

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Lisa Mazzone, Emilie Flamand-Lew, Mathias Buschbeck, Jean-Michel Bugnion, Boris Calame, Sarah Klopmann, Sophie Forster Carbonnier, François Lefort, Frédérique Perler, Christina Meissner

Date de dépôt : 22 octobre 2014

Proposition de motion pour une liaison RER du sud du canton

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- l'acceptation par une large majorité du peuple suisse et genevois de la création d'un fonds pérenne pour le financement des infrastructures ferroviaires (FAIF) le 9 février 2014 ;
- le devoir de Genève de planifier son développement ferroviaire selon ce mandat populaire ;
- que Genève s'est, jusqu'à présent, distingué par l'absence d'anticipation en matière ferroviaire, conduisant à des rattrapages dans l'urgence (3^e voie Genève-Coppet, CEVA, gare souterraine...) ;
- que l'écran Arve-Rhône des frontières cantonales connaît le plus grand nombre de passages transfrontaliers après l'axe Genève-Lausanne ;
- que plus de 43 000 véhicules passent chaque jour de semaine la douane autoroutière de Bardonnex ;
- que plus de 56 000 véhicules passent chaque jour de semaine les douanes routières du sud et de l'ouest du canton ;
- la nécessité de trouver des solutions de mobilité efficaces répondant aux défis posés par le Grand Genève ;
- la nécessité d'accéder au réseau ferré cantonal depuis le sud-ouest genevois (liaisons Archamps – Saint-Julien – Perly – ZIPLO < > PAV, Cornavin, Aéroport, ZIMEYSA, Carouge, Hôpital/Champel, etc.) ;

- que notre agglomération doit être planifiée et pensée à une échelle qui correspond aux réalités d'aujourd'hui et de demain ;
- que les communes de la Champagne, du sud-ouest genevois ainsi que les villes suburbaines de Lancy, Onex, Plan-les-Ouates et Carouge subissent un trafic de transit sans cesse croissant ainsi que les nuisances qui lui sont associées ;
- que les solutions de transports collectifs doivent représenter une alternative crédible à l'automobile en termes de temps de parcours notamment ;
- que la réalisation du CEVA ouvre la perspective d'un réseau « ferré » (RER) maillé pour le territoire et qu'il s'agit, à terme, de relier les diverses centralités de l'agglomération ainsi que d'encourager le transfert modal ;
- que la croissance économique et démographique lémanique ne saurait se poursuivre sans les investissements nécessaires au maintien de la qualité de vie et à la création de nouvelles infrastructures ferroviaires d'intérêt régional substantielles,

invite le Conseil d'Etat

- à permettre la réalisation d'une liaison ferroviaire (RER) entre le CEVA et la ligne du pied du Salève à proximité de Saint-Julien-en-Genevois et du nœud autoroutier d'Archamps, dans la perspective d'un raccordement ferroviaire entre Genève et Annecy ;
- à faire des démarches auprès des autorités françaises, dans le cadre du projet d'agglomération, pour les inciter à établir une liaison ferroviaire fonctionnelle, permettant le trafic de voyageurs, entre Annemasse, Saint-Julien et Annecy.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'histoire du rail genevois, depuis l'arrivée du train à Genève en mars 1858, n'a longtemps été qu'une série de rendez-vous manqués. En effet, au XIX^e siècle, la France décide de construire son réseau en contournant Genève, décision à l'origine des problèmes structurels du réseau ferroviaire du Grand Genève.

Genève, en décidant de construire le CEVA, a entrepris de réconcilier son réseau ferroviaire. En effet, le CEVA permettra de joindre les réseaux suisse et savoyard et sera ainsi la colonne vertébrale du réseau RER franco-valdo-genevois.

Si cette infrastructure révolutionnera la mobilité dans notre agglomération en permettant au rail de devenir une véritable alternative en déplacement, elle ne constitue qu'une étape.

En effet, depuis le 9 février 2014, la donne a changé au niveau national. Le peuple suisse, en se prononçant à une large majorité en faveur de FAIF, a permis de mettre l'extension souterraine de la gare Cornavin sur les rails. Mais cette votation a également permis la mise en place d'un fonds pérenne du financement de l'infrastructure ferroviaire en Suisse, FIF.

