



# **TRANSPORT FERROVIAIRE & PERSPECTIVES DANS LE GRAND GENÈVE**

RAPPORT D'AUTOSAISINE

Février 2025

## Le Forum d'agglomération du Grand Genève en bref...

Le Forum d'agglomération est l'instance de concertation de la société civile transfrontalière à l'échelle du Grand Genève. Acteur fort de la construction de l'agglomération franco-valdo-genevoise et de la cohésion sociale, culturelle et géographique de ses territoires, il est à la fois :

- un espace de discussion et de dialogue pour la société civile
- un lieu de réflexion et de proposition sur la construction d'actions pour diverses politiques publiques
- un outil de promotion du Grand Genève auprès de ses habitants
- un organe de consultation des démarches de projet d'agglomération et de territoire

Le Forum d'agglomération est rattaché au Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), l'instance politique du Grand Genève. Le GLCT saisit le Forum de questions ayant trait aux politiques publiques transfrontalières. De son côté, le Forum d'agglomération lui adresse des avis consultatifs, des propositions et des idées, en réponse à ces saisines ou de sa propre initiative.

Entré en fonction en septembre 2013, le Forum d'agglomération a été renouvelé une première fois en septembre 2017. Suite à un nouvel appel à candidatures lancé auprès des acteurs de la société civile transfrontalière, il a débuté en septembre 2021 sa 3<sup>e</sup> mandature de quatre ans.

# TABLE DES MATIÈRES

<i>PROPOS LIMINAIRES</i>	5
EN BREF	6
Trois priorités	6
Stratégie nationale et Perspective Rail 2050	7
Liaisons régionales	7
Une gouvernance appropriée	7
Le Léman Express, son fonctionnement et son extension	8
Liaisons internationales longues distances	8
<b>1 INTRODUCTION</b>	<b>9</b>
<b>2 QUESTIONS GÉNÉRALES</b>	<b>11</b>
2.1 Les droits des usagers et des usagers à mobilité réduite	11
2.2 La stratégie ferroviaire helvétique et Perspective Rail 2050	11
2.3 La nouvelle ligne Genève – Lausanne	13
2.4 Constats – Recommandations	14
<b>3 LIAISONS LOCALES ET RÉGIONALES</b>	<b>15</b>
3.1 Projets genevois	16
3.1.1 La gare Genève Cornavin	16
3.1.2 La diamétrale genevoise nord-sud	16
3.2 Le Léman Express	17
3.3 L’extension du réseau Léman Express	18
3.4 Constats – Recommandations	20
<b>4 LIAISONS INTERNATIONALES LONGUES DISTANCES</b>	<b>24</b>
4.1 Le maillage international	24
4.2 Le Grand Genève et les métropoles européennes	26
4.3 Constats – Recommandations	27
<b>5 CONCLUSION</b>	<b>29</b>
ANNEXE I – Auditions réalisées	30
ANNEXE II – Composition de la commission	31
ANNEXE III – Autosaisine	32

## ABRÉVIATIONS

AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
AOT	Autorité organisatrice des transports
AuRA	Région Auvergne-Rhône-Alpes
AVE	Train à grande vitesse (Espagne)
CDPH	Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées
CFF	Chemins de fer fédéraux helvétiques
CFG	Compensation financière genevoise
CITRAP	Communauté d'intérêts pour les transports publics
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
CTSO	Conférence des transports de la Suisse occidentale
DAEL	Département cantonal genevois de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Actuellement DT Département du territoire
GLCT	Groupement local de coopération transfrontalière
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer
LHand	Loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées
LTV	Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport des voyageurs
NStCM	Compagnie de chemin de fer Nyon – St-Cergue – Morez
ÖBB	Chemins de fer fédéraux (Autriche)
OCR	Ordonnance fédérale du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière
OCT	Office cantonal genevois des transports
OST	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
RENFE	Société nationale des chemins de fer (Espagne)
RER	Réseau express régional
SIA	Société suisse des ingénieurs et architectes
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
TER	Train express régional
TGV	Train à grande vitesse
UFR	Usagères et usagers en fauteuil roulant
UMR	Usagères et usagers à mobilité réduite
UTP	Union des transports publics

## Propos liminaires

Il y a près de 4 ans, le Forum d'agglomération du Grand Genève publiait un premier rapport sur les « Transports ferroviaires du Grand Genève »<sup>1</sup>. Depuis, plusieurs aspects soulevés dans ses pages ont fait l'objet de développements et les composantes d'une stratégie ferroviaire régionale et nationale ont été soumises à discussion, notamment lors de la consultation fédérale sur la Perspective Rail 2050<sup>2</sup>. Le débat public s'est en outre emparé des questions de la nouvelle voie Genève-Lausanne, de la diamétrale ferroviaire nord-sud à Genève, ainsi que des projets de transformation des gares centrales de Genève et Lausanne.

Forte de ce constat, l'Assemblée du Forum d'agglomération a estimé qu'il y avait lieu de compléter son analyse et a décidé, le 24 novembre 2022, de se saisir à nouveau du sujet. Elle s'est donnée pour mission de faire le point sur « l'état des discussions et propositions en cours pour l'amélioration du réseau ferroviaire », d'évaluer comment ses propositions étaient mises en œuvre et si elles requerraient d'être adaptées ou complétées. L'objectif demeure de promouvoir un développement ferroviaire dans une logique d'agglomération et de positionner le Grand Genève sur la carte ferroviaire européenne (Annexe III).

La commission constituée pour mener cette réflexion s'est réunie mensuellement à une vingtaine de reprises (Annexe II). Elle a examiné des documents de sources variées, auditionné des représentants des autorités liées au ferroviaire au niveau local, régional et national, ainsi que des acteurs et spécialistes du secteur privé. Enfin, elle a beaucoup échangé, discuté et débattu.

Le présent rapport présente le fruit de son travail. Aux constats dressés répondent des propositions d'action que le Forum d'agglomération adresse au Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT).

Tout au long de ce travail de réflexion, de nouveaux rapports et prises de positions sont apparus. En France comme en Suisse, des changements de responsables politiques ont entraîné une modification des approches et des priorités. Jusqu'au dernier moment, de nouvelles annonces ou perspectives ont émergé, dont la commission a tenté de tenir compte. Il en va ainsi en particulier du refus en votation populaire du projet d'élargissement de plusieurs tronçons autoroutiers entre Lausanne et Genève.

Il faut toutefois noter que la publication des nouveaux horaires CFF, valables dès le 15 décembre 2024, ainsi que celle de la Vision stratégique genevoise 2025-2050 sont intervenues après le bouclage de la rédaction du présent document qui n'a donc pas pu en tenir compte.

<sup>1</sup> Rapport de juin 2021: [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Rapport\\_autosaisine\\_Transports\\_ferroviaires\\_juin2021.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Rapport_autosaisine_Transports_ferroviaires_juin2021.pdf)

<sup>2</sup> Prise de position du Forum d'agglomération du Grand Genève sur le projet de « Rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et sur la Perspective Rail 2050 », Septembre 2022 [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Prise\\_position-Consultation-Rail-2050\\_sept2022.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Prise_position-Consultation-Rail-2050_sept2022.pdf)

## EN BREF

Depuis juin 2021, date de la publication par le Forum d'agglomération de son premier rapport sur les transports ferroviaires du Grand Genève, la place du train s'est imposée comme une évidence pour les déplacements, tant sur des distances courtes et fréquentes que longues et occasionnelles. Capable de transporter efficacement et rapidement un grand nombre de voyageurs, il constitue une très bonne alternative à la voiture et à l'avion. De plus, peu polluant, il devrait être privilégié face à tout autre moyen de transport dans le cadre de la transition écologique.

Dans le Grand Genève, deux faits ont contribué à un regain d'intérêt pour le ferroviaire. Il y a d'une part l'incroyable succès du Léman Express et d'autre part, de grands projets qui se préparent dans le canton de Genève, où l'on avait presque oublié le rail depuis un siècle: la création d'une diamétrale ferroviaire nord-sud et l'agrandissement de la gare de Genève Cornavin.

Toutefois, au-delà de la réussite du Léman Express, l'offre et le réseau ferroviaire dans le Grand Genève souffre de nombreuses insuffisances. Et les stratégies nationales tant suisses que françaises ont marginalisé le Grand Genève loin des réseaux grande vitesse et européens et rendu la Genève internationale entièrement dépendante de son aéroport.

Le Forum d'agglomération relève avec intérêt la prise en compte du ferroviaire dans la Vision territoriale transfrontalière 2050 du GLCT. L'annonce d'une liaison directe Annemasse – aéroport de Genève en 2026, et d'une liaison jusqu'à Culoz et Nurieux en 2029, sont également des impulsions positives, ainsi que les travaux d'infrastructure dans la vallée de l'Arve – qui accusent toutefois un retard de 10 ans. Néanmoins, au-delà de ces annonces, les perspectives réjouissantes sont peu nombreuses. Et le risque est grand que le réseau ne corresponde déjà plus aux besoins sitôt les chantiers achevés.

Avec ce nouveau rapport, le Forum d'agglomération réaffirme qu'un engagement marqué du GLCT est nécessaire pour obtenir une évolution notable de l'offre et du réseau ferroviaire, indépendamment des compétences propres aux autorités nationales et régionales suisses et françaises. Le GLCT a aussi le pouvoir d'intervenir auprès des acteurs – maîtres d'ouvrage, compagnies ferroviaires, opérateurs et responsables réseaux – en capacité d'agir. Le Forum d'agglomération en appelle en outre aux autorités fédérales pour un maintien de leur soutien financier en faveur du développement des trains de nuit.

### Trois priorités

Les propositions du Forum d'agglomération au GLCT répondent aux besoins sociaux, économiques, climatiques et d'aménagement du territoire du Grand Genève. Elles correspondent aussi aux objectifs de la Charte de transition écologique. Ses recommandations visent enfin l'application pleine et entière de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées et de la loi fédérale sur les chemins de fer.

Une série de recommandations sont formulées, regroupées dans des tableaux mettant en regard constats et solutions envisageables, en distinguant ce qui est réalisable à court terme sur la base des infrastructures existantes, ce qui est réalisable moyennant une évolution majeure des infrastructures existantes, et enfin ce qui l'est par la construction de nouvelles infrastructures.

Elles s'organisent autour de trois priorités:

- une offre Léman Express – TER au moins à la ½ heure et au ¼ d'heure aux heures de pointe;
- une mise à niveau de la ligne Genève – Lyon
- le rétablissement des liaisons internationales longues distances et le développement de nouvelles relations ferroviaires

## Stratégie nationale et Perspective Rail 2050

À propos de la stratégie ferroviaire nationale suisse et de la Perspective Rail 2050, le Forum d'agglomération en appelle tout d'abord à leur mise en conformité avec les objectifs fixés dans le cadre légal fédéral et le principe d'un développement des infrastructures en fonction d'un *concept d'offre*<sup>3</sup>. Il invite le GLCT à peser dans ce débat et à soutenir au parlement fédéral la logique de planification de Rail 2000 inscrite dans la loi, à savoir le trafic international longue distance et le fret, le trafic national et suprarégional, puis le trafic régional et enfin le trafic local, priorités qui sont toutes dans l'intérêt du Grand Genève.

Le Forum d'agglomération propose également au GLCT d'œuvrer pour la réintroduction sans délai de la liaison rapide et directe Genève – Bâle via Yverdon, Neuchâtel et Bienne. Par ailleurs, il demande le maintien du soutien financier de la Confédération suisse en faveur des trains de nuits internationaux.

## Liaisons régionales

Au niveau régional, le Forum d'agglomération recommande l'élaboration de *concepts d'offre pour un juste dimensionnement des infrastructures* (ex. la gare Genève Cornavin ou la ligne Genève – Lausanne), ainsi que des vitesses de circulation. Il suggère également de solliciter la Confédération suisse, la Région AuRA et l'État français, pour définir ensemble un plan de développement du rail pour un horaire cadencé – ou *concept horaire* – complet, utilisable le plus rapidement possible, et en suivre de près les étapes de réalisation à long terme.

Le Forum d'agglomération appelle le GLCT à engager et soutenir une politique volontariste d'amélioration du réseau ferroviaire et de ses dessertes de proximité, en vue d'obtenir les transferts modaux attendus des transports individuels motorisés vers les transports en commun, dont le réseau RER constitue la colonne vertébrale. Il s'agira ce faisant de veiller à ne pas faciliter uniquement les trajets domicile-travail de la France vers la Suisse et à inclure des liaisons et des raccords multimodaux vers les destinations de loisirs et de tourisme.

