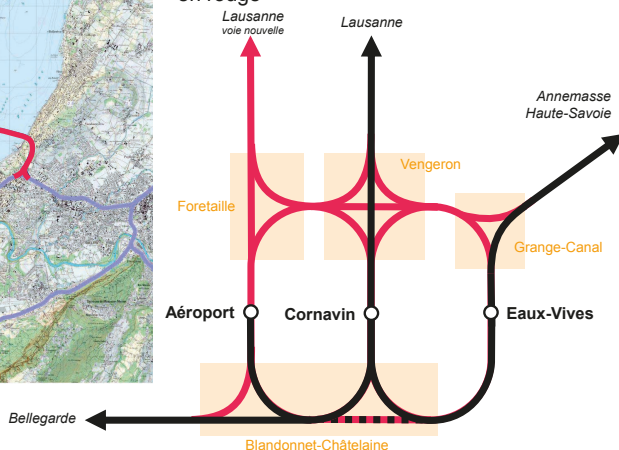
PLANNING DE RÉALISATION :



PROJET ALTERNATIF DE M. WEIBEL



Les nouvelles infrastructures proposées sont en rouge

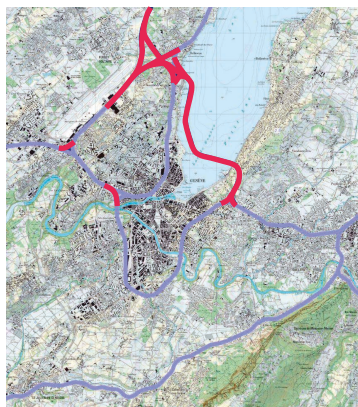


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

09.02.2016 Page 13

CHIFFRAGE SOUS-EVALUÉ

Travaux: ~1.7 Milliards CHF



Liaison aéroport-Genthod chiffrée à 530 MCHF

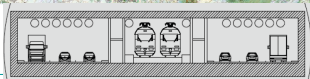
- À comparer au chiffrage par les CFF de la seule prolongation de la gare jusqu'à Palexpo: estimé à 600 MCHF
- N'inclut pas l'extension de gare aéroport (voies supplémentaires à créer)

Ensemble des connexions à Eaux-Vives, Foretaille et Châtelaïne chiffré à 310 MCHF

- À comparer avec le montant d'un simple saute-mouton à Châtelaïne prévu à 280 MCHF

Idem pour raccord Vengeron estimé à seulement 100 MCHF

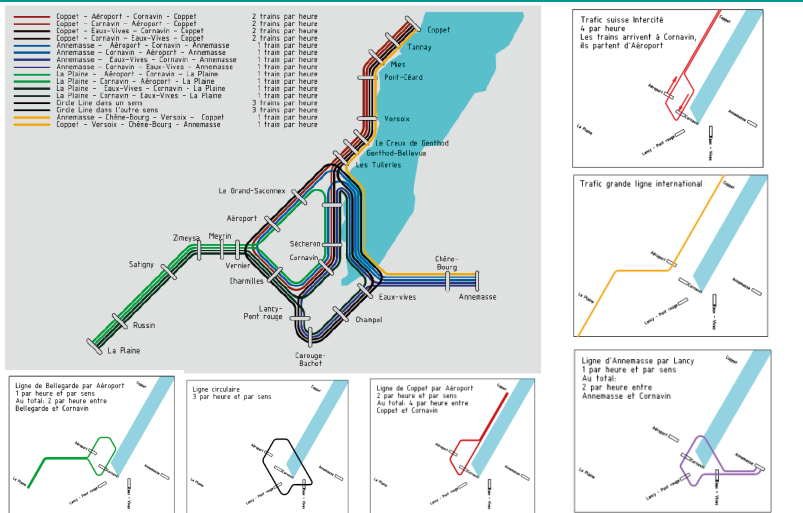
Partie ferroviaire du tunnel sous-lacustre chiffré à 430 MCHF pour 5 Km – montant jugé trop faible



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

09.02.2016 Page 14

UN RESEAU COMPLEXE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

09.02.2016 Page 15

AVANTAGES/INCONVÉNIENTS

> AVANTAGES:

