

ARRONDISSEMENT
DE ST JULIEN-EN-
GENEVOIS

Pôle métropolitain du Genevois français
SIEGE : 15 avenue Emile zola
74100 ANNEMASSE

OBJET :
**AVIS SUR LES
COMPLÉMENTS ET
LES APPORTS AU
PLAN SECTORIEL
DES TRANSPORTS
2025 DE LA
CONFÉDÉRATION
SUISSE, PARTIE
INFRASTRUCTURE
RAIL**

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU BUREAU**

Séance du 04 décembre 2024

L'an deux mil vingt-quatre, le quatre décembre à quatorze heures trente, le Bureau, dûment convoqué, s'est réuni à Archamps sous la présidence de Monsieur Christian DUPESSEY, Président,
Convocation du : 27 novembre 2024
Secrétaire de séance : Vincent SCATTOLIN
Membres présents :

N° BU2024-12

Nombre de délégués
titulaires
en Exercice : 16
Nombre de délégués
Présents : 9
Pouvoir : 0

• **Délégués titulaires :**

M. Christian DUPESSEY - M. Vincent SCATTOLIN – M. Sébastien JAVOGUES - M. Benjamin VIBERT - M. Gabriel DOUBLET - M. Régis PETIT – Mme Carole VINCENT - Mme Aurélie GODARD-CHARILLON – Mme Nadine PERINET

• **Délégués excusés :**

Mme Chrystelle BEURRIER – M. Pierrick DUCIMETIERE - M. Philippe MONET - M. Stéphane VALLI - M. Christophe ARMINJON - M. Claude THABUIS

**AVIS SUR LES COMPLÉMENTS ET LES APPORTS AU PLAN
SECTORIEL DES TRANSPORTS 2025 DE LA CONFÉDÉRATION
SUISSE, PARTIE INFRASTRUCTURE RAIL**

Contexte

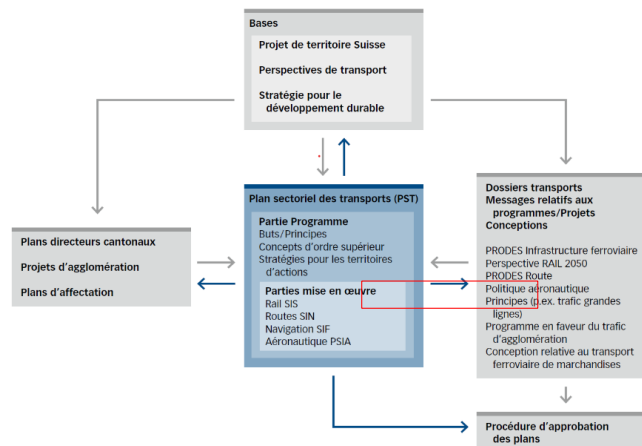
Les cantons et les communes suisses ont été sollicités par la Confédération Suisse à la suite de la mise à jour du Plan sectoriel des transports de la Confédération Suisse – partie rail pour l'année 2025. Les communes et cantons suisses ont jusqu'au 16 décembre 2024 pour faire parvenir auprès de la Confédération suisse leur avis motivés. Le Pôle métropolitain en tant qu'acteur directement concerné par la stratégie des transports suisse (programme ferroviaire, projet d'agglomération, aéroport) souhaite donner son avis quant aux modifications, simplifications et ajouts opérés par la Confédération suisse pour la planification ferroviaire fédérale.

Le Pôle métropolitain avait déjà donné son avis sur le plan sectoriel des transports-partie rail lors de la précédente consultation en 2020, avis qui portait sur le développement et les principes d'actions, et les modalités de mise en œuvre de cette stratégie pour la « Métropole lémanique ». Le présent avis portera sur les mises à jour et ajouts opérés par la Confédération Suisse, à savoir :

- Le nouveau chapitre sur la perspective RAIL 2050 ;
- La mise à jour des fiches d'objet (mise à jour des projets déjà inclus dans le SIS et de leur état de coordination en fonction de l'état actuel de la planification ainsi qu'intégration de nouveaux projets) pour la « Métropole Lémanique ».