Par ailleurs, en s'inspirant du modèle zurichois, il semble important d'identifier sans attendre les terrains qui seront ou seraient requis, les infrastructures à créer ou à réactiver, et de réserver les emprises nécessaires, notamment dans le Pays de Gex, dans le Chablais ou à la gare de Nyon (développement fret ou stationnement de rames).

## Une gouvernance appropriée

Les acteurs du ferroviaire grand-genevois sont nombreux et les compétences éclatées. Le Forum d'agglomération recommande un renforcement du dialogue et de la coopération entre ces acteurs, par la mise en place d'une gouvernance dédiée. La création d'une instance internationale franco-suisse est souhaitable pour traiter du développement ferroviaire et s'accorder sur son évolution. Cette mesure pourrait être couplée avec la constitution d'un fonds ferroviaire régional destiné aux financements des infrastructures et du matériel roulant, qui serait alimenté par une partie des versements existants (transport, CFG).

Le Forum d'agglomération suggère aussi l'organisation périodique de réunions regroupant l'ensemble des autorités et organisations chargées des transports publics transfrontaliers du Grand Genève (train, bus, tram, bateau)<sup>4</sup>. Celles-ci pourraient être suivies de débats publics avec des représentants des milieux politiques et économiques, du tourisme et des associations d'utilisateurs.

<sup>3</sup> art. 48a LCdF et 48c al.2, respectivement.

<sup>4</sup> SNCF, AOT Gex, Pôle Métropolitain du Genevois français, Région AURA, CFF, Conseil d'État genevois, OTC-Ge, TPG, Conseil d'État vaudois, OTC-VD, Région Nyon, NStCM, etc.

Le GLCT pourrait se renforcer en la matière, par exemple avec la création d'un groupe de travail thématique sur le ferroviaire. Le Forum d'agglomération souhaite vivement être tenu informé de l'état des réflexions dans ce domaine.

### **Le Léman Express, son fonctionnement et son extension**

Le Forum d'agglomération recommande de développer un nouveau concept d'exploitation du Léman Express avec une gestion centralisée par Lémanis.

Il estime que des améliorations du Léman Express peuvent être exigées à court voire à moyen terme, et formule une série de propositions dans ce sens, tronçons par tronçons. Elles concernent en particulier la signalisation automatique, la fréquence de desserte, ainsi que la création d'îlots de croisement et le doublement des voies. Ces améliorations sont de la responsabilité des compagnies ferroviaires et/ou des maîtres d'ouvrage, auprès de qui le Forum d'agglomération demande au GLCT d'intervenir.

En complément du développement de solutions vertueuses de rabattements et de la création de nouveaux P+R, une meilleure coordination des horaires et tarifs est nécessaire entre le train et les autres transports en commun.

Le Forum d'agglomération demande la mise en place d'un service direct ferroviaire nord-sud efficace pour le Grand Genève, reliant Pays de Gex et Genevois français, et se réjouit de voir aboutir les études en la matière. Il propose également de tester aux heures de pointe une liaison directe Évian – Nyon via Thonon-les-Bains – Annemasse – Genève – Versoix – Coppet.

Le réseau RER du Léman Express peut être étendu, à court ou moyen terme et à peu de frais, sur les infrastructures existantes. Plusieurs propositions sont faites dans ce sens, liaisons par liaisons.

Enfin, le Forum d'agglomération est favorable à une régénération des lignes désaffectées du Pied du Jura et du Sud-Léman et demande au GLCT de soutenir les maires du Pays de Gex et les groupes de travail qui portent ce projet. Dans la même veine, le GLCT pourrait intervenir pour une reprise des discussions en vue du prolongement de la ligne ferroviaire NStCM de La Cure jusqu'aux Rousses.

### **Liaisons internationales longues distances**

De nombreuses relations ferroviaires internationales ont été supprimées ces dernières années au départ de Genève. Le risque est grand d'un contournement du Grand Genève et de la Suisse romande par le trafic international longue distance. Le Forum d'agglomération recommande tout d'abord de promouvoir le Grand Genève sur un axe est-ouest européen (Barcelone – Lyon – Zurich – Munich), comme équivalent de l'axe nord-sud des transversales alpines, par le développement proactif d'un dialogue avec les autorités nationales et les compagnies ferroviaires concernées, voire des parlementaires nationaux et régionaux.

Il invite le GLCT à intervenir pour rétablir les liaisons internationales directes, notamment vers Bruxelles et Barcelone, et envisager la mise en place d'une ligne Genève - Lille - Bruxelles - Amsterdam, avec correspondance à Lille pour aller à Londres, liaison qui ne nécessiterait aucune infrastructure nouvelle à Genève.

# 1. INTRODUCTION

L'organisation du ferroviaire dans l'agglomération franco-valdo-genevoise peut être figurée par un triangle dont les sommets sont les nœuds ferroviaires de Genève, Annemasse et Bellegarde-Valserhône. Ces trois nœuds ou étoiles ferroviaires sont interdépendants et constituent l'articulation d'un réseau à vocation locale, régionale et internationale. S'y ajoutent deux autres étoiles ferroviaires importantes, La Roche-sur-Foron, liée à la gare d'Annemasse et prolongée vers St-Gervais et Annecy – et Nyon, prolongée vers le Jura, entre Genève et Lausanne. Pour considérer valablement le développement ferroviaire dans le Grand Genève, il est crucial d'avoir ces interdépendances à l'esprit, les oublier produirait une offre et un réseau ferroviaire dysfonctionnel.

Les premiers travaux du Forum d'agglomération sur les transports ferroviaires du Grand Genève s'étaient organisés autour de deux dimensions: les distances et le temps<sup>5</sup>. Le rapport publié en 2001 distinguait ainsi d'une part les liaisons ferroviaires au sein de l'agglomération et de/vers les régions limitrophes et, d'autre part, les liaisons plus lointaines, par grandes lignes. Pour chacune étaient distingués les développements souhaitables à court, moyen ou long terme.



Carte générale des propositions, Rapport Transports ferroviaires du Grand Genève, juin 2021

<sup>5</sup> Distances: moins de 50 km / de 50 à 1'000 km; horizon temporel: d'ici 10 ans / au-delà

Les nouveaux travaux du Forum d'agglomération ont repris cette trame et l'ont complétée. Ce nouveau rapport se structure dès lors en trois chapitres :

- 1) Questions générales : les droits des usagères et usagers, la stratégie ferroviaire suisse et la Perspective Rail 2050, la nouvelle ligne Genève – Lausanne.
- 2) Liaisons locales et régionales :
  - le développement d'une diamétrale dans le contexte de la transformation de la gare Cornavin à Genève ;
  - la situation et le développement du Léman Express : les trois nœuds-étoiles principaux d'Annemasse, Genève et Bellegarde et leurs compléments directs (La Roche-sur-Foron et Nyon), ainsi que leurs ramifications aux confins du Grand Genève (vallée de l'Arve et Jura) ; les extensions du Léman Express vers l'étoile de Bellegarde, la ligne du Haut-Bugey vers Nurieux et Bourg-en-Bresse, la ligne vers Culoz, les lignes des pieds du Salève et du Jura, ainsi que la ligne du Sud-Léman à travers l'est du Chablais et vers le Valais.
- 3) Liaisons internationales longues distances : la liaison Genève – Lyon, sa qualité tant en matériel roulant qu'en infrastructure ; Lyon étant un carrefour dans le maillage du trafic grande distance, les connexions qu'elle permet pour des liaisons vers le sud, l'ouest et le nord de l'Europe, y compris dans la perspective de développer les trains de nuit.

Chaque chapitre se conclut par une série de propositions, présentées sous forme de tableaux mettant en regard constats et recommandations.

## 2. QUESTIONS GÉNÉRALES

### 2.1 Les droits des usagères et des usagers à mobilité réduite

La législation suisse prévoyait un délai de 20 ans pour la mise aux normes des constructions, des installations et des véhicules de transports publics déjà en service, délai s’achevant le 1<sup>er</sup> janvier 2024<sup>6</sup>. En France, un délai de 10 ans avait été fixé. Constatant que ces délais n’allaient pas être respectés, les deux pays ont adopté des stratégies différentes. Si la France a exigé des plans d’adaptation à réaliser dans un délai de 5 ans<sup>7</sup>, la Suisse n’a pour sa part pris aucune mesure, se contentant de la position affichée par l’Office fédéral suisse des transports (OFT).

En effet, dans son 5<sup>e</sup> rapport relatif à la Mise en œuvre de la loi sur l’égalité pour les handicapés dans les gares et arrêts ferroviaires, l’OFT expliquait que ce sont les entreprises de transport et les gestionnaires d’infrastructure qui sont responsables de la mise en œuvre de la loi, sauf en ce qui concerne les arrêts de bus, qui sont en général du ressort des cantons et des communes. Il précisait : « Aux endroits où il s’avère impossible pour des personnes handicapées d’utiliser les transports publics de manière autonome d’ici fin 2023, les entreprises concessionnaires doivent assurer des mesures transitoires en accord avec les propriétaires des arrêts. Pour les installations qui ne seront pas du tout adaptées pour des raisons de proportionnalité, les entreprises de transport doivent proposer des solutions de rechange. Dans les deux cas, il s’agit en premier lieu d’un soutien apporté par le personnel des entreprises de transport. »<sup>8</sup>

En ce qui concerne les aménagements dans les gares, quelle que soit leur importance, et leurs alentours – y compris les places de stationnement pour les usagers à mobilité réduite ou en fauteuil roulant –, le constat diffère. En France, ils doivent répondre à des prescriptions légales. Tandis qu’en Suisse, ce sont les normes fixées par la SIA qui font foi<sup>9</sup>. Dans les gares suisses, fin 2024, certaines voies ne sont toujours pas accessibles aux personnes à mobilité réduite et particulièrement à celles en fauteuil roulant. Quant au nombre de places de stationnement dédiées aux personnes à mobilité réduite, il est insuffisant et ne respecte pas les prescriptions légales en la matière<sup>10</sup>.

Le constat est sans appel : le travail n’a pas été réalisé, particulièrement en Suisse, sous de multiples prétextes. Ce retard est inacceptable pour les associations représentant les personnes en situation de handicap ainsi que pour le Forum d’agglomération du Grand Genève.

### 2.2 La stratégie ferroviaire helvétique et Perspective Rail 2050

Le réseau ferroviaire suisse, souvent considéré comme une référence, a connu deux évolutions majeures ces cinquante dernières années : l’introduction de l’horaire cadencé en 1982<sup>11</sup> et l’introduction du programme Rail 2000 en 2004. Si le système de l’horaire cadencé perdure encore, il n’en va pas de même de Rail 2000. Celui-ci combinait l’horaire cadencé, les nœuds-étoiles de correspondances et le

<sup>6</sup> art. 22 LHand

<sup>7</sup> Plans Ad’Ap pour les Établissements recevant du public (ERP), avec une tolérance jusqu’en 2023 ; premières contraventions ordonnées en 2024.

<sup>8</sup> « Les transports publics sont accessibles aux personnes handicapées dans de nombreux endroits, mais pas encore partout », communiqué de presse du Conseil fédéral, 29 mars 2023 ; LHand et ordonnances : <https://www.edi.admin.ch/edi/fr/home/fachstellen/bfeh/droit/schweiz/behindertengleichstellungsgesetz-behig.html>

<sup>9</sup> Norme SIA 500

<sup>10</sup> art. 20a OCR

<sup>11</sup> L’horaire cadencé fait se répéter la minute de départ de chaque train à toutes les heures, ou demi-heure, du matin jusqu’au soir, instaurant des nœuds de correspondance dans les gares principales avec des trains arrivant en même temps, puis partant en même temps quelques minutes plus tard.

modèle français – ou japonais – de trains à grande vitesse. À partir de cette combinaison, des mesures d'infrastructures ont été mises en œuvre. C'est dans ce cadre, par exemple, que Genève a été connectée directement à Bâle via Yverdon, Neuchâtel et Bienne. Ces deux évolutions ont apporté la plus forte hausse de nouveaux voyageurs / kilomètre<sup>12</sup>, ou encore en nombre absolu de voyageurs<sup>13</sup>. Le succès a perduré jusqu'en 2010. Depuis, la part de marché du rail suisse stagne malgré des investissements colossaux et malgré une croissance de population plus forte que jamais.