- pas besoin d'augmentation de capacité à Cornavin
- plus de liaisons directes, sans rupture de charge

> INCONVÉNIENTS

- Pas de phasage de réalisation possible
- Lié à la réalisation d'une traversée du lac
- Temps de parcours et fréquence très variables – Exemple:
 - Annemasse – Champel
 - LEX : 4 par heure en 13'
 - Weibel : 1 par heure en 13', 1 par heure en 35'
 - Exemple La Plaine – Cornavin
 - LEX 2030 : 4 par heure en 18'
 - Weibel : 2 par heure en 18', 1 par heure en 37', 1 par heure en 54'
- Une liaison aéroport-cornavin déséquilibrée et non cohérente
 - 12 trains/heure dans le sens cornavin->aéroport
 - 4 trains/heure dans le sens aéroport -> cornavin (capacité insuffisante)



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

09.02.2016 Page 16

Nombre de trains possibles chaque heure	2020	2025*	2030
RER Genève - Annemasse - Haute-Savoie	4	4	4
RER Genève - Coppet	4	4	4
RER Genève - La Plaine	2	2	2
RER Genève - La Plaine - Bellegarde	1	1	2
RE Lausanne - Genève - Annemasse	2	2	2
RE Nyon - Genève - Genève-Aéroport-	0	1	2
TER Genève - Lyon	1	1	2
TER Genève - Grenoble - Valence	0.5	1	1
IR Genève - Brigue	2	2	2
ICN Genève - Pied du Jura et au-delà	1	2	2
IC/IR Genève - Berne et au-delà	2	2	2
TGV Paris	1	1	1
TGV Sud de la France	0.5	0.5	0.5
EC Genève - Milano	HS	HS	0.5
FRET Praille - Lausanne	2	1	2
TOTAL	23	26.5	29
* Référence : PRODES 2025			
** capacité de la ligne doublée grâce à la possibilité de circulation en permanence de trains plus longs			
0.5 = toutes les deux heures			

Date de dépôt : 4 avril 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. François Lefort

Mesdames et
Messieurs les députés,

En préambule, rappelons les invites des 4 motions et de la pétition sur lesquelles est fait rapport.

Considérant qu'une large majorité du peuple suisse et genevois a accepté la création d'un fonds pérenne pour le financement des infrastructures ferroviaires (FAIF) le 9 février 2014 ; que Genève a le devoir de planifier son développement ferroviaire selon ce mandat populaire ; que justement Genève s'est, jusqu'à présent, distingué par l'absence d'anticipation en matière ferroviaire, conduisant à des rattrapages dans l'urgence (3^e voie Genève-Coppet, CEVA, gare souterraine...); par ailleurs que les frontières cantonales connaissent le plus grand nombre de passages transfrontaliers après l'axe Genève-Lausanne ; que plus de 43 000 véhicules passent chaque jour de semaine la douane autoroutière de Bardonnex ; que plus de 56 000 véhicules passent chaque jour de semaine les douanes routières du sud et de l'ouest du canton ; qu'il est nécessaire de trouver des solutions de mobilité efficaces répondant aux défis posés par le Grand Genève ; qu'il est nécessaire d'accéder au réseau ferré cantonal depuis le sud-ouest genevois, que notre agglomération doit être planifiée et pensée à une échelle qui correspond aux réalités d'aujourd'hui et de demain ; que les communes de la Champagne, du sud-ouest genevois ainsi que les villes suburbaines de Lancy, Onex, Plan-les-Ouates et Carouge subissent un trafic de transit sans cesse croissant ainsi que les nuisances qui lui sont associées ; que les solutions de transports collectifs doivent représenter une alternative crédible à l'automobile en termes de temps de parcours notamment ; que la réalisation du CEVA ouvre la perspective d'un réseau « ferré » (RER) maillé pour le territoire et qu'il s'agit, à terme, de relier les diverses centralités de l'agglomération ainsi que d'encourager le transfert modal ; que la croissance économique et démographique lémanique ne saurait se poursuivre sans les investissements nécessaires au maintien de la qualité de vie et à la création de

nouvelles infrastructures ferroviaires d'intérêt régional substantielles, les Verts ont déposé les motions 2236, 2237, 2238 et 2239.