L'absence d'un réseau ferroviaire préexistant à Genève n'a pas permis, comme à Zurich par exemple, la mise en place d'un réseau RER par la mise à niveau des infrastructures existantes, expliquant en partie le retard pris. Car cette absence de réseau a aussi eu comme conséquence un manque d'intérêt à Genève pour le développement de l'offre ferroviaire ; Berne a quasiment dû imposer la troisième voie Genève-Coppet, le financement du CEVA par la Confédération a dû se faire au forceps et les fonds pour l'extension de la gare Cornavin n'ont été intégrés qu'in extremis dans FAIF.

Il est temps qu'à Genève nous anticipions nos besoins ferroviaires dans le cadre de l'attribution des fonds FIF afin d'obtenir le soutien de la Confédération de sorte à pouvoir rattraper notre retard en la matière.

Durant les dernières décennies, la région du Grand Genève n'a pas pris la juste mesure de sa croissance économique et démographique. L'agglomération franco-valdo-genevoise compte aujourd'hui près d'un million d'habitants et l'attractivité du tissu d'activités genevois se fait sentir du Chablais jusqu'au Jura, de l'Ain jusqu'à la Savoie. Pourtant, le canton n'a,

à ce jour, su se doter que d'une seule nouvelle infrastructure de transports collectifs régionale majeure, à savoir la liaison ferroviaire CEVA en cours de réalisation, un projet initié 100 ans plus tôt et reliant la couronne suburbaine genevoise à Cornavin (destination d'usage).

De cette insuffisance – et d'un territoire trop exigü pour absorber la croissance qu'il génère – résulte l'explosion du trafic individuel motorisé constatée ces dernières années. Son corollaire est la péjoration substantielle de la qualité de vie des résidents genevois qui subissent quotidiennement les nuisances liées au trafic de transit. Qu'il s'agisse de bruit ou de pollution atmosphérique, les valeurs limites fixées par l'OPB ou l'OPA sont régulièrement dépassées avec, pour conséquence, des effets non négligeables sur la santé des individus. Les grands axes routiers sont quotidiennement saturés et le trafic de transit investit, désormais, les voiries secondaires aussi bien que les dessertes de quartier.

A ce jour, aucune solution crédible n'a été proposée, ou encore esquissée, permettant d'espérer remédier aux problèmes de mobilité et de surcharge systémique des infrastructures. En effet, si le renforcement des capacités autoroutières est étudié par le canton et la Confédération, n'en subsisteront pas moins les congestions liées au déversement du trafic à l'intérieur des agglomérations et des quartiers. Il ne s'agit donc pas d'augmenter la capacité des « tubes » principaux, mais bel et bien de soulager la population d'une « ampleur » devenue difficilement supportable.

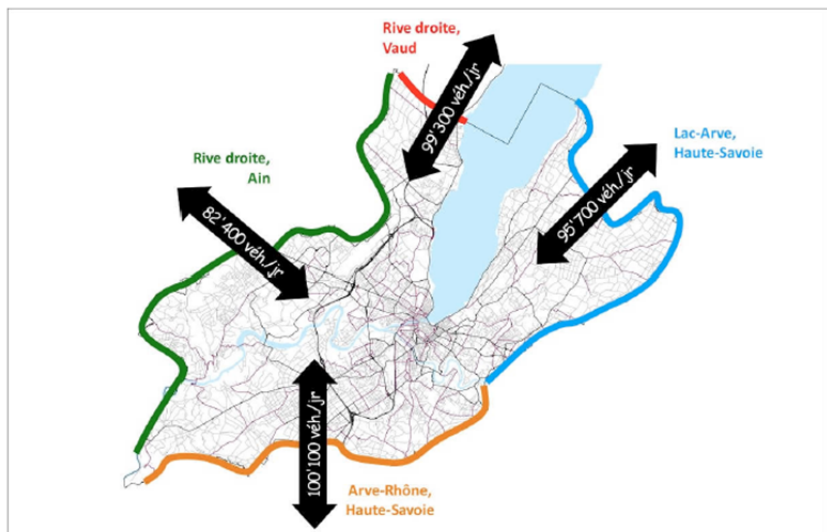
Comme le montrent les solutions de mobilité appliquées dans la majorité des agglomérations d'importance, la nécessité de mise en œuvre de solutions de mobilité séduisantes et alternatives à l'usage de la voiture est devenue une évidence.

