



Convention-cadre du 5 avril 2019 relative à l'extension de capacité du nœud de Genève

La présente convention est conclue entre

la Confédération suisse,
représentée par
l'Office fédéral des transports OFT

(ci-après : Confédération ou OFT),

commanditaire 1

la République et canton de Genève
soit pour elle le Conseil d'Etat, représenté par
le Département du territoire et le Département des infrastructures

(ci-après : le Canton),

commanditaire 2

la Ville de Genève

(ci-après : la Ville)

commanditaire 3

et

**les Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Infrastructure**

(ci-après : les CFF)

gestionnaire d'infrastructure

**concernant l'étude, la réalisation et le financement d'un
projet de substitution au projet décidé par l'Assemblée
fédérale ainsi que de mesures connexes**

1. Historique

- 1.1 Le 21 décembre 2009, la Confédération, par l'Office fédéral des transports (OFT), les Cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF ont signé une convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne - Genève-Aéroport.
- 1.2 Afin de disposer d'une vision globale de l'offre ferroviaire nécessaire dans la région lémanique à l'horizon 2030, cette convention-cadre fixe les objectifs, établit les phases de réalisation ainsi qu'une planification prévisionnelle et précise les modalités du préfinancement, respectivement du financement par les Cantons.
- 1.3 Pour que cette convention-cadre puisse être mise en œuvre, le Grand Conseil de la République et Canton de Genève a adopté le 27 janvier 2011 la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires qui permet la mise en œuvre des projets prévus dans la convention-cadre précitée.
- 1.4 Le projet d'extension de la capacité du nœud de Genève est basé sur l'Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 [RS 742.140.1], art. 1 al. 2 let. b.
- 1.5 Les CFF ont conduit entre 2011 et 2012 une étude préliminaire d'extension en surface de la gare de Genève-Cornavin.
- 1.6 En 2012-13, une expertise indépendante avec une estimation des coûts à $\pm 50\%$ a été commandée par le Canton et la Ville afin de développer une variante de gare souterraine et de la comparer avec le projet d'extension en surface.
- 1.7 Sur la base des résultats de cette expertise, une convention (n°90039314) a été signée par les commanditaires en décembre 2013 fixant les modalités et le financement des premières phases d'études (études préliminaires et d'avant-projet d'une solution en surface et d'une solution souterraine). Ces études ont pu être engagées sous la conduite des CFF, en étroite collaboration avec le canton et la Ville de Genève ainsi qu'avec l'OFT. L'étude préliminaire de plusieurs variantes de solution souterraine a mis en évidence un écart significatif des coûts et des délais par rapport à l'expertise (estimation des coûts à $\pm 30\%$).
- 1.8 Dès lors, le Groupe décisionnel pour la gare de Genève (GdG) a décidé le 12 décembre 2014 de mandater *ad personam* MM. Edder (CFF) et Bächli (B&H) pour une étude Full Design to Cost (FD2C). Cette étude ayant pour but d'optimiser le projet et de ramener l'estimation du coût de la gare souterraine à 1'600 millions de francs suisses, avec des fonctionnalités conformes au mandat PRODES, étape d'aménagement 2025 (EA 2025), tout en recherchant autant que possible la compatibilité avec le développement futur.
- 1.9 Les bases de la présente convention sont le rapport technique d'étude préliminaire du projet optimisé (EP 2015, annexe 3) du 26 octobre 2015 ainsi que le rapport de synthèse des analyses du groupe technique d'accompagnement (GTA) sur les fonctionnalités finales et travaux du 3 novembre 2015 tels que validés par le GdG le 7 novembre 2015.
- 1.10 Le 7 décembre 2015, les parties ont signé la convention portant sur le projet de substitution demandé par le Canton et la Ville au sens des articles 58b de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) [RS 741.101] et 35 de l'Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF) [RS 742.120] et sur les mesures connexes concernant le rehaussement d'un quai, le déplacement de la station de lavage (DLR) et la réalisation d'un faisceau de garage.
- 1.11 Le 1^{er} janvier 2016, la législation approuvée par le peuple dans le cadre de la votation FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) du 9 février 2014 est entrée en vigueur, entraînant diverses modifications de la LCdF et de ses ordonnances.

- 1.12 Le 22 septembre 2016, le Grand Conseil de la République et canton de Genève a adopté la loi 11912 ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 425,28 millions de CHF relatif à l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève.
- 1.13 Le 26 septembre 2016, le Conseil municipal de la Ville de Genève a voté l'ouverture d'un crédit d'un montant de 120,204 millions de CHF, destiné à l'octroi d'une subvention d'investissement conditionnellement remboursable, à titre de participation aux dépenses pour les études et les travaux d'extension du nœud ferroviaire de Genève (gare Cornavin, PR-1185), approuvée par décision du département présidentiel du Conseil d'Etat le 16 novembre 2016 (cf. art. 30 al. 1 Loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 et de son règlement d'application du 31 octobre 1984 (B 6 05 et B 6 05.01).
- 1.14 Le 5 avril 2019, le Comité de pilotage (COPIL) Genève-Cornavin a décidé d'adapter différents chapitres de la convention du 7 décembre 2015 ainsi que son annexe 1 afin de consolider la structure du projet, dans le respect des articles 5 et 21 de l'OCPF. Dès lors les parties conviennent de ce qui suit.

2. Objet de la convention

- 2.1 La présente convention a pour objectif de fixer les modalités financières et organisationnelles des phases d'étude et de réalisation de l'extension de capacité du nœud de Genève. Elle définit ou rappelle les principes généraux en matière :
- de fonctionnalités du nœud ferroviaire de Genève au terme de la réalisation des objets mentionnés au ch. 2.2 ci-après ;
 - de cadre financier général pour l'étude et la réalisation de l'ensemble des objets mentionnés au ch. 2.2. ci-après ;
 - de répartition et formalisation du financement de l'investissement et des coûts subséquents entre les commanditaires ;
 - d'organisation.
- 2.2 Au sens de la présente convention, l'extension de capacité du nœud de Genève comprend les constructions et installations principales suivantes :
- Gare souterraine
 - déplacement de l'installation de lavage au défilé (DLR)
 - secteur « Lausanne » : trémie, tunnel et liaison Est à double voie, transformation de passages inférieurs
 - secteur « Gare » : création de 2 voies souterraines en gare, y compris adaptations nécessaires en surface, rehaussement du quai 4 au sens de la loi sur l'égalité pour les handicapés [LHand, RS 151.3]
 - secteur « Aéroport » : trémie, tunnel et liaison Ouest à simple voie
 - Projets connexes

Ces projets ne sont pas directement constitutifs de la gare souterraine, mais y sont liés fonctionnellement, géographiquement et/ou temporellement :

 - renouvellement 1 : 1 de l'enclenchement de Cornavin
 - renouvellement du DLR
 - reconstruction du passage supérieur (PS) de l'Av. de la Paix,
 - création d'un faisceau de garage

Cette liste, établie sur la base de l'état EP 2015, n'est pas exhaustive.

Toute évolution ultérieure du projet doit pouvoir être attribuée soit à la gare souterraine, soit aux projets connexes.

3. Fonctionnalités, standards et coûts

3.1 Fonctionnalités

- 3.1.1 Les éléments principaux déterminant les fonctionnalités issues du projet d'augmentation de la capacité du nœud de Genève sont définis par le projet d'offre EA 2025.
- 3.1.2 Les fonctionnalités de référence font l'objet de la pièce n° 3 du dossier technique détaillé de l'EP 2015 (note de synthèse des analyses GTA).

3.2 Exigences, standards de construction

L'étude et la réalisation des constructions et des installations seront effectuées dans le respect des lois en vigueur, des règlements, des instructions et des directives applicables au sein des CFF ainsi que des normes SIA et VSS valables au moment de l'élaboration du projet.

3.3 Coûts

- 3.3.1 Les montants de référence pour les investissements nécessaires à l'augmentation de la capacité du nœud de Genève ont été définis dans le cadre de l'EP 2015.
- 3.3.2 Le renchérissement dû à l'indexation est calculé avec l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) de l'OFT.
- 3.3.3 Les coûts d'investissement du projet d'augmentation de la capacité du nœud de Genève sont détaillés par objet dans le tableau ci-dessous.

Objet	Montant en CHF ¹
Gare souterraine	
Trémie Ouest à simple voie	177'640'000.--
Tunnel Ouest à simple voie	193'420'000.--
Liaison Ouest à simple voie	96'890'000.--
Gare souterraine	301'060'000.--
Avant-gare en surface (Vorbahnhof)	138'830'000.--
Liaison Est à double voies	87'870'000.--
Tunnel Est à double voies	173'590'000.--
Trémie Est à double voies (excl. renouvellement PS Av. de la Paix)	139'900'000.--
Acquisitions foncières	50'490'000.--
Travaux de génie civil à apporter sur le Bâtiment de service Montbrillant	16'180'000.--
Déplacement de l'installation de lavage au défilé (DLR)	27'600'000.--
Rehaussement du quai 4	17'950'000.--
Coût total gare souterraine	1'421'420'000.--
Projets connexes	
Renouvellement 1:1 de l'enclenchement de Cornavin	131'500'000.--
Renouvellement du PS de la Paix	11'300'000.--
Renouvellement de l'installation de lavage au défilé (DLR)	8'300'000.--
Création d'un faisceau de garage	56'100'000.--
Coût total projets connexes	248'770'000.--
Sous-total travaux	1'628'620'000.--
Impacts sur l'exploitation	41'570'000.--
TOTAL hors TVA ²	1'670'190'000.--

¹ Valeurs moyennes, y compris frais généraux d'administration 2% (FGA), +/- 30%

² Indice de référence IRF = 131.2 (avril 2014)

3.4 Définition et modification du cadre de référence relatif aux fonctionnalités et aux coûts

- 3.4.1 Les éléments principaux définis au ch. 2.2 constituent le cadre de référence pour toutes les phases d'étude de projet jusqu'à l'achèvement de la construction.
- 3.4.2 La ou les partie(s) requérant une modification du cadre de référence (commande complémentaire) devra/devront démontrer la cohérence entre les fonctionnalités requises pour l'extension de la capacité du nœud de Genève et les coûts correspondants nouvellement définis. Si la modification implique des surcoûts ou des économies, ils seront en principe à la charge ou au bénéfice du commanditaire requérant. Les clés de répartition définies au chapitre 4 seront adaptées en conséquence, tout en tenant compte, le cas échéant, des avantages éventuels de la modification pour tous les commanditaires.
- 3.4.3 Toute modification du cadre de référence selon ch. 3.4.1 fera l'objet d'un avenant à la présente convention.