Avant Rail 2000, l'offre ferroviaire suisse dépendait du développement des infrastructures. Le système Rail 2000 a inversé ce rapport. Cette inversion est désormais inscrite dans la législation fédérale sur les chemins de fer<sup>14</sup>. Toutefois, cette exigence n'est pas reprise dans la nouvelle stratégie à long terme pour le rail suisse. En effet, dans la Perspective Rail 2050, l'OFT a opté pour une stratégie centrée sur les courtes (< 10 km) et moyennes distances (< 50 km), sauf entre les villes où les temps de trajets ne sont pas concurrentiels<sup>15</sup>. Sur cette base, les cantons sont incités à proposer des projets de développement d'infrastructures ferroviaires, essentiellement des projets d'agglomérations ou des projets régionaux. Cette façon de faire pourrait s'avérer contre-productive sur le plan environnemental et pour le trafic international, y compris pour les trains de nuit. Les choix de l'OFT sont fortement remis en question, aussi bien par l'ancien directeur des CFF, Benedikt Weibel – « le rail suisse fonce droit dans le mur » – que par des parlementaires de la plupart des partis<sup>16</sup>.

Du côté français, le développement prioritaire des TGV a mis à mal l'offre et les réseaux inter-cités et régionaux. L'exploitation de ces réseaux a été transférée aux Régions, entraînant la disparition d'offres ferroviaires interrégionales, ou la complexification de leur utilisation par les voyageurs et voyageuses, et ce bien que la demande de déplacements ferroviaires locaux et régionaux augmente depuis quelques années.

Par ailleurs, les prix des billets ont nettement augmenté ces dernières années, en Suisse comme en France, et cette tendance risque bien de se poursuivre<sup>17</sup>. Toutefois, nous saluons l'introduction de nouvelles stratégies, en France, pour le prix des billets régionaux :

<sup>12</sup> OFT, « Perspective Rail 2050. Rapport de synthèse. Vision, objectifs et orientation », août 2023, page 11

<sup>13</sup> OFS, « Transports publics », visité le 04.08.2024 <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/themes-transversaux/transport-publics.html>

<sup>14</sup> art. 48 c, al. 2 LCdF

<sup>15</sup> Le Forum d'agglomération du Grand Genève avait pris position à ce sujet en septembre 2022 dans le cadre de la procédure de consultation sur le « Rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et sur la Perspective Rail 2050 » [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Prise\\_position-Consultation-Rail-2050\\_sept2022.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Prise_position-Consultation-Rail-2050_sept2022.pdf)

<sup>16</sup> Weibel B., « Le chemin de fer avant son troisième siècle », Conférence au Musée suisse des transports, Lucerne, 5 juin 2024 ; 5 élus et élus romands des cinq plus grands partis au Conseil national et 1 élu au Conseil des États, voir Motions 24.4042 et 24.4104, 24.4113, 24.4110, 24.4109, 24.4103, 24.4037 ; source: CITRAP Vaud <https://www.citrap-vaud.ch/2024/10/06/le-rail-suisse-fonce-droit-dans-le-mur-ter/>

<sup>17</sup> Le prix des billets dépend essentiellement de quatre facteurs :

- le prix du sillon, que les entreprises de transports ferroviaires paient aux détenteurs du réseau pour l'utilisation de l'infrastructure
- les coûts d'exploitation (matériel roulant, énergie, personnel, etc.)
- les budgets publics nationaux-fédéraux, régionaux-cantonaux pour subventionner l'exploitation
- les choix politiques, en Suisse comme en France  
(source: Union des transports publics, « Financement des transports publics »)

Augmentation des prix :

<https://www.rts.ch/info/suisse/14392091-la-confederation-aurait-fait-pression-pour-augmenter-les-prix-des-transport-publics.html>

<https://www.journaldeleconomie.fr/sncf-les-prix-ont-flambe-en-2023-au-dela-de-linflation/>

<https://www.autorite-transport.fr/actualites/219093/>

Tendance future :

<https://www.watson.ch/fr/suisse/transport/354050053-transport-publics-grosse-augmentation-du-prix-du-billet-de-bus>

[https://www.ledauphine.com/economie/2024/09/13/vers-une-\(nouvelle\)-hausse-des-prix-des-peages-et-des-billets-de-train](https://www.ledauphine.com/economie/2024/09/13/vers-une-(nouvelle)-hausse-des-prix-des-peages-et-des-billets-de-train)

[https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2024/09/avis-n-2024-060\\_projetvnc-1.pdf](https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2024/09/avis-n-2024-060_projetvnc-1.pdf)

- actuellement, la Région Nouvelle-Aquitaine pratique par exemple un tarif unique (2,50€) pour les parcours en car, quelle que soit la distance parcourue ;
- en septembre 2024, la présidente d'Île-de-France Mobilité et de la Région Île-de-France a annoncé l'unification des tarifs dès le 2 janvier 2025, « pour corriger de nombreuses inégalités et supprimer la multitude de combinaisons incompréhensibles »<sup>18</sup>.

En Suisse, un accord entre les cantons et la Confédération fixe la répartition des coûts d'exploitation : la moitié doit en être couverte par le prix du billet de transport et le reste par des subventions<sup>19</sup>. La hausse du prix du billet en 2023 est le résultat d'un rééquilibrage nécessaire pour respecter cet accord. En France, les transports publics étant gérés par les Régions, le prix des billets des relations longues distances n'est pas subventionné, il est donc basé sur les coûts de l'opérateur.

### 2.3 La nouvelle ligne Genève – Lausanne

Plusieurs autorités politiques ont annoncé leur soutien en faveur d'une nouvelle ligne Genève – Lausanne. Le Conseiller fédéral en charge a lui aussi dit l'importance du développement de cette nouvelle ligne. Le *concept d'offre* – c'est-à-dire la stratégie – devra permettre de faire circuler des trains directs entre Genève et Lausanne via une ligne nouvelle, séparée de la ligne existante, tandis que le *concept horaire* devra conserver des trains rapides et sans arrêts entre Genève, Nyon, Morges et Lausanne, vu l'importance de leurs zones urbaines et de leur bassin de desserte.

Le Forum d'agglomération soutient les démarches entreprises par les autorités cantonales genevoises et vaudoises en vue de la création de cette nouvelle ligne, qui désenclavera la côte lémanique de l'ouest vaudois et permettra un développement de l'offre de transport ferroviaire.

Améliorer ou créer de nouvelles liaisons de chemin de fer nécessite certes un temps important. Toutefois, la planification actuelle, soit l'ouverture de cette nouvelle ligne à l'horizon 2060, ne correspond pas au rythme d'évolution des modes de vie des habitantes et habitants. C'est pourquoi le Forum d'agglomération demande que l'étude approfondie pour la création de la nouvelle ligne Genève – Lausanne soit entreprise immédiatement, et suivie au plus vite par sa construction.

<sup>18</sup> Métro/train/RER : 2,50€ (actuel : de 2,15 à 5€) ; Bus ou tram : 2€ (actuel : 2,15€). IDFM est l'AOM pour la Région Île-de-France. Pour la présidente d'IDFM « chaque francilien doit avoir le même droit de se déplacer, au même prix. ». Il s'agit « d'une mesure à la fois écologique et sociale, qui permettra de lutter contre les fractures sociales et territoriales de la région ». <https://www.banquedesterritoires.fr/transports-en-ile-de-france-vers-un-big-bang-des-tarifs>; [https://actu.fr/societe/tarif-unique-correspondance-offerte-ce-qui-va-changer-dans-les-transports-en-ile-de-france\\_61618789.html](https://actu.fr/societe/tarif-unique-correspondance-offerte-ce-qui-va-changer-dans-les-transports-en-ile-de-france_61618789.html)

<sup>19</sup> art. 28 et 30 LTV, notamment.

## 2.4 Constats – Recommandations

CONSTATS	RECOMMANDATIONS
<b>Droits des usagères et usagers à mobilité réduite</b>	
<p>En matière d'aménagements des gares, le constat est variable :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– en France, même des petites gares comme Bons-en-Chablais bénéficient désormais d'aménagements de franchissement des voies conséquents (ascenseurs en plus des escaliers). Par contre, la gare de Pougny-Chancy ne dispose d'aucun aménagement adapté alors qu'elle va accueillir le 1er P+R du Pays de Gex.</li> <li>– en Suisse, dans diverses gares du réseau Léman Express, des voies demeurent inaccessibles aux UMR, et plus particulièrement aux UFR.</li> </ul> <p>Concernant l'accès autonome au matériel roulant régional et national, la situation est clairement insatisfaisante dans les deux pays. Pour le Léman Express, les rames Regiolis et Flirt sont accessibles de façon autonome mais les zones UFR ne sont pas situées au même endroit dans les rames.</p> <p>Similairement, la situation en France est bien meilleure qu'en Suisse pour les cases de stationnement réservées aux UMR et UFR.</p>	<p>1 Appliquer le principe de la législation la plus favorable en matière d'accès autonome pour les personnes à mobilité réduites (UMR) ou en fauteuil roulant (UFR). Les législations française et suisse pour l'égalité et les droits des personnes en situation de handicap ne sont pas identiques, bien qu'également basées sur la CDPH de l'ONU ratifiée en 2010 par la France et en 2014 par la Suisse. Sur certains points, la législation française est plus favorable que la législation suisse, parfois c'est l'inverse. Nous demandons donc que le point de loi le plus favorable soit appliqué systématiquement sur l'ensemble du Grand Genève. 2027</p> <p>2 Exiger des maîtres d'ouvrage suisses et français et des responsables des CFF et SNCF (réseau, voyageurs, gares et connexions) la mise en conformité des équipements et aménagements des gares suisses et françaises et de leurs alentours pour une accessibilité complète dans les deux directions des trains. Cela comprend l'accès aux guichets, à des WC adaptés (installation de serrures EuroKey), aux distributeurs de billets, de boissons et de snacks. À défaut d'ascenseurs, les rampes doivent respecter la législation la plus favorable, à savoir une pente maximum de 5% et un palier-plan chaque 6-10 m de rampe. Les cases de stationnement UFR-UMR doivent être disponibles en suffisance, être conformes (dimensions, revêtement) et être placées proches des accès à la gare et aux quais, avec un cheminement approprié. 2027</p> <p>3 Intervenir auprès de Lémanis et des compagnies ferroviaires partenaires pour que la tête des rames Léman Express, en unité simple ou double, soit systématiquement placée au même endroit du quai, à l'instar du RER parisien. L'emplacement des zones UFR doivent être signalées au sol du quai pour les deux types de voiture, Regiolis et Flirt. 2027</p>
<b>Stratégie ferroviaire et la Perspective Rail 2050</b>	
<p>Le concept d'offre correspond à la stratégie de développement de la compagnie de transport. Le concept horaire correspond quant à lui à la mise en œuvre de cette stratégie, à l'instar d'un plan de production d'usine. Le concept horaire détermine les heures de départ, la capacité des trains, les temps de trajet ou encore les heures d'entretien du matériel roulant afin de répondre au plus proche à la stratégie de développement de la compagnie. Il est un outil majeur pour clarifier les besoins d'amélioration ou de développement d'infrastructures. Il doit être conçu sur la base</p> <p>1) d'une analyse complète des besoins et non d'une projection de croissance estimée, et 2) en relation avec les concepts horaires grandes lignes des pays limitrophes.</p>	<p>1 Demander aux autorités suisses et françaises l'élaboration d'un concept horaire complet, utilisable le plus rapidement possible ; et veiller à respecter les étapes de réalisation du concept horaire à long terme. 2027</p> <p>2 Définir un plan de développement du rail pour un horaire cadencé à l'horizon 2050, intégrant, dans l'ordre : 1) le trafic international longue distance et le fret, 2) le trafic national et suprarégional, 3) le trafic régional, 4) le trafic marchandises 2035</p> <p>3 Soutenir au parlement fédéral la logique de planification de Rail 2000 inscrite dans la loi fédérale sur les chemins de fer (art. 48a et 48c LCdF) 2027</p> <p>4 Réintroduire rapidement la liaison rapide et directe IC 5 Genève – Yverdon – Neuchâtel – Bienne – Bâle</p>
<b>Nouvelle ligne Genève – Lausanne</b>	
<p>L'OFT a mandaté les CFF pour étudier avec les cantons concernés le développement à long terme de l'axe Genève – Lausanne ainsi que l'axe Lausanne – Berne. Ses conclusions figureront dans le « Message sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et sur la Perspective Rail 2050 ». Voir également le rapport « Vision 2050 » du canton de Vaud : <a href="https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dinf/sm/fichiers_pdf/Citec_Vision_2050.pdf">https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dinf/sm/fichiers_pdf/Citec_Vision_2050.pdf</a></p>	<p>1 Lancer sans délai l'étude approfondie de la ligne Genève – Lausanne en y incluant la problématique de Nyon. 2027</p>

### 3. LIAISONS LOCALES ET RÉGIONALES

Après sa mise en œuvre dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, le réseau ferroviaire genevois a pâti d'un manque d'ambition qui a perduré durant pratiquement tout le 20<sup>e</sup> siècle. Il est ainsi resté quasiment figé durant 125 ans ! Rappelons également que son bouclage, par la réalisation récente des infrastructures de la ligne ferroviaire Genève Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse et la mise en œuvre du RER Léman Express, avait été pensé au milieu du 19<sup>e</sup> siècle lors de la préparation des travaux de construction de la gare de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à Genève, qui a finalement été implantée sur le site actuel de Genève Cornavin<sup>20</sup>.

