



Genève, le 7 octobre 2026

Le Conseil d'Etat

4071-2026

Département fédéral de
l'environnement, des transports de
l'énergie et de la communication
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
3003 Berne

**Concerne : projet visant à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale
Transports'45 : prise de position du canton de Genève**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 19 juin dernier, vous avez sollicité la prise de position du canton de Genève dans le cadre de la consultation relative au projet Transports'45 visant à répondre aux besoins de mobilité sur un plan intermodal et nous vous en remercions. Vous trouverez en annexe nos réponses aux questionnaires.

En premier lieu, notre Conseil salue la volonté de mener une démarche coordonnée entre les différents modes de transport. Une telle approche est indispensable pour répondre aux grands défis des mobilités, tant à l'échelle des agglomérations qu'à l'échelle nationale. Il tient également à souligner sa grande satisfaction quant à l'évaluation favorable du Projet d'agglomération de 5^{ème} génération pour le Grand-Genève, ainsi que la prise en compte des enjeux de l'élargissement de l'autoroute sur le territoire genevois.

Programme de développement des routes nationales

Concernant le programme de développement des routes nationales, nous relevons en particulier la proposition de la Confédération d'intégrer, dans l'étape d'aménagement 2027, le projet d'élargissement de l'autoroute N1 entre Perly et Bernex. Cette sélection, tout comme celle de l'élargissement de l'autoroute N1 entre Aarau et Birrfeld, permettra de résorber d'importants goulets d'étranglement et de préserver le dynamisme économique ainsi que la mobilité dans nos régions à forte densité. Nous relevons toutefois, s'agissant de la mesure genevoise, que cette augmentation de capacité devra impérativement être accompagnée d'une amélioration de la plateforme douanière de Bardonnex et d'une action transfrontalière coordonnée. Ces mesures sont indispensables pour garantir la fluidité d'accès à la Suisse, en particulier pour le trafic de marchandises, et assurer le soutien politique des communes concernées. Dans le même esprit, nous demandons que la réalisation de la "jonction de l'Aéropostale" soit décorrélée de l'élargissement Meyrin/Vernier-Aéroport (prévu à ce stade pour 2055) afin d'être planifiée à plus brève échéance. Ceci permettra de réduire rapidement le trafic de transit sur la façade de Genève Aéroport, et, ainsi, de renforcer l'attractivité de notre plateforme aéroportuaire.

Programme en faveur du trafic d'agglomération

S'agissant du programme en faveur du trafic d'agglomération du message Transports'45, les résultats provisoires du Projet d'agglomération 5 pour le Grand Genève confirment le soutien de la Confédération au développement dynamique de notre agglomération transfrontalière et au travail engagé lors des programmes précédents. A ce titre, concernant les mesures de cinquième génération, notre Conseil demande que les travaux préalables puissent être engagés avant la signature de l'Accord sur les prestations, sans remise en cause du financement fédéral. Nous souhaitons également souligner l'importance du programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA), qui accompagne depuis maintenant vingt ans le développement des agglomérations suisses. Ce programme doit demeurer pérenne, notamment au regard des réflexions fédérales menées dans le cadre du projet « Désenchevêtrement 27 ».

Améliorations souhaitées par le Canton de Genève

Au-delà de notre satisfaction quant aux objets précités, notre Conseil souhaite formuler plusieurs demandes afin de pouvoir soutenir le message que vous envisagez de soumettre au Parlement fédéral. Celles-ci portent tout particulièrement sur le volet ferroviaire.

Tout d'abord, ce message repose en grande partie sur l'expertise de l'EPFZ, qui n'a été ni validée sur le plan technique ni consolidée sur le plan politique. Une orientation volontariste à l'échelle nationale est dès lors indispensable pour la stratégie de développement de l'axe Est-Ouest, en particulier sur la partie ouest Genève-Lausanne-Berne. Outre la poursuite du projet Morges-Perroy, le message PRODES 2027 devra prévoir les moyens financiers nécessaires au développement, dès 2027, d'études opérationnelles permettant d'inscrire, dans les messages 2031 et suivants, la réalisation de projets stratégiques supplémentaires sur la partie romande de l'axe Est-Ouest. Cette exigence concerne en particulier la section Genève-Perroy de la future 2^{ème} ligne Genève-Lausanne. Elle est d'autant plus prégnante à l'échelle lémanique, où la croissance de l'offre ferroviaire que permettra la réalisation des extensions actées des gares de Genève (extension souterraine) et Lausanne ne sera pleinement déployable qu'avec des mesures complémentaires au niveau de la gare de Genève Aéroport, de la gare Cornavin de surface et de celle de Nyon. Or, aucune action n'est inscrite dans le projet de message PRODES 2027.