4. Financement

4.1 Structuration du projet

- 4.1.1 Les constructions et installations nécessaires à l'extension de capacité du nœud de Genève, définies au ch. 2.2, se différencient entre les objets constitutifs du projet de gare souterraine d'une part, et les projets connexes d'autre part.
- 4.1.2 Les objets constitutifs de la gare souterraine sont financés sur la base de la clé de répartition définie au ch. 4.2.2.
- 4.1.3 Les projets connexes sont financés selon le mode de financement défini par leur commanditaire. Ce mode de financement ne fait pas l'objet de la présente convention.

4.2 Clé de répartition pour la gare souterraine

- 4.2.1 Le projet de gare souterraine tel que défini dans l'EP 2015 est considéré, au sens de l'art. 58b LCdF, comme une mesure de substitution demandée par le Canton et la Ville.
- 4.2.2 La répartition détaillée du financement est présentée à l'annexe 1. Le tableau ci-dessous indique la clé de financement définie pour la gare souterraine, applicable tant aux coûts d'investissement qu'aux coûts subséquents.

Confédération	66.34%
Canton	27.03%
Ville	6.63%

4.2.3 Au vu du caractère particulier du projet de substitution et compte tenu du fait :

- qu'il n'est pas possible de distinguer les risques inhérents au projet de base décidé par le Parlement fédéral des risques spécifiquement liés au projet de substitution et
- que les analyses de risques de l'étude préliminaire de juin 2014 pour une variante en surface et de l'EP 2015 présentent une fourchette de risque dans des proportions comparables,

il est décidé que les risques et surcoûts, de même que les économies sur le coût du projet de gare souterraine sont répartis entre les commanditaires selon la clé définie au ch. 4.2.2.

- 4.2.4 Les impacts financiers sur l'exploitation (mentionnés dans le tableau au ch. 3.3.3) sont pris en charge conformément aux dispositions de l'Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF) [RS 742.122]. Le cas échéant, la part à charge du projet de gare souterraine est répartie entre les commanditaires selon la clé définie au ch. 4.2.2.

4.3 Financement des coûts d'investissement

- 4.3.1 Les commanditaires assurent le financement de chaque phase de projet séparément dans le cadre de conventions de mise en œuvre (CMO). Celles-ci préciseront la forme des contributions (prêts conditionnellement remboursables ou à fonds perdu).
- 4.3.2 Chacun des commanditaires s'assure de la libération des crédits lui incombant, en fonction de la planification des délais de référence (cf. ch. 5.4).
- 4.3.3 Si nécessaire et en fonction de l'avancement des travaux, les différents objets mentionnés au ch. 2.2 peuvent faire l'objet de CMO séparées.
- 4.3.4 La clé de répartition définie au ch. 4.2.2 est applicable pour l'ensemble des CMO ultérieures à l'entrée en vigueur de la présente convention.
- 4.3.5 Si le Parlement fédéral décide dans une étape de développement ultérieure une mesure présentant un lien fonctionnel, temporel et spatial qui peut être évitée grâce à la réalisation de la gare souterraine cofinancée par le Canton et la Ville, les investissements évités seront comptabilisés au sens de l'art. 35, al. 4 OCPF. La clé de répartition définie au ch. 4.2.2 sera le cas échéant modifiée selon le tableau ci-dessous:

Confédération	Canton	Ville
$\frac{942.98 + \text{complément}}{1421.42} \%$	$\frac{384.14 - \frac{384.14}{384.14 + 94.30} \times \text{complément}}{1421.42} \%$	$\frac{94.30 - \frac{94.30}{384.14 + 94.30} \times \text{complément}}{1421.42} \%$

Une telle modification devrait faire l'objet d'une convention séparée.

4.4 Financement des coûts subséquents des investissements

- 4.4.1 Conformément aux articles 58b LCdF et 35 OCPF, le Canton et la Ville prennent en charge la part des frais subséquents des investissements pour la remise en état (entretien de construction) ainsi que pour la maintenance (entretien d'exploitation, soit le nettoyage et le service hivernal) pour les éléments de la gare souterraine selon ch. 2.2, et ce pendant 40 ans, selon la clé de répartition définie dans le tableau figurant au ch. 4.2.2 ci-dessus.
- 4.4.2 La définition des modalités du financement des frais subséquents des investissements ainsi que pour la maintenance par le Canton et la Ville feront l'objet de conventions séparées. Celles-ci devront être en vigueur au plus tard à la mise en service des installations.
- 4.4.3 Le principe décrit au point 4.3.5 ci-dessus s'applique par analogie aux coûts subséquents.

5. Organisation

5.1 Maîtrise d'ouvrage

Les CFF sont maître de l'ouvrage ; ils projettent et réalisent les éléments mentionnés au ch. 2.2.

5.2 Propriété

- 5.2.1 Les CFF sont ou restent propriétaire des installations nouvelles ou aménagées conformément à la présente convention. Toute dérogation à ce principe fera l'objet d'une convention spéciale.
- 5.2.2 Les droits de propriété des ouvrages de tiers touchés sont conservés.

5.3 Gouvernance des projets

- 5.3.1 La gouvernance du projet de gare souterraine est détaillée dans la partie A du Manuel de projet de l'Extension de capacité du nœud de Genève. Les instances décisionnelles sont le Comité de pilotage (COPIL) et le Comité de direction (CODIR), mis sur pied conformément aux dispositions de la Directive sur la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire du DETEC.

- 5.3.2 Les projets connexes ne dépendent pas de l'autorité des instances décisionnelles de la gare souterraine. Seuls les aspects déterminants en termes d'interaction et de planning y sont rapportés à des fins de coordination.
- 5.3.3 Au cas où une décision stratégique prise au niveau d'un projet connexe pourrait avoir des incidences sur les fonctionnalités, les coûts ou les délais liés au projet de gare souterraine, son commanditaire est tenu de le soumettre aux instances décisionnelles de cette dernière pour arbitrage.

5.4 Délais

- 5.4.1 La planification de référence est celle de l'EP 2015.
- 5.4.2 Les CMO de chaque phase de projet définissent la durée de la phase concernée ainsi que l'échéance d'entrée en vigueur de la CMO de la phase suivante.

5.5 Libération des crédits

- 5.5.1 La part de la Confédération est couverte par le crédit d'engagement pour l'EA 2025 ou les conventions sur les prestations avec les CFF.
- 5.5.2 La part cantonale est régie par la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires du 27 janvier 2011 [LDIF-GE ; rsGE H 1 60] et par la loi ouvrant un crédit d'étude et d'investissement de 425,28 millions de CHF relatif à l'extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève (11912).
- 5.5.3 La part de la Ville est réglée par la délibération du Conseil municipal du 26 septembre 2016 qui a ouvert au Conseil administratif un crédit d'un montant de 120,204 millions de CHF (PR-1185).
- 5.5.4 Conformément aux dispositions de l'art. 35 al. 2 let. c. OCPF, le Canton et la Ville contribuent à fonds perdus.

5.6 Communication

La communication du projet s'intègre dans le dispositif de communication du programme Léman 2030.

5.7 Reporting

Les CFF établissent un rapport d'étape périodique selon la directive sur la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire du DETEC.

6. Intégration des conventions existantes

- 6.1 Les CMO conclues jusqu'à ce jour entre les CFF, le Canton, la Ville et l'OFT restent applicables. Les principes de la convention-cadre actualisée du 5 avril 2019 ne s'appliquent qu'à dater de l'entrée en vigueur de cette dernière.
- 6.2 Les préfinancements du Canton pour les études citées en annexe 2 sont intégrés dans les coûts de la gare souterraine, et régularisés dans le cadre de la facturation de l'avant-projet sur la base de la clé de répartition applicable selon la CMO correspondante.

7. For

Le Tribunal administratif fédéral connaît par voie d'action en première instance des litiges issus de la présente convention (art. 35 let. a de la loi sur le Tribunal administratif fédéral [LTAF ; RS 173.32]).

8. Dispositions finales

8.1 Modifications

Les compléments et les modifications de la présente convention et de ses parties intégrantes ne sont valables que s'ils sont établis par écrit. Il en va de même de la suppression de l'obligation de forme écrite.

8.2 Exemplaires

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chaque signataire.

8.3 Entrée en vigueur et validité

8.3.1 La présente convention entre en vigueur dès sa signature par le dernier signataire. Elle remplace à cette date la convention signée le 7 décembre 2015.

8.3.2 La présente convention est valable aussi longtemps qu'une des CMO ou des conventions de financement des coûts subséquents est en vigueur.