Le Forum d'agglomération relève d'ailleurs un paradoxe dans le développement du trafic régional. Le réseau ferroviaire a largement prouvé son utilité pour le déplacement des habitantes et habitants dans l'ensemble du bassin grand-genevois. La mise en service du réseau Léman Express – et du tram 17 jusqu'à Annemasse – a démontré que ce réseau ne sert de loin pas uniquement aux déplacements des travailleurs transfrontaliers. Une étude sur les déplacements dans l'agglomération a révélé que la majorité (env. 65%) ne sont pas liés au travail<sup>21</sup>.

On peut donc s'étonner que dans le Contrat de plan État / Région AuRA 2021-2027, le volet ferroviaire ne contienne qu'une mention au sujet de la vallée de l'Arve<sup>22</sup>. L'offre ferroviaire est simplement considérée comme imparfaite, mais rien n'est prévu pour l'améliorer. Plus étonnant encore, les conventions signées avec la Haute-Savoie et l'Ain ne disent quasiment rien, ou si peu, sur le ferroviaire.

La démarche est différente dans le Grand Genève. Le GLCT a adopté début juillet 2024 sa Vision territoriale transfrontalière 2050<sup>23</sup> qui s'inscrit dans le cadre des objectifs fixés par la Charte du Grand Genève en transition<sup>24</sup> adoptée deux ans plus tôt, avec pour but notamment d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Responsable d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre du Grand Genève, la mobilité doit être modifiée. Pour cela, le GLCT a élaboré une Stratégie multimodale transfrontalière 2050<sup>25</sup>, qui est accompagnée d'un programme de mesures de décarbonation des déplacements. Cette stratégie repose clairement sur le ferroviaire, tant pour les transports privés que professionnels. Parmi les réseaux structurants de mobilité, le ferroviaire est considéré comme la colonne vertébrale entre les villes de l'agglomération. Pour les transports professionnels, il se situe entre les niveaux 1 et 2 de la

<sup>20</sup> Guillaume Henri Dufour, artisan du raccordement de Genève au réseau Paris-Lyon-Méditerranée – compagnie ferroviaire ancêtre de la SNCF –, avait d'abord proposé l'implantation d'une gare principale sur la rive gauche, au pied de la vieille-ville (actuel quai de la Poste ou Porte de Rive), le chemin de fer arrivant de l'ouest. De là, diverses branches étaient prévues vers le sud (vers l'Italie, actuel tunnel du Mont-Blanc, et la Savoie, Annecy et au-delà) et l'est (actuel Sud-Léman). Le franchissement du Rhône pour le nord (tunnel sous le col de la Faucille) et le nord-est (vers la Suisse) était envisagé à hauteur de la Coulouvrenière ou de l'actuel pont du Mont-Blanc selon l'emplacement de la gare. « Dufour et la dimension territoriale », in: Brulhart A, 1987 Guillaume Henri Dufour : génie civil et urbanisme à Genève au XIX<sup>e</sup> siècle, Lausanne, Payot, pp 111-122 ; « Les grandes étapes de formation du réseau genevois », in: Frommel B, Arikok E, 2004, Les chemins de fer du canton de Genève. Étude historique 1840-1960, Genève, DAEL, SMS, pp 43-149.

<sup>21</sup> Bureau 6-t, « Besoins, pratiques et aspirations des résidents du Grand Genève en matière de mobilité de loisirs. Quels leviers pour décarboner les mobilités de loisirs ? », juillet 2021 [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Leviers-decarboner-mobilite-loisirs\\_juillet2021.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Leviers-decarboner-mobilite-loisirs_juillet2021.pdf)

<sup>22</sup> Le Forum d'agglomération a interpellé les maîtres d'ouvrage à ce sujet par courrier en avril 2022 [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Demarche-ligne-ferroviaire-Vallee-Arve\\_08avril2022.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Demarche-ligne-ferroviaire-Vallee-Arve_08avril2022.pdf)

<sup>23</sup> <https://www.grand-geneve.org/les-elus-du-grand-geneve-saccordent-sur-une-vision-territoriale-a-2050/>  
[https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/01\\_SYNTHESE\\_Vision-territoriale-transfrontaliere.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/01_SYNTHESE_Vision-territoriale-transfrontaliere.pdf)

<sup>24</sup> [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Charte\\_Grand\\_Geneve\\_en\\_Transition\\_2023.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Charte_Grand_Geneve_en_Transition_2023.pdf)

<sup>25</sup> GLCT, « Stratégie multimodale 2050 », juillet 2024 [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/03\\_Strategie-multimodale-transfrontaliere\\_annexe\\_20062024.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/03_Strategie-multimodale-transfrontaliere_annexe_20062024.pdf)

chaîne logistique, voire en amont du niveau <sup>26</sup>. C'est pourquoi, de par sa forte capacité de transport de personnes avec un faible impact au sol, les infrastructures du ferroviaire, notamment les interfaces existantes, devront être «renforcées et complétées» <sup>27</sup>. La stratégie multimodale est complétée par une Feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières. Cette dernière présente la liste des infrastructures de mobilité à améliorer avant 2027<sup>28</sup> et complète ainsi les projets d'infrastructures ferroviaires suprarégionales internes à l'espace de l'agglomération afin d'améliorer l'offre.

### 3.1 Projets genevois

Les CFF ont été mandatés par l'OFT pour établir une stratégie ferroviaire à long terme pour le canton de Genève. Celle-ci doit intégrer les extensions de l'infrastructure envisageables à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Les services cantonaux concernés participent à la démarche. La discussion relative aux parts modales nécessaires pour atteindre les objectifs climatiques fédéraux et cantonaux est menée dans ce cadre. Le Canton de Genève est également tenu par les objectifs de transition écologique fixés au niveau du Grand Genève.

#### 3.1.1 La gare Genève Cornavin

La gare Genève Cornavin, cœur du dispositif ferroviaire de l'agglomération, est à l'articulation du local, du régional et de l'international. Elle joue le rôle de nœud ferroviaire principal du réseau grand-genevois. Sa prochaine transformation doit être pensée dans ce cadre interrelié de l'agglomération avec la métropole, et sur la base d'un concept horaire<sup>29</sup>. Le nœud de Genève doit gérer trois niveaux d'offres et de fréquentation : les niveaux régional, national (en bout du réseau suisse) et international.

Les nouvelles infrastructures ferroviaires sont dimensionnées pour être utilisées pendant plusieurs décennies. C'est le cas de la gare Genève Cornavin dont la transformation est conçue pour répondre aux besoins jusqu'en 2050-2060. Le projet porte actuellement sur l'ajout de deux voies d'arrêt souterraines. Or, seul un concept d'offre à long terme<sup>30</sup> permettrait de déterminer si cela suffira pour faire face à l'augmentation de trafic attendu.

En outre, l'exigence d'anticipation impliquerait de concevoir la gare souterraine afin de pouvoir y placer, à terme, deux voies d'arrêt supplémentaires, comme cela était prévu initialement. En effet, le réseau régional Léman Express va fortement se développer, tant en trafic voyageur qu'en offre de liaisons, ce d'autant plus en tenant compte de la stratégie de report modal réaffirmée récemment au niveau du Grand Genève<sup>31</sup>. Si l'on se tient aux deux seules voies d'arrêt à quai souterraines, actuellement en projet, la saturation de la gare Genève Cornavin est donc prévisible dès 2050. De plus, jusqu'à son aboutissement en 2035-2038, le chantier va occasionner une forte gêne, à la gare et aux alentours, pour les habitantes et habitants, voyageuses et voyageurs. Il serait difficilement acceptable que, à peine achevé, il faille se relancer dans plusieurs années de travaux majeurs !

#### 3.1.2 La diamétrale genevoise nord-sud

Le parlement fédéral helvétique devrait commencer à débattre de la diamétrale genevoise en 2025, pour prendre une décision en 2026. Ceci renvoie les travaux de construction à la fin des années 2030, et la

<sup>26</sup> Niveau 1 = plateforme logistique régionale; niveau 2 = centre de distribution urbain; niveau 3 = microhub, ELU, boîtes à colis. Stratégie multimodale transfrontalière 2050, op. cit., pp. 34 et 53.

<sup>27</sup> Stratégie multimodale transfrontalière 2050, op. cit., p. 56

<sup>28</sup> Feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières, notamment pp. 9, 10, 13 et 40

[https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Feuille-route-mobilites-transfrontalieres\\_2024-2027\\_02072024.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Feuille-route-mobilites-transfrontalieres_2024-2027_02072024.pdf)

<sup>29</sup> Sur la base du modèle de référence Rail 2000

<sup>30</sup> « Les mesures prévues dans les étapes d'aménagement sont fondées sur un besoin attesté et sur un projet d'offre reposant lui-même sur des principes microéconomiques et macroéconomiques », art. 48c al. 2 LCdF

<sup>31</sup> Feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières, op. cit.

commande politique ne prévoit rien au-delà. Il est important que ce calendrier puisse être tenu afin que les travaux de la diamétrale genevoise puissent débuter dès la fin de ceux de la gare Genève Cornavin. Par ailleurs, à ce stade, les réflexions n’incluent pas les connexions auxquelles la diamétrale sera, ou devrait être, rattachée. Le Forum d’agglomération estime qu’il y a lieu d’intervenir auprès du Conseil fédéral pour inclure cette question des connexions de la diamétrale à l’ordre du jour du parlement.

Le Grand Conseil genevois a ouvert, en février 2023, un crédit de 30 000 000 francs pour le financement des études sur la nouvelle diamétrale ferroviaire régionale nord-sud, au travers de tout le canton et au-delà. L’étude, à être menée en concertation avec la Région AuRA, devra aboutir à temps pour permettre de déposer une demande de subventionnement fédéral en 2030. Le conseiller d’État en charge des mobilités a indiqué que le projet du Canton de Genève est de «développer le réseau RER d’agglomération par la construction d’une nouvelle infrastructure stratégique nord-sud, pour accroître le Léman Express. Ce nouvel axe prévoit de desservir aussi bien le quartier des organisations internationales que les zones industrielles ou les nouveaux quartiers.»<sup>32</sup>. Une planification précise à moyen terme paraît indispensable pour que cette diamétrale soit réalisée.

### 3.2 Le Léman Express

Le succès du Léman Express est incontestable. Il concourt au phénomène de métropolisation récemment reconnu. Sa fréquentation a dépassé toutes les prévisions, ce qui montre sans conteste son utilité générale pour les déplacements dans l’agglomération<sup>33</sup>. Par exemple, la gare d’Annemasse a observé une hausse de fréquentation de 122% entre 2019 et 2023, passant d’environ 1 918 (700’000 / an) à plus de 4 320 voyageurs / jour (1 577 000 / an); elle est devenue ainsi la 8ème gare de la Région AuRA<sup>34</sup>. Cela s’explique par la multiplication par 11 du nombre de dessertes entre Annemasse et Genève depuis la mise en exploitation du Léman Express en 2019.

Malgré divers incidents d’exploitation<sup>35</sup>, la perception du Léman Express reste bonne auprès des résidents du Grand Genève. Il n’en va pas de même pour tous: certaines personnes dans les milieux économiques ou politiques français y voient de plus en plus «un aspirateur à frontaliers». Cette perception doit être corrigée car le Léman Express montre son pouvoir d’attractivité également dans ses relations à l’intérieur de la France.

Cependant, des progrès peuvent encore être accomplis dans le rabattement en bus vers les gares. La coordination des horaires des divers modes de transports en commun reste insuffisante pour de nombreuses gares du réseau (hors des villes). Par ailleurs, comme relevé plus haut, l’accessibilité aux gares du Léman Express est inégale pour les personnes à mobilité réduite; par endroits, elle est même impossible. En outre, plusieurs points du réseau ne peuvent être atteints sans rupture de charge à la gare Genève Cornavin. Il faut toutefois également souligner les améliorations apportées pour faire face au succès du Léman Express, comme un départ à 4h19 d’Annemasse pour se rendre à l’aéroport de Genève ou encore, courant 2024, la desserte de toutes les gares entre Genève et Annemasse par les RegioExpress.