La motion 2236 pour une liaison RER du sud du canton invite le Conseil d'Etat à permettre la réalisation d'une liaison ferroviaire (RER) entre le CEVA et la ligne du pied du Salève à proximité de Saint-Julien-en-Genevois et du nœud autoroutier d'Archamps, dans la perspective d'un raccordement ferroviaire entre Genève et Annecy et à entreprendre des démarches auprès des autorités françaises, dans le cadre du projet d'agglomération, pour les inciter à établir une liaison ferroviaire fonctionnelle, permettant le trafic de voyageurs, entre Annemasse, Saint-Julien et Annecy.

La motion 2237 invite le Conseil d'Etat à permettre la réalisation d'une liaison ferroviaire entre la ligne de La Plaine et la ligne Bellegarde-Gex, en direction de Saint-Genis-Pouilly, afin d'offrir une meilleure desserte ferroviaire entre le Pays de Gex et Genève et à entreprendre des démarches auprès des autorités françaises, dans le cadre du projet d'agglomération, pour les inciter à réhabiliter la liaison ferroviaire du Pays de Gex et permettre son exploitation pour le trafic de voyageurs.

Quant à la motion 2238, elle demande au Conseil d'Etat de permettre la réalisation d'une halte ferroviaire dans le secteur Saint-Jean/Charmilles, dans le cadre des crédits prévus dans « FIF 2 ».

Enfin la motion 2239 invite le Conseil d'Etat à permettre l'exploitation pour les trains voyageurs du tunnel ferroviaire situé entre le pont de la Jonction et le pont de l'Ecu, afin d'optimiser une liaison rive gauche-aéroport sans transbordement à la gare Cornavin.

Par ailleurs, la pétition déposée par l'ATE pour l'ouverture du tunnel de Châtelaine au trafic voyageurs rejoint les demandes de la motion 2239.

Ces demandes prospectives nous semblent répondre aux considérations évoquées en préambule, considérants soutenus par une analyse du développement historique et de la situation actuelle des transports ferroviaires dans notre canton et à proximité immédiate.

L'histoire du rail genevois, depuis l'arrivée du train à Genève en mars 1858, n'a longtemps été qu'une série de rendez-vous manqués. En effet, au XIX^e siècle, la France décide de construire son réseau en contournant Genève, décision à l'origine des problèmes structurels du réseau ferroviaire du Grand Genève. Genève, en décidant de construire le CEVA, a entrepris de réconcilier son réseau ferroviaire. En effet, le CEVA permettra de joindre les réseaux suisse et français et sera ainsi la colonne vertébrale du réseau RER franco-valdo-genevois.

Si cette infrastructure révolutionnera la mobilité dans notre agglomération en permettant au rail de devenir une véritable alternative en déplacement, elle ne constitue qu'une étape, car, depuis le 9 février 2014, la donne a changé au niveau national.

Le peuple suisse, en se prononçant à une large majorité en faveur de FAIF, a permis de mettre l'extension souterraine de la gare Cornavin sur les rails. Mais cette votation a également permis la mise en place d'un fonds pérenne du financement de l'infrastructure ferroviaire en Suisse, FIF. L'absence d'un réseau ferroviaire préexistant à Genève n'a pas permis, comme à Zurich par exemple, la mise en place d'un réseau RER par la mise à niveau des infrastructures existantes, expliquant en partie le retard pris. Car cette absence de réseau a aussi eu comme conséquence un manque d'intérêt à Genève pour le développement de l'offre ferroviaire ; Berne a quasiment dû imposer la troisième voie Genève-Coppet, le financement du CEVA par la Confédération a dû se faire au forceps et les fonds pour l'extension de la gare Cornavin n'ont été intégrés qu'in extremis dans FAIF.

Il est donc temps qu'à Genève nous anticipions nos besoins ferroviaires dans le cadre de l'attribution des fonds FIF afin d'obtenir le soutien de la Confédération de sorte à pouvoir rattraper notre retard en la matière.

