



Le Conseil d'Etat

6301-2017

Département fédéral de
l'environnement, des transports et de la
communication
Madame Doris Leuthard
Présidente de la Confédération
Kochergasse 6
3003 Berne

Concerne : étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire : prise de position du canton de Genève

Madame la Présidente de la Confédération,

Le 29 septembre dernier, vous avez sollicité la prise de position du canton de Genève avec la mise en consultation de l'étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire (EA2030/35) et nous vous en remercions. Dans votre projet, vous nous soumettez deux variantes d'étape d'aménagement avec des horizons de réalisation à 2030 ou 2035 et des enveloppes financières respectives de 7 et 11,5 milliards de francs. Vous trouverez en annexe à ce courrier les réponses aux questions précises formulées dans le cadre de la présente consultation.

En préambule, notre Conseil tenait à saluer l'importance accordée à la concertation durant ces trois dernières années par l'Office fédéral des transports (OFT). Votre volonté d'intégrer les entreprises de chemins de fer et les cantons dans le processus d'évaluation des modules d'offre a été particulièrement appréciée. Cependant, outre les difficultés à obtenir le détail de certains résultats d'études lors de ce travail collaboratif (estimations financières, analyses socio-économiques), nous regrettons la faible prise en compte des réalités économiques et perspectives démographiques du canton de Genève et de son agglomération transfrontalière.

Compte tenu des besoins de rattrapage des transports ferroviaires en Suisse romande, le canton de Genève en accord avec l'ensemble des cantons de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), est favorable à une variante d'étape d'aménagement 2035 améliorée. En effet, avec seulement 21% des investissements prévus en Suisse Romande, nous demandons à ce que l'enveloppe prévue pour cette étape soit de 12 à 13 milliards de francs en fonction des économies réalisées sur les modules en cours d'optimisation, afin de mieux tenir compte des besoins en transports de la Suisse occidentale.

La répartition territoriale doit être équitable et cohérente avec la réalité du développement économique et les perspectives démographiques du territoire helvétique. Compte tenu du développement constaté sur l'ouest du territoire lémanique ces dernières années, nous demandons à ce titre l'intégration des projets permettant une cadence semi-horaire sur

l'ensemble du réseau grandes-lignes et respectivement d'augmenter l'attractivité des transports publics dans les agglomérations du Grand Genève, de Fribourg, de Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds et de Berne avec des cadences à 15 minutes.

Offre régionale

La seule mesure régionale genevoise inscrite dans les variantes d'étape porte sur l'allongement des quais à 225m des haltes régionales entre Coppet et Genève. Cette étape d'aménagement telle vous que la proposez n'est pas cohérente avec les enjeux de déplacement à Genève, deuxième agglomération de Suisse.

En effet, les projections de croissance issues du projet de territoire du Grand Genève prévoient d'ici 2030 la création de 110'000 emplois et l'arrivée de 211'000 habitants supplémentaires portant la population totale à 1,2 millions habitants.

Pour répondre à ces enjeux de mobilités, la mise en service du réseau Léman Express, avec la cadence au quart d'heure Coppet – Annemasse introduite en 2020, n'est qu'une première étape dans le développement d'un véritable réseau régional transfrontalier.

En parfaite cohérence avec l'objectif de densification de l'offre au sein des centres urbains, annoncé par l'OFT pour la présente étape, l'extension de la cadence au quart d'heure sur la ligne Genève – La Plaine permettra la généralisation de cette fréquence sur le cœur du réseau, à l'image de ce que le S-Bahn zurichois propose depuis de nombreuses années.