<sup>32</sup> <https://www.bahnkongress.ch/fr/nouvelles/36-3-questions-a-pierre-maudet-conseiller-d-etat-du-canton-de-geneve>

<sup>33</sup> 80 000 voyageurs / jour après 4 ans contre 50 000 attendus – désormais reconnu comme un Service express régional métropolitain (SERM) <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/services-express-regionaux-metropolitains-serm> <https://www.groupe-sncf.com/fr/groupe/portrait-entreprise/groupe-societes/sncf-reseau/rer-metropolitain> <https://objectifrerm.fr>

<sup>34</sup> Derrière Lyon Part-Dieu, Grenoble, Chambéry, Clermont-Ferrand, St-Etienne, Annecy et Valence

<sup>35</sup> La situation est particulièrement critique sur la ligne du Chablais où les utilisateurs se plaignent de multiples dysfonctionnements (arbres arrachés, retards, passages à niveaux, grèves, etc.)

Une ombre au tableau est l'organisation actuelle, compliquée, de la société Lémanis SA. Lémanis est divisée en un grand nombre de départements (billetterie, matériel roulant, personnel, publicité, etc.) qui regroupent les deux partenaires CFF et SNCF, voire trois, plus les autorités françaises et suisses. Pour la vente de billets, une dizaine d'organes en récoltent la recette, dont la répartition est ensuite très complexe. Une autonomie plus grande devrait être donnée à Lémanis, par exemple par sa désignation, lors de la prochaine mise au concours, en tant qu'AOM du lot ferroviaire Haute-Savoie – Ain sur le territoire du Pôle métropolitain du Genevois français.

Si le Forum d'agglomération se réjouit du succès et de la fréquentation du Léman Express, il constate dans le même temps qu'il n'arrive déjà plus à transporter la masse de voyageurs qui souhaitent l'utiliser. Or, le potentiel de développement de l'offre est limité par les infrastructures existantes et il le restera tant que la composition des trains demeurera insuffisante (rames simples) et que des trains continueront d'être remplacés par des bus<sup>36</sup>.

Les constats détaillés du Forum d'agglomération sont présentés plus bas, sous la forme d'un tableau, secteurs par secteurs, qui inclut des propositions de mesures d'amélioration.

### 3.3 L'extension du réseau Léman Express

Les extensions visées concernent le contournement sud de Genève, les villes de Culoz et Nurieux, le pied du Jura, le Sud-Léman – Chablais, ainsi que les liaisons directes vers l'aéroport de Genève.

L'étoile de Bellegarde fait l'objet de diverses études. Devant le constat, posé par la SNCF, d'une augmentation marquée de la fréquentation du TER vers et depuis Genève, il serait logique d'intégrer cette demande de déplacements dans le réseau Léman Express. En attendant, les fréquences TER doivent déjà être augmentées pour s'adapter à celles du Léman Express.

Améliorer ou créer de nouvelles liaisons de chemin de fer nécessite un temps long, un temps qui ne correspond pas au rythme d'évolution des modes de vie. Aussi, l'utilisation d'infrastructures existantes doit être priorisée, telle la ligne du Pied du Jura dans le Pays de Gex. Diverses démarches ont été entreprises par les maires des communes de l'Ain (Haut Bugey, Pays de Gex notamment) pour ouvrir une réflexion à ce sujet et voir comment le réseau Léman Express pourrait être amélioré et des dessertes développées vers les zones insuffisamment desservies en transports en communs.

En septembre 2024, le Conseil d'État genevois et l'OFT ont fait part de discussions en cours au sujet de liaisons Léman Express directes vers l'aéroport de Genève et vers Nurieux et Culoz, pour une mise en service en 2026 et 2029 respectivement. À cela s'ajouterait une « déclaration d'intention signée entre les deux ministres français et suisses pour réfléchir au développement des huit liaisons transfrontalières » pour le trafic RER et longue distance<sup>37</sup>.

La ligne Nyon – St-Cergue – La Cure (NStCM) a connu une amélioration de l'offre qui s'est traduite par la modernisation de son matériel roulant, l'augmentation des fréquences sur une partie du parcours (Nyon – Genolier) et la mise en conformité progressive de l'accessibilité des haltes-gares. Le Forum d'agglomération considère le NStCM comme un transport public indispensable à l'agglomération grand genevoise dans sa partie nord-est. Un investissement pourrait être consenti pour moderniser la ligne au niveau des voies (croisements supplémentaires, notamment) et améliorer ainsi la vitesse et les

<sup>36</sup> Voie unique sur la totalité du réseau haut-savoyard, retard des travaux dans la vallée de l'Arve, report des améliorations de la liaison Annemasse – La Roche-sur-Foron, notamment. Le trafic fret des Eaux d'Évian n'est que de 6 trains par jour (3 dans chaque sens), dont 1 premier très tôt le matin avant la mise en service du Léman Express.

<sup>37</sup> Le Dauphiné libéré, 1<sup>er</sup> oct. 2024.

fréquences sur tout le parcours. Il s'étonne par ailleurs de l'abandon des démarches pour raccorder la ligne suisse aux Rousses, en rétablissant le tracé abandonné il y a plus de 60 ans! D'autant plus que la topographie des 2 km manquants ne pose aucun problème particulier et ne nécessite aucun ouvrage d'art. En effet, il s'agit d'une ligne transfrontalière qui pourrait absorber un trafic pendulaire important et c'est une zone d'attrait connue pour les loisirs, en hiver comme en été.

Aux confins du Grand Genève, la ligne Sud-Léman (Évian – St-Gingolph) connaît un regain d'intérêt. La réhabilitation de cette ligne offrirait une liaison directe vers le Valais et permettrait de décharger la ligne Genève – Lausanne – Vevey. La concertation est lancée par le comité de pilotage dédié, suite à diverses études, sous réserve que le projet figure dans le Contrat de plan État/Région. Le Grand Conseil valaisan a voté en mars 2024 deux crédits, l'un d'études (4,8 mio CHF) et l'autre pour l'infrastructure (18 mio).

S'appuyant sur les constats réalisés en divers points du réseau et au-delà, le Forum d'agglomération formule plusieurs propositions d'extensions, regroupées dans le tableau ci-après.

### 3.4 Constats – Recommandations

Projets genevois							
CONSTATS	RECOMMANDATIONS						
<p>La législation fédérale commande que « les mesures prévues dans les étapes d'aménagement sont fondées sur un besoin attesté et sur un projet d'offre reposant lui-même sur des principes microéconomiques et macroéconomiques » (art. 48c al. 2 LCdF). Un concept d'offre à long terme devrait donc répondre à la question de savoir combien de voies d'arrêt à quai sont nécessaires pour la gare souterraine.</p> <p>Le Grand Conseil a choisi, contre l'avis des services cantonaux, d'étudier la totalité de la diamétrale genevoise plutôt que par sous-secteurs. Depuis lors, diverses propositions d'itinéraires sont apparues (OCT, bureau ét, notamment).</p>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">1</td> <td style="vertical-align: top;">S'assurer que la future gare souterraine soit dimensionnée pour être en capacité de faire face au trafic ferroviaire au-delà de 2050, avec 4 voies d'arrêt à quai comme envisagé au début des études.</td> <td style="vertical-align: top; text-align: right;">2030</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">2</td> <td style="vertical-align: top;">Les études relatives à la diamétrale genevoise nord-sud doivent être pensées : – d'abord pour les déplacements dans le canton – en termes horaire et capacitaire, selon le modèle Rail 2000, pour faciliter le lien aux territoires français limitrophes – en tenant compte des développements ferroviaires français au sud et au nord</td> <td style="vertical-align: top; text-align: right;">2030</td> </tr> </table>	1	S'assurer que la future gare souterraine soit dimensionnée pour être en capacité de faire face au trafic ferroviaire au-delà de 2050, avec 4 voies d'arrêt à quai comme envisagé au début des études.	2030	2	Les études relatives à la diamétrale genevoise nord-sud doivent être pensées : – d'abord pour les déplacements dans le canton – en termes horaire et capacitaire, selon le modèle Rail 2000, pour faciliter le lien aux territoires français limitrophes – en tenant compte des développements ferroviaires français au sud et au nord	2030
1	S'assurer que la future gare souterraine soit dimensionnée pour être en capacité de faire face au trafic ferroviaire au-delà de 2050, avec 4 voies d'arrêt à quai comme envisagé au début des études.	2030					
2	Les études relatives à la diamétrale genevoise nord-sud doivent être pensées : – d'abord pour les déplacements dans le canton – en termes horaire et capacitaire, selon le modèle Rail 2000, pour faciliter le lien aux territoires français limitrophes – en tenant compte des développements ferroviaires français au sud et au nord	2030					
Le Léman Express							
CONSTATS	RECOMMANDATIONS						
En général							
<p><b>En Haute-Savoie :</b> sur 3 ans il n'y a eu que de faibles avancées au niveau de l'exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– amélioration de la ponctualité</li> <li>– plus de possibilités d'acheter des billets au guichet dans les gares SNCF</li> <li>– en 2023, recherche de solutions pour optimiser l'emport aux heures de pointe à court terme</li> <li>– en 2023, nouvelle signalisation permettant d'augmenter les flux en gare d'Annemasse</li> <li>– très peu de nouveaux trains mis en service</li> <li>– en 2024, changement de la politique d'arrêt des RegioExpress</li> <li>– en 2024, bus à 5h29 au départ de La Roche-sur-Foron mais rapidement supprimé en raison d'un temps de parcours trop long</li> <li>– étude pour une offre Léman Express 24h/24 et 7j/7</li> </ul> <p><b>En Suisse :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– amélioration de l'horaire en 2024 : dernier départ d'Annemasse pour Genève à 00h35, de Genève à 1h00 pour Coppet, à 1h02 pour Chêne-Bourg, à 00h18 pour La Plaine « amélioration aussi des fréquences le dimanche</li> <li>– en 2024, toutes les stations entre Genève-Cornavin et Annemasse sont desservies par les Regio Express»</li> </ul> <p><b>Matériel roulant :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– en 2021, livraison de 10 rames Regiolis, remplacent en partie des rames déclassées</li> <li>– dès 2021, réflexion Genève/Région pour l'achat de nouveau matériel pour un renfort en heures de pointe</li> <li>– réflexion sur l'utilisation de rames triples Regiolis, solution pas possible, préférence à des rames doubles plus longue</li> <li>– une partie des quais est limitée à 100 m</li> <li>– partenariat Région/Genève en 2023, pour dimensionner le parc en nouveau matériel à l'horizon 2030-2035. Matériel roulant avec rames de 100m et à 2 niveaux</li> <li>– réflexion sur un futur technicentre</li> <li>– lancement d'une étude Région/Genève en octobre 2022 pour la prospective 2050</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Terminer les études pour une liaison nord-sud d'agglomération en vue d'un service ferroviaire direct et efficace reliant Pays de Gex et Genevois français</li> <li>2 Tester, aux heures de pointe, une liaison directe Évian – Nyon via Thonon-les-Bains – Annemasse – Genève – Versoix – Coppet (Genève – Coppet via la ligne classique).</li> <li>3 Identifier rapidement les emprises nécessaires aux infrastructures futures ou à réactiver et les réserver, selon le modèle zurichois: infrastructures du Pays de Gex, du Chablais Sud-Léman, de la gare de Nyon en vue du développement éventuel du fret ou du stationnement de rames, notamment</li> <li>4 Intervenir auprès des maîtres d'ouvrage français (État, Région, Département) et du responsable du réseau (SNCF Réseau) pour étudier, définir et réaliser des îlots de croisements puis le doublement des voies sur les tronçons détaillés ci-dessous</li> <li>5 Intervenir auprès de SNCF Réseau pour une réalisation à court terme sur les tronçons détaillés ci-dessous</li> <li>6 Intervenir auprès des autorités et des compagnies ferroviaires partenaires de Lémanis pour offrir une fréquence de desserte appropriée sur les tronçons détaillés ci-dessous</li> <li>7 Développer un nouveau concept d'exploitation du Léman Express avec gestion et centralisation par Lémanis.</li> </ol>						