Pour la Confédération
Office fédéral des transports



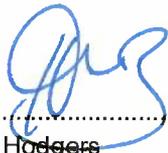
Peter Füglistaler
Directeur

Berne, le 29.8.19



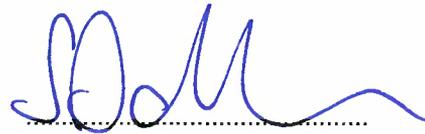
Anna Barbara Remund
Sous-directrice

Au nom de la République et canton de Genève, soit pour elle le Conseil d'Etat



Antonio Rodgers
Conseiller d'Etat
chargé du Département du territoire

Genève, le 31.7.19



Serge Dal Busco
Conseiller d'Etat
chargé du Département des infrastructures

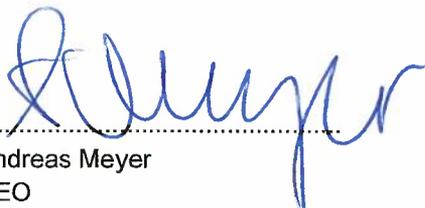
Au nom de la ville de Genève



Rémy Pagani
Conseiller administratif

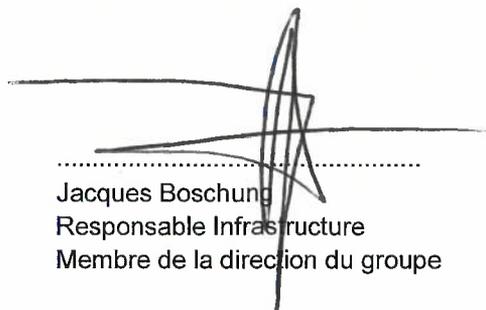
Genève, le 26 août 2019

Chemins de fer fédéraux suisses CFF



Andreas Meyer
CEO

Berne, le 04.06.2019



Jacques Boschung
Responsable Infrastructure
Membre de la direction du groupe

Annexes

Annexe 1 : Tableau de financement

Annexe 2 : Liste des études passées

Annexe 3 : Rapport technique d'étude préliminaire du projet optimisé (EP 2015)

Annexe 1 : tableau de financement

		Montants en millions de francs, prix d'avril 2014 (IRF = 131.2)					
Travaux selon EP 2015, hors TVA		Total	Confédér.	Canton	Ville	CFF (Voyageurs ou Immobilier)	Selon OARF ¹⁾
1. Trémie Ouest à simple voie		177.64					
2. Tunnel Ouest à simple voie		193.42					
3. Liaison Ouest à simple voie		96.89					
4. Gare souterraine		301.06					
5. Avant-Gare en surface		138.83					
6. Liaison Est à double voie		87.87					
7. Tunnel Est à double voie		173.59					
8. Trémie Est à double voie (excl. renouvellement PS de la Paix)		139.90					
9. Acquisitions foncières		50.49					
10.b Travaux génie civil à apporter sur le Bâtiment de service Montbrillant		16.18					
12. Déplacement de l'installation de lavage au défilé (DLR) (excl. renouvellement)		27.60					
16. Réhaussement du quai 4		17.95					
Total gare souterraine		1'421.42	942.98	384.14	94.30	0.00	0.00
<i>Clé applicable pour les investissements et les coûts subséquents de la gare souterraine</i>		<i>100.00%</i>	<i>66.34%</i>	<i>27.03%</i>	<i>6.63%</i>		
10.a Renouvellement 1 :1 enclenchement		131.50	131.50				
11. Renouvellement du PS de la Paix		11.30			11.30		
13. Création d'un faisceau de garage		56.10					
13a. Faisceau de garage		32.80	31.10			1.70	
13.b Voie longue IH		3.40	3.40				
13c. Base IH		11.40	11.40				
13d. Magasin ESP		3.40	3.40				
13e. BS-IH		5.10	5.10				
14. Renouvellement DLR		8.30				8.30	
Total projets connexes		207.20	185.90	0.00	11.30	10.00	0.00
Sous-total travaux		1'628.62	1'128.88	384.14	105.60	10.00	0.00
15. Impacts sur l'exploitation		41.57					41.57
TOTAL selon EP 2015		1'670.19	1'128.88	384.14	105.60	10.00	41.57

1) Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire [RS 742.122]

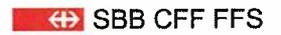
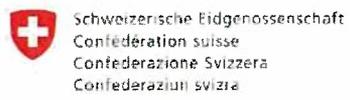
Annexe 2 : Liste des études passées

Nom de projet et phase		Montants (TVA incluse)
Etude préliminaire	«Surface»	1'582'589 CHF
Expertise	«Souterraine»	127'693 CHF
Avant-projet	«Surface» ¹⁾	374'033 CHF
Avant-projet	«Souterraine»	418'720 CHF
Etude préliminaire	«-21m»	832'355 CHF
Etude préliminaire	«-17m»	604'168 CHF
Etude préliminaire	«FD2C»	²⁾
Total		3'939'558 CHF

1) incl. les travaux pour l'avant-projet de l'enclenchement (jusqu'au 31.5.2015)

2) pour l'étude préliminaire «FD2C», les commanditaires ont convenu d'un financement séparé sans possibilité de remboursement

Annexe 3 : Rapport technique d'étude préliminaire du projet optimisé (EP 2015)



Gare Cornavin, extension souterraine / Etude préliminaire 2015 (projet EP 2015)

Rapport technique

Groupe décisionnel Genève (GdG)
constitué de l'OFT, du Canton et de
la Ville de Genève et des CFF

Date
7.11.2015



Impressum

—
7.11.2015

—
Rapport N°
Rapport technique

—

Table des matières

1.	Mandat et bases de l'étude	1
1.1	Mandat	1
1.2	Bases de référence et hypothèses prises en compte	1
1.3	Démarche d'étude	2
2.	Description du projet (AS 2025)	4
2.1	Principaux ouvrages	4
2.2	Principales adaptations apportées au projet	6
2.3	Conditions de réussite du projet	7
2.3.1	Passage sous l'îlot Dassier	8
2.3.2	Logistique « just in time »	8
2.3.3	Mise en place des zones d'installation	8
2.3.4	Impact sur le réseau routier	9
3.	Impacts du projet sur l'exploitation	10
3.1	Principales optimisations intégrées au projet	10
3.2	Synthèse des principaux impacts sur l'exploitation en phase travaux	10
3.3	Compatibilité du projet EP 2015 avec les horizons d'offre futurs	11
4.	Planning du projet	12
5.	Estimation des coûts du projet et sources de financement alternatif	13
5.1	Chiffrage des coûts (+/- 30%)	13
5.2	Conditions particulières et hypothèses relatives à l'estimation des coûts	14
5.3	Sources de financement alternatif envisageables	14
6.	Compatibilité avec les développements futurs de l'infrastructure envisagés	15
6.1	4ème voie permettant une halte RER à Châtelaine	15
6.2	Extension à 4 voies souterraines en gare	15
6.3	Chiffrage des coûts (+/- 50%)	16
6.4	Influence de l'enchaînement des sauts d'offres sur le choix d'un scénario de référence	16
7.	Suite des opérations	17
8.	Glossaire	18

1. Mandat et bases de l'étude

1.1 Mandat

Le projet d'augmentation de la capacité du nœud de Genève fait partie des mesures de développement de l'offre voyageurs sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport, conformément à la votation FAIF du 9.2.2014 (PRODES étape 1, horaire de référence AS 2025, version août 2014).

Les études précédentes

Dans la continuité du projet issu de l'expertise de 2013, les pistes étudiées en 2014 dans le cadre de la phase d'étude préliminaire n'ont pas permis de fixer un scénario de référence pour les études d'avant-projet qui suivront.

Objectif du mandat

Fin 2014, le Groupe décisionnel Genève (ci-après GdG) composé de représentants de l'OFT, des CFF, du Canton et de la Ville de Genève (ci-après les partenaires), a mandaté ad personam Philippe Edder et Ralph Bächli pour conduire une nouvelle étude dont l'objectif principal est un prix de revient de la gare souterraine à maximum 1'600 millions HT (+/- 30%).

Le projet doit être conçu pour assurer impérativement la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025, sans confort tout en recherchant autant que possible la compatibilité avec les développements futurs de l'infrastructure.

Le projet EP 2015 résultant doit permettre en particulier de garantir :

- _ la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025 (PRODES étape 1).
- _ la compatibilité avec les développements futurs de l'infrastructure envisagés.

En outre, l'étude doit porter également sur la mise en évidence des pistes de financement alternatif envisageables.

Périmètre

L'étude couvre le périmètre ferroviaire du km 57.000 au km 64.500 (de Pregny-Chambésy à Châtelaine).

1.2 Bases de référence et hypothèses prises en compte

La présente étude prend en compte les bases de référence et hypothèses suivantes :

- _ Profil d'exigences, version 1.10 de décembre 2013;
- _ Expertise sur l'augmentation de la capacité de la gare Cornavin, comprenant notamment :
 - _ rapports techniques de Basler & Hofmann AG (décembre 2013 et mars 2014),
 - _ notes techniques 1 à 4 de LITEP et CITEC;
- _ Analyse CFF du dossier de l'expertise de mars 2014 (21.5.2014);
- _ Études précédentes menées dans le cadre de la phase d'étude préliminaire (2014);
- _ Résultats des Workshops Design to cost, en particulier les principales pistes d'optimisation identifiées.

Les références suivantes sont en outre disponibles :

- _ Horaire de référence ZEB et STEP 2025, état 08/2014 du 19.8.2014
- _ Développements à long terme de l'offre selon rapport Plan cadre Genève du 18.6.2013, gelé le 13.11.2013
- _ Rapport SMA « Etude Design to costs – aspects desserte-infrastructure de la gare souterraine de Genève » du 4.12.2014

1.3 Démarche d'étude

Principes d'organisation

Les pilotes de l'étude

L'étude menée s'inscrit dans le cadre d'un mandat ad personam attribué par le GdG à Messieurs Philippe Edder et Ralph Bächli qui ont piloté conjointement l'étude.

