



12
13
14

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

 SBB CFF FFS

Perspective générale Genève

Développons l'avenir ensemble

Impressum

Editeur : CFF SA et Canton de Genève

Photos : CFF SA

Cartes : SBB AG, Relief Swisstop, trafimage.ch

Layout : frappant.ch

Impression : CFF SA

Tirage : 500 exemplaires

Etat : mars 2018

Sommaire.

Editoriaux.	4
Perspective générale Genève.	6
Situation initiale.	7
Les priorités de la Perspective générale.	10
Le trois périmètres de développement.	11
1 ^e périmètre prioritaire : Genève Rive droite.	12
2 ^e périmètre prioritaire : Genève Rive gauche.	14
3 ^e périmètre prioritaire : le corridor Genève–Zimeysa–La Plaine.	16
Les objectifs d’amélioration de l’offre voyageurs.	17
Les projets d’infrastructure approuvés par la Confédération.	19
Les réflexions sur les développements futurs de l’infrastructure.	21
Créer de nouvelles plate-formes de mobilité.	23
Gérer les heures de pointe.	25
Aperçu de FAIF.	27

Editoriaux.



Luc Barthassat
Département de l'Environnement,
des Transports et de l'Agriculture

C'est un signal fort qui est envoyé aux Genevois et à la Berne fédérale avec la signature de cette feuille de route présentant les grandes orientations de la mobilité ferroviaire jusqu'en 2035. Le transport ferroviaire est la colonne vertébrale de la mobilité et tous ses aspects sont pris en compte : voyageurs, marchandises, mais aussi infrastructures et développement des sites de mobilité et immobiliers à proximité des gares. La mobilité de notre région ne peut que bénéficier de cette collaboration renouvelée entre notre Canton et les CFF.



Antonio Hodgers, Conseiller d'Etat
Département de l'aménagement,
du logement et de l'énergie (DALE)

Les nouveaux quartiers et le ferroviaire sont inséparables ! Le développement de plusieurs projets immobiliers autour des gares CEVA le confirme. Il faut construire la ville là où cela a du sens, proche des axes des transports publics et des centres villes existants. Comme son nom l'indique, cette feuille de route offre une perspective heureuse en matière de mobilité ferroviaire. Ensemble, le Canton et les CFF projettent un développement territorial connecté et de qualité qui profitera à toute la région.



Andreas Meyer
CEO CFF SA

Avec la Perspective générale, nous entendons renforcer l'offre en trafics voyageurs et marchandises, améliorer l'attrait des gares et promouvoir la planification urbaine. Pour ce faire, les CFF et le canton entendent avancer de concert. Je me réjouis que nous puissions créer ainsi de la valeur. Ce type de planification intégrée est nouveau. Les objectifs sont ambitieux, coordonnés, pérennes et pensés dans l'intérêt de la clientèle et de la population. Nous rendons ainsi les transports publics plus attrayants et contribuons au renforcement de sa compétitivité dans la région métropolitaine de Genève.



Jürg Stöckli,
Chef CFF Immobilier

Cette démarche commune entre le Canton et les CFF nous permet non seulement de développer l'offre en matière de transports publics, mais également les surfaces à proximité des nœuds modaux n'ayant plus de vocation ferroviaire. Ceci, avec pour objectif de réaliser des lieux de vie, de loisirs et d'activités attractifs, qui représentent davantage que quelques bâtiments, mais bel et bien l'amélioration de la qualité de vie des générations actuelles et futures.



Alain Barbey
Coordinateur régional Ouest

Dans un monde qui évolue toujours plus rapidement, où les attentes et besoins légitimes de nos clients augmentent et où les ressources se raréfient, il est vital que des partenaires tels que les cantons et les CFF partagent leurs idées, valorisent leurs biens et unissent leurs forces. Cette démarche aboutit à une vision commune ayant pour ambition un développement harmonieux et viable à moyen et long terme pour le canton ainsi que le périmètre du Grand Genève, dont les initiatives principales sont listées dans cette brochure.

Perspective générale Genève.