1 Rappel des objectifs du plan sectoriel des transports – partie rail (SIS)

Le plan sectoriel des transports est l'instrument de coordination de l'aménagement des différents modes de transport au niveau fédéral (route, rail, air, eau) avec le développement territorial. Il constitue un instrument central pour la mise en œuvre de stratégies de la Confédération, en particulier celles des transports et de l'aménagement du territoire. Il se compose d'une partie Programme, qui comprend les objectifs, les principes et les priorités valables pour tous les modes de transport, et de parties infrastructurelles spécifiques aux modes de transport et à la mise en œuvre de leur plan d'action. Le SIS (partie rail du plan sectoriel des transports) assure la coordination entre les objectifs du développement territorial et ceux du développement du réseau ferré suisse.



Le plan sectoriel des transports est coordonné avec les autres plans sectoriels et avec les dossiers concernant les transports de la Confédération. **Il prend en compte la planification directrice cantonale et les projets d'agglomération**, ces derniers devant aussi être conforme aux principes fixés dans la partie Programme du Plan sectoriel en tant que planification « supra ».

Il s'agit donc d'un document-pivot qui structure les grands dossiers transports ayant des répercussions sur nos territoires français, tels que les projets d'agglomération, les perspectives RAIL 2050 ou encore le programme PRODES qui participe au financement des infrastructures ferroviaires y compris sur sol français. Dans cette perspective, les étapes de développement post Léman Express et de planification des transports sur le Grand Genève s'inscrivent clairement dans ce plan sectoriel des transports.

2 Mise en consultation de la « Perspective Rail 2050 » :

Le plan sectoriel relatif aux transports ferroviaires intègre un nouveau chapitre intitulé « Perspective Rail 2050 ». Souhaité expressément par le Parlement fédéral, la Confédération Suisse a été chargée de produire un plan directeur pour le développement des chemins de fers (Perspective Rail 2050) qui remplace le précédent plan directeur datant de 2012 « Stratégie à long terme Rail ».

La perspective RAIL 2050 définit la vision, les objectifs, l'orientation stratégique et la concrétisation opérationnelle pour le développement à long terme des chemins de fer. Elle décrit la contribution que le système ferroviaire peut apporter à la mise en œuvre des

stratégies importantes de la Confédération, notamment pour Cette dernière revêt la plus haute importance pour la Confédération réaliste de limiter la mobilité des personnes pour atteindre les objectifs de décarbonation des mobilités en 2050, la priorité doit donc être donnée au développement des mobilités durables et efficaces, auxquelles contribuent positivement le transports ferroviaire régional, national et international.

Perspective Rail 2050 s'articule autour de 6 objectifs, à savoir :

- Le développement ferroviaire est coordonné avec les objectifs du développement territorial.
- L'offre ferroviaire fait partie de la mobilité globale, elle est flexible et reliée de manière optimale avec les autres modes et offres de transport.
- La part du rail dans la répartition modale du transport de voyageurs et de marchandises augmente sensiblement.
- L'exploitation ferroviaire est climatiquement neutre et les nouvelles infrastructures ferroviaires sont conçues de manière à préserver les sols et les ressources tout en s'intégrant bien dans le paysage ainsi que dans l'habitat.
- L'exploitation ferroviaire est sûre, ponctuelle et fiable.
- Les gains d'efficacité liés à l'automatisation et aux nouvelles technologies sont exploités systématiquement.

L'orientation stratégique adoptée pour atteindre ces 6 objectifs entend se concentrer sur les déplacements de courtes et moyennes distances. En effet, si le transport ferroviaire suisse est jugé compétitif pour les relations de longues distances, nationales et internationales, la part modale de la voiture reste logiquement supérieure à celle du rail pour les déplacements de courtes et de moyennes distances, en particulier pour ceux inférieurs à 30km, au motif des temps de parcours plus compétitifs. La Perspective Rail 2050 conclut en la nécessité d'augmenter la capacité de transport ferroviaire, en se concentrant sur les liaisons entre les agglomérations densément peuplées.

Avis du Pôle métropolitain du Genevois français pour la Perspective Rail 2050 :

Le Pôle métropolitain souscrit aux objectifs vertueux de la « Perspective Rail 2050 » et aux principes énoncés dans l'orientation stratégique connexe, en particulier celui de se focaliser sur les déplacements de courtes et de moyennes distances effectuées en voiture individuelle, majoritaires en termes de km parcourus et d'émissions de GES associés. Il est aussi louable que la Confédération se focalise en particulier sur l'optimisation de l'infrastructure ferroviaire existante, à son intégration dans l'habitat autant que dans son environnement.