Philippe Edder a engagé les ressources CFF qu'il jugeait nécessaires pour mener à bien les études.

Ralph Bächli a engagé les ressources du bureau Basler & Hofmann AG ainsi que de ses sous-traitants BG Ingénieurs Conseil SA et Ernst + Basler Partner AG en fonction des besoins.

Les études se sont déroulées selon 3 axes :

Technique

1. Optimisation du projet technique (volets GC et TechFer)

Optimisation du projet technique en s'appuyant sur les études précédentes et sur les pistes d'optimisation identifiées préalablement par les partenaires.

Le développement du projet technique a tenu compte des inputs résultant des analyses menées par le Groupe technique d'accompagnement (ci-après GTA) chargé en particulier de s'assurer de la faisabilité de la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025 et d'évaluer les impacts sur l'exploitation durant les travaux.

Les pistes d'optimisation complémentaires identifiées en cours d'étude ont été intégrées au fur et à mesure.

Exploitation

2. GTA (offre AS 2025 ainsi que l'offre dégradée durant les travaux)

Le Groupe technique d'accompagnement ou GTA est composé de représentants de l'OFT appuyé par le bureau SMA en tant qu'experts en offre et exploitation ferroviaire, des CFF en particulier des services spécialisés (planification horaires) et du Canton de Genève (DGT).

La direction du GTA a été assurée par l'OFT qui s'est appuyée sur le bureau SMA.

Le GTA a participé à l'optimisation du projet technique sous l'angle de l'offre et de l'exploitation ferroviaire. Il a orienté les pistes d'optimisation de manière à permettre la mise en œuvre de l'offre AS 2025 et d'assurer la compatibilité avec les étapes de développement ultérieures, en identifiant les éventuelles mesures d'exploitation compensatoires en fonction des besoins.

Le GTA a par ailleurs identifié les segments d'offre impactés durant la phase provisoire de réalisation des travaux.

Financement

3. Imputation d'éléments à d'autres sources de financement

Identification et proposition au GdG des éventuelles sources de financement alternatif. L'OFT garde toutes ses prérogatives en la matière.

Accompagnement

En fonction des besoins, Philippe Edder et Ralph Bächli ont par ailleurs fait appel à des experts constitués en « Groupe de consultation » et « Groupe d'experts » pour des questions spécifiques.

L'organigramme ci-après décrit l'organisation générale du groupe d'étude :

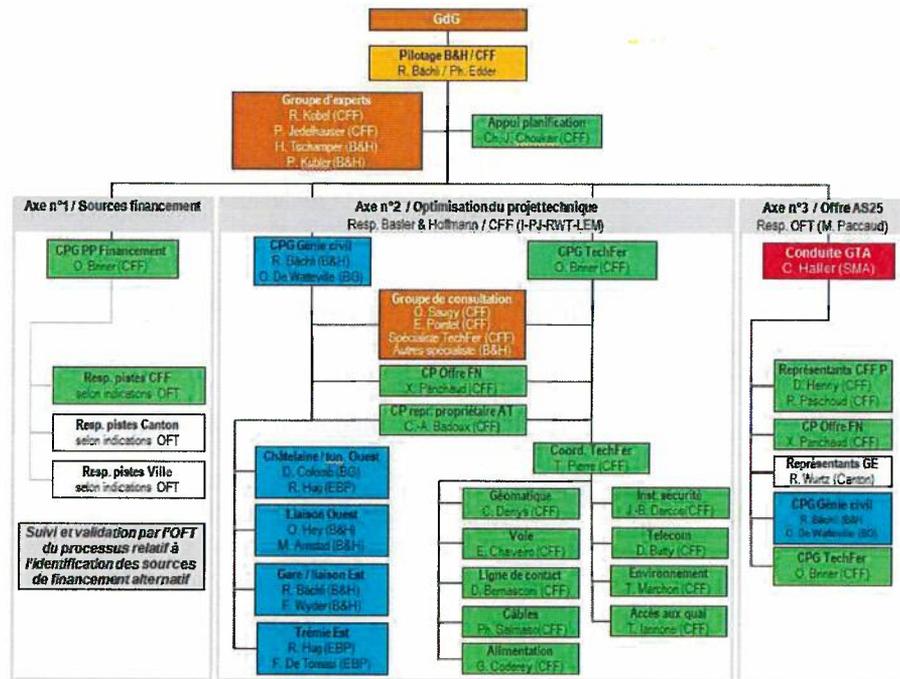


Fig. 1 Organisation du groupe d'étude

Déroulement de l'étude

Initialement par module

Initialement, les optimisations envisagées étaient structurées en modules indépendants. Les études ont rapidement montré que les modules d'optimisation étaient en réalité interdépendants et que chaque modification apportée à un module avait des répercussions sur les autres modules (« effet domino »).

Intégration par secteur

L'étude s'est poursuivie par secteur, en intégrant plusieurs optimisations. Les résultats de l'optimisation du projet sont décomposés en 3 secteurs :

- _ Secteur Ouest (Châtelaine)
- _ Secteur Gare
- _ Secteur Est (Lausanne)

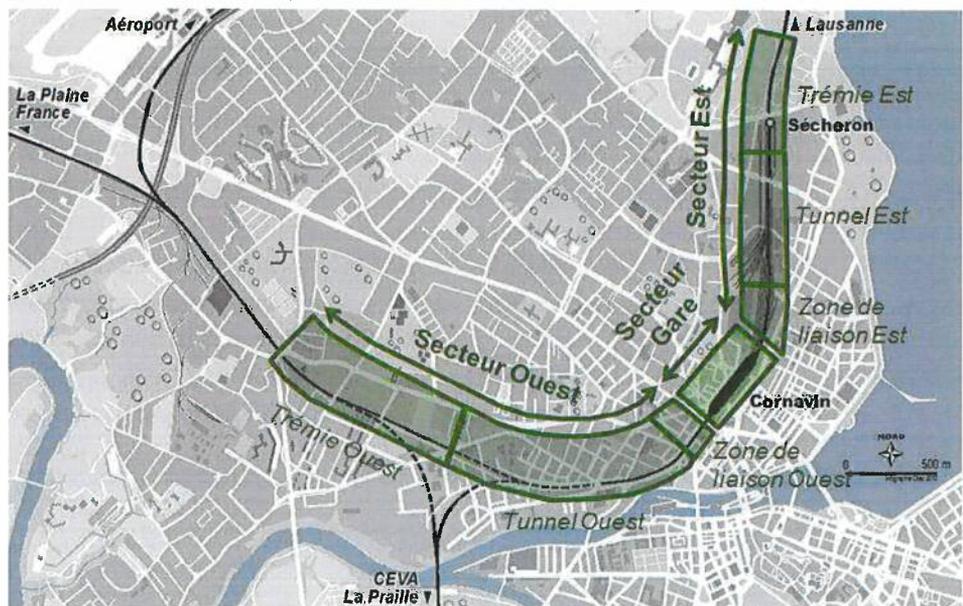


Fig. 2 Illustration des secteurs d'étude

Nouvelle base

Afin de pouvoir atteindre la cible financière visée, le projet EP 2015 a été conçu pour réaliser uniquement les infrastructures nécessaires à la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025, sans préinvestissement pour les développements futurs de l'infrastructure.

Les pistes étudiées précédemment intégraient au contraire certains pré-investissements facilitant la réalisation des développements futurs de l'infrastructure.

2. Description du projet (AS 2025)

2.1 Principaux ouvrages

Le projet EP 2015 se compose des ouvrages et parties d'ouvrage suivants :

Secteur Ouest	
Trémie Ouest à simple voie	Ouvrage de raccordement de la gare souterraine au réseau ferré de surface. Travaux réalisés depuis la surface, en interaction directe avec l'exploitation ferroviaire. 1 sortie de secours débouchant dans l'espace public
Tunnel Ouest à simple voie	Ouvrage souterrain réalisé en méthode traditionnelle (attaques ponctuelles) depuis le puits Voltaire, contre-attaque partielle depuis la trémie Ouest. 3 sorties de secours débouchant dans l'espace public.
Liaison Ouest	Ouvrage souterrain de raccordement entre les deux voies de la gare souterraine et le tunnel Ouest à simple voie. Excavation exécutée en tunnel (méthode traditionnelle), en taupe ou depuis la surface avec reprise en sous-œuvre d'immeubles sur une partie du tronçon.
Transformation d'ouvrages de franchissement	Transformation de certains ouvrages de franchissement : PS du ch. des Sports, PS et passerelle de l'av. H. Golay (risque).
Secteur Gare	
Gare souterraine à double voies	Ouvrage souterrain excavé en taupe avec reprise en sous-œuvre de la voie 8 existante. Ouvrage raccordé aux installations existantes de la gare, à intégrer à l'environnement urbain.
Adaptation du plan de voies de la tête Est	Correction des quais 3 et 4 existants et adaptation du plan de voie de la tête Est de la gare de manière à pouvoir accueillir des trains de 400m.
Renouvellement 1 :1 de l'enclenchement	Renouvellement de l'installation d'enclenchement de Cornavin permettant les importantes adaptations du plan de voies de la tête Est de la gare.