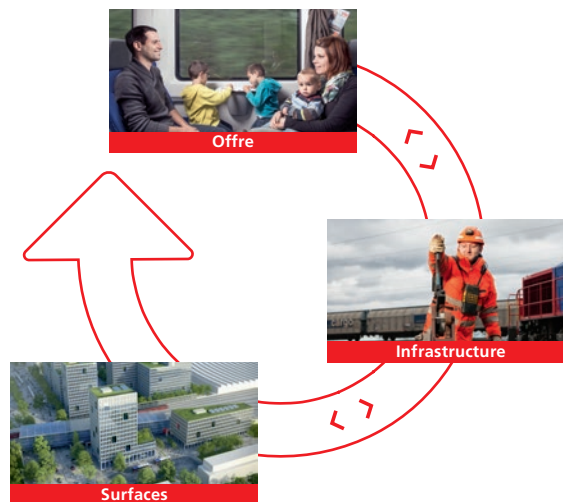
Développons l'avenir ensemble.

Les CFF et le canton de Genève coordonnent leurs objectifs et recherchent des synergies, grâce à une planification intégrée. Ils veulent créer des valeurs communes pour contribuer ensemble au développement de la région. Dans le cadre de la Perspective générale Genève, l'approche est globale et les projets se concrétisent progressivement dans l'intérêt de la population.

La présente brochure montre comment l'offre voyageurs et fret, l'infrastructure ferroviaire ainsi que l'urbanisation autour des gares actuelles et futures peuvent être valorisées et développées, jusqu'en 2035 et même au-delà.

Développement de la demande et de l'offre.

Des efforts conjoints doivent être faits pour que les transports publics continuent à être attractifs et abordables et que la clientèle bénéficie d'un bon rapport prix-prestations.



Situation initiale.

Un dynamisme sur la durée.

Le canton de Genève et l'Arc lémanique connaissent un dynamisme démographique et économique supérieur à la moyenne des régions d'Europe occidentale, depuis une quinzaine d'années.

Situé à l'extrémité ouest de la Suisse et du Léman, le canton partage plus de 95% de ses frontières avec la France (103 km contre 4,5 km avec le canton de Vaud).

Il est entouré des départements de l'Ain à l'ouest, de la Haute-Savoie à l'est et au sud, ainsi que du canton de Vaud au nord.

La croissance démographique du canton de Genève est de 1,7% par an. Avec ses quelques 500 000 habitants, il est au 6^e rang des cantons suisses et abrite la deuxième ville du pays, qui à elle seule en compte plus de 200 000. Au quotidien, les pendulaires, venus d'autres cantons et de France voisine, génèrent une augmentation de 20% de la population du Canton.

A l'horizon 2030, il est prévu que la population augmente de 100 000 habitants et de 70 000 emplois. Les communes de Bernex, Plan-les-Ouates et Confignon regrouperont 50 000 habitants et 25 000 emplois.

La superficie du canton de Genève (282 km²) représente 0,7% du territoire helvétique.

Situation initiale.

Un hub ferroviaire au centre de l'Europe.


Tête de ligne en direction du Valais, du Plateau et de l'Arc jurassien, Genève bénéficie de très bonnes connexions avec l'ensemble de la Suisse, grâce à 7 trains par heure et par sens.

Avec le trafic international, l'Italie est desservie par 4 allers et retours quotidiens avec des ETR 610. Pour Paris, ce sont 8 TGV qui font la liaison aller et retour, chaque jour.

Des trains TER relient également Genève à Lyon, toutes les deux heures, ainsi que Grenoble et Valence.

Dès fin 2019, le Léman Express desservira 230km de lignes et 45 gares des cantons de Vaud, de Genève, des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Jusqu'à 6 trains par heure et par sens circuleront entre Coppet et Annemasse.

«Actuellement, le réseau régional genevois se résume à deux lignes: l'une vers La Plaine-Bellegarde, l'autre vers Coppet.»

Les Flirts du réseau transfrontalier
Léman Express, mis en circulation
progressivement, dès l'horaire 2018. 
© CFF



R Lancy-Pont-R.