Il est toutefois regrettable que la Confédération ne formule pas un objectif relatif à l'optimisation de la connexion du réseau ferroviaire suisse avec les réseaux ferroviaires des pays voisins, et en particulier français. Au regard des enjeux économiques et fonctionnels que ces connexions représentent pour la Suisse (circulation des marchandises à l'interface entre le nord et le sud de l'Europe, captation d'une part des trajets pendulaires domicile-travail (360'000 actifs frontaliers en 2021)) et de la probable intensification de ces enjeux à l'horizon 2050, l'enjeu de la qualité de l'interconnexion du réseau ferroviaire suisse avec les grands réseaux de circulation ferroviaire européen devrait être abordé dans ce document directeur fédéral, en particulier au regard de l'orientation stratégique souhaitant se focaliser sur les trajets inférieurs à 30km en matière de report modal.

Aussi, il est regrettable que les cartes conceptuelles pour le transport de voyageurs et de marchandises des douze territoires d'action du plan sectoriel des transports, donnant notamment à voir les liaisons fonctionnelles avec les agglomérations étrangères n'aient pas été produites et mis en consultation avec l'ensemble du document. Celles-ci seront disponibles à l'issue de la phase de consultation et seront consultées avec intérêt par les représentants du Pôle métropolitain du Genevois français.

En effet, la Vision Territoriale Transfrontalière 2050 du Grand Genève (VTT 2050), adoptée en juillet 2024 par le GLCT du Grand Genève, est le nouveau document cadre pour les

planifications des territoires membres du Grand Genève. Les mobilités des biens et des personnes tout motif ont été produites dans ce cadre et donnent à voir les développements souhaités et souhaitables en matière d'infrastructures multimodales de déplacements sur le périmètre ouest de la métropole lémanique. Au regard de la croissance démographique attendues (+450'000 hab dans le Grand Genève d'ici à 2050) et des enjeux de décarbonation des mobilités soulignés dans la « Perspective Rail 2050 », le développement des liaisons transfrontalières alternatives à la voiture individuelle entre les départements de la Haute-Savoie, de l'Ain et le canton de Genève sont absolument prégnantes et devraient être prise en compte dans la « Perspective Rail 2050 », si nécessaire en s'appuyant sur la VTT 2050 et ses annexes cartographiques.

La montée en charge du transport ferroviaire transfrontalier à l'horizon 2050 entend que la Confédération Suisse intègre dans ces cartographies les enjeux de renforcement de l'offre sur les axes :

-Echelle Grand Genève : Genève-Bellegarde-Haut-Bugey ; Ligne du Pied du Salève Annemasse-Bellegarde ; Genève-Annemasse-Evian ; Genève-Annemasse-vallée de l'Arve ; diamétrale ferroviaire nord Genève-Pays de Gex et la diamétrale ferroviaire sud Genève-Saint-Julien-en-Genevois;

- Echelles inter-régionales et internationales avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la France : desserte ferroviaire performante à travers le Léman Express jusqu'à Saint-Gervais - Chamonix (desserte ferroviaire « Léman – Mont-Blanc », vers le Sillon Alpin (Annecy-Chambéry-Grenoble-Valence), vers les Métropoles de Lyon et de Paris (Genève-Paris et Lausanne-Paris), bouclage circumlacustre avec la réouverture de la ligne du Tonkin entre Evian-les-Bains et Saint-Gingolph.

La très forte interdépendance franco-suisse de notre territoire et les défis à relever en matière de transition écologique et de trajectoire zéro carbone appellent à développer une stratégie multimodale intégrée au plan transfrontalier. Les différents programmes de mise en œuvre de la Stratégie sectorielle des Transports de la Confédération doivent donc permettre d'intervenir de manière coordonnée à l'échelle transfrontalière, comme permet par exemple à travers les différentes générations de Projets d'agglomération du Grand Genève.