Secteur Est	
Liaison Est à double voies	Ouvrage souterrain de raccordement entre la gare souterraine et le tunnel Est. Excavation exécutée en taube. Travaux exécutés en partie en interaction directe avec les voies du faisceau B sous exploitation (tête Est de la gare).
Tunnel Est à double voies	Tunnel réalisé en méthode traditionnelle (attaques ponctuelles) depuis le puits de la Rue du Valais. 2 sorties de secours débouchant dans l'espace public.
Trémie Est à double voies	Ouvrage de raccordement de la gare souterraine au réseau ferré de surface. Travaux réalisés depuis la surface, en interaction directe avec l'exploitation ferroviaire.
Transformation d'ouvrages de franchissement	Transformation de certains ouvrages de franchissement : PS de l'av. de la Paix, PS de l'av. de France, PI de la rue du Valais, PI de Pregny, PI SdN
Evacuation des matériaux	Réalisation d'une plateforme de chargement des trains pour l'évacuation des matériaux d'excavation des principaux lots de travaux.
Autres interventions	
Garage région Genève	Création de voies de garage de substitution pour compenser les restrictions de capacité de garage durant les travaux dans le périmètre du faisceau B (tête Est de la gare) et pour augmenter la capacité de garage à long terme.

Fig. 3 Décomposition du projet EP 2015 en ouvrages et parties d'ouvrage

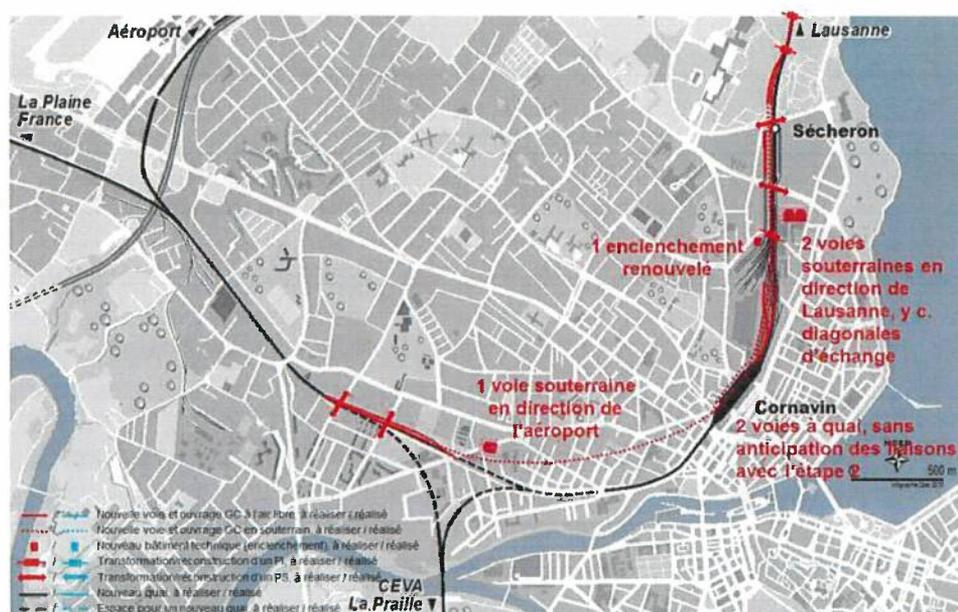


Fig. 4 Illustration schématique du projet EP 2015 en situation

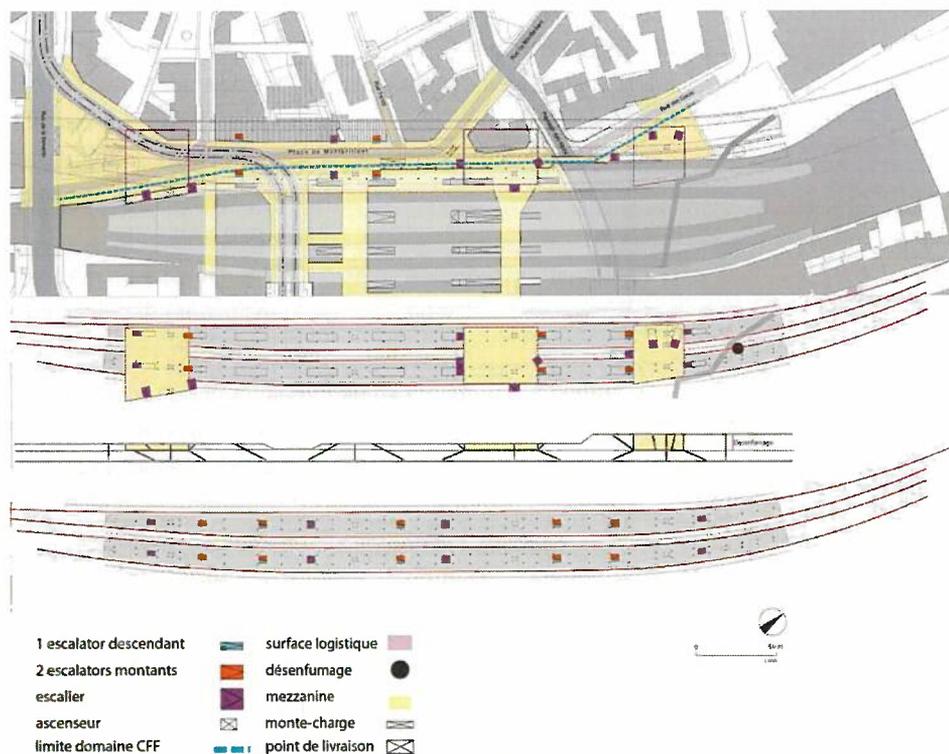


Fig. 5 Illustrations caractéristiques de la gare souterraine du projet EP 2015

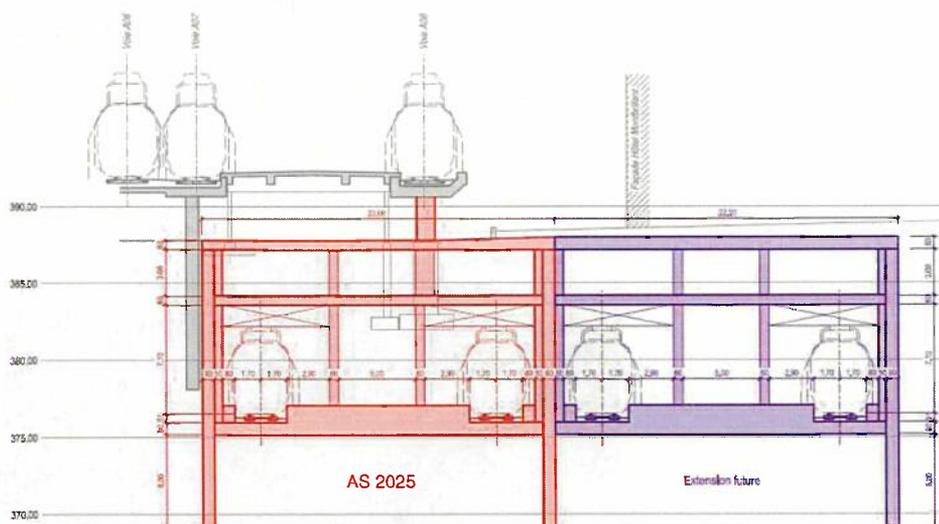


Fig. 6 Coupe de la gare souterraine du projet EP 2015

2.2 Principales adaptations apportées au projet

Les adaptations apportées

Par rapport aux pistes étudiées en 2014, les principales adaptations apportées au projet sont les suivantes :

1. Pour la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025, la réalisation d'un tunnel à simple voie entre la gare souterraine et Genève-Aéroport avec une exploitation unidirectionnelle dans le sens Lausanne - Genève-Aéroport est suffisante, en inversant le sens de circulation des trains entre Genève et Genève-Aéroport ainsi que, cas échéant, des trains empruntant l'infrastructure CEVA. Grâce à un gabarit

plus faible, l'insertion du tunnel Ouest est plus facile et sa longueur a pu être réduite d'env. 400m. Pour mémoire les études précédentes prévoyaient un tunnel à double voies pour la sortie Ouest.

2. Le désenchevêtrement à Châtelaine des trafics Aéroport / La Plaine grâce à une 4^{ème} voie à Châtelaine n'est pas nécessaire pour la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025. Ce projet partiel est reporté dans une étape ultérieure. Pour mémoire les études précédentes prévoyaient la réalisation d'une 4^{ème} voie en intégrant les emprises nécessaires à la construction d'une future halte à Châtelaine.
3. Dans les zones de liaison entre la gare souterraine et l'amorce des tunnels Est et Ouest, les mesures constructives anticipées en prévision des développements futurs de l'infrastructure telles que préconisées dans l'expertise de 2013 et les études précédentes ont été réduites au minimum.
4. L'opportunité de valoriser les matériaux d'excavation (alluvions anciennes) a été pleinement prise en compte dans l'évaluation des coûts en tenant compte des conditions locales actuelles en matière de gestion des matériaux. Cette opportunité n'était pas considérée dans les études précédentes.
5. Les itinéraires simultanés pour les voies 4 et 6 en direction de Lausanne ont été retirées de l'estimation des coûts.
Pour mémoire, les études précédentes prenaient en compte cette opportunité de réaliser cette infrastructure dans le cadre de la reconfiguration de la tête Est.
6. Le bâtiment de service BS Montbrillant n'est pas démol/reconstruit dans le cadre du projet d'extension de la gare Cornavin. Les installations de chantier seront implantées au niveau de la rue des Gares.

Pistes d'optimisation à poursuivre

En phase d'avant-projet, plusieurs options devront être étudiées plus en profondeur, en particulier :

- _ Déplacement de la trémie Est en direction de la gare. Bien que le potentiel d'économie de cette optimisation soit limité, cette option pourrait conduire à réduire les emprises définitives sur les jardins de l'ONU pour autant que sa faisabilité soit démontrée.
- _ Dans le cadre de la reconfiguration de la tête Est de la gare existante prévue dans tous les scénarios d'extension de la gare Cornavin, un dispositif alternatif pour l'organisation des voies de garage pourrait améliorer les conditions d'exploitation du nœud de Genève.
- _ L'altitude du plan de roulement, respectivement l'organisation des fonctionnalités et des flux de la gare souterraine, est déterminante pour assurer un interface de qualité et pour les ouvrages adjacents. Ce paramètre du projet doit pouvoir être ajusté dans le cadre des études d'avant-projet.
- _ La configuration des rampes d'accès à la gare souterraine doit être consolidée afin d'assurer une exploitation de la gare sans restriction d'exploitation.