Léman Express – Détail par liaison		
CONSTATS	RECOMMANDATIONS	
<b>LA PLAINE – BELLEGARDE</b>		
La gare de Pougny Chancy n'est toujours pas accessible aux UMR et UFR. Les quais ne sont ni à hauteur pour un accès autonome aux rames, ni de longueur suffisante. Le stationnement UFR-UMR n'est pas satisfaisant (emplacement des cases de stationnement, pente à franchir).	8 Atteindre la fréquence d'un train / heure toute la journée et 7j/7 sur la Ligne Genève – Bellegarde, puis à terme, la fréquence d'un train au 1/4 d'heure du lundi au samedi et un train à la ½ heure le dimanche	2030 2035-2040
<b>CHABLAIS – THONON – ÉVIAN</b>		
L'infrastructure sert au transport voyageurs et au transport de fret des Eaux d'Évian. Sa saturation peut advenir lors de la remise en exploitation de la totalité de la ligne Sud-Léman vers le Valais.	10 Réaliser la mesure n°16 du PA2 pour le couloir Annemasse – Bons-en-Chablais – Thonon et Genève – Douvaine – Thonon  11 Atteindre une fréquence au 1/4 d'heure  12 Créer des îlots dynamiques de croisement puis doubler les voies d'Annemasse à Évian	2030  2030  2030-2035 2035-2040
<b>ANNEMASSE</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– hausse de fréquentation de 122 % entre 2019 et 2023</li> <li>– en 2024, 186 liaisons Genève – Annemasse contre 16 avant 2019. Ce sont donc plus de 200 trains par jour qui desservent Annemasse si l'on y ajoute les TER et, parfois, les TGV</li> <li>– ajout d'un départ à 4h19 d'Annemasse pour l'aéroport de Genève, avec changement à Genève</li> <li>– arrêt des rames RegioExpress dans toutes les gares de Genève à Annemasse dès l'été 2024</li> <li>– mesure permettant l'ouverture au trafic voyageurs du tunnel du Furet (shunt ferroviaire entre Lancy – Pont Rouge et la ligne Genève – La Plaine), afin de déployer des liaisons directes entre Annemasse et l'aéroport de Genève (source: <a href="https://www.bahnkongress.ch/fr/nouvelles/36-3-questions-a-pierre-maudet-conseiller-d-etat-du-canton-de-geneve">https://www.bahnkongress.ch/fr/nouvelles/36-3-questions-a-pierre-maudet-conseiller-d-etat-du-canton-de-geneve</a>)</li> </ul>	9 Mise à double voies des deux tronçons à voie unique Annemasse – Etrembières, ce qui donnera plus de souplesse à l'exploitation	2030-2035
<b>ANNEMASSE – LA ROCHE-SUR-FORON ET LA VALLÉE D'ARVE</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– retard de 2 ans dans les travaux de la vallée de l'Arve, envisagés pour 2028-2029</li> <li>– remplacement de 2 aller-retour La Roche – Le Fayet par des bus suite à un manque de personnel à partir du 21.10.2022</li> <li>– suppression du car La Roche – Annemasse de 5h22</li> <li>– prolongement d'un train de Bonneville au Fayet</li> </ul> <p>Voir l'intervention du Forum d'agglomération auprès des maîtres d'ouvrage en avril 2022 <a href="https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Demarche-ligne-ferroviaire-Vallee-Arve_08avril2022.pdf">https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Demarche-ligne-ferroviaire-Vallee-Arve_08avril2022.pdf</a></p>	16 Réaliser la mesure n° 15 du PA2 pour le couloir Annemasse – Reignier – vallée de l'Arve  17 Veiller au respect du calendrier des travaux de signalisation automatique par SNCF Réseau sur la ligne Annemasse – La Roche-sur-Foron  18 Atteindre une fréquence à la 1/2 heure sur la ligne Annemasse – La Roche-sur-Foron	2030  2030  2030-2035
<b>LA ROCHE-SUR-FORON – ANNECY</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– renforcement de composition pour Annecy</li> <li>– la ligne est équipée du block manuel de voie unique sans liaison radio. Cette signalisation électromécanique, très âgée, coûte très cher à l'exploitation et en frais d'entretien, tout en manquant totalement de souplesse dans son fonctionnement</li> </ul>	13 Mettre en place à court terme une signalisation automatique  14 Réaliser l'étude pour la mise à double voies du viaduc de la Roche-sur-Foron et faciliter cette nécessaire évolution de l'infrastructure  15 Atteindre une fréquence à la 1/2 heure	2030  2030

Extension du Léman Express		
CONSTATS	RECOMMANDATIONS	
<b>ÉTOILE DE BELLEGARDE : LÉMAN EXPRESS POUR L'AIN, VERS CULOZ ET VERS NURIEUX, OYONNAX ET BOURG-EN-BRESSE</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- début des études envisagé au printemps 2021</li> <li>- reprise en 2022 des échanges de la Région AuRA avec l'État qui serait prêt à payer la moitié d'une étude ; actuellement statu quo</li> <li>- en 2023, nouveau train Bellegarde – Genève avec départ à 21h57</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Étendre le Léman Express sur les infrastructures existantes des lignes du Bugey (Culoz), du Haut-Bugey (Nurieux) et de Bellegarde – Annemasse (Valleiry, Viry, St-Julien, Archamps-Collonges, Bossey-Veyrier)</li> </ol>	2030
<b>LIGNE DU HAUT-BUGEY : BELLEGARDE – NURIEUX – BOURG-EN-BRESSE</b>		
Augmentation marquée de la fréquentation du TER Bellegarde – Genève et retour	<ol style="list-style-type: none"> <li>2 Mettre en place une fréquence de desserte appropriée des gares entre Nurieux et Bellegarde</li> <li>3 Envisager un service pour Oyonnax ou Bourg-en-Bresse</li> </ol>	2030-2035
<b>PIED DU SALÈVE : LIGNE BELLEGARDE – VALLEIRY – VIRY – ST-JULIEN – ARCHAMPS-COLLONGES – BOSSEY-VEYRIER – ANNEMASSE</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- création d'un aller-retour supplémentaire entre Annemasse et Bellegarde</li> <li>- cette ligne dessert également le trafic TER Bellegarde – St-Gervais et Bellegarde – Évian, le trafic fret Bellegarde – Évian ainsi que du trafic saisonnier interrégional à destination des stations de villégiature</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>4 Réaliser la mesure n°14 du PA2 dans le couloir Bellegarde – St-Julien – Annemasse et Champagne – Genevois</li> <li>5 Passer à une cadence à la 1/2 heure du lundi au dimanche</li> <li>6 Mettre en place un véritable service, de qualité, entre St-Julien et Annemasse. Cela permettra aussi une desserte plus intéressante de certaines parties de Genève (ZIPLO, Carouge) en correspondance avec le tram à Saint-Julien plutôt que de passer par la gare Cornavin</li> <li>7 Intervenir auprès de SNCF réseau pour réactiver les arrêts de Collonges et Viry et créer un arrêt au site d'Archamps</li> <li>8 Intégrer la ligne Annemasse-Bellegarde au réseau Léman Express. Même si la ligne Genève-Bellegarde existe, l'offre ferroviaire et tarifaire doit être cohérente</li> </ol>	2030
<b>CULOZ : LIGNE BELLEGARDE – CULOZ (DEPUIS GENÈVE OU ANNEMASSE)</b>		
Augmentation marquée de la fréquentation du TER de Culoz vers Genève (ou Annemasse) et retour	<ol style="list-style-type: none"> <li>9 Extension du Léman Express sur les infrastructures existantes vers Seyssel et Culoz avec une fréquence de desserte appropriée. Culoz pourrait devenir un point de correspondance en direction de Chambéry</li> </ol>	2030

<b>PIED DU JURA : LIGNE BELLEGARDE – GEX – NYON</b>			
Un regain d'intérêt est constaté chez plusieurs maires du Pays de Gex, désormais favorables au rétablissement de cette ligne ferroviaire dans une région où plusieurs projets voient le jour	10	Soutenir les maires du Pays de Gex intéressés à porter la régénération de la ligne Pied du Jura et soutenir les études nécessaires	2026-2030
	11	Encourager Pays de Gex Agglo à transférer son AOM au Pôle métropolitain du Genevois français	2027
<b>LIGNE NYON – ST-CERGUE – LA CURE (NSTCM) : EXTENSION VERS LES ROUSSES</b>			
Abandon des démarches qui visaient à raccorder La Cure aux Rousses en rétablissant le tracé abandonné il y a plus de 60 ans (2 km, aucun ouvrage d'art nécessaire)	12	Intervenir auprès des maîtres d'ouvrage français et de la compagnie NStCM pour ouvrir de nouvelles discussions en vue du prolongement de la ligne ferroviaire de La Cure jusqu'aux Rousses. Ces discussions devront trouver une solution aux différences de réglementations	2027
<b>RER SUD-LÉMAN : CHABLAIS, ÉVIAN ET SAINT-GINGOLPH</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- étude d'avant-projet terminée</li> <li>- mars 2023, le comité de pilotage prend acte de l'étude et décide de lancer la concertation sous réserve que le projet figure dans le Contrat de plan État/Région</li> <li>- adoption le 11.03.2024 par le Grand Conseil valaisan d'un crédit de 4.8 millions de francs pour les études et 18 millions pour l'infrastructure</li> <li>- côté français, la déclaration d'utilité publique n'est pas encore faite</li> </ul>	13	Soutenir la réactivation de la ligne, y compris financièrement	2027

## 4. LIAISONS INTERNATIONALES LONGUES DISTANCES

### 4.1 Le maillage international

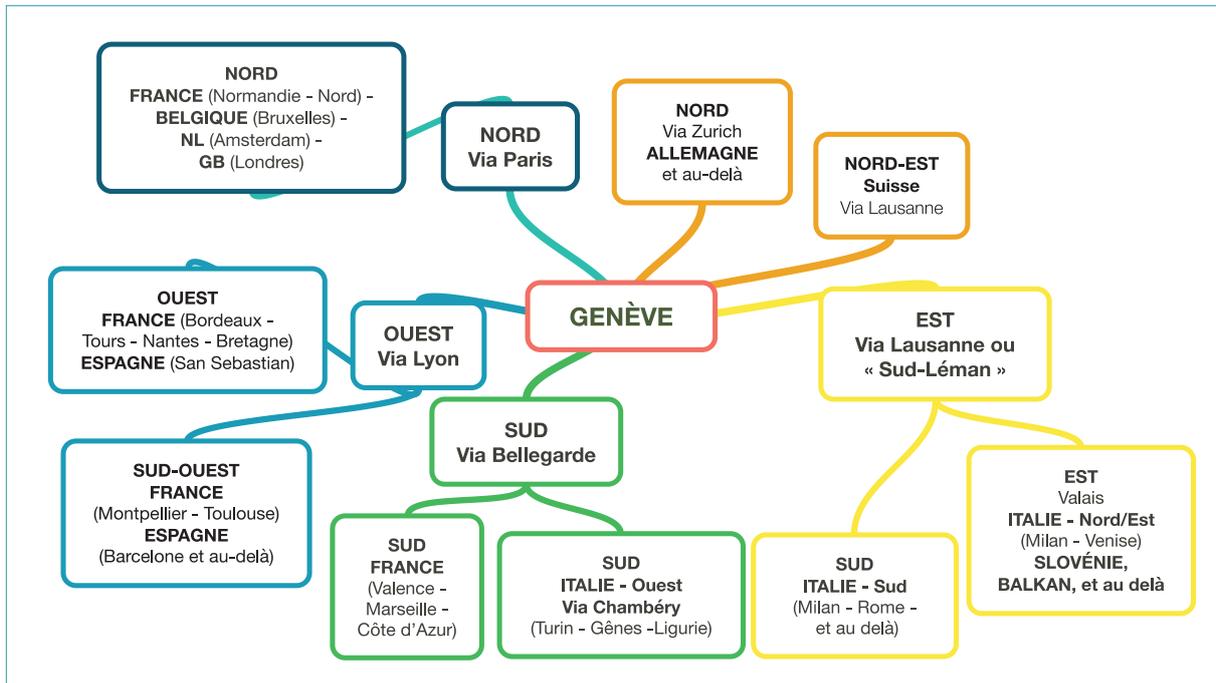
La crise climatique et l'urgence de mettre en œuvre des réponses adaptées nécessitent des personnes et des autorités de changer nos comportements et de revoir, notamment, nos imaginaires de loisirs. La crise sanitaire nous a tous obligé à modifier nombre de nos comportements, notre attitude et notre appréhension du monde qui nous entoure. Il en est ainsi des voyages aériens qui ont été supprimés et dont la reprise n'a été que progressive. Leur impact environnemental a ainsi été mis en évidence, particulièrement par la pollution de l'air, le bruit et la gêne occasionnée dans la vie quotidienne.

L'arrêt brutal dû à la crise sanitaire a entraîné nombre de réflexions, individuelles et collectives, sur l'avenir des voyages aériens de 3-4 heures et leur nécessité à grande échelle. Durant les deux ans de crise sanitaire, nombre d'entre nous ont pensé, espéré même que la pléthore de vols aériens de courte et moyenne distance diminue durablement, devienne régulée et «raisonnable». On a pris conscience alors de la diminution importante des relations ferroviaires internationales au départ ou passant par Genève, diminution qui engendre une sorte de dépendance à l'avion pour les voyages vers nombre de villes européennes comptant dans le top 10 des destinations.