À l'échelle régionale, le message devra garantir la budgétisation des travaux d'infrastructures nécessaires à l'augmentation de la capacité du réseau Léman Express. Après sept années d'exploitation, celui-ci accueille désormais jusqu'à 100 000 voyageurs par jour, dont 60 % effectuent des déplacements strictement internes à la Suisse et 23 % des déplacements transfrontaliers.

De plus, le volet ferroviaire du message ne nous semble pas suffisamment clair sur les développements de l'offre internationale que la Confédération pourrait soutenir au travers de cofinancements avec les pays limitrophes. Cet enjeu est particulièrement significatif pour le Canton, au regard du caractère transfrontalier de son agglomération. Il implique un accroissement de la capacité de l'ensemble du réseau Léman Express, y compris sa partie française, ainsi que la consolidation de son rôle de porte d'entrée de la Suisse vers le corridor européen à grande vitesse reliant Genève et Lyon, en direction de Londres, de Paris, du Benelux et de Marseille, de Barcelone, de Madrid. Au regard des enjeux politiques évidents liés à la mise en place de cofinancements avec des pays tiers, le message devra préciser les financements susceptibles de soutenir le développement des lignes transfrontalières.

Le deuxième manquement majeur repose sur le fait que le volet du programme en faveur du trafic d'agglomération n'intègre pas suffisamment la possibilité de développer des projets

hybrides à grande capacité. Ces derniers peuvent pourtant apporter une réponse efficace, dans des délais réalistes, aux enjeux de déplacement et de desserte des grandes agglomérations, comme l'affirme le Projet de territoire Suisse. Ces infrastructures peuvent par ailleurs s'extraire du seul cadre du ferroviaire lourd, habituellement considéré pour ce type d'opérations.

Pour notre canton, le projet concerné est celui de liaison Jura-Léman-Salève, qui se doit d'être mieux pris en considération dans le Projet Transports'45. Ce projet majeur, annoncé dans le Projet d'agglomération 5 en tant que mesure de horizon C, a désormais fait l'objet de nombreuses études détaillées. Celles-ci permettront de définir précisément son tracé, l'implantation des stations, les caractéristiques de son système de transport (métro automatique sur rails), les fréquentations attendues (200'000 voyageurs/jour en 2050) ainsi que les modalités du partage du financement entre le Canton et la Confédération. Ces études montrent aussi qu'une telle liaison capacitaire soutient les développements urbains prévus dans le territoire genevois et constitue la colonne vertébrale du projet de territoire énoncé par notre futur Plan directeur cantonal 2050.

En conclusion, nous sollicitons l'intégration des principales améliorations décrites ci-dessus. Elles constituent un préalable au soutien de notre Canton lors des travaux parlementaires à venir. Ces compléments nous semblent également nécessaires pour obtenir une mobilisation de la population genevoise en faveur de la pérennisation du financement des mesures ferroviaires par la TVA, lors de la votation prévue au cours de l'année 2027.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le vice-chancelier :



Patrick Ferraris

La présidente :



Anne Hiltbold

Annexe mentionnée

Copie à : Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO)
konsultationen@bav.admin.ch (Word et PDF)

GRANDES LIGNES DU PROJET

1. Approuvez-vous l'orientation générale du projet ?

OUI sous réserve

Le principe d'avoir une vision conjointe route, rail, agglo est accueilli favorablement par le Canton, mais le message peine à mettre en évidence une vraie articulation entre ces différents programmes.

Nous relevons avec satisfaction la prise en compte des enjeux d'élargissement de l'autoroute à Genève et l'évaluation favorable du projet d'agglomération de 5^{ème} génération du Grand-Genève.

Néanmoins, sur l'arc lémanique, axe pourtant reconnu comme saturé par l'analyse technique de l'EPFZ, aucune mesure supplémentaire n'est proposée tant en études qu'en réalisation pour les 20 prochaines années. Des propositions concrètes et un financement suffisant sont attendus notamment pour poursuivre les études préliminaires initiées sur les tronçons Genève Aéroport – Lausanne, Lausanne – Berne, et plus largement sur l'axe Est-Ouest suisse.