2.3 Conditions de réussite du projet

Les solutions retenues pour les méthodes constructives, pour la logistique et le planning sont ambitieuses. Le projet nécessite le soutien de l'ensemble des partenaires pour garantir sa mise en œuvre.

Au-delà des risques identifiés, les principales conditions de réussite du projet sont rappelées dans les chapitres suivants. Ces éléments devront être étudiés avec attention dans le cadre des phases de planification ultérieures.

2.3.1 Passage sous l'îlot Dassier

Risque spécifique

Par rapport au profil en long du projet, les solutions techniques préconisées pour le passage sous l'îlot Dassier en direction du puits Voltaire sont sûres mais induisent de fortes nuisances pour les riverains. Dès que le tracé définitif et les solutions techniques auront été consolidés, une information aux personnes concernées devra être engagée avec le soutien des autorités compétentes.

2.3.2 Logistique « just in time »

Conditions logistiques des chantiers

Les mesures nécessaires pour organiser l'accès aux différentes zones d'installation et chantiers en mode «just in time»¹ sont contraignantes et devront être soutenues par les autorités locales compétentes.

2.3.3 Mise en place des zones d'installation

Soutien des autorités pour les zones d'installation

La mise en œuvre des multiples zones d'installation identifiées et des opportunités y relatives doit être soutenue par les autorités locales compétentes, en particulier : démolition des locaux provisoires du Collège Voltaire sans remplacement, occupation du parc Saint-Jean, de la rue Dassier, rue Montbrillant, rue du Valais, emprise sur l'ONU et mission permanente italienne, location d'immeubles à Châtelaine et Voltaire pour loger les ouvriers, etc...

Les principales zones d'installation nécessaires à la réalisation des travaux et les durées d'occupation indicatives sont représentées schématiquement ci-dessous.

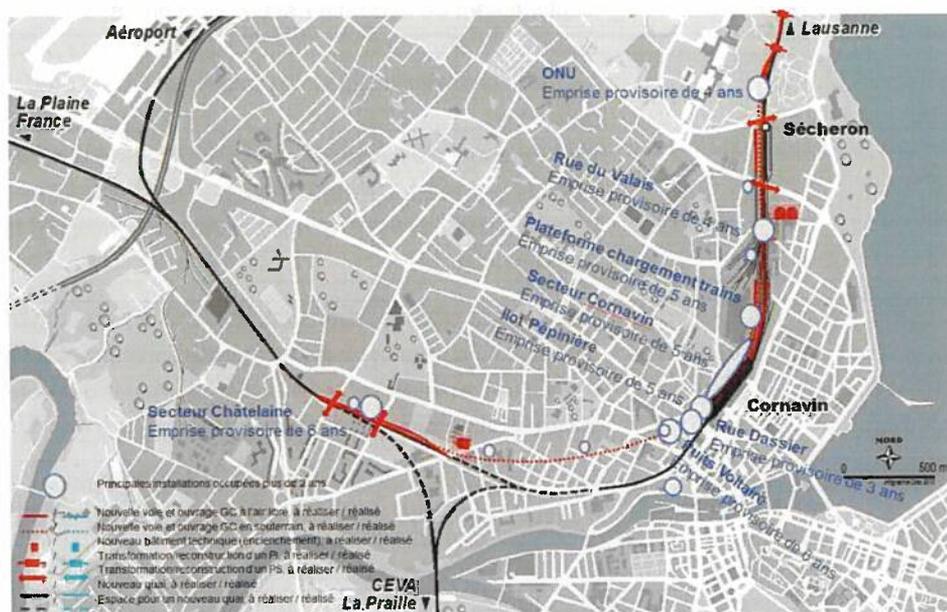


Fig. 7 Illustration des principales emprises provisoires (installations de chantier)

¹ Limitation des emprises d'installation nécessitant l'organisation de zones tampon en périphérie des chantiers pour assurer les délais d'acheminements en direction des différentes installations de chantier.

Soutien des autorités pour les impacts sur le réseau routier

2.3.4 Impact sur le réseau routier

Le concept du projet impacte le réseau routier et les espaces publics sur des durées importantes. Les hypothèses retenues devront être soutenues par les autorités compétentes, en particulier:

- _ Réalisation des travaux sous le passage des Alpes en 2 étapes principales (fermeture partielle des voies de circulation)
- _ Fermeture de la rue du Valais
- _ Fermeture de la rue Montbrillant (avec maintien du tram)
- _ Fermeture de la rue Dassier

3. Impacts du projet sur l'exploitation

Les interactions entre le projet technique (volets GC et TechFer) et l'exploitation sont très fortes. Elles ont été étudiées dans le cadre du groupe technique d'accompagnement (GTA).

Cadre des analyses relatives à l'exploitation

Sans compter les nombreux échanges bilatéraux, le GTA s'est réuni à 13 occasions depuis fin novembre 2014 en regroupant une dizaine de spécialistes provenant de différents domaines (génie civil, exploitation et technique ferroviaire).

Les différentes options d'optimisation du projet technique (génie civil et TechFer) ont été discutées dans le cadre du GTA. La pertinence des différentes solutions envisagées et les impacts sur l'exploitation y ont été débattus, aussi bien pour la phase provisoire des travaux que pour la situation définitive.

Certaines options non judicieuses du point de vue économique ou ayant un impact trop important sur l'offre ont été abandonnées.

Conclusions du GTA

Les options retenues pour le projet EP 2015 permettent la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025 et d'assurer la compatibilité constructive vis-à-vis des développements futurs de l'infrastructure.

3.1 Principales optimisations intégrées au projet

Les trois principales optimisations du projet soutenues par le GTA sont :

1. La réalisation d'un tunnel à simple voie entre Cornavin et Genève-Aéroport et l'exploitation unidirectionnelle de la gare souterraine permettent de garantir la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025.
2. La réalisation de la 2ème voie entre la partie souterraine de la gare de Cornavin et Genève-Aéroport a pu être reportée dans une étape ultérieure.
3. Le désenchevêtrement à Châtelaine des trafics Aéroport / La Plaine grâce à une 4ème voie à Châtelaine n'est pas nécessaire pour la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025. Ce dispositif a pu être reporté dans une étape de réalisation ultérieure. Seul le déplacement de l'installation commutable dynamique (LGV) est prévu dans le cadre du projet EP 2015.

3.2 Synthèse des principaux impacts sur l'exploitation en phase travaux

Les principaux impacts sur l'exploitation durant les phases de travaux ont été identifiés et analysés dans le cadre du GTA.

Objectifs satisfaits

D'une manière générale et malgré les différentes restrictions d'exploitation à prévoir durant l'exécution des travaux, les principaux objectifs d'offre Grandes Lignes, RER, TER et TGV seront satisfaits. Le coût des impacts sur l'exploitation a été évalué à MCHF 133.6 HT (valeur moyenne) et est inclus dans l'estimation du coût global du projet.

Principal impact

Le principal impact identifié porte sur la limitation à Genève au lieu de Genève-Aéroport (rebroussement) de deux trains du trafic Grandes Lignes suisse par heure selon le

même principe appliqué durant 6 mois en 2014 pour les travaux sur la ligne Genève – Genève-Aéroport (clustering).

Coordination avec les autres chantiers

De par l'ampleur des travaux prévus pour le projet d'extension de la gare de Genève, le déroulement des travaux devra impérativement être coordonné avec les autres importants travaux prévus pour Léman 2030.

Garage sur la ligne Genève-La Plaine

De plus, les restrictions sur les voies de garage des faisceaux B et H durant les travaux nécessitent la création anticipée d'une plate-forme de garage sur la ligne Genève–La Plaine. Cette infrastructure est d'ores et déjà financée via le fond des mesures transversales d'AS 2025.

3.3 Compatibilité du projet EP 2015 avec les horizons d'offre futurs

AS 2025

Le projet EP 2015 est compatible avec l'offre prévue dans AS 2025 avec 10 produits Grandes Lignes (2 x plateau, 2 x Valais, 2 x pied-du-Jura et 2 x RE Lausanne et 2 x RE Nyon).

Les réserves de capacité offertes par le projet ont été évaluées dans le cadre du GTA.

Horizon 2030

Perspectives après AS 2025

Sur la base du module déposé par le Canton de Genève pour l'horizon 2030 (cadence ¼ heure du RER La Plaine) et des exigences formulées par la SNCF lors de la séance du 31.7.2015 à Lyon en présence de l'OFT, SNCF, CFF et SMA, les analyses mettent en évidence les éléments suivants :

- Une occupation très critique des voies 6 à 8 à Genève Cornavin ; pour y remédier un partage de capacité devra être imposé (par exemple le sillon TER supplémentaire ne circule pas lorsque le 4^{ème} RER circule).
- L'occupation du tronçon Châtelaine – Genève est également très critique pour la stabilité horaire en raison d'un temps de distancement trop important dû aux installations actuelles (commutation dynamique). Ce diagnostic est également valable pour les autres variantes d'extension en souterrain, EP-21m et EP-17m.
- La mise en œuvre d'une offre au ¼ heure Genève – La Plaine ne nécessite pas de saut-de-mouton à Châtelaine.

Les conditions de compatibilité entre les développements de l'offre envisagés au-delà de l'horizon 2025 avec les solutions d'infrastructure étudiées sont illustrées dans le tableau ci-dessous.