3 Mise en consultation des fiches objets relatives aux aménagements ferroviaire pour la métropole lémanique:

Le plan sectoriel des transports se base sur les douze territoires d'action définis dans le Projet de territoire suisse :

1. Metropolitanraum Zürich
2. Metropolitanraum Basel
- 3. Territoire d'action de la Métropole lémanique**
4. Territoire d'action de la Région de la ville fédérale
5. Handlungsraum Luzern
6. Area d'intervento Città Ticino
7. Territoire d'action de l'Arc jurassien
8. Handlungsraum Aareland
9. Handlungsraum Nordostschweiz
10. Handlungsraum Gotthard
11. Territoire d'action des alpes occidentales
12. Handlungsraum Ostalp

La métropole lémanique est impactée par 6 fiches projets pour le développement ferroviaire. Deux d'entre elles concernent directement les intérêts des territoires du Pôle métropolitain, à savoir :

- Fiche Objet 3.2 : Genève – Lausanne
- Fiche Objet 3.4 : Région de Genève

La réponse du Pôle métropolitain concerne donc ces deux fiches et leurs intérêts de ses territoires membres.

3.1 Description et avis sur la fiche objet 3.2 « Genève – Lausanne » :

L'augmentation prévue de l'offre selon le projet d'offre 2035 pour répondre à la demande sur la ligne Lausanne – Genève impose un ensemble de mesures constructives, dont une nouvelle ligne entre Genève et Perroy. La création de cette nouvelle ligne entre Genève et Perroy ainsi que d'une quatrième voie entre Morges et Renens permettra d'offrir, à terme, 4 voies complètes entre Genève et Lausanne, permettant d'assurer les réserves de capacité nécessaires pour le développement de cet axe et d'améliorer la redondance de la ligne.

Dans le cadre d'une étude prospective à long terme, les CFF ont étudié les possibilités d'extension de la capacité entre Lausanne et Genève (4 voies intégrales). Cette étude recommande de créer une nouvelle ligne entre Genève et Perroy le long de la route nationale N1 (1), une nouvelle ligne en tunnel entre Perroy et le Boiron (2), ainsi que de compléter la plate-forme existante à 4 voies sur le tronçon Boiron – Morges (3) et Morges – Renens (4). Les aménagements (2) et (3) sont financés et les études de projet sont en cours. En revanche, les aménagements (1) et (4) seront à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES.

Les plans directeurs des cantons de Genève et de Vaud devront être mis à jour sur la base des projets décrits ci-avant. Au vu des études à disposition et de l'avancée du processus décisionnel, le plan sectoriel contient le projet avec le statut « information préalable ».

Avis du Pôle métropolitain du Genevois français pour la fiche objet 3.2 « Genève – Lausanne » :

L'ensemble des aménagements qui concourent à l'amélioration de la liaison ferrée entre les agglomérations de Genève et Lausanne est accueillie très favorablement par le Pôle métropolitain du Genevois français.

En effet, l'augmentation de la demande en mobilité corrélée au taux de croissance démographique d'une part et les impératifs environnementaux d'autre part entendent un développement de l'offre ferroviaire en phase avec l'accueil de la population et des emplois et à même de réduire, lorsque cela est possible, l'usage de la voiture individuelle et les externalités associées.

L'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne entend pour le canton de Genève et l'agglomération transfrontalière du Grand Genève le maintien de la qualité de service et le développement d'une liaison ferroviaire performante avec le reste des agglomérations du pourtour lémanique, en particulier avec Lausanne, et avec l'hinterland suisse, pour le trafic voyageurs majoritairement mais aussi pour le trafic de marchandises. Les trajets pendulaires bénéficieront de cette offre renforcée pour les trajets en directions de l'agglomération lausannoise et du plateau suisse. En effet, ce sont 44'368 actifs frontaliers français qui ont été recensés dans le canton de Vaud en 2023, dont environ 20'000 d'entre eux occupent un travail dans l'agglomération lausannoise ou dans une agglomération située entre Genève et Lausanne (Nyon et Morges notamment) et sont donc potentiellement touchés par l'amélioration de la liaison ferroviaire.

Les effets attendus de ces aménagements sont autant d'incitations à l'usage des modes alternatifs, et ce dès le début de la boucle de déplacements, si ceux-ci sont accompagnés d'une offre en rabattement adéquate pour l'usage du mode ferroviaire. Il appartient donc aux territoires frontaliers de s'organiser afin de capitaliser sur ces aménagements et de développer une offre en rabattement adéquate et efficace.