Avec une fréquentation plus que doublée en 10 ans, la ligne régionale Genève – La Plaine – Bellegarde est considérée comme l'une des lignes les plus dynamiques de Suisse par les CFF. Les développements prévus dans la zone industrielle ZIMEYSAVER, avec la création planifiée de 10'000 emplois supplémentaires d'ici à 2030, (soit au total 25'000 emplois, compte tenu des 15'000 emplois existants), et les développements urbains sur la commune de Satigny, avec 500 logements supplémentaires à planifier d'ici 2030, en sus des 700 logements existants sur la commune nous permettent d'affirmer que cette tendance va se poursuivre. De même, une telle offre sur la halte de Vernier contribuera à une desserte attractive du secteur aéroportuaire (a minima + 7'000 emplois à proximité de la Halte Vernier), via une connexion avec le réseau transports publics local existant et projeté. L'augmentation substantielle de la demande doit être accompagnée en termes d'offre. Elle a fait l'objet d'un soutien unanime des plus grandes entreprises de la zone industrielle (Chopard, DuPont, Firmenich, Givaudan, Hewlett Packard, L'Oréal, Richemont, Vuitton, etc.) et de l'ensemble des partis politiques genevois. Ces soutiens vous ont été signifiés respectivement par courrier du 23 août 2017 et du 7 septembre 2017. Les CFF étudient également la création d'un projet pilote de "mobility hub" en gare de La Plaine, prévoyant notamment un développement important de son P+R aujourd'hui saturé. Cette gare possède en effet un potentiel important en rabattement depuis les communes de la France voisine, du sud et de l'ouest genevois.

Le caractère urbain de cette mesure génère des travaux au coût important, ce qui n'a pas été pris en compte. Nous regrettons par ailleurs que vos analyses n'aient pas intégré la question de l'offre à l'échelle supra régionale. En effet, l'extension de la cadence au ¼ d'heure de la ligne Genève-La Plaine poserait un jalon essentiel, dans la perspective du développement de l'offre internationale avec la France (Paris, Lyon, Grenoble, etc.). Nous rappelons à ce titre que le nombre maximal de sillons sur l'axe Genève – Bellegarde a été atteint dès 2010, avec six trains par heure et par sens, tous trafics confondus.

Pour ces raisons notre Conseil réitère la demande d'intégration de cette mesure dans l'étape d'aménagement 2030/35.

L'axe Genève – La Plaine traverse également le quartier de Châtelaine pour lequel la création d'une nouvelle halte ferroviaire a été demandée par notre canton. Comme inscrit dans le projet de territoire du Grand-Genève, et dans le plan directeur cantonal dans les fiches mobilité et urbanisation, ce quartier fait l'objet d'une grande opération de densification

et de renouvellement urbain avec à terme plus de 38'000 habitants et 11'000 emplois, dont 23'000 habitants et 6'000 emplois à proximité immédiate de la halte. Celle-ci serait également au cœur d'un pôle multimodal situé à l'intersection de deux axes majeurs de transports en commun, qui sont d'ores et déjà en cours de planification. Selon vos services, la fréquentation de la halte a été estimée à 5'500 montées/descentes par jour à l'horizon 2030. Malgré ce potentiel important, le projet n'est pour l'heure pas intégré dans vos propositions d'étape 2030/35.

L'analyse coût-utilité n'a selon nous pas suffisamment tenu compte de la complexité liée au contexte urbain dense de l'implantation de la halte. C'est précisément cette localisation qui justifie en grande partie la création de cette halte. Outre la question spatiale, la coordination temporelle est ici essentielle, d'une part entre infrastructures de mobilité complémentaires, garantissant le report modal et la multimodalité et d'autre part avec la densification à l'œuvre via les programmations bâties planifiées. Nous réitérons donc notre demande d'inscription de ce projet dans l'étape d'aménagement 2030/35.

Offre grandes lignes

Notre Conseil salue votre décision d'inscrire dans le socle des deux variantes d'étape le développement de capacité de l'offre grandes-lignes sur l'arc lémanique. Ce dernier permet une offre entre Genève et Lausanne cadencée au ¼ d'heure pour les trains RégioExpress et InterCity, et une disponibilité de dix produits entre les deux principales agglomérations lémaniques. Ce développement de capacité serait d'autant plus efficace que les RE pourront être prolongés au-delà de Lausanne tant vers le Chablais que vers le plateau en direction de Fribourg/Berne et Payerne/Morat pour une irrigation optimale du territoire.

Pour répondre aux besoins démographiques, économiques en termes de mobilité de la Suisse à l'horizon 2030/35, le réseau devra proposer des liaisons efficaces et directes entre toutes les grandes agglomérations de notre pays. À ce titre, la cadence à la demi-heure des offres grandes lignes au départ et à l'arrivée de Genève doit être considérée comme un minimum. Sont concernés les dessertes avec le pied du Jura (Yverdon, Neuchâtel, Bienne), le plateau (Fribourg, Berne) et le Valais. De même, une liaison directe entre Genève et Bâle, respectivement deuxième et troisième agglomérations de Suisse, est indispensable pour répondre à cet objectif.