2

LEMAN EXPRESS

522 215



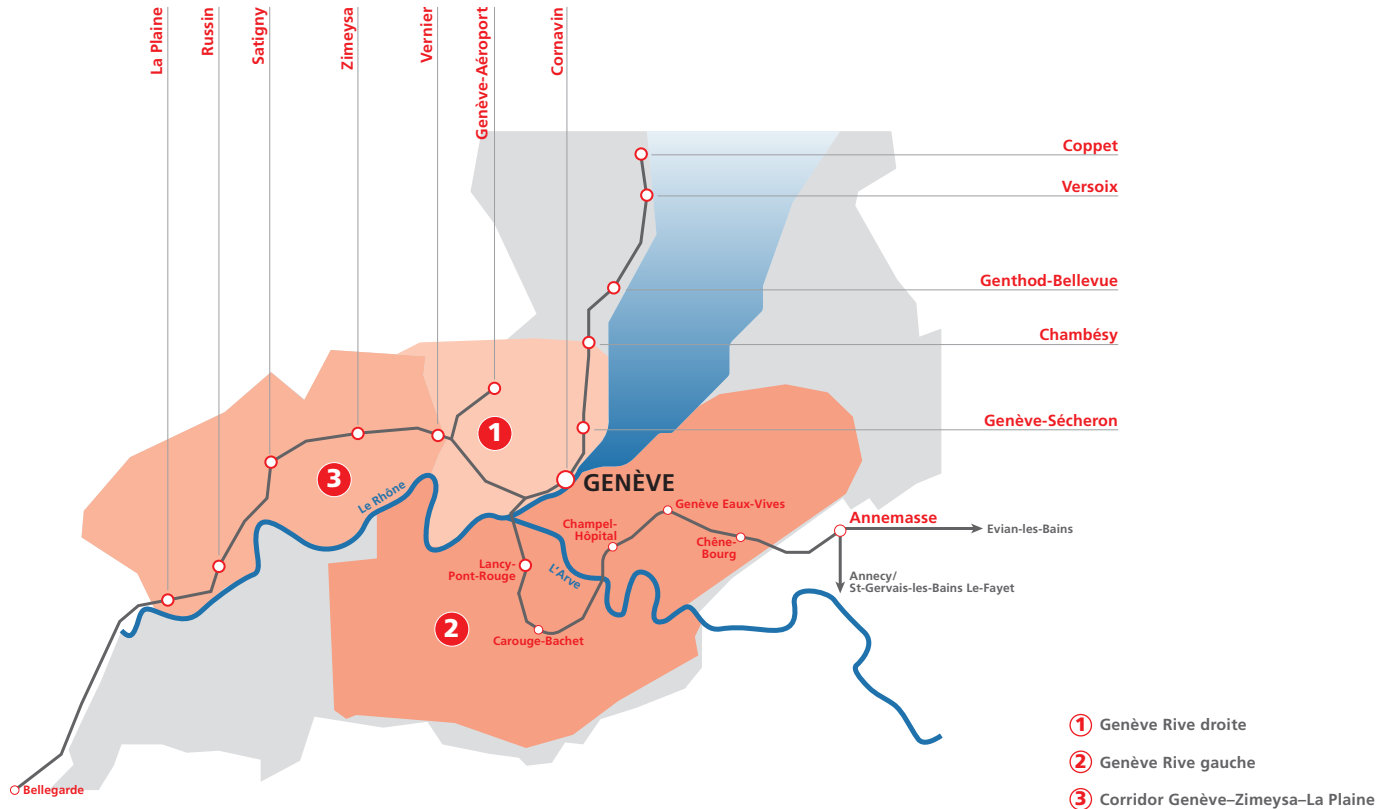
Les priorités de la Perspective générale.

Trois périmètres sont identifiés comme prioritaires. Le premier est Genève Rive droite, avec l'extension de la gare de Genève Cornavin, en sous-sol. Un tel projet est indispensable pour relever les défis de la mobilité de demain, tant au niveau ferroviaire qu'urbanistique.

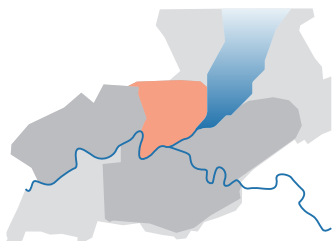
Le deuxième est Genève Rive gauche, qui a déjà amorcé sa mue urbanistique autour du tracé CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse). La création de hubs de mobilité, visant à augmenter l'attrait des transports publics, est en cours. La première étape en a été l'inauguration de la nouvelle gare de Lancy–Pont-Rouge, le 8 décembre 2017.

Le troisième périmètre prioritaire est le corridor Genève–Zimeysa–La Plaine où il est prévu d'adapter les installations ferroviaires, de moderniser la gare de La Plaine et de développer le secteur immobilier.

Les trois périmètres de développement.



1^e périmètre prioritaire : Genève Rive droite.



2031

Extension de la capacité de Genève Cornavin :
1^e étape de la gare souterraine.

Réorganisation de l'interface/espace public de Genève
Cornavin en lien avec la gare souterraine.

2035+

Réflexions sur un nouveau site d'entretien de la flotte
voyageurs pour garantir les besoins à long terme.
Proposition à l'étude dans le secteur de Zimeysa et/ou
des sites actuels.

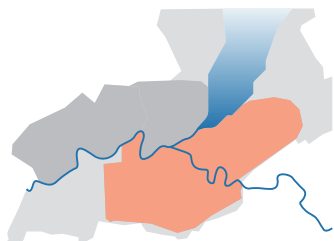
Potentiel de développement immobilier à long terme du
secteur est de Genève Cornavin si une alternative
est trouvée pour un site d'entretien de la flotte voyageurs
dans le canton de Genève.

2040+

2^e étape de la gare souterraine de Genève Cornavin.



2^e périmètre prioritaire : Genève Rive gauche.



Dès fin 2019

Pont-Rouge (en cours)

Développements immobiliers autour du hub de transports publics de la gare de Lancy Pont-Rouge sur le parcours du Léman Express : 100 000m² de surfaces dédiées principalement aux activités commerciales. L'investissement des CFF est de 47 millions de CHF.

Eaux-Vives (en cours)

Développements immobiliers autour du hub de transports publics de la nouvelle gare des Eaux-Vives desservie par le Léman Express, dès décembre 2019 : 44 915m² de surfaces dédiées aux logements, bureaux, commerces et services. L'investissement des CFF est d'environ 8 millions de CHF.

Début 2020

Chêne-Bourg (en cours)

Première étape d'un projet d'urbanisation des zones limitrophes de la future halte de Chêne-Bourg : 16 200m² de surfaces dédiées aux logements, bureaux, commerces et services, autour du nouveau tracé CEVA. L'investissement des CFF est de 15 millions de CHF.

Horizon 2025

Lancy-La Praille

Libération de surfaces pour construire un nouveau terminal de trafic combiné (transfert de containers fret) et une nouvelle halle pour le transfert sur camions des palettes de marchandises (Citylogistic). Recherche de synergies pour développer d'autres affectations.

A l'étude

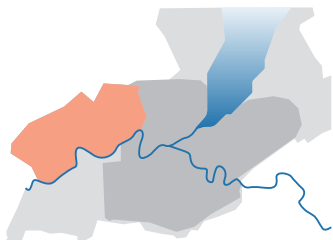
Boucle du Tram

Projet immobilier à l'ouest de la gare de Lancy Pont-Rouge pour la construction d'un bâtiment occupé au rez-de-chaussée par les TPG.

Le quartier de
Pont-Rouge, dédié aux
activités commerciales.



3^e périmètre prioritaire : le corridor Genève–Zimeysa–La Plaine.



2023

Construction d'un faisceau de garage à Meyrin Cargo
(projet extension de capacité nœud de Genève).

2025

Développement immobilier autour de la gare de Satigny.

La gare actuelle de La Plaine, © CFF



Les objectifs d'amélioration de l'offre voyageurs.

Jun 2018

Trafic régional : ¼ d'heure Coppet–Lancy Pont-Rouge en heures de pointe.

Décembre 2018

Trafic régional : ¼ d'heure-intégral Coppet–Lancy Pont-Rouge.

Engagement ponctuel de rames à deux niveaux sur l'IR Genève Aéroport–Brigue.

Décembre 2019

RE St-Maurice–Annemasse.

Léman Express : cadence ¼ d'heure Coppet–Annemasse, ½ heure aux heures de pointe vers Evian/St-Gervais/Annecy.

Léman Express : trains plus longs sur la ligne Genève–La Plaine en heure de pointe le matin.

Entre 2025 et 2031

Mesures spécifiques pour répondre à l'augmentation de la fréquentation Nyon–Genève entre 2025 et la mise en service de la gare souterraine.

EA 2030/35/PRODES *

Léman Express : Cadence ¼ d'heure Genève–La Plaine.

Cadence ¼ d'heure RE Genève–Lausanne, trains plus longs.

Cadence ¼ d'heure IC/IR Genève–Lausanne.

* sous réserve d'acceptation par la Confédération



LÉMAN EXPRESS

Vivons plus grand

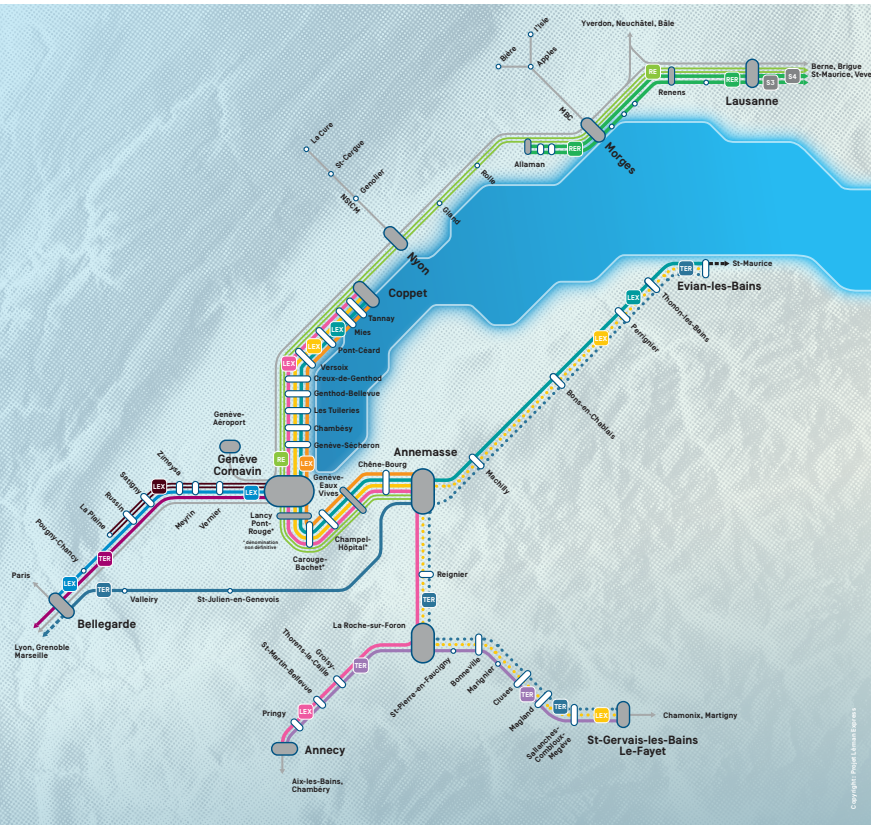
OFFRE LÉMAN EXPRESS ET AUTRES LIGNES RÉGIONALES À L'HORIZON 2020.

- LÉMAN EXPRESS : Coppet – Anney
- LÉMAN EXPRESS : Coppet – St-Gervais / Evian
- LÉMAN EXPRESS : Coppet – Evian
- LÉMAN EXPRESS : Coppet – Annemasse
- LÉMAN EXPRESS : Genève – Bellegarde
- LÉMAN EXPRESS : Genève – La Plaine

- RE : St-Maurice / Vevey – Annemasse
- TER : Bellegarde – Evian / St-Gervais
- TER : Anney – St-Gervais
- TER : Genève – Bellegarde – Lyon / Grenoble
- RER Vaud

- Trains régionaux
- Trains grandes lignes et autres lignes ferroviaires
- Nœud de correspondances
- Arrêt

Un trait plein = un train par heure et par sens
 Un trait pointillé = un train toutes les 2 heures et par sens



Un développement majeur de l'offre régionale transfrontalière, dans un bassin de population de plus d'un million d'habitants.



Les projets d'infrastructure approuvés par la Confédération.

Jun 2018

Léman 2030

Points de croisement de Mies et Chambésy pour la cadence au ¼ d'heure du Léman Express.

Décembre 2019

CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse)

16 km de nouvelle ligne ferroviaire transfrontalière et 5 nouvelles gares : Lancy-Pont-Rouge, Carouge-Bachet, Champel-Hôpital, Genève Eaux-Vives, Chêne-Bourg.
Genève–La Plaine : prolongement des quais à 160m et mise en conformité LHand.

2023

Mise en conformité LHand des haltes entre Genève et Coppet.

Décembre 2030

Léman 2030

Extension de capacité du nœud de Genève (gare souterraine).

Horizon à définir

Genève–La Plaine : prolongement des quais à 225m et modernisation des haltes.



◀ Un nouveau point de croisement à Mies, comme à Chambésy, pour les besoins du Léman Express.

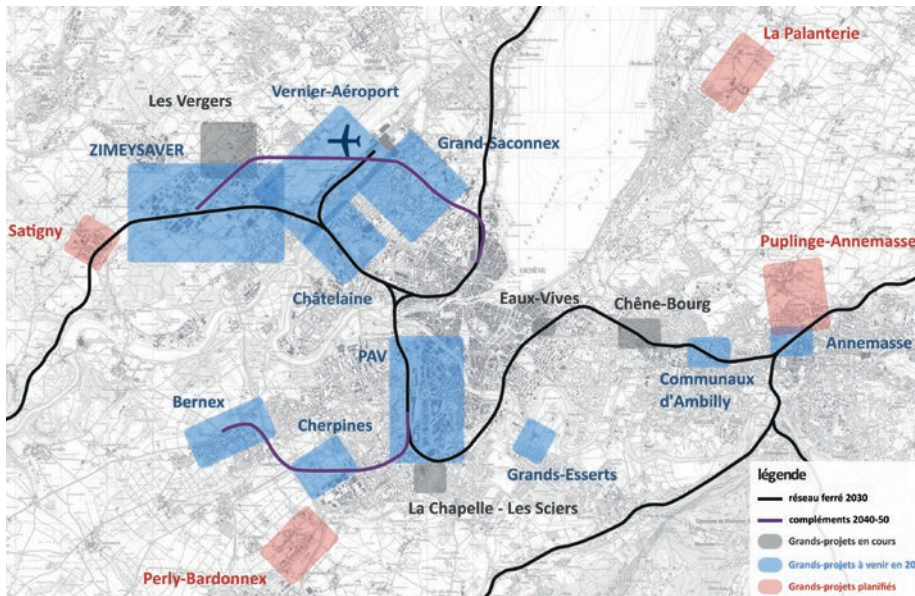


◀ La nouvelle gare
des Eaux-Vives.
© CFF



◀ Le tunnel de Champel
avant la pose des
équipements ferroviaires.
© CEVA

Les réflexions sur les développements futurs de l'infrastructure.



Les zones que le canton de Genève souhaite développer.

EA 2030/35/PRODES *

Genève–La Plaine : transformation de la gare de La Plaine et autres aménagements sur la ligne pour la cadence au ¼ d'heure.

Genève–Coppet : prolongement des quais à 225m.

Genève–La Plaine : halte de Châtelaïne.

Horizon à définir

Nouvelle liaison régionale Cornavin–Zimeysa via Aéroport–Meyrin.

Horizon à définir

Nouvelle liaison régionale Lancy–Plan-les-Ouates–Bernex.

* sous réserve d'acceptation par la Confédération



 **SBB CFF FFS**

SBB, IACT	12.05	MFR, SS	14.05
T, E, CO	12.05	BL, TOOR	14.05
L, CO, P, P	12.05	BL, CO	14.05
BL, CO	12.05	BL, CO	14.05
BL, CO	12.05	BL, CO	14.05
BL, CO	12.05	BL, CO	14.05
BL, CO	12.05	BL, CO	14.05
BL, CO	12.05	BL, CO	14.05
BL, CO	12.05	BL, CO	14.05
BL, CO	12.05	BL, CO	14.05

 **FUTURECITY**



Créer de nouvelles plate-formes de mobilité.

Les gares centrales des grands centres urbains atteignent les limites de leurs capacités aux heures de pointe.

Selon les prévisions, cette fréquentation va encore augmenter.

L'idée directrice de nombreux projets des CFF est de créer de nouvelles plate-formes pour les différents types de transports.

Certains trains s'arrêteraient dans ces hubs de mobilité proches des centres. Cela déchargerait les gares principales et permettrait de valoriser de nouvelles offres de transport, comme les véhicules autonomes. Le premier et le dernier kilomètre se rapprocheraient. Les temps de parcours diminueraient. Les correspondances seraient

simplifiées. Les risques de retards seraient moindres.

Combinée au potentiel des technologies numériques, cette chaîne de mobilité porte à porte permettrait aussi d'assurer un bon rapport prix-prestations, tant pour les clients que pour les commanditaires du trafic régional.