Dès lors, et au regard des gains directs et indirects que ces aménagements ont en matière de maintien de la qualité de service et d'augmentation des volumes de trafic sur la ligne Genève - Lausanne, le Pôle métropolitain du Genevois français souscrit pleinement aux objectifs de cette fiche objet.

3.2 Description et avis sur la fiche objet 3.4 « Région de Genève : extension de la capacité du nœud de Genève » :

A l'heure actuelle, l'espace métropolitain de Genève est saturé par les distances, le RER et le trafic de marchandises. **Pour rendre le nœud de Genève plus performant, la construction d'une gare souterraine (deux voies supplémentaires) est nécessaire.** La création d'une nouvelle ligne entre Genève et Perroy permettra d'offrir, à terme, 4 voies complètes entre Genève et Lausanne, permettant d'assurer les réserves de capacité nécessaires pour le développement de cet axe et d'améliorer la redondance de la ligne. La construction de la gare souterraine de Genève Cornavin et de deux voies d'accès supplémentaires sont des aménagements nécessaires au bon fonctionnement, à terme, de la liaison renforcée entre Lausanne et Genève.

L'extension de la capacité du nœud de Genève prévoit la réorganisation des circulations en gare de Genève. Avec le développement de l'offre sur l'Arc lémanique et vers la France, des aménagements au niveau de Genève-Aéroport pourraient s'avérer nécessaires.

Avis du Pôle métropolitain du Genevois français pour la fiche objet 3.4 « Région de Genève » :

Le Pôle métropolitain du Genevois français accueille favorablement cette fiche objet et la prise en compte par la Confédération Suisse d'un projet d'aménagement souterrain nécessaire, à terme, à l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Genève et Lausanne. Ce dernier a par ailleurs été inscrit dans le projet d'agglomération du Grand Genève en tant que mesure suprarégionale (PA4 mesure 60-01) et est identifiée à l'échelle du Grand Genève comme un projet ferroviaire d'envergure pour le canton de Genève et pour la région transfrontalière du Grand Genève. Deux mesures A4 inscrites au cofinancement fédéral sont aussi planifiées afin d'accompagner l'évolution de l'interface multimodale de Cornavin en réaménageant les espaces publics limitrophes (mesures 30-29 et 30-45).

Si la fiche objet répond favorablement aux enjeux de maintien de la qualité de desserte sur cet axe ferroviaire stratégique et d'une part modale ferroviaire forte, le Pôle métropolitain du Genevois français souhaite rappeler la nécessité d'associer les autorités compétentes françaises le plus en amont possible du démarrage du projet, et ce au regard des potentielle incidences de la phase des travaux sur la circulation des trains entre la France et la Suisse. Par ailleurs, le Pôle métropolitain souhaite rappeler l'importance de la desserte ferroviaire pour les déplacements pendulaires depuis la Haute-Savoie et l'Ain. La réorganisation des circulations en gare de Genève ne doit pas grever ces liaisons et doit au contraire être un motif pour améliorer la qualité de service, la récurrence des liaisons et le volume de personnes transportés grâce aux capacités supplémentaires.

Au regard de ces éléments, le Bureau, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

- **PREND ACTE** des fiches-objets « Genève-Lausanne » et « Région de Genève » et des aménagements ferroviaire qui concourent directement et indirectement à améliorer la capacité de la ligne, et en particulier ceux en faveur de la construction à terme de 4 voies de circulations entre les deux agglomérations suisses, avec toutefois le soucis que les autorités compétentes françaises soient associées le plus en amont possible et que la réorganisation des circulations en gare de Genève ne déprécie pas la qualité du service ferroviaire (notamment du RER Léman Express) pour le Grand Genève.
- **DEMANDE** la prise en compte des remarques et compléments portés par la présente délibération ;
- **DONNE MANDAT** à Monsieur le Président à transmettre la présente délibération aux autorités compétentes de la Confédération Suisse afin que les remarques et les propositions de compléments apportées par la présente délibération soient prises en considération à la suite la mise en consultation du plan sectoriel des transports – partie rail (SIS).

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Le Président certifie le caractère exécutoire du présent acte transmis en Préfecture d'Annecy le 11/12/2024
Publié ou notifié le 11/12/2024

Le Secrétaire de séance
Vincent SCATTOLIN

Le Président,
Christian DUPESSEY



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux adressé au Président ou d'un recours en excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.