Toujours dans cette optique, l'offre planifiée par vos services entre Genève et Bienne dans la conception globale de l'étape 2035, avec un seul sillon horaire direct, n'est pas acceptable. Elle constitue même une dégradation importante de service par rapport au concept d'offre de l'étape 2025. Nous restons cependant attentifs aux travaux d'optimisation en cours.

Financement d'un projet par des tiers, et possibilités de remboursement

Enfin, le projet de message propose l'introduction dans la loi de la possibilité pour un tiers de financer à ses propres risques les études et/ou la réalisation d'un projet ferroviaire après inscription dans un arrêté fédéral et d'en obtenir le remboursement a posteriori pour autant que ce même projet soit inscrit dans une étape d'aménagement ultérieure. Notre Conseil est favorable à cette disposition sous deux réserves. Concernant les études, cette mesure ne doit pas se limiter aux deux seuls projets annoncés dans le message et le processus de sélection doit être clarifié. Concernant la phase de réalisation, afin de ne pas phagocyter les capacités de financement des étapes ultérieures, nous préconisons que cette disposition ne s'applique qu'aux opérations de petite et moyenne envergure (maximum 150 millions de francs).

Néanmoins, concernant la mesure A12 déposée fin novembre 2014, et comme cela a déjà été notifié à plusieurs reprises dans le cadre des comités de coordination, nous demandons l'inscription pour financement fédéral des études de la liaison diamétrale nouvelle entre la

rive-gauche genevoise, l'aéroport et la Zimeysa. Cette demande est cohérente avec les financements d'études obtenus par la région zurichoise dans l'étape d'aménagement 2025.

Cet aménagement constitue le cœur de la stratégie cantonale "FER 2050" (document de présentation joint en annexe), et est l'aboutissement du développement l'offre ferroviaire genevoise inscrits dans le plan directeur cantonal, et dans le projet de territoire du Grand Genève.

L'étape d'aménagement 2035 figera les contours du développement ferroviaire des quinze prochaines années en Suisse. Les importants chantiers en cours et à venir dans le nœud de Genève sont le fruit d'un rattrapage consécutif au retard pris ces dernières années dans les infrastructures ferroviaires et dans lequel l'important apport financier du canton de Genève a été déterminant. Ce rattrapage est aujourd'hui loin d'être terminé et doit répondre aux enjeux majeurs de mobilité du Grand Genève pour lequel la marge de développement des transports publics est significative. Il contribuera par ailleurs aux objectifs de mobilité de l'ensemble du pays, en assurant la fluidification nécessaire au sein des agglomérations, mais aussi entre ces dernières et les régions plus périphériques.

En vous remerciant d'avance pour la prise en considération de nos demandes lors de l'établissement du message final, nous vous prions de croire, Madame la Présidente de la Confédération, en l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Anja Wyden Guelpa

Le président :



François Longchamp

Annexe mentionnée

- Copie à :
- Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO)
 - Mme Barbara Egger-Jenzer, conseillère d'Etat chargée du département des travaux publics, des transports et de l'énergie
 - M. Jean-François Steiert, conseiller d'Etat chargé du département de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
 - M. David Eray, conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement
 - M. Laurent Favre, conseiller d'Etat chargé du département du développement territorial et de l'environnement
 - M. Jacques Melly, conseiller d'Etat chargé du département des transports, de l'équipement et de l'environnement
 - Mme Nuria Gorrite, conseillère d'Etat chargée du département des infrastructures et des ressources humaines