Face aux annonces récentes de plusieurs constructeurs et compagnies aériennes, qui veulent se redéployer pour renforcer leur offre, le Forum d'agglomération relève l'incohérence entre de tels développements et les objectifs climatiques de la Charte du Grand Genève en transition, qui exige la sobriété en matière de déplacements. Comme souligné dans la Vision territoriale transfrontalière, l'aéroport de Genève est une composante importante de l'identité de notre métropole. Toutefois, cela ne devrait pas entraîner son surdéveloppement et une course effrénée à offrir de plus en plus de vols aériens, au-delà même du niveau d'avant la crise sanitaire.

Par ailleurs, Genève ne saurait être un «cul de sac occidental» du réseau ferroviaire suisse. Le concept de Croix fédérale de la mobilité doit étendre le ferroviaire au-delà de Genève, avec une ligne Lausanne – Lyon appelée de leurs vœux par un grand nombre de résidents et par les autorités du Grand-Genève. Le directeur des CFF, Vincent Ducrot, déclarait récemment: «On planifie le trafic régional, sans savoir comment le relier à la Suisse et à l'Europe. La stratégie de l'OFT doit changer».

Le Grand Genève ne peut être un pôle international s'il est desservi uniquement par son aéroport et reste si peu accessible par le train.



Cornavin : cœur du trafic ferroviaire international du Grand Genève. Olivier Dufour, septembre 2024

Concernant la Croix fédérale de la mobilité, la planification d'une frontière à l'autre et le développement à long terme de l'infrastructure, diverses études ont été réalisées ou sont en cours sur l'axe Genève – Berne; selon l'OFT, elles sont coordonnées entre elles. Le nœud de Genève, qui comprend le canton et ses relations avec l'espace franco-suisse proche, est également étudié. L'OFT indique qu'il disposera ainsi d'une vision globale des liaisons de Berne à Genève et au-delà en direction de la France. Cette vision devrait être présentée au parlement suisse en 2026.

Les perspectives et projets concernant le trafic international sont précisés dans le Message du Conseil fédéral du 16 août 2023, qui porte sur les programmes d'aménagement et la Perspective Rail 2050. Une vision globale définira les axes internationaux prioritaires, pour raccorder la Suisse au réseau ferroviaire et aux pôles économiques européens, ainsi que les niveaux de desserte. La coordination avec les pays européens est assurée par divers groupes de travail bilatéraux à court et moyen terme; des discussions entre la France et la Suisse sont en cours aux fins d'émettre une déclaration d'intention commune.

Depuis de nombreuses années, le temps de voyage vers Lyon s'allonge constamment, ce qui témoigne de la dégradation de l'offre horaires-fréquences et de celle du matériel roulant (matériel ancien peu ou pas accessible aux usagers en fauteuil roulant ou à mobilité réduite) sur une infrastructure en mauvais état. Un rapport récent de l'Association transports et environnement (ATE) détaille les problèmes de cette ligne et les solutions envisageables<sup>38</sup>.

<sup>38</sup> « La ligne ferroviaire Genève – Lyon, état des lieux et propositions d'amélioration », ATE 2024 [https://vcs-verkehrs.files.svdcdn.com/production/departementGeneve/Media-News/Geneve\\_-\\_Lyon\\_web1.pdf?dm=1725379874](https://vcs-verkehrs.files.svdcdn.com/production/departementGeneve/Media-News/Geneve_-_Lyon_web1.pdf?dm=1725379874)

## 4.2 Le Grand Genève et les métropoles européennes

De nombreuses relations ferroviaires internationales ont été supprimées ces dernières années au départ de Genève : Rome, Barcelone, Bretagne et Bruxelles, entre autres. Aujourd'hui, il faut systématiquement changer de train à Lyon Part-Dieu, à Milan ou à Paris pour atteindre ces destinations, ce qui rallonge le trajet de 30 à 45 minutes pour autant que les trains roulent selon les horaires prévus. Le transfert est inconfortable et malcommode : en France, le quai d'accès au train est annoncé dans les quinze dernières minutes, et à Paris, il faut en plus changer de gare.

À cela s'ajoute, depuis plusieurs années, l'absence d'une offre de trains de nuit apte à fournir une vraie alternative aux trop nombreux vols à bas prix à moyenne et longue distance en Europe. Le service s'est ainsi clairement dégradé. Et, au vu des déclarations du conseiller fédéral en charge des transports sur la possible suppression des financements pour les trains de nuit, cela pourrait être encore pire. De fait, courant octobre 2024, la commission des transports du Conseil national lui a écrit pour contester le gel des moyens alloués à ce mode de transport, une mesure totalement contraire à l'objectif de neutralité carbone en 2050 que s'est donné la Suisse.

Le risque perdure d'un contournement du Grand Genève et de la Suisse romande par le trafic international longue distance. Il pourrait même augmenter en raison des chantiers annoncés par les CFF.

Plusieurs difficultés rendent très complexe la lutte contre cette tendance négative. Tout d'abord, il y a de nombreux acteurs impliqués : deux régies nationales principales – CFF et SNCF – et deux opérateurs – Lyria, Eurostar –, sans compter la SNCB, Trenitalia et la RENFE<sup>39</sup>. En l'absence d'organe de régulation des transports au niveau européen (à notre connaissance), il est difficile d'identifier le bon interlocuteur. En outre, avec une gouvernance démocratique faible, les opérateurs agissent comme des entreprises privées, sans notion de service public et d'intérêt général, alors que ce sont des filiales d'acteurs publics<sup>40</sup>. Enfin, la tendance à la libéralisation des transports est lourde dans l'Union européenne et l'utilité sociale ou environnementale d'une liaison n'est pas prise en compte<sup>41</sup>, à tel point que des liaisons aériennes absurdes sont proposées<sup>42</sup>.

À cela s'ajoutent des obstacles spécifiques, administratifs ou techniques, sur chacune des branches de connexions depuis Genève dans toutes les directions. Le tableau dans la section suivante présente les constats dressés, auxquels répondent des recommandations d'action.

<sup>39</sup> Pour Bruxelles, l'Italie et Barcelone, respectivement.

<sup>40</sup> SNCF et CFF pour Lyria ; SNCF, InterCapital, Regional Railways et SNCB pour l'Eurostar. À noter que Thalys a fusionné avec Eurostar dans la société Eurostar Group en 2022, bien que les matériels roulants conservent leurs livrées respectives.

<sup>41</sup> On parle de valeur publique : la façon dont une organisation ou une activité contribue au bien commun de la société (contrôle démocratique par les organes politiques, cohésion sociale et diversité, impact économique). Elle ne se limite pas aux services publics et peut être évaluée pour tous types d'organisation ou activités (ONG et secteur privé). Source : Wikipedia (traduction libre).

<sup>42</sup> Par exemple Genève – Nîmes, annoncé dans la presse fin octobre 2024 (Midi Libre et Tribune de Genève). Citons encore l'exemple de la liaison de nuit Paris - Venise via Lausanne qu'offrait la compagnie privée Thello via Lausanne mais sans arrêt en Suisse !

## 4.3 Constats – Recommandations

Maillage international		
CONSTATS	RECOMMANDATIONS	
	1	Définir les axes structurants internationaux : par exemple (Zurich –) Lausanne – Lyon (– Marseille), avec des branches en direction de Paris, Annecy, Grenoble et Turin 2027
	2	Promouvoir le Grand Genève sur un axe est-ouest européen, Barcelone – Lyon – Zurich – Munich notamment, comme équivalent de l’axe nord-sud des transversales alpines[1]. Pour cela, intervenir et développer un dialogue proactif auprès des autorités nationales compétentes (Région AuRA, État français et OFT suisse) et des compagnies concernées ainsi que des parlementaires nationaux et régionaux 2027
	3	S’engager auprès des CFF et de la SNCF notamment pour rétablir les liaisons internationales directes, notamment vers Bruxelles et Barcelone 2027-2030
	4	Mettre en place une ligne Genève – Lille – Bruxelles – Amsterdam, avec correspondance à Lille pour Londres. Une telle liaison ne nécessite aucune infrastructure nouvelle à Genève
Le Grand Genève et les métropoles européennes		
CONSTATS	RECOMMANDATIONS	
	<p style="text-align: center;"><b>Vers le sud : Italie (Turin/Gênes) et France (Provence)</b>  <b>Vers le sud et le sud-ouest : France (Languedoc/Occitanie) – Espagne</b> via <b>Chambéry ou Lyon – Marseille ou Montpellier – Toulouse – Barcelone et au-delà</b></p>	
<p>Vers l’Italie : 90 mn d’attente à Chambéry avec l’horaire 2024 pour atteindre Turin</p> <p><b>Vers la France :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– la plupart des TGV ou trains directs pour le sud ont été supprimés (à tel point que d’aucuns proposent une liaison aérienne vers Nîmes !), notamment Nice et Montpellier (avec correspondance pratique pour Barcelone)</li> <li>– il reste une liaison directe pour Marseille en juillet et août. Sans trains directs, l’attente est de 30 à 40 mn à Lyon pour une correspondance</li> </ul> <p><b>Vers l’Espagne :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le catalan Talgo Zurich – Genève – Barcelone (train - hôtel de nuit) a été supprimé en 2012</li> <li>– suppression également du train de nuit Genève – Irun en 2012</li> </ul>	1	Liaison Genève – Turin – Gênes : améliorer les correspondances de la liaison Genève – Chambéry – Turin 2027
	2	Liaison Genève – Marseille et Genève – Montpellier : développer les liaisons vers Marseille (pour la côte d’Azur) et vers Montpellier (Languedoc et Occitanie) sur l’ensemble de l’année 2027
	3	Liaison Genève – Chambéry – Turin ou Valence : réaliser les études pour la création d’une liaison ferroviaire directe vers Annecy (comme prévu lors du projet d’autoroute) 2030-2050
	4	Liaison Genève – Barcelone : <ul style="list-style-type: none"> <li>– remettre en route des trains de nuit vers l’Espagne</li> <li>– prolonger la ligne AVE de la RENFE Barcelone – Lyon vers Genève</li> </ul> 2030