Les nouveaux projets doivent être mieux justifiés. L'interaction entre offre et infrastructure, à la base de la planification ferroviaire suisse depuis des décennies, manque de clarté dans la proposition actuelle. Pour notre canton, ce constat porte principalement sur le projet d'extension souterraine de la gare de Genève pour lequel il n'existe plus de vision claire sur les infrastructures nécessaires pour permettre son utilisation pleine et entière au développement de l'offre ferroviaire à Genève, tant pour le trafic régional que pour les grandes lignes ou et le trafic international. Nous citons à ce titre les impacts identifiés dans le cadre de l'EA 2035 sur les gares de l'Aéroport et celle de Nyon. Des compléments sont ainsi attendus dans la méthodologie et dans les moyens financiers prévus sur les projets complémentaires et transfrontaliers.

A l'heure où les projets ferroviaires de grande ampleur tous aussi pertinents les uns que les autres, se multiplient dans le programme de développement stratégique – avec pour une large partie aucune perspective de financement avant l'horizon 2050-2080 – nous regrettons que le présent message ne prenne pas en considération la possibilité de développer des projets hybrides à grande capacité. Ces derniers peuvent pourtant apporter une réponse efficace, dans des délais réalistes, aux enjeux de déplacements des grandes agglomérations sans nécessairement rester dans le seul cadre ferroviaire, tant financier que stratégique, habituellement considéré pour ce type d'opérations. Pour notre canton, c'est évidemment le projet de liaison Jura-Léman-Salève qui est mis en avant, notamment en raison de son rôle de desserte tant urbaine que régionale.

2. Y a-t-il des aspects qui n'ont pas suffisamment été pris en considération ?

OUI

La façon de faire avec Transports'45 s'éloigne de la méthodologie de planification, d'annonce des projets et d'implication des cantons qui est en vigueur actuellement. Les éléments sur l'évolution de cette nouvelle approche restent très lacunaires et devront être précisés dans les mois à venir, avant le passage devant les Chambres fédérales.

De plus, les modifications relatives à la gouvernance, aux rôles du Parlement, de l'OFT/DETEC et des entreprises ferroviaires, ainsi que la participation obligatoire des cantons ne sont pas présentées de manière claire. On peut citer à titre d'exemple les éléments stratégiques du réseau à portée nationale et ceux à portée régionale qui viennent d'être introduits. Malheureusement, il manque une définition de cette catégorie importante d'infrastructures, tant dans les bases légales que dans le rapport explicatif. La question de savoir quelles infrastructures relèvent concrètement de cette définition reste donc en suspens. Cela revêt une grande importance dans la mesure où ces éléments du réseau relèvent de la

compétence du Parlement. La question de savoir si les nouvelles gares ferroviaires entrent dans cette catégorie reste également en suspens et doit être clarifiée, car de telles mesures ont un impact régional concret et c'est la seule manière de respecter le principe énoncé à l'article 48d, alinéa 2, de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), selon lequel les cantons sont responsables de la planification de l'offre de transport régional.

Enfin, la proposition de message met en évidence l'impossibilité de financer l'ensemble des enjeux de mobilité à moyen terme, mais sans ouvrir la porte aux financements alternatifs : cofinancement avec des tiers, partenariats publics-privé, etc.

3. Approuvez-vous le regroupement des projets routiers et ferroviaires ainsi que des projets d'agglomération dans un seul projet ?

OUI sous réserve

Nous sommes d'accord sur le fond et saluons la coordination du développement des différents modes de transport, y compris l'évaluation de leurs incidences sur le territoire. Ce regroupement a du sens dans la mesure où il permet d'aborder de manière globale et multimodale les enjeux de financement fédéral au niveau national jusqu'au niveau des agglomérations.

Néanmoins, dans le présent projet de message, nous ne parvenons pas à identifier dans quelle mesure cette coordination a été mise en œuvre. Par exemple, des incohérences subsistent entre les différents programmes. C'est notamment le cas pour l'arc lémanique où le message transports prévoit de renoncer à toute mesure autoroutière au motif d'un fort développement ferroviaire, développement qui n'est pourtant pas intégré de manière concrète (réalisation Morges – Perroy et a minima, des études opérationnelles du reste de la 2^{ème} ligne Genève-Lausanne) dans les planifications correspondantes.

De plus, l'examen politique qui en découlera ne devra pas retarder la signature des accords sur les prestations liées aux projets d'agglomération, car les agglomérations et les maîtres d'ouvrage portant les mesures, se sont engagés sur la base du calendrier prévisionnel qui structure les différentes générations de Projets d'agglomération.

Un retard dans la signature de l'accord qui empêcherait tous les maîtres d'ouvrage du Projet d'agglomération de démarrer la réalisation de leurs mesures, à partir de mi 2027 pour les demandes de démarrage anticipées, entraînerait des conséquences financières importantes pour ces dernières. Par ailleurs, la Confédération incitant les agglomérations à présenter des projets matures et prêts à être réalisés, un tel retard ne serait pas compréhensible.

AMÉNAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire :

4. Approuvez-vous le nouvel ordre de priorité du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (aménagement par étapes et liaison avec le développement de l'offre) ?

OUI sous réserve

Le canton reconnaît la nécessité de redéfinir les priorités, compte tenu des surcoûts liés aux mesures adoptées, des adaptations des bases de planification et des besoins supplémentaires en infrastructures pour garantir un horaire fonctionnel et réalisable par les chemins de fer.

Ce nouvel ordre de priorité repose néanmoins sur un rapport (Transports'45) pour lequel le Canton a rejeté une partie des conclusions. Sans argumentation réellement approfondie, ce rapport écarte notamment le principe d'une liaison de type métro pour notre agglomération (proposé en lieu et place d'un projet ferroviaire planifié depuis plusieurs années) en mettant

en avant comme solution alternative la mise en place de lignes de trams express pourtant totalement inadaptées à la densité et la typologie urbaine de l'agglomération genevoise.

Sur le plan ferroviaire, le canton constate avec satisfaction que la plupart des projets majeurs sur son territoire sont conservés (extension de capacité du nœud de Genève, extension de capacité de la gare de La Plaine et celui de la ligne L7 dans le cadre des mesures visant à remédier aux effets négatifs de l'horaire 2025 en Suisse romande). Cependant, au niveau romand, nous regrettons que le présent projet propose de supprimer des mesures déjà adoptées et de les substituer par des nouvelles, sans reposer ni sur une justification des besoins ni sur un concept d'offre fondé sur des critères d'exploitation et d'économie nationale.

L'élaboration de l'étape d'aménagement 2035 s'était faite sur la base d'une méthode de travail définie à l'avance (traitement des surcharges, évaluation NIBA, etc.). Cette nouvelle priorisation est au contraire précipitée et risque de nécessiter beaucoup de moyens supplémentaires, notamment des éléments de production ou de mesures de réparation sur les réseaux secondaires. Il n'y a pas de réels objectifs d'offre derrière ce nouvel ordre de priorité, et il manque la vision à l'échelle internationale, nationale, régionale et transfrontalière. Il convient en premier lieu de définir des objectifs en matière de cadence, de temps de parcours, de chaîne de mobilité et du rôle des différentes lignes de transports publics dans ce concept général.

Étape d'aménagement 2027 :

5. Approuvez-vous la décision de principe concernant les projets clés présentant un intérêt structurel ?

OUI sous réserve

Il n'est pas question d'opposer ces projets clés aux nombreux projets locaux essentiels dans plusieurs régions. Le principe de différencier des projets de plusieurs milliards par rapport à des petites mesures est intéressant, mais il faut une assurance et une méthodologie de planification pour les petits projets. Les mesures complémentaires ciblées dans le projet de message ne peuvent pas non plus se contenter d'accompagner les seuls besoins générés par les grands projets.

6. Approuvez-vous la sélection de projets clés prévue dans le message 2027 (éléments stratégiques du réseau) ?

OUI sous réserve

Ce choix repose en grande partie sur l'expertise de l'EPFZ, qui n'a pas été validée sur le plan technique ni consolidée sur le plan politique. De plus, les retombées de l'offre ne sont pas démontrées.

Une orientation sur la stratégie de développement de l'axe Est-Ouest est également indispensable. Des moyens d'études opérationnelles doivent figurer dans le message 2027 pour permettre l'inscription, dans les messages de 2031 et suivants, de la réalisation de projets stratégiques supplémentaires sur l'axe Est-Ouest.

À ce titre, nous considérons que le projet Morges-Perroy – en force dans le message 2023 avec un crédit d'engagement dédié – doit être inscrit dans sa forme complète quoi qu'il arrive, dans le message 2031. Ce dernier ne devra contenir que les éventuels moyens financiers supplémentaires (surcoûts) et ne pas mettre en péril sa réalisation. Les moyens financiers étant donc en force avec le message 2023, les études, la mise à l'enquête et les travaux de réalisation ne doivent pas être retardés. Ce projet doit être considéré comme tous les autres projets stratégiques en cours, dont les coûts supplémentaires ont été approuvés au fur et à mesure des différents messages.

De la même manière, nous demandons l'intégration des études nécessaires à l'évolution des gares de Genève-Aéroport et de Nyon pour garantir les développements grandes lignes prévus entre Lausanne et Genève grâce à l'extension souterraine de la gare de Genève-Cornavin.

Enfin, nous nous opposons au renoncement prévu dans ce message de la mise en conformité de la gare de surface de Genève vis-à-vis des flux de voyageurs. Cet aménagement a pourtant été jugé indispensable par l'OFT et les CFF. Nous demandons dès lors l'intégration des études nécessaires pour garantir l'utilisation pleine et entière de la gare de surface à long terme.

7. Approuvez-vous la mise en œuvre de la stratégie ERTMS ainsi que les moyens prévus à cet effet ?

NON

La problématique de la mise en œuvre de l'ERTMS concerne le renouvellement des installations de sécurité et de mise en conformité. Le budget et le déploiement sont à mettre en œuvre au travers des Conventions sur les prestations et non dans le cadre de l'aménagement de l'infrastructure.

Il n'existe également aucune preuve que l'ERTMS permette d'augmenter la capacité des lignes, car la capacité est également fixée par l'aménagement des gares/nœuds et de la succession des types de trains. L'expérience acquise en Suisse occidentale avec le déploiement de l'ERTMS sur des lignes conventionnelles (Lausanne-Villeneuve) a montré un ralentissement général des trains et aucune capacité supplémentaire.

8. Approuvez-vous l'ampleur des mesures complémentaires prévues dans l'étape d'aménagement 2027 ?

OUI sous réserve

Il n'est malheureusement pas possible de répondre pleinement à cette question, car il n'existe pas de liste officielle contraignante des mesures complémentaires envisagées dans le cadre du message. Au vu de projets similaires, nous partons toutefois du principe que les besoins en moyens financiers pour les mesures complémentaires prévues sont nettement sous-estimés. Ceci est d'autant plus vrai au regard de l'ampleur potentielle de projets nécessaires, comme l'extension de la capacité de la gare de Genève-Aéroport ou encore l'extension de la gare de Nyon, directement liées à l'extension souterraine de Genève-Cornavin (cadences d'un ¼ d'heure pour les RE et IC Genève – Lausanne).

Adaptation des décisions déjà prises

9. Approuvez-vous les adaptations apportées aux trois programmes d'aménagement ferroviaire « Développement de l'infrastructure ferroviaire », « Étape d'aménagement 2025 » et « Étape d'aménagement 2035 » ?

NON

Le projet actuel visant à développer l'infrastructure ferroviaire est présenté à un moment où les ressources du FIF sont insuffisantes. Il prévoit néanmoins des mesures supplémentaires se chiffrant en milliards, sans préciser quelle offre ces mesures permettront de mettre en place.

Nous ne pouvons approuver un message qui conduit à la suppression de mesures – répondant pour la plupart à des enjeux de desserte documentés (surcharges, développements urbains...) – sans évaluation des répercussions et sans proposer d'alternatives ou des modalités permettant d'y aboutir.

Autres mesures :

10. Approuvez-vous les modifications apportées au processus de planification, selon lesquelles seuls les projets se trouvant au stade d'avant-projet pourront être intégrés dans une étape d'aménagement ?

OUI avec réserves

Le principe de conditionner l'inscription dans les étapes de projets suffisamment matures est pertinent, en particulier en termes d'évaluation financière et d'analyse de rentabilité. Toutefois, en l'absence de moyens proposés pour permettre à de nouveaux projets d'atteindre ce stade de maturité, la méthode proposée est assez lacunaire.

La notion « d'avant-projet achevé » proposée dans le nouvel al. 2bis de l'art. 48c de la LCDF doit également être plus explicitée. Il en va de même, pour les critères de qualification des mesures dites « d'importance stratégique » (investissement supérieur à un certain montant, effet sur le réseau ou sur l'offre, risques sur la réalisation, rentabilité, conséquences sur la capacité à subventionner l'offre...).

11. Êtes-vous d'accord de donner au Conseil fédéral la compétence de statuer sur la réalisation des mesures d'infrastructure complémentaires ?

NON

Les cantons et les éventuels autres tiers concernés doivent être associés au développement de l'offre et des infrastructures ferroviaires. Il est impensable de laisser l'administration fédérale statuer seule avec les gestionnaires d'infrastructure, principalement les CFF, sur les infrastructures complémentaires à réaliser ou non. Ceci est particulièrement vrai pour le réseau à l'échelle régionale de notre canton pour lequel nous sommes le principal commanditaire de l'offre (part de subventionnement de 71%). Le Parlement doit également conserver son rôle dans les choix politiques et financiers de la Confédération. Cette décision relevant du parlement est également indispensable concernant le cofinancement en lien avec l'international (grandes lignes et à l'échelle régionale pour les agglomérations transfrontalières) au regard des enjeux politiques associés.

La prise en compte des cantons dans la recherche d'un équilibre territorial et dans les choix des améliorations reste essentielle dans un système fédéral.

Le canton de Genève refuse donc l'ajout des alinéa 2bis de l'article 48c (inscription dans une étape d'aménagement de mesures stratégiques uniquement avec un avant-projet achevé) et 4 de l'article 58 concernant la libération des moyens financiers des mesures non-stratégiques sur la base d'un avant-projet par le DETEC.

Financement supplémentaire de l'infrastructure ferroviaire par la Confédération :

12. Approuvez-vous la prolongation au-delà de 2030 du pour mille temporaire de la TVA destiné au fonds d'infrastructure ferroviaire ?

OUI sous réserve

Le Canton approuve la prolongation au-delà de 2030 du pour mille de la TVA. Il accepte la proposition de modification de la Constitution fédérale libellée dans le projet de message mis en consultation sous réserve de la prise en considération préalable du projet d'amélioration de l'axe Est-Ouest, en particulier sur la section lémanique.

Autres remarques :

13. Avez-vous d'autres remarques concernant la partie sur l'infrastructure ferroviaire ?

Plusieurs aspects n'ont pas été abordés dans le cadre de la consultation, à commencer par les pistes de solution pour pallier le manque de moyens dans le FIF, notamment celui des liquidités, ainsi que les éléments en lien avec les coûts d'entretien et de construction en forte augmentation dans le secteur du ferroviaire. Les normes et procédures s'allongent, entraînant là aussi d'importantes modifications de projets, des surcoûts et des délais de mise en œuvre trop longs.

De plus, si le message intègre les enjeux du développement des lignes internationales (avec à juste titre la liaison vers Londres), la question plus globale de l'accès depuis la Suisse occidentale (porte d'entrée sud-ouest de la Suisse) au corridor TGV devrait être prise en considération (liaison vers le sud-ouest de l'Europe, Lyon, Marseille, Espagne) ainsi que l'accès à Milan.

Les enjeux internationaux à l'échelle régionale ne sont pas plus pris en considération. L'accompagnement financier à l'international dans le cadre du développement des réseaux régionaux transfrontaliers doit être spécifiquement prévu par la Confédération pour les différentes régions suisses transfrontalières. Nous citons à ce titre les forts enjeux d'infrastructures sur la France en Haute-Savoie rendus nécessaires par le développement continu de la fréquentation du Léman Express (atteignant jusqu'à 100 000 passagers par jour, dont 60% sont internes à la Suisse et 23% transfrontaliers). Il est indispensable que la Confédération prenne en compte les externalités transfrontalières générées par l'attractivité économique de notre pays. De plus, dans le cas de notre canton, des investissements sur l'étoile d'Annemasse permettront de résoudre d'importantes problématiques de surcharge sur le nœud ferroviaire genevois.

Enfin, le canton de Genève souhaite que le message 2027 autorise la réalisation de la halte ferroviaire de Vernier-Châtelaine intégrée dans le cadre du projet de pôle multimodal de Châtelaine (bus à haut niveau de service, desserte ferroviaire et nouvelle ligne de tramway tangentiel présélectionnée dans le cadre du présent message). Pour cette opération, le canton s'est déclaré prêt à en assurer l'intégralité du financement selon les modalités prévues à l'art 58b de la loi sur les chemins de fer.

AMÉNAGEMENT DES ROUTES NATIONALES

Plafond des dépenses pour les routes nationales

14. Approuvez-vous le montant demandé au titre du plafond des dépenses pour les routes nationales 2028 - 2031 pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales selon les dernières normes techniques ?

OUI

Le montant demandé au titre du plafond des dépenses pour les routes nationales 2028 - 2031 pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales selon les dernières normes techniques est approuvé.

Programme de développement stratégique des routes nationales :

15. Approuvez-vous les projets d'accroissement des capacités prévus dans le programme de développement stratégique des routes nationales ?

OUI

Le Canton de Genève salue la priorité donnée aux travaux d'élargissement des routes nationales sur les autoroutes urbaines, en particulier l'aménagement de nouvelles voies de

circulation à Genève sur l'axe Perly – Bernex (N1). Cette intervention est indispensable pour maintenir la fluidité du trafic et conserver le dynamisme de notre économie et de nos emplois.

La suppression du goulet d'étranglement entre Perly et Bernex permettra à l'autoroute de jouer pleinement son rôle de contournement, de réduire le trafic de transit dans les communes et d'améliorer la fluidité des déplacements.

Cependant, afin d'atteindre l'objectif de réduction des reports indésirables de trafic d'origine et de destination ainsi que du trafic intérieur sur le réseau routier secondaire, le canton de Genève estime que la prise en considération du besoin d'amélioration de la plateforme autoroutière de la douane de Bardonnex est indispensable.

Un réaménagement synchronisé de cette plateforme, qui constitue la porte sud-ouest de la Suisse et joue un rôle essentiel dans les importations et exportations nécessaires à l'économie de notre canton, mais aussi du reste du pays, avec la suppression du goulet d'étranglement entre Perly et Bernex est primordiale pour assurer la fluidité du trafic de personnes et de marchandises. Une action coordonnée des deux projets permettra d'obtenir un soutien politique des autorités communales qui s'inquiètent aujourd'hui d'un potentiel report de trafic sur le réseau secondaire qui serait engendré par l'augmentation de la capacité de l'autoroute entre Perly et Bernex sans résorption du goulet d'étranglement de la douane de Bardonnex.

Le plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA) approuvée en 2018, prévoit, afin de réduire le trafic de transit en front d'aérogare et d'améliorer l'accessibilité pour les usagers de l'aéroport de modifier les accès autoroutiers dans le secteur. Une nouvelle jonction dans le secteur aéroportuaire, sous la forme d'un demi-échangeur avec des bretelles d'entrée et de sortie orientées vers Lausanne, formant une symétrie parfaite avec la future demi-jonction autoroutière de Vernier-Sud est ainsi planifiée. À la différence de la demi-jonction autoroutière de Vernier-Sud, qui bénéficie d'une planification propre, la jonction dite de l'Aéropostale, étudiée par l'Office fédéral des routes (OFROU), est liée à l'élargissement Meyrin/Vernier – Aéroport désormais affecté à l'horizon de réalisation 2055.

La jonction de l'Aéropostale est déterminante pour réduire le transit sur la façade aéroportuaire dans un fonctionnement coordonné avec plusieurs projets cantonaux d'agglomération. Genève Aéroport ne bénéficie en effet pas d'accès dédié depuis et vers l'autoroute, ce qui dégrade l'image et l'accessibilité de cet aéroport international, le second de Suisse.

Sans remettre en cause la planification de l'élargissement autoroutier prévu dans Transport'45, le canton souhaite que la réalisation de la jonction de l'Aéropostale puisse être décorrélée de l'élargissement Meyrin/Vernier – Aéroport et planifiée à un horizon plus court.

Par ailleurs, le canton de Genève prend acte de la suppression au PRODES des routes nationales des projets Le Vengeron – Coppet et Coppet-Nyon, qui seront remplacés par une réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence et d'autres mesures d'exploitation.

16. Approuvez-vous la répartition entre les horizons de réalisation des projets d'accroissement des capacités ?

OUI

La répartition entre les horizons de réalisation des projets d'accroissement des capacités est approuvée avec les remarques formulées concernant la plateforme douanière de Bardonnex et la jonction de l'Aéropostale.

Étape d'aménagement 2027 :

17. Approuvez-vous les projets d'accroissement des capacités proposés pour être mis en œuvre dans l'étape d'aménagement 2027 ?

OUI

Les projets d'accroissement des capacités proposés pour être mis en œuvre dans l'étape d'aménagement 2027 sont approuvés, en particulier le projet Perly – Bernex (N1). Ce dernier comprend l'élargissement de la route nationale à Genève pour la faire passer de 4 à 6 voies de circulation sur une longueur de 3,1 kilomètres et inclut le prolongement et l'élargissement de certains tunnels, le déplacement de la jonction de Bernex en direction de Lausanne et une mise en tranchée couverte dans le secteur de Champs-Blancs, au sud du tunnel de Confignon. Le canton de Genève partage l'appréciation du Conseil fédéral sur le constat qu'il s'agit d'un goulet d'étranglement de gravité maximale dont la résorption revêt une grande importance. Le bon rapport coûts-efficacité, l'impérieuse nécessité d'agir, la localisation sur le contournement de Genève et le bon état d'avancement du projet justifient pleinement sa priorisation et son intégration dans l'étape d'aménagement 2027 des routes nationales.

Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales :

18. Approuvez-vous la modification prévue de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (suppression de l'autoroute de la vallée de la Glatt et contournement de Morges) ?

OUI

Nous approuvons la modification prévue de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

Autres remarques :

19. Avez-vous d'autres remarques concernant la partie sur l'infrastructure des routes nationales ?

NON

PROGRAMME EN FAVEUR DU TRAFIC D'AGGLOMÉRATION

20. Approuvez-vous les conclusions de l'évaluation du programme en faveur du trafic d'agglomération de 5e génération ?

OUI

Notre agglomération souhaite faire part de sa satisfaction vis-à-vis des résultats de l'évaluation fédérale provisoire. Néanmoins, alors que les mesures tramway à long terme ont été présélectionnées en vue d'une candidature lors de projets d'agglomérations ultérieurs, nous regrettons la non entrée en matière concernant la mesure du futur métro Jura-Léman-Salève.

21. Avez-vous des remarques concernant des projets d'agglomération en particulier ou des mesures en particulier ?

Nous sollicitons la repriorisation des mesures suivantes :

Mesure 6621.5.043 : la mesure ne sera pas prête à être réalisée sur la période du Projet d'agglomération 5. Proposition de reprioriser d'un horizon A5 vers un horizon B5. La mesure liée 6621.5.237 devrait également être repriorisée d'un horizon AvE5 vers un horizon BvE5.

Mesure 6621.5.006 : la coordination entre cette mesure et la rénovation totale du passage supérieur de l'A1 (mesure fédérale) est bien assurée. Cette mesure devrait donc être repriorisée d'horizon B5 vers horizon A5 pour que les travaux puissent être réalisés conjointement.

Mesure 6621.5.059 : Cette mesure constitue la 2e étape de la mesure 6621.5.006, et devrait être repriorisée à l'horizon B5.

Mesure 6621.5.050 : une version erronée du rapport d'étude a été envoyée à l'ARE à la suite du dépôt du PA5. Nous sollicitons une reconsidération de la priorité accordée à cette mesure, de l'horizon B5 à l'horizon A5, sur la base du rapport d'octobre 2024 répondant aux exigences de maturité de la mesure qui a été transmis à l'ARE et sur lequel s'appuie la fiche-mesure du PA5.

De plus, nous sollicitons une prise en considération de la mesure 30-82 (nouvelle liaison souterraine Jura-Salève) dans la perspective d'une candidature lors de générations ultérieures de programme d'agglomération. Il est essentiel que ce message rende possible la mise en place de dispositifs de financement inédits (cofinancement tiers, PPP, mixité dans l'usage des fonds fédéraux...) pour permettre la réalisation de projets d'infrastructures de transports collectifs de grande ampleur nécessaires dans les grandes agglomérations suisses dans des délais réalistes en adéquation avec les enjeux de mobilité. A défaut, les cantons concernés continueront à exiger la réalisation de projets 100% ferroviaires au coût bien plus important pour la Confédération (prise en charge intégrale de l'investissement) et avec des horizons de réalisation trop lointains (2050-2080).

22 Autres remarques sur le projet. Avez-vous d'autres remarques concernant le projet ?

Nous souhaitons insister sur les vertus du programme pour le trafic d'agglomération, qui accompagne depuis maintenant vingt ans le développement des agglomérations suisses.

Pour une Agglomération transfrontalière très dynamique, telle que le Grand Genève, ce dispositif unique constitue notamment un catalyseur de coopérations entre cantons, entre communes et entre institutions françaises et suisses.

Le soutien fédéral aux projets en faveur du report modal et de la qualité de vie, petites comme grandes mesures, reste essentiel pour les agglomérations.

A l'heure des réflexions fédérales menées dans le cadre de « Désenchevêtrement 27 », nous réaffirmons notre soutien plein et entier à la pérennité du PTA dont nous constatons jour après jour les effets concrets pour notre bassin de vie franco-valdo-genevois.