Au-delà de l'horizon 2030

Perspectives après AS 2030

Au-delà de l'horizon 2030, l'absorption d'un volume global de 12 produits système Grandes Lignes, avec les hypothèses connues actuellement (notamment le distancement sur la section commutable), ne permet pas d'après les analyses capacitaires effectuées par les CFF de remplir les critères. Ainsi pour pouvoir absorber ce volume global d'offre, des infrastructures supplémentaires sont nécessaires (par exemple voies supplémentaires en ligne et/ou à quai) et seront à déterminer dans les études ultérieures.

Cette conclusion est valable pour tous les scénarios d'extension étudiés à ce jour.

L'évaluation synthétique des différentes variantes est illustrée dans le tableau suivant.

Comparaison entre variante de l'extension de la gare de Genève Analyse capacité GTA		Fonctionnalités AS 2025 PRODES étape 1	Objectifs d'offre A3 2030 (Demande des Cantons)			Au-delà de 2030 12 produits LS -GEP
Variante	Schémas simplifiés		Modèle A1 4 tranchées La Plaine	Modèle A2 Arch Châtelaime	10 Producta Lausanne - Genève-Aéroport	
Surface		✓	✗ + Saut-de-mouton à Châtelaime	✗ + Saut-de-mouton à Châtelaime	✓	✗
Souterraine EPs 2014		✓	⚠ + restriction sur l'offre	⚠ + restriction sur l'offre	✓	✗
Souterraine EP 2015		✓	⚠ + restriction sur l'offre	✗ + 4 ^{ème} voie à Châtelaime	✓	✗
		Source Horans A3/2025 Août 2014	Source Analyse GTA			

✓ Critères pour répondre à l'offre remplis sans condition
 ⚠ Critères pour répondre à l'offre remplis avec condition selon l'offre demandée
 ✗ Critères pour répondre à l'offre non remplis (analyse capacitaire)

Fig. 8 Evaluation synthétique de la compatibilité des différents scénarios d'extension envisagés avec les horizons d'offre futurs

4. Planning du projet

Mise en service en 2030

Le planning ci-après met en évidence que les principaux travaux du projet pourraient démarrer en 2024 et s'achever au plus tôt début 2031 (hors risques procédures et travaux). Cela permet d'envisager une mise en service (MES) au changement d'horaire de 2030.

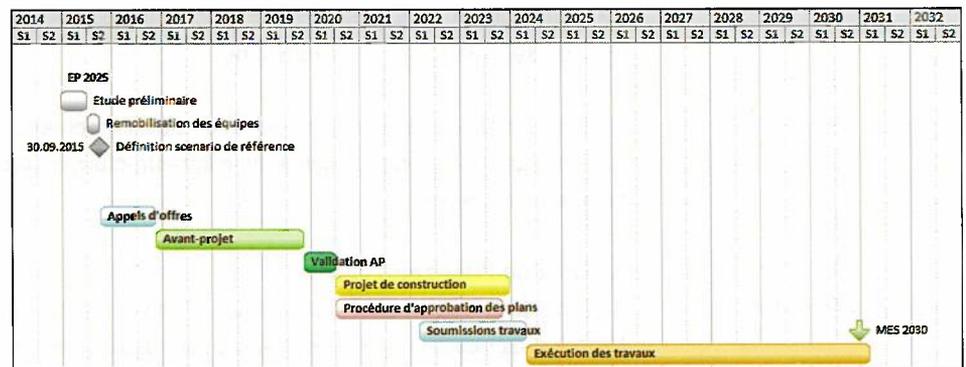


Fig. 9 Planning général du projet EP 2015 (durées incompressibles, hors risques procédures et travaux)

Hypothèses

Les principales hypothèses prises en compte pour établir ce planning sont les suivantes :

- _ Durées des phases de planification incompressibles
- _ Les risques liés aux procédures et aux travaux sont identifiés et analysés séparément.

- _ Pour atteindre l'objectif de mise en service, les travaux préparatoires devront être anticipés et faire l'objet d'une ou plusieurs procédures d'approbation des plans (PAP) séparées. A ce jour, les projets partiels suivants ont été identifiés :
 - _ Renouvellement 1:1 de l'enclenchement (mise en service avant le démarrage des principaux travaux)
 - _ Garage sur la ligne Genève – La Plaine (mise en service avant le démarrage des principaux travaux)
 - _ Déplacement du DLR/ESA (mise en service au plus tard avant le démarrage des principaux travaux)
- _ La durée des travaux a été évaluée en tenant compte d'une logistique conforme au principe « just in time » (voir conditions de réussite du projet décrites au chap. 2.3)
- _ Début de l'élaboration des documents d'appel d'offres des mandataires en octobre 2015 sur la base d'un scénario de référence consolidé.

5. Estimation des coûts du projet et sources de financement alternatif

5.1 Chiffrage des coûts (+/- 30%)

Méthodologie pour l'estimation des coûts

Le calcul des coûts a été effectué de manière analogue aux études précédentes menées dans le cadre de la phase d'étude préliminaire selon le schéma ci-dessous (méthodologie agréée par l'OFT).

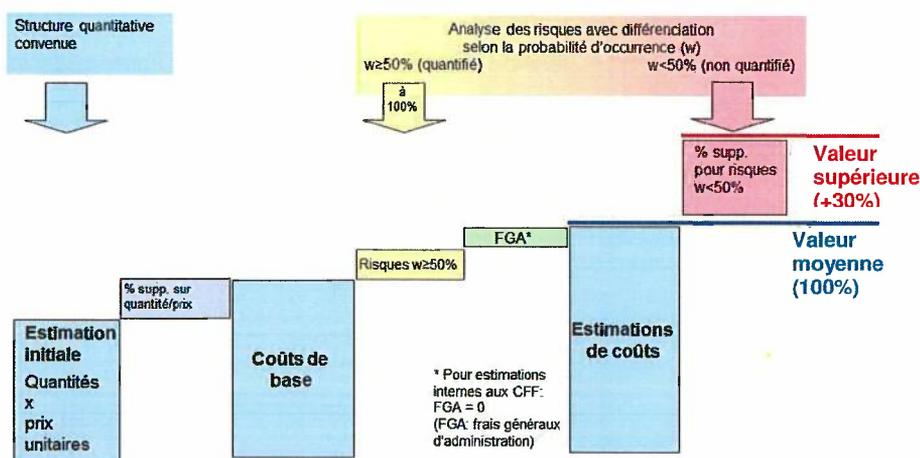


Fig. 10 Méthodologie pour l'estimation des coûts

La vision globale résultant des études préliminaires et les évaluations de coûts communiquées permettent aux instances décisionnelles de se forger une opinion. Ces éléments d'aide à la décision constituent la base des réflexions sur le ratio coût-utilité du projet et donnent des informations en vue de l'établissement du projet, du financement et des mandats d'étude de projet.

Coût du projet

L'évaluation du coût du projet EP 2015 est de **1'652 MCHF (+/-30%)** (valeur moyenne, base de prix mars 2014, montants hors TVA).

Ramené à octobre 2008 (date de référence pour PRODES étape 1), le montant de référence est de **1'618 MCHF** (valeur moyenne, indice BTI² 10/2008 = 128.5, indice BTI 4/2014 = 131.2).

5.2 Conditions particulières et hypothèses relatives à l'estimation des coûts

Les estimations de coûts du chap. 5.1 prennent en compte les conditions particulières et autres hypothèses suivantes :

- _ La fonction d'entrée simultanée des voies 7-8 (tête Ouest) et le rehaussement du quai 4 ne sont pas pris en compte dans les estimations de coûts (projets connexes avec financement séparé).
- _ Les coûts subséquents (entretien / maintenance) ne sont pas pris en compte à ce stade dans les estimations de coûts.
- _ Par analogie aux études menées en 2014 et en dérogation du profil d'exigence, le projet EP 2015 prévoit une portion de rampe à 35‰ au niveau de la trémie Ouest.
- _ Aucun programme de développement immobilier en gare n'est comptabilisé à ce stade dans les estimations de coûts.
- _ L'évaluation du coût du projet est conditionnée aux conditions de réussite du projet décrites au chap. 2.3.

5.3 Sources de financement alternatif envisageables

Conformément au mandat, les pistes de financement alternatif envisageables ont été identifiées et évaluées.

La situation actuelle est résumée dans la figure ci-après :

Pistes de financement alternatif clarifiées

Partie d'ouvrage	Coût total (valeur moyenne)	Financement alternatif (valeur moyenne)	Source de financement alternatif
Garage sur la ligne Genève - La Plaine	56.1 MCHF	56.1 MCHF	AS 2025 : fond des mesures transversales
Reconstruction du PS de l'Av. de la Paix	11.3 MCHF	11.3 MCHF	Ville et Canton de Genève
DLR (lavage au défilé)	35.8 MCHF	8.2 MCHF	CFF P-OP
Manque à gagner pour Lyria <i>(impact provisoire durant les phases travaux)</i>	7.0 MCHF	7.0 MCHF	A compenser par réduction de l'offre
Manque à gagner pour FV <i>(impact provisoire durant les phases travaux)</i>	9.8 MCHF	9.8 MCHF	A compenser par réduction de l'offre
Coût d'exploitation suppl. du RER-FVG <i>(impact provisoire durant les phases travaux)</i>	6.1 MCHF	6.1 MCHF	Augmentation des indemnités TRV
Transfert de production des compositions FV du CEG sur d'autres sites <i>(impact provisoire durant les phases travaux)</i>	18.8 MCHF	18.8 MCHF	A compenser par réduction de l'offre
TOTAL		117.3 MCHF	

Autres pistes de financement alternatif en cours de clarification

Partie d'ouvrage	Coût total (valeur moyenne)	Financement alternatif (valeur moyenne)	Source de financement alternatif
Renouvellement 1:1 de l'enclenchement (IS et câbles)	108.2 MCHF	0 à ? MCHF	?
Autres sources à définir	? MCHF	? MCHF	?