A cet effet, les CFF développent les gares et les quartiers afin d'en faire des interfaces de mobilité et des lieux de vie attrayants. Ils travaillent également sur de nouvelles technologies et testent des solutions de mobilité novatrices, comme la Green Class, les véhicules autonomes, le SmartRail 4.0 ou encore le wagon de marchandises du futur.



Gérer les heures de pointe.

Le matin et le soir, le rail et la route manquent de capacités. En dehors de ces créneaux horaires, il est possible de se déplacer aisément. Dans les trains, le taux d'occupation est d'environ 30%. Sur la route, le pourcentage est similaire.

Dès lors, faut-il dimensionner l'infrastructure et l'offre de transport sur la base de la demande minimale ou maximale? La réponse logique serait une meilleure répartition des déplacements sur l'ensemble de la journée, en incitant les pendulaires à modifier leur comportement. Ce changement serait envisageable. Plus de la moitié des voyageurs des heures de pointe ont un horaire de travail assez flexible. Chez les employeurs et les employés, habitudes et normes sociales prévalent toutefois et influencent fortement l'évaluation de la performance. Les pics de fréquentation dans les trains et sur la route ne disparaîtront pas tout seuls. Il faudra encore diversifier les instruments et les mesures pour

que l'emploi du temps fasse sa révolution. Certaines pistes sont actuellement explorées très sérieusement dans les établissements scolaires, les universités et les grandes écoles, afin de modifier les horaires des cours.

Dans ce contexte, les CFF montrent l'exemple et adhèrent à l'initiative Work Smart. Ils invitent leurs collaborateurs à travailler de manière flexible. Quelle que soit leur localisation, ils ont accès au réseau de l'entreprise et disposent du matériel et des logiciels nécessaires pour suivre des séances à distance. Les cadres sont également formés à la gestion d'équipes adeptes du travail flexible.

Le canton de Genève s'engage à réfléchir à des solutions visant à soulager les transports publics aux heures de pointe et à en accompagner la diffusion dans les milieux économiques.

Prochains pas.

Ces prochains mois et années, les projets de la Perspective générale Genève feront l'objet d'une analyse sous l'angle du trafic voyageurs, du trafic marchandises et du potentiel immobilier, en lien avec les projets d'infrastructure ferroviaire. Des variantes détaillées et leurs options de financement seront élaborées et étudiées. Comme les souhaits touchant les infrastructures ferroviaires relèvent de la compétence de l'Office fédéral de transports (OFT), tant sur le plan de la rentabilité que du financement, ils ne pourront se concrétiser qu'avec l'accord préalable de cette instance fédérale.



Signature de la Perspective générale Genève (de gauche à droite):

- Jürg Stöckli, Responsable CFF Immobilier
- Luc Barthassat, Conseiller d'Etat
- Andreas Meyer, CEO des CFF
- Antonio Hodgers, Conseiller d'Etat
- Alain Barbey, Coordinateur des CFF pour la région ouest

Aperçu de FAIF.

Le 9 février 2014, le peuple suisse s'est prononcé à 62% en faveur du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Les modalités de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sont revues comme suit :

- Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) finance l'exploitation, l'entretien et les aménagements à venir. Les cantons contribuent aussi à ce fonds.
- Le Parlement fédéral statue tous les quatre à huit ans sur les étapes d'aménagement.

Dans le cadre de sept régions de planification, les cantons formulent l'offre de trafic régional sous la forme d'étapes de planification qu'elles soumettent à la Confédération. L'Office fédéral des transports travaille actuellement à la mise en œuvre de FAIF : des réglementations et ordonnances transitoires ont été élaborées. L'étape d'aménagement 2025 va être réalisée et la planification de l'étape d'aménagement 2030/35 est en cours. Conformément à la décision du Parlement, celle-ci doit lui être présentée d'ici à 2018.

CFF SA

Coordination régionale Ouest
Place de la Gare 9
1003 Lausanne

www.cff.ch

République et canton de Genève

Département de l'aménagement,
du logement et de l'énergie
Chemin des Olliquettes 4
1211 Genève 8

www.ge.ch

République et canton de Genève

Département de l'environnement,
des transports et de l'agriculture
Rue de l'Hôtel-de-Ville 14
1211 Genève 3

www.ge.ch