Canton de Genève

Stratégie ferroviaire 2040-2050



Concept d'offre 2050

légende

RE Lausanne-Annemasse

RE Lausanne-Aéroport

RER Bernex-Cornavin-Aéroport-Zimeysa

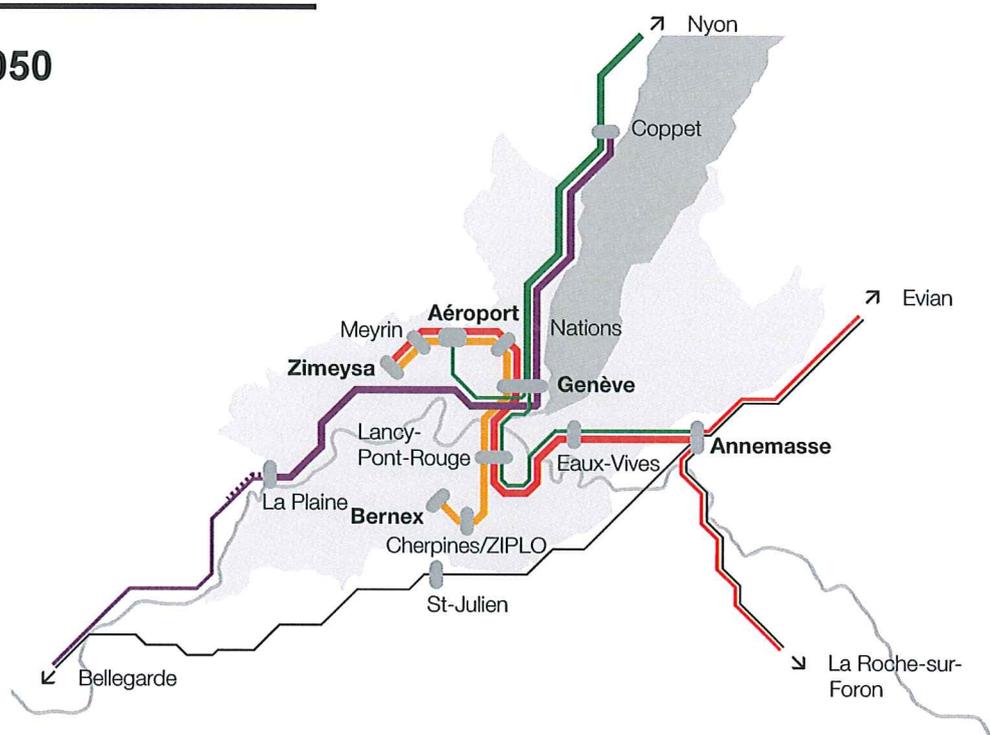
RER Annemasse-Cornavin-Aéroport-Zimeysa

RER La Plaine-Cornavin-Coppet

— cadence horaire

— cadence 30 minutes

— cadence 15 minutes



A l'horizon 2050, l'offre RER proposée dans le cadre de l'étude FER-GE 2050 répond aux objectifs suivants :

- une offre simple et robuste en adéquation avec la demande
- une capacité de transport suffisante
- des temps de parcours attractifs
- une cadence à 7.5 minutes dans le cœur du système
- une desserte optimale des nouveaux logements et des emplois
- des infrastructures réalisables par étape et compatibles avec des développements ultérieurs vers le Pays de Gex et le Pied du Salève

L'un des premiers développements d'offre à mettre en oeuvre après 2030 est d'intégrer l'Aéroport dans le réseau Léman-Express. La ligne et la gare actuelles de Genève-Aéroport ne disposeront pas de capacités suffisantes pour l'introduction d'une cadence à 15 minutes. Il est nécessaire de réaliser une nouvelle infrastructure à double voie et enterrée dans le but de

prolonger les trains régionaux provenant d'Annemasse en direction de l'Aéroport en lieu et place de Coppet.

Cette première étape de la nouvelle diamétrale desservira également le quartier du Grand-Saconnex/Nations avec la création d'une nouvelle station. Avec cette nouvelle ligne, les voyageurs en provenance de la Rive gauche et d'Annemasse/Haute-Savoie gagneront jusqu'à 20% de temps de trajet et pourront rejoindre l'Aéroport sans changement.

L'étape suivante propose l'extension de cette ligne en direction de Meyrin-Cité et de Zimeysa afin de pouvoir offrir une desserte directe depuis la Rive gauche et les développements importants planifiés dans ce périmètre d'ici 2040-2045.

Le prochain grand saut d'offre pour le Léman-Express devrait intervenir à l'horizon 2045-2050. Il s'agit d'utiliser les capacités offertes par la nouvelle ligne Zimeysa-Aéroport-Cornavin pour augmenter les cadences à 7.5 minutes avec la superposition d'une nouvelle ligne régionale entre Zimeysa, Cherpines/Ziplo et Bernex. A cet horizon, le réseau tramway ne pourra plus reprendre la demande générée par les nouveaux développements prévus dans ce secteur. La création d'une nouvelle ligne à simple voie entre Lancy-Pont-Rouge et Bernex permet la création d'une seconde diamétrale entre le Sud et le Nord du Canton.