La construction du CEVA ne saurait, dès lors, être considérée comme un aboutissement, mais bel et bien comme la « première pierre » d'un édifice plus conséquent qui serait à même de répondre aux défis posés par la construction de notre agglomération. Le transport ferroviaire étant, seul, propice à une couverture régionale efficace en transports collectifs, il s'agit de le penser, désormais, en termes de réseau : un réseau maillé (RER) qui relierait le centre-ville aux périphéries plurielles. Ce réseau sera complété par la mise en place de liaisons tangentielles.

Si les infrastructures ferroviaires existent déjà en direction de l'ouest (liaison Bellegarde – Satigny – Cornavin), du nord (liaison Lausanne – la Côte – Versoix – Cornavin) et existeront bientôt vers l'est (Annemasse – Eaux-Vives – Carouge – Cornavin), force est de constater qu'aucun projet concret n'a été développé pour « connecter » le sud du canton.

Pourtant, parmi les diverses régions françaises limitrophes, le Genevois français a connu l'un des plus forts développements récents – plus particulièrement encore depuis la création de l'autoroute A41 reliant Annecy à la frontière genevoise en moins d'une demi-heure. Les derniers comptages routiers font ainsi état de plus de 100 000 véhicules/jour traversant quotidiennement l'écran frontalier « Arve-Rhône » (voir schéma ci-dessous). Ainsi, la douane de Bardonnex voit passer plus de 40 000 véhicules/jour qui saturent matin et soir l'autoroute de contournement, tandis que les 60 000 autres passages se font à travers la dizaine de douanes routières que compte ledit « écran ». On relève ainsi que plus de 16 000 véhicules transitent quotidiennement par Perly ou encore que 6 000 passages s'effectuent à travers le village de Soral.

Fig. 1: trafic journalier par écran pour les deux directions



Parallèlement, on remarquera qu'il est, aujourd'hui, difficile et long d'accéder depuis les autres parties du canton (ou de l'agglomération) aux communes du sud et à la ZIPLO notamment, malgré l'importance des entreprises et du nombre d'emplois qui s'y trouvent.

La nécessité d'un assainissement du cadre de vie des Genevois, la reconnaissance de besoins déjà pressants en termes de mobilité et, enfin,

l'impossibilité de répondre aux enjeux en poursuivant une politique de développement de tramways ou de bus uniquement (déjà saturés par leurs zones de desserte à une échelle plus urbaine) appelle ainsi la création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire de portée régionale desservant le sud du territoire. Cette dernière devrait permettre de relier la gare de Lancy Pont-Rouge à l'importante agglomération limitrophe de Saint-Julien-en-Genevois et de desservir, au passage, la ZIPLO, mais aussi d'absorber le trafic de la périphérie intra- et extra-genevoise de tout le secteur compris entre Croix-de-Rozon et Valleiry/Chancy.

En effet, en amont de la ville française et à proximité du nœud autoroutier d'Archamps, où convergent trois autoroutes ainsi qu'une ligne ferroviaire, c'est l'occasion de créer une véritable plateforme régionale dédiée au transfert modal. Elle offrirait la possibilité d'éviter le « bouchon douanier » ainsi que celle d'une accessibilité rapide à tout le Grand Genève par voie ferrée (> ZIPLO, centre-ville, PAV, Cornavin, Aéroport, ZIMEYSA, etc.).

Il s'agit là d'un projet d'envergure, seul à même de répondre aux enjeux quantitatifs et qualitatifs de la mobilité de demain. La planification genevoise à moyen et long terme actuelle n'est pas en mesure de répondre aux problèmes découlant d'une croissance rapide telle qu'observée (et souhaitée par certains) de notre agglomération. A l'image d'autres agglomérations européennes qui ont su investir et se doter des infrastructures adéquates, il est temps, pour notre République, d'initier des projets qui sont à la hauteur de ses ambitions. C'est pourquoi les Verts invitent le Conseil d'Etat à permettre la réalisation d'une liaison ferroviaire (RER) entre le CEVA et la ligne du pied du Salève à proximité de Saint-Julien-en-Genevois et du nœud autoroutier d'Archamps, dans la perspective d'un raccordement ferroviaire entre Genève et Annecy ainsi qu'à faire des démarches auprès des autorités françaises, dans le cadre du projet d'agglomération, pour les inciter à établir une liaison ferroviaire fonctionnelle, permettant le trafic de voyageurs, entre Annemasse, Saint-Julien et Annecy.

Au vu de ce qui précède, les motionnaires vous remercient, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à la présente motion et de la renvoyer au Conseil d'Etat.