<b>Vers l'ouest : France (Aquitaine/Atlantique/Vendée/Loire/Bretagne) via Lyon – Bordeaux – Tours – Nantes – Rennes vers l'Aquitaine / Atlantique / Vendée / Loire / Bretagne</b>			
<p>Les trains de nuit Genève / Lyon – Quimper, en été, ont été supprimés. La SNCF a également supprimé tous les train-auto en 2019. Ces trains, également dénommés « trains auto-couchettes » étaient très pratiques et permettaient des liaisons transversales confortables. Le gain d'émission de gaz à effet de serre était variable puisqu'une partie des liaisons entre Lyon et la côte atlantique n'étaient pas électrifiées</p> <p>Les tentatives de rétablissement de liaison Lyon – Bordeaux ces dernières années – sur un modèle coopératif – se sont heurtées à de nombreuses difficultés, malgré l'intérêt populaire et celui d'entreprises privées (achat et mise à jour des matériels tracteurs et voitures voyageurs ou fret, coût de l'utilisation des voies, état des infrastructures et leurs éventuelles rénovations, intérêt des Régions traversées, célérité de SNCF Réseau, etc.)</p> <p>Ces liaisons transversales directes ne sont plus possibles en train. Elles ont été suppléées par des liaisons TGV indirectes, avec rupture de charge à Paris</p>	6	<p>Liaisons vers la côte atlantique : analyser la praticité des liaisons (trains de jour/nuit) entre Genève et les principales villes de la côte atlantique (destinations actuellement desservies par EasyJet) et développer les relations pertinentes</p>	2027-2030
<b>Vers le nord-ouest : France (Normandie/Nord) – Belgique – Grande-Bretagne – Pays-Bas via Paris vers la Normandie / le nord – Lille – Londres ou Bruxelles – Amsterdam</b>			
<p><b>Genève – Bruxelles :</b> La liaison TGV Genève – Bruxelles via Marne-la-Vallée (Disneyland) a été supprimée malgré un certain succès. La situation actuelle avec changement de gare à Paris est très pénalisante</p> <p><b>Genève – Londres :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cette liaison est desservie par 9 compagnies et jusqu'à 45 vols quotidiens, saturant les créneaux aériens. Les bénéfices environnementaux d'un transfert modal vers le train sont évidents</li> <li>- la liaison Genève – Londres, via Lille (directe en 5h30) était prévue: elle n'a pas vu le jour. La situation actuelle avec changement de gare à Paris est très pénalisante</li> <li>- Eurostar souhaite créer une liaison Londres vers les Alpes avec changement à la Gare de Lille Europe, plus facile qu'à Paris ! Mais Genève fait-elle partie des projets d'Eurostar ?</li> <li>- une liaison Bâle - Londres est en discussion</li> <li>- selon un rapport de 2021 sur le développement du trafic international (commandé par les CFF), Genève drainerait plus de clients que Bâle.</li> </ul>	7	Genève – Bruxelles et au-delà : mettre en place une ligne Genève – Lille – Bruxelles – Amsterdam, avec correspondance à Lille pour Londres. Une telle liaison ne nécessite aucune infrastructure nouvelle	2027
	8	Genève – Londres via Lille Europe : intervenir auprès d'Eurostar, voir auprès des autorités nationales de transport, pour que Genève soit une des gares de destination ou de passage d'une liaison Londres – Alpes	2030
<b>Vers le nord, le nord-est et l'est : Allemagne – Autriche – et au-delà via Lausanne – Bâle ou Zurich</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- au départ de Zurich, les liaisons de jour et de nuit foisonnent : Belgrade, Berlin, Budapest, Graz, Hambourg, Prague et Vienne, notamment</li> <li>- de très nombreuses lignes de trains de nuit sont aujourd'hui gérées par ÖBB, qui est devenu le principal opérateur européen en la matière, étant le seul à avoir cru à l'intérêt des trains de nuit</li> <li>- les CFF se sont exprimé en faveur du développement de Genève et de Bâle, avec le retour de la ligne directe Genève – Bâle pour la fin des années 2030</li> </ul>	9	Trains de nuit : intervenir auprès du Conseil fédéral et soutenir la démarche des conseillers nationaux en faveur des trains de nuit	2025
	10	Trains de nuit : intervenir auprès des CFF pour créer des liaisons de nuit depuis Genève, soit comme ville de destination, soit comme ville de passage de diverses liaisons	2025-2030
<b>Vers le sud-est : Italie du Nord, Balkans et Italie du Sud (Rome/Naples et au-delà) via Brigue – Simplon – Milan – Venise ou Bologne</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- suppression du train de nuit Genève – Rome en 2009</li> <li>- un seul train direct Genève – Venise, qui part à 5h39 du matin</li> <li>- la liaison vers l'Italie s'est fortement dégradée : d'une part, les liaisons directes depuis Genève / Lausanne ont diminué depuis que la ligne du Simplon a été dévalorisée en faveur de l'axe du Lötschberg Berne – Milan, ce qui a rallongé le temps de parcours ; d'autre part, les défauts de correspondances et ruptures de charge en gare de Brigue engendrent une importante perte de temps, qui s'ajoute à l'attente à Milan</li> </ul>	11	Améliorer les liaisons avec Milan et l'Italie, SANS changement à Brigue ; avec Rome et le sud de l'Italie ; et avec Venise et les Balkans	2027-2030

## 5. CONCLUSION

Depuis juin 2021, date de la publication par le Forum d'agglomération de son premier rapport sur les transports ferroviaires du Grand Genève, la place du train s'est imposée comme une évidence pour les déplacements, tant sur des distances courtes et fréquentes que longues et occasionnelles. Capable de transporter efficacement et rapidement un grand nombre de voyageurs, il constitue une très bonne alternative à la voiture et à l'avion. De plus, peu polluant, il devrait être privilégié face à tout autre moyen de transport dans le cadre de la transition écologique.

Dans le Grand Genève, deux faits ont certainement contribué au regain d'intérêt pour le ferroviaire. Il y a d'une part l'incroyable succès du Léman Express désormais reconnu comme un Service express régional métropolitain (SERM) et, d'autre part, les grands projets qui se préparent dans le canton de Genève où l'on avait presque oublié le rail depuis un siècle: la création d'une diamétrale ferroviaire et la modernisation de la gare de Genève Cornavin.

Toutefois, au-delà de la réussite du Léman Express, l'offre et le réseau ferroviaire dans le Grand Genève souffre de nombreuses insuffisances. Côté Suisse, l'OFT a tendance à envisager le développement ferroviaire régional à minima et à moyen terme plutôt qu'à long terme et, tout comme les CFF et les cantons, elle a délaissé les liaisons internationales ces vingt dernières années. Inversement, l'État français n'a misé que sur le réseau TGV national, aux dépens de son réseau régional et inter-cités. Ces stratégies nationales ont marginalisé le Grand Genève loin des réseaux grande vitesse et européens et rendent la Genève internationale entièrement dépendante de son aéroport.

Le Forum d'agglomération relève avec intérêt la prise en compte du ferroviaire dans la Vision territoriale transfrontalière 2050 du GLCT. L'annonce d'une liaison directe Annemasse – aéroport de Genève en 2026, et d'une liaison jusqu'à Culoz et Nurieux en 2029, sont également des impulsions positives. Il s'en réjouit d'autant plus que, depuis la publication de son premier rapport, le développement de la signalisation sur les quais en gare d'Annemasse est le seul chantier d'amélioration de l'infrastructure à avoir été mené à bien.

D'un autre côté, il constate que le 5ème projet d'agglomération, en cours d'élaboration, indique que la capacité de transport ne sera pas augmentée avant 6 à 7 ans au mieux, en Haute-Savoie ou sur la ligne à voie unique Genève Cornavin – Coppet, d'ores et déjà saturée, et ce tant pour le matériel roulant que pour les infrastructures. De plus, un décalage de 10 à 20 ans est constaté entre la prise de décision et le début des travaux: l'amélioration de l'infrastructure dans la vallée de l'Arve a 10 ans de retard; de même la mise à niveau de la gare de La Plaine n'est prévue que pour 2035 voire 2038, soit dans plus de 10 ans! La situation est particulièrement critique sur la ligne du Chablais, où les utilisateurs se plaignent de multiples dysfonctionnements (arbres arrachés, retards, passages à niveaux, grèves, etc.). Le risque est grand que le réseau ne corresponde plus aux besoins au moment de l'achèvement des divers travaux actuellement prévus.

Avec ce nouveau rapport, le Forum d'agglomération réaffirme qu'un engagement marqué du GLCT est nécessaire pour obtenir une évolution notable de l'offre et du réseau ferroviaire et ce, indépendamment des compétences propres de la Confédération en Suisse ou de l'État et de la Région en France. Planifier, construire et réaliser une ligne de chemin de fer prend du temps, beaucoup de temps. Les partenaires du Grand Genève devront donc se montrer persévérants pour faire aboutir les projets annoncés, qui sont autant de projets indispensables puisque la demande est d'ores et déjà plus forte que l'offre. Le Forum d'agglomération maintient son soutien aux efforts en cours et souhaite vivement que les autorités fédérales suisses continuent leur soutien financier au développement des trains de nuit.

Il y a urgence: le changement climatique n'attend pas!

## ANNEXE I – AUDITIONS RÉALISÉES

Mathieu Fleury	directeur général, Lémanis SA	4 avril 2023
Laurent Michelin	directeur adjoint territorial sud-est, SNCF Réseau AuRA	25 mai 2023
David Favre	directeur général, Office cantonal genevois des transports	21 juin 2023
Benoît Pavageau	directeur des transports collectifs, Office cantonal genevois des transports	21 juin 2023
Anna Barbara Remund	cheffe de la division infrastructure, Office fédéral des transports	11 juillet 2023 (courrier) & 23 septembre 2023
Julian Fleury	chef de projet planification, Office fédéral des transports	11 juillet 2023 (courrier) & 23 septembre 2023
Frédéric Aguilera	vice-président Région AuRA, délégué aux transports	6 septembre 2023
Olivier Laurent	directeur des transports, Région AuRA	6 septembre 2023
Sébastien Munafò	Bureau 6t Suisse	8 novembre 2023
Hubert Bertrand	vice-président en charge des transports et des mobilités durables, Communauté d'Agglo du Pays de Gex et maire de St-Genis-Pouilly	6 décembre 2023
Matthieu Jotterand	vice-président de l'ATE et député du Grand Conseil genevois	8 février 2024
Alain Teddy Mayaud	président de l'association LEX 2050	8 février 2024

## ANNEXE II – COMPOSITION DE LA COMMISSION

Structure membre du Forum d'agglomération		Représentée par	
Présidence & vice-présidence			
Club en fauteuil roulant Genève	CFRGe	Olivier	Dufour
Urbanistes des territoires		Bernard	Lensel
Commissaires :			
Association lémanique pour la promotion du rail	Alprail	Tobias	Imobersteg
Association lémanique pour la promotion du rail	Alprail	Boris	Calame
Association rail Dauphiné Savoie Léman	ARDSL	Gilbert	Ploujoux
Association rail Dauphiné Savoie Léman	ARDSL	Pierre	Hofmann
Association transport et environnement Genève & Vaud	ATE	Claude	Farine
Conseil lémanique pour l'environnement	CLE	Alain	Rouiller
Conseil local de développement du Pays de Gex	Codev	Alain Teddy	Mayaud
Conseil local de développement du Pays de Gex	Codev	Arthur	Laurent
Association transport et environnement Genève & Vaud	ATE	Pascal	Vuichard
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	CCIG	Bertrand	Konaté
Institut scientifique européen	ESI	Jean-Michel	Thenard
Touring Club Suisse (section Genève)	TCS	Renato	Di Gisi

# ANNEXE III – AUTOSAISINE

Grand Genève - Agglomération franco-valdo-genevoise



## GLCT GRAND GENEVE AUTOSAISINE DU FORUM D'AGGLOMERATION

*SUIVI FERROVIAIRE – PERSPECTIVE 2050*

N° : 3A04

Date : 24 novembre 2022

### La thématique abordée

---

Actualités et évolutions à la suite de l'adoption du rapport de l'autosaisine ferroviaire en juin 2021.

### Objet de la Saisine

---

Il s'agit de voir l'état des discussions et propositions en cours pour l'amélioration du réseau ferroviaire. De ce constat, évaluer comment les propositions formulées dans le Rapport du Forum d'agglomération sont mises en œuvre. Seront également prises en compte les propositions formulées par des tiers (en particulier d'acteurs étatiques comme l'État de Genève, l'Office fédéral des transports, les Communautés de Communes (agglomérations), la Région AuRA ou encore les Bureaux privés ou les associations).

### Les axes de questionnement

---

Les publications suivantes servent de base de départ pour l'autosaisine :

- Crédit d'étude de l'État de Genève pour la future diamétrale ferroviaire (14 septembre 2022) <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13176.pdf>
- Motion 22.4258 de la Commission des transports du Conseil national suisse (CTT-N) « Perspective Rail 2050. Concentration également sur la réalisation et l'achèvement de la "Croix fédérale de la mobilité" » (17 octobre 2022, sous réserve de son adoption en plénum d'ici le 12 décembre 2022) <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20224258>
- Article du Bureau de recherche 6-t « Quels développements ferroviaires pour le Grand Genève ? » (16 novembre 2022) <https://www.6-t.co/article/quels-developpements-ferroviaires-pour-le-grand-geneve-elements-de-reflexion-critiques-et-propositions-pour-une-ambition-renouvelee>

D'autres publications produites par les diverses Autorités ou l'actualité ferroviaire pourront servir de base à l'autosaisine.



### **Les attendus**

---

Suivre l'évolution de la situation, Évaluer et rapporter sur les liens de convergence et divergence entre les divers projets de planification ferroviaire ou d'aménagement du territoire ayant une influence sur la planification ferroviaire dans le Grand Genève.

Veiller à un développement du réseau ferroviaire dans une logique d'agglomération au niveau du Grand Genève.

Positionner le Grand Genève sur la carte ferroviaire européenne.

Un bref rapport d'activité est présenté régulièrement à l'oral à l'Assemblée plénière. Une fois par an le rapport est écrit.

### **Le délai de traitement envisagé**

---

Le délai de traitement est d'un an. La planification ferroviaire pouvant s'étendre sur de nombreuses années, des séances ultérieures pourront être mise sur pied.

### **L'organisation de la réflexion**

---

La Commission tiendra 1 à 3 séances initiales pour établir un bilan de la situation par rapport au rapport du Forum de juin 2021. Par la suite, et sur la base de ce bilan, des séances trimestrielles ou semestrielles seront tenues pour suivre l'évolution de ce dossier et proposer au Forum d'agglomération, si besoin, des prises de position.

En principe, toutes les réunions et les rencontres sont faites en présentiel dans la région du Grand Genève ou en distanciel.

Avec l'accord du Bureau, l'autosaisine pourra bénéficier d'un soutien organisationnel.

---

*Genève, 21 novembre 2022*

*Préparée par : Tobias Imobersteg (Alprail)*

## IMPRESSUM

Édition: Julliard & Garcia Associés

Graphisme: Créateur & Imprimeur d'émotions

## CRÉDITS PHOTOS

Image de couverture : mbbirdy (iStock)