Durant les dernières décennies, la région du Grand Genève n'a pas pris la juste mesure de sa croissance économique et démographique.

L'agglomération franco-valdo-genevoise compte aujourd'hui près d'un million d'habitants et l'attractivité du tissu d'activités genevois se fait sentir du Chablais jusqu'au Jura, de l'Ain jusqu'à la Savoie. Pourtant, le canton n'a, à ce jour, su se doter que d'une seule nouvelle infrastructure de transports collectifs régionale majeure, à savoir la liaison ferroviaire CEVA en cours de réalisation, un projet initié 100 ans plus tôt et reliant la couronne suburbaine genevoise à Cornavin (destination d'usage).

De cette insuffisance – et d'un territoire trop exigu pour absorber la croissance qu'il génère – résulte l'explosion du trafic individuel motorisé constatée ces dernières années. Son corollaire est la péjoration substantielle de la qualité de vie des résidents genevois qui subissent quotidiennement les nuisances liées au trafic de transit. Qu'il s'agisse de bruit ou de pollution atmosphérique, les valeurs limites fixées par l'OPB ou l'OPA sont régulièrement dépassées avec, pour conséquence, des effets non négligeables sur la santé des individus. Les grands axes routiers sont quotidiennement saturés et le trafic de transit investit, désormais, les voiries secondaires aussi bien que les dessertes de quartier.

A ce jour, aucune solution crédible n'a été proposée, ou encore esquissée, permettant d'espérer remédier aux problèmes de mobilité et de surcharge systémique des infrastructures. En effet, si le renforcement des capacités autoroutières est étudié par le canton et la Confédération, n'en subsisteront pas moins les congestions liées au déversement du trafic à l'intérieur des agglomérations et des quartiers. Il ne s'agit donc pas d'augmenter la capacité des « tubes » principaux, mais bel et bien de soulager la population d'une « ampleur » devenue difficilement supportable. Comme le montrent les solutions de mobilité appliquées dans la majorité des agglomérations d'importance, la nécessité de mise en œuvre de solutions de mobilité séduisantes et alternatives à l'usage de la voiture est devenue une évidence. La construction du CEVA ne saurait, dès lors, être considérée comme un aboutissement, mais bel et bien comme la « première pierre » d'un édifice plus conséquent qui serait à même de répondre aux défis posés par la construction de notre agglomération. Le transport ferroviaire étant, seul, propice à une couverture régionale efficace en transports collectifs, il s'agit de le penser, désormais, en termes de réseau : un réseau maillé (RER) qui relierait le centre-ville aux périphéries plurielles. Ce réseau sera complété par la mise en place de liaisons tangentiellles.

Si les infrastructures ferroviaires existent déjà en direction de l'ouest (liaison Bellegarde – Satigny – Cornavin), du nord (liaison Lausanne – La Côte – Versoix – Cornavin) et existeront bientôt vers l'est (Annemasse – Eaux-Vives – Carouge – Cornavin), force est de constater qu'aucun projet concret n'a été développé pour « connecter » le sud du canton. Pourtant, parmi les diverses régions françaises limitrophes, le Genevois français a connu l'un des plus forts développements récents – plus particulièrement encore depuis la création de l'autoroute A41 reliant Annecy à la frontière genevoise en moins d'une demi-heure. Les derniers comptages routiers font ainsi état de plus de 100 000 véhicules traversant quotidiennement l'écran frontalier « Arve-Rhône ». Ainsi, la douane de Bardonnex voit passer plus de 40 000 véhicules/jour qui saturent matin et soir l'autoroute de contournement, tandis que les 60 000 autres passages se font à travers la dizaine de douanes routières que compte ledit « écran ». On relève ainsi que plus de 16 000 véhicules transitent quotidiennement par Perly ou encore que 6000 passages s'effectuent à travers le village de Soral.