Fig. 11 Sources de financement alternatif envisageables au 27.6.2015 (montants HT, valeurs moyenne selon fig. 10)

² BTI : Bahnbau-Teuerungsindex

6. Compatibilité avec les développements futurs de l'infrastructure envisagés

Les optimisations apportées au projet EP 2015 ont des répercussions sur les modules de développement ultérieurs de l'infrastructure tels qu'imaginés dans le cadre des pistes étudiées en 2014. Les principales adaptations à prévoir sont décrites dans les chapitres suivants.

6.1 4^{ème} voie permettant une halte RER à Châteline

Les adaptations prises en compte

Les adaptations suivantes devront être prises en compte :

1. Par rapport aux études précédentes, le périmètre d'évolution du projet de la 4^{ème} voie a sensiblement augmenté suite au raccourcissement du tunnel Ouest.
2. Outre sa longueur plus importante, le projet de la 4^{ème} voie porte ainsi également sur la transformation de passages supérieur (1) et inférieur (1).

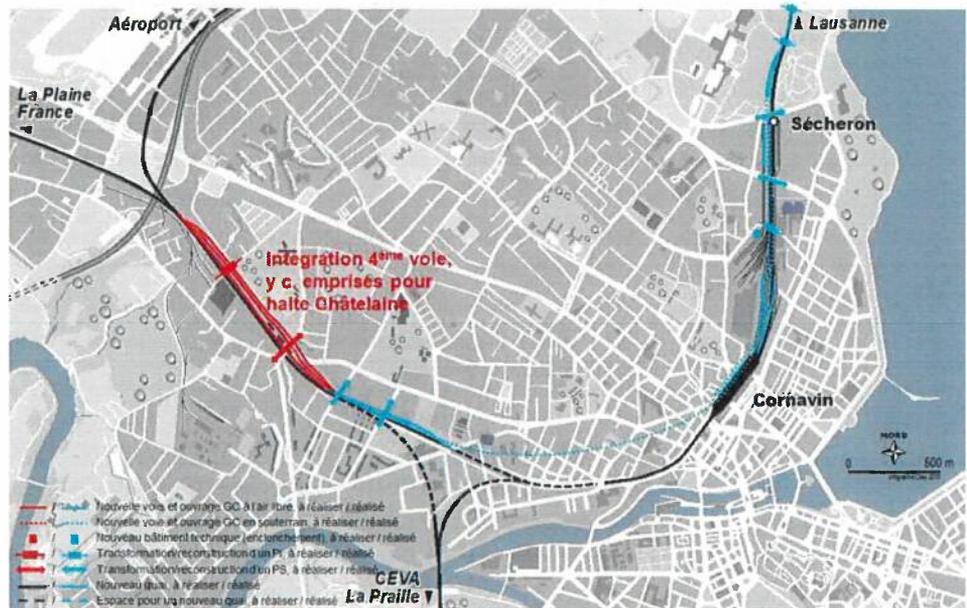


Fig. 12 Illustration schématique de la 4^{ème} voie permettant une future halte RER à Châteline

6.2 Extension à 4 voies souterraines en gare

Le périmètre et l'ampleur

Par rapport aux études précédentes, le périmètre d'évolution et l'ampleur du projet visant à intégrer un deuxième quai souterrain seront sensiblement plus importants.

Les principales adaptations prises en compte sont les suivantes :

1. Réalisation d'un 2^{ème} tunnel à simple voie dont la longueur est supérieure à celui réalisé dans le cadre du projet EP 2015. Afin d'assurer les fonctionnalités de diagonales d'échange entre les 2 voies entre Genève et Genève-Aéroport, des tunnels de liaison devront être réalisés.
2. La réalisation de l'extension de la gare souterraine à 4 voies est rendue plus difficile par la suppression des mesures prévisionnelles dans le cadre du projet.

3. Globalement le nombre d'étapes de travaux sera plus important et la durée des travaux de cette étape de réalisation sensiblement plus longue.

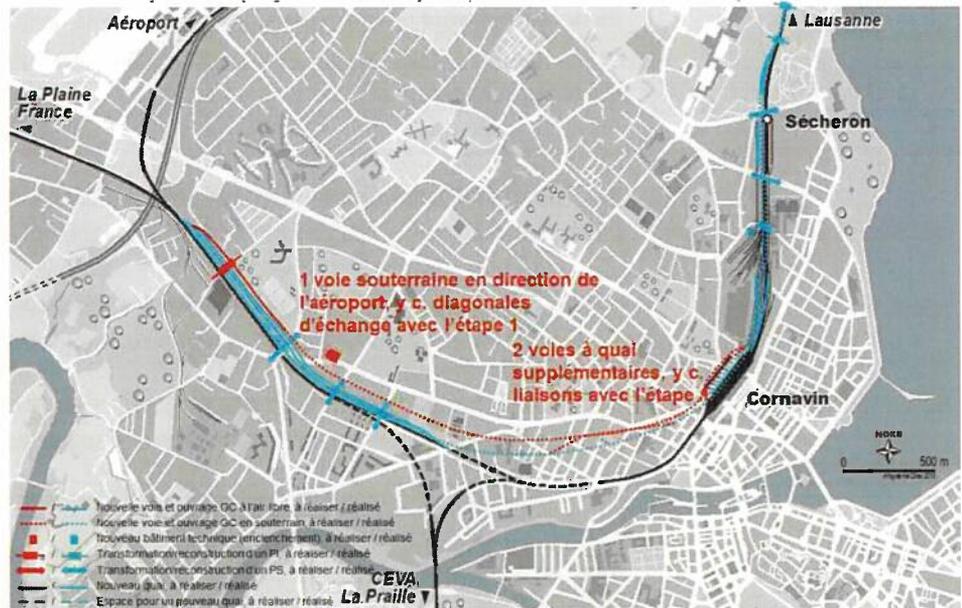


Fig. 13 Illustration schématique de l'extension à 4 voies souterraines en gare

6.3 Chiffrage des coûts (+/- 50%)

Coûts du projet pour les étapes ultérieures

L'évaluation du coût des étapes de réalisation ultérieures est de **176 MCHF** pour la 4^{ème} voie permettant une future halte RER à Châtelaine et de **1'016 MCHF** pour la création de 2 voies supplémentaires dans la gare souterraine (valeurs moyennes, précision +/- 50%, base de prix mars 2014).

Ramenées à octobre 2008 (date de référence pour PRODES étape 1), les montants de référence sont de **172 MCHF** pour la 4^{ème} voie à Châtelaine et de **995 MCHF** pour les 2 voies supplémentaires en gare (indice BTI³ 10/2008 = 128.5, indice BTI 4/2014 = 131.2).

6.4 Influence de l'enchaînement des sauts d'offres sur le choix d'un scénario de référence

Le projet EP 2015 vise à reporter au maximum les investissements en ne réalisant, dans le cadre de PRODES étape 1, uniquement l'infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du saut d'offre AS 2025.

Contraintes pour les étapes de réalisation ultérieures

Une fois le projet engagé, l'augmentation du nombre de voies en gare ne pourra pas être mise en service avant 2040 du point de vue technique (date théorique au plus tôt, hors risques, basée sur l'enchaînement des travaux des différentes étapes). Une continuité des travaux à Voltaire constituerait par ailleurs un risque majeur pour la faisabilité de la deuxième étape de réalisation (enchaînement des fortes nuisances pour les riverains sur une longue période).

³ BTI : Bahnbau Teuerungsindex

Conditions liées au projet
EP 2015

Du point de vue économique, le projet EP 2015 ne se justifie que si les étapes de réalisation ultérieures sont effectivement planifiées à long terme, respectivement si les sauts d'offres avant 2040 ne nécessitent pas la réalisation des 2 voies supplémentaires en gare.

Projet pour un développement
complémentaire à court terme

Dans le cas contraire, le développement d'une des pistes étudiées en 2014 (tunnel Ouest à double voies) devrait être privilégiée.

7. Suite des opérations

Préconisations à l'intention du
GdG

Afin de pouvoir mettre en service cette nouvelle gare dans les délais identifiés, les mesures suivantes sont préconisées :

1. Le renouvellement 1:1 de l'enclenchement ainsi que les autres travaux préparatoires identifiés (garage sur la ligne Genève – La Plaine et déplacement du DLR/ESA dans le faisceau H) sont sur le chemin critique du projet. Les études d'avant-projet doivent se poursuivre selon convention de financement n° 90039314.
2. Les cahiers des charges et profils d'exigences des projets principaux doivent être précisés sur la base des connaissances acquises durant la phase d'étude préliminaire.
3. La phase d'avant-projet des projets principaux doit être engagée.
4. Les conventions de financement du projet doivent être établies, respectivement mises à jour.

8. Glossaire

BS	Bâtiment de service
CEG	Centre d'exploitation Genève
CFF	Chemins de fer fédéraux
CFF IM	Division Immobilier des CFF
DLR	Nettoyage à défilement continu
EP	Etude préliminaire
ESA	Vidange WC
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FGA	Frais généraux d'administration
GAC	Groupe d'accompagnement Cornavin
GC	Génie civil
GdG	Groupe décisionnel Genève
GTA	Groupe technique d'accompagnement
MES	Mise en service
OFT	Office fédéral des transports
ONU	Organisation des nations unies
PAP	Procédure d'approbation des plans
PDR	Plan de roulement
PI	Passage inférieur
PRODES	Programme de développement stratégique
PS	Passage supérieur
SMA	SMA et associés SA
TechFer	Techniques ferroviaires
ZEB	Programme d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire