



**Bureau d'information  
et de communication**

Rue de la Barre 2  
1014 Lausanne

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### **Coppet-Genève: un train tous les quarts d'heure dès 2016**

**Dès 2016, les pendulaires entre Coppet et la gare de Genève-Cornavin bénéficieront de la cadence au quart d'heure au lieu d'une demi-heure aujourd'hui. Pour atteindre cet objectif, les cantons de Vaud et Genève mettent simultanément à l'enquête publique, dès le 6 juin 2012, la construction des points de croisement ferroviaires de Mies et de Chambésy. Cette réalisation s'inscrit dans le cadre du projet Léman 2030 et constitue un important jalon dans le développement du réseau ferroviaire de la Métropole lémanique.**

Les pendulaires entre Coppet et Genève profiteront dès 2016 d'une cadence des trains au quart d'heure, au lieu d'une demi-heure aujourd'hui. "Cette mesure d'amélioration est rendue nécessaire pour faire face à l'explosion démographique que connaît depuis dix ans la Métropole lémanique et qui va se poursuivre dans les années à venir", a souligné Michèle Künzler, conseillère d'Etat genevoise en charge de la mobilité, lors de la conférence de presse qui a réuni aujourd'hui à Coppet les conseillers d'Etat vaudois et genevois aux côtés des CFF. L'introduction d'une cadence au quart d'heure permettra en effet de doubler l'offre.

Les deux cantons ont annoncé aujourd'hui la mise à l'enquête simultanée des points de croisement qui doivent être réalisés à Mies (VD) et à Chambésy (GE) afin de permettre cette cadence au quart d'heure du RER. Une coordination dont se félicite François Marthaler, chef du Département vaudois des infrastructures. La réalisation des points de croisement est prévue pour la période 2013-2015, avec une mise en service à l'horizon 2016. Les enquêtes publiques débutent le 6 juin et se clôtureront le 5 juillet prochain.

Cette étape a été rendue possible par la convention sur les infrastructures d'importance suprarégionale, signée par les cantons de Vaud et de Genève en 2009. Grâce au préfinancement accordé par les deux cantons (300 millions de francs au total), la réalisation de ces travaux a été anticipée de plusieurs années.

## Etape de Léman 2030

Préfigurant le futur RER franco-valdo-genevois, la cadence au quart d'heure entre Coppet et Genève est la première étape infrastructurelle du projet Léman 2030, conduit par les CFF en étroite collaboration avec les partenaires de la Métropole lémanique. Léman 2030 prévoit un doublement des places assises sur les trains grandes lignes et une cadence au quart d'heure sur les RER au coeur des deux agglomérations.

Confrontée depuis dix ans à une progression démographique exceptionnelle, la Métropole lémanique voit dans le projet Léman 2030 l'occasion de rattraper le retard constaté en matière de transports ferroviaires. Reste que la réalisation de ce projet dépend grandement du programme FAIF actuellement traité aux Chambres fédérales. "Dès la mise en service du RER reliant Annemasse à Coppet, prévue pour la fin 2017, la gare de Cornavin atteindra son niveau de saturation, a rappelé Michèle Künzler. L'augmentation de la capacité du noeud ferroviaire de Genève, par ailleurs essentielle pour l'ensemble du réseau national, ne peut se faire qu'avec la variante à 5.9 milliards, non retenue mais figurant dans le message du Conseil fédéral".

### Tronçon très fréquenté

Durant ces dernières années, la ligne régionale Coppet - Genève - Lancy-Pont-Rouge a connu une importante augmentation de fréquentation grâce à une offre en trains régionaux améliorée. Cette croissance devrait se poursuivre, notamment en raison de l'importante densification urbaine en cours sur les communes situées le long de cette ligne, d'une part, et de la congestion du réseau routier sur le même axe, d'autre part. Par ailleurs, comme l'a rappelé Laurent Staffelbach, chef du projet général Léman 2030, "la part modale des transports publics dans la Métropole lémanique, soit 16%, est particulièrement faible comparée à celle de Zurich, où cette part modale est de 35%".

Fort de ce constat, le canton de Genève et les CFF ont périodiquement amélioré l'offre sur la ligne Coppet-Cornavin, en renforçant les cadences aux heures de pointe et en augmentant la capacité des trains. Cependant, les réserves de capacité ne permettront bientôt plus d'absorber la demande lors du pic de fréquentation matinal. Seul le doublement de la cadence, que permettent les points de croisement de Mies et de Chambésy, peut y répondre. Combinée à l'allongement, dans un second temps, des quais des haltes existantes de 150 à 225 mètres, la mesure mise à l'enquête publique aura un effet durable et renforcer une diminution des temps d'attente.

## Coût partagé

D'un coût total de 100 millions de francs - comprenant l'allongement des quais - le financement du projet est partagé entre les cantons et la Confédération via le fonds d'agglomération. Financée par la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires H1 60, la part genevoise correspond à environ deux-tiers du montant.

Bureau d'information et de communication de l'Etat de Vaud

Lausanne, le 05 juin 2012

### **RENSEIGNEMENTS POUR LA PRESSE UNIQUEMENT**

GE Michèle Künzler, par l'intermédiaire de Mme Dorothee Zarjevski - Département de l'intérieur et de la mobilité, 022 327 96 07 - dorothee.zarjevski@etat.ge.ch VD François Marthaler, Département des infrastructures, 021 316 70 01 CFF Laurent Staffelbach, par l'intermédiaire du service de presse des CFF, tél. + 41 51 220 43 43 - presse@cff.ch