Parallèlement, on remarquera qu'il est, aujourd'hui, difficile et long d'accéder depuis les autres parties du canton (ou de l'agglomération) aux communes du sud et à la ZIPLO notamment, malgré l'importance des entreprises et du nombre d'emplois qui s'y trouvent. La nécessité d'un assainissement du cadre de vie des Genevois, la reconnaissance de besoins

déjà pressants en termes de mobilité et, enfin, l'impossibilité de répondre aux enjeux en poursuivant une politique de développement de tramways ou de bus uniquement (déjà saturés par leurs zones de desserte à une échelle plus urbaine) appelle ainsi la création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire de portée régionale desservant le sud du territoire. Cette dernière devrait permettre de relier la gare de Lancy Pont-Rouge à l'importante agglomération limitrophe de Saint-Julien-en-Genevois et de desservir, au passage, la ZIPLO, mais aussi d'absorber le trafic de la périphérie intra- et extra-genevoise de tout le secteur compris entre Croix-de-Rozon et Valleiry/Chancy. En effet, en amont de la ville française et à proximité du nœud autoroutier d'Archamps, où convergent trois autoroutes ainsi qu'une ligne ferroviaire, c'est l'occasion de créer une véritable plateforme régionale dédiée au transfert modal. Elle offrirait la possibilité d'éviter le « bouchon douanier » ainsi que celle d'une accessibilité rapide à tout le Grand Genève par voie ferrée (> ZIPLO, centre-ville, PAV, Cornavin, Aéroport, ZIMEYSA, etc.).

Il s'agit là d'un projet d'envergure, seul à même de répondre aux enjeux quantitatifs et qualitatifs de la mobilité de demain. La planification genevoise à moyen et long terme actuelle n'est pas en mesure de répondre aux problèmes découlant d'une croissance rapide telle qu'observée (et souhaitée par certains) de notre agglomération. A l'image d'autres agglomérations européennes qui ont su investir et se doter des infrastructures adéquates, il est temps, pour notre République, d'initier des projets qui sont à la hauteur de ses ambitions. C'est pourquoi les Verts invitent le Conseil d'Etat à permettre la réalisation d'une liaison ferroviaire (RER) entre le CEVA et la ligne du pied du Salève à proximité de Saint-Julien-en-Genevois et du nœud autoroutier d'Archamps, dans la perspective d'un raccordement ferroviaire entre Genève et Annecy, ainsi qu'à faire des démarches auprès des autorités françaises, dans le cadre du projet d'agglomération, pour les inciter à établir une liaison ferroviaire fonctionnelle, permettant le trafic de voyageurs, entre Annemasse, Saint-Julien et Annecy.

Un autre projet d'envergure que nous proposons est de relier la ligne ferroviaire du Pays de Gex qui rallie Bellegarde et Divonne au réseau ferré genevois. Alors que l'on recense 90 000 véhicules par jour de semaine traversant la frontière sur l'ouest du canton, aucune alternative efficace n'existe pour que ces mouvements se reportent vers les transports publics. En effet, seuls 8% des déplacements sont réalisés en transports collectifs, contrairement aux mouvements avec le canton de Vaud qui recense 33% en transports collectifs. On constate dès lors que, si une liaison ferroviaire existe, le transfert modal de la voiture vers le rail s'effectue. Afin de répondre

aux défis actuels, il est donc nécessaire de créer un véritable réseau ferroviaire efficace et bien maillé dans l'agglomération genevoise, qui garantira une forte attractivité des transports collectifs. Ainsi, pour compléter le CEVA, il s'agit de relier les lignes genevoises et françaises. C'est pourquoi les Verts invitent le Conseil d'Etat à permettre la réalisation d'une liaison ferroviaire entre la ligne de La Plaine et la ligne Bellegarde-Gex, en direction de Saint-Genis-Pouilly, afin d'offrir une meilleure desserte ferroviaire entre le Pays de Gex et Genève, ainsi que d'entreprendre toutes les démarches nécessaires pour convaincre les autorités françaises de réhabiliter la ligne du Pays de Gex et d'y permettre le trafic de voyageurs.

Un autre projet est d'optimiser notre réseau et pour cette raison nous préconisons la création d'une halte ferroviaire à Saint-Jean/Charmilles.

En sus, il sied d'apporter quelques précisions à ces éléments, notamment en ce qui concerne le bassin de population concerné. Aujourd'hui, contrairement aux idées reçues, le secteur le plus densément peuplé de Genève est celui se trouvant de part et d'autre d'une ligne Cornavin-pont Butin. En effet, plus de 60 000 habitants habitent ce secteur, soit plus de 15 % de la population de notre canton. Si le train traverse ce secteur aujourd'hui, force est de constater qu'il ne s'y arrête pas. Plus de 30 000 personnes habiteraient à moins de 800 mètres de cette infrastructure, soit bien plus que la plupart des haltes ferroviaires de notre canton.

D'autre part, il convient également d'aborder la question de la distance, parfois considérée comme insuffisante, qui sépare cette halte, la gare Cornavin et les autres gares existantes et ou en phase de création et qui pour certains conduirait à questionner le bien-fondé de sa réalisation. Vous trouverez ci-dessous quelques comparaisons avec la situation zurichoise où aucune de ces haltes n'est remise en cause.

A Zurich :

Zurich HB-Stadelhofen : 1,6 km

Zurich HB-Hardbrücke : 1,6 km

Distance prévues entre les haltes CEVA :

Cornavin-Lancy : 3,7 km

Lancy-Bachet : 1,6 km

Champel-Eaux-Vives : 1,4 km

Sur la ligne Cornavin-Coppet :

Cornavin-Sécheron : 1,2 km

En cas de réalisation de la halte de Saint-Jean/Charmilles :

Cornavin-Saint-Jean/Charmilles : 1,6 km

Saint-Jean/Charmilles-Lancy : 2,1 km

On peut donc constater que, si la halte de Saint-Jean/Charmilles est réalisée, la distance entre les arrêts ne sera pas inférieure à ce qui se vérifie ailleurs à Genève comme en Suisse. C'est pourquoi les Verts invitent le Conseil d'Etat à permettre la réalisation d'une halte ferroviaire dans le secteur Saint-Jean/Charmilles, dans le cadre des crédits prévus dans « FIF 2 ».

Enfin, concernant le tunnel de Châtelaine, mis en service en 1959, c'est une infrastructure d'une longueur de 1081 mètres traversée par une seule voie. Son tracé part du pont de la Jonction, passe sous le CO de Cayla et débouche sur le quartier de Châtelaine, à la hauteur de l'avenue Henri-Golay. Bien que le tunnel puisse techniquement accueillir du trafic de voyageurs, il n'est utilisé que pour le trafic de marchandises, en l'occurrence du transport d'hydrocarbure en provenance de La Praille à destination des citernes de Vernier.

Si l'on se place du point de vue des usagers, l'attractivité d'un réseau de transports publics dépend d'un certain nombre de critères que sont notamment les temps de parcours et une desserte équilibrée du territoire. A l'horizon 2019, la mise en service du RER donnera au Grand Genève une colonne vertébrale de transports publics rapide et à forte capacité. Mais la valorisation d'infrastructures ferroviaires existantes n'est pour l'instant pas évoquée. A ce titre, il nous semblerait pertinent d'étudier la mise en service du tunnel de Châtelaine pour le transport de voyageurs qui présente un potentiel de développement de l'offre. Elle présente également l'avantage de diminuer les transbordements par la gare Cornavin, déjà très sollicitée, et de connecter plus rapidement les rives droite et gauche.

A titre d'exemple, voici une situation concrète qui présente le gain qualitatif que procurerait l'adaptation du tunnel de Châtelaine au trafic de voyageurs : un usager du RER en provenance de Lancy-Pont-Rouge et à destination de la halte de Vernier n'aurait plus à aller changer de train à Cornavin, mais pourrait directement s'y rendre en passant par le tunnel de Châtelaine. Il y gagnerait en temps de parcours et en confort. Plus généralement, un tel réseau RER maillé possède un potentiel de mobilité plus intéressant pour les déplacements d'une rive à l'autre, en reliant directement le sud et le nord-ouest de l'agglomération.

Dans le sens rive gauche – rive droite, les zones industrielles de Vernier, Meyrin et Satigny, actuellement desservies par le RER en provenance de Cornavin, concentrent 20 000 emplois et le projet de ZIMEYSAVER, visant

à fusionner toutes ces zones industrielles, prévoit d'en accueillir 30 000 en 2030. L'aéroport regroupe quant à lui 10 000 emplois. Ces zones sont des destinations de travail importantes et nécessitent une desserte en transports publics optimale et à forte capacité que seul le RER peut fournir.

Dans le sens rive droite – rive gauche, les communes de Grand-Saconnex, Meyrin, Vernier et la région du Mandement pourront bénéficier d'une liaison RER directe avec les communes à forte densité d'emplois et de population telles que Lancy, Carouge et les Trois-Chêne. La zone industrielle ZIPLO, qui regroupe 10 000 emplois, sera aussi plus rapidement accessible depuis la rive droite. Il en va de même pour les déplacements à destination des HUG (10 000 emplois), grâce à la future halte RER de Champel-Hôpital. En faisant l'économie du transbordement à la gare Cornavin, le gain de temps est évalué à un quart d'heure. Complété par une fréquence importante, cela rendra le RER plus attractif grâce à la multiplication des liaisons directes entre communes. Les déplacements intercommunaux d'une rive à l'autre seront ainsi bien plus rapides et complets. L'objectif d'un tel projet de mobilité est d'encourager le transfert modal en faveur des transports publics, sachant que la grande majorité des travailleurs des zones industrielles citées plus haut sont des pendulaires automobilistes en provenance de France voisine. Dès que des lignes rapides seront mises en service avec des temps de parcours intéressants et sans nécessité de changement à la gare Cornavin, le réseau RER deviendra plus attractif, ce qui constituera pour les pendulaires une forte incitation à opter pour le train. Cela permettra en outre de délester l'autoroute de contournement A1 en absorbant une partie de ces déplacements.

Sur ce sujet, les auteurs de la P 1949 rejoignent les préoccupations des Verts et demandent à l'Etat d'entreprendre les travaux nécessaires pour que le tunnel de Châtelaine réponde aux normes de sécurité en vigueur pour le trafic voyageur à l'horizon 2025 et fasse en sorte d'assurer des liaisons rive gauche – ZIMEYSA avec une fréquence en particulier aux heures de pointe.

Voilà ici résumé les arguments sous-tendant les demandes de ces 4 motions et de la pétition.

L'audition des CFF a finalement confirmé que Genève est en sous-dotation ferroviaire puisqu'on est obligé d'imaginer des solutions pour faire passer beaucoup de trains sur peu de voies.

L'étude du rapport RD 1127 montre également que l'Etat se satisfait de peu puisque reprenant les projets Léman 2030 et des projets votés par le Grand Conseil dans le cadre de la loi H 1 60.

Les CFF remettent en cause la faisabilité et les coûts des projets défendus par les différentes motions, mais les travaux nous ont néanmoins appris que

les demandes de ces motions correspondent à des possibilités que le département étudie dans le cadre de PRODES 2035, 2040, 2045 ou 2050 et une nouvelle liste de mesures doit être donnée par le Conseil d'Etat en 2019.

Paradoxalement, les travaux en commission n'ont pas permis de convaincre la majorité de la commission du bien-fondé de ces demandes, majorité qui se satisfait du peu qui se réalise et du peu qui se planifie en matière ferroviaire, majorité peu prévoyante de l'avenir car ce que proposent ces motions c'est une vision d'avenir du réseau ferroviaire. Ces motions étaient un message à adresser au Conseil d'Etat afin de le soutenir dans le développement du réseau ferroviaire à un horizon de quelques décennies. Visiblement les commissaires de la majorité de la commission ne tiennent pas au développement du réseau ferroviaire genevois, fidèles héritiers en cela de leurs ancêtres politiques, qui nous ont légué ce sous-développement ferroviaire. Cela augure mal de l'avenir, mais ne contrarie ni la Confédération, ni les CFF, qui déploieront leurs projets ailleurs en Suisse.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, pour l'avenir du réseau ferroviaire genevois et pour soutenir le Conseil d'Etat dans ces engagements à le développer, si la minorité de la commission prend acte du RD 1127, elle vous recommande le renvoi de ces 4 motions et de la pétition au Conseil d'Etat.