

*Proposition présentée par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Emilie Flamand-Lew, Lisa Mazzone, 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 tangentielle : ouvrons le tunnel de Châtelaine au trafic voyageurs**

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 réseau 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<sup>e</sup> voie Genève-Coppet, CEVA, gare souterraine...) ;
- l'existence d'une infrastructure ferroviaire, le tunnel de Châtelaine, actuellement inexploitée pour le trafic de voyageurs ;
- que, pour les usagers, l'attractivité d'un réseau de transports publics dépend de la qualité de son offre, en particulier de temps de parcours réduits et de liaisons directes ;
- la nécessité de rendre attractif le futur RER franco-valdo-genevois afin d'assurer, notamment, le transfert modal de l'automobile vers le rail dans la mobilité d'agglomération ;
- que le plan directeur cantonal 2030 prévoit que toutes les correspondances du réseau ferroviaire devront se faire exclusivement à la gare de Cornavin ;

- qu'à terme, le pôle d'échange de la gare de Cornavin atteindra une limite de capacité ;
- l'absence, dans le plan directeur cantonal 2030, de lignes RER tangentielles reliant directement la rive gauche à, d'une part, l'aéroport (10 000 emplois) et, d'autre part, les zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier (20 000 emplois) ;
- qu'une majorité des emplois de l'aéroport et des zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier sont occupés par des pendulaires frontaliers en provenance de Haute-Savoie (Chablais et Annemasse) qui se déplacent en voiture,

invite le Conseil d'Etat

à permettre l'exploitation pour les trains voyageurs du tunnel ferroviaire situé entre le pont de la Jonction et le pont de l'Ecu, afin d'optimiser une liaison rive gauche-aéroport sans transbordement à la gare Cornavin.

## ***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<sup>e</sup> 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 planifions le développement du réseau ferroviaire.

Mis en service en 1959, le tunnel de Châtelaine est une infrastructure d'une longueur de 1 081 mètres traversée par une seule voie. Son tracé part du pont de la Jonction, passe sous le CO de Cayla et débouche sur le quartier de Châtelaine, à la hauteur de l'avenue Henri-Golay. Bien que le tunnel puisse techniquement accueillir du trafic de voyageurs, il n'est utilisé que

pour le trafic de marchandises, en l'occurrence du transport d'hydrocarbure en provenance de La Praille à destination des citernes de Vernier.

L'objectif de cette motion est d'étudier les mesures à prendre pour renforcer l'attractivité du futur RER franco-valdo-genevois et assurer son plein succès. Si l'on se place du point de vue des usagers, l'attractivité d'un réseau de transports publics dépend d'un certain nombre de critères que sont notamment les temps de parcours et une desserte équilibrée du territoire.

A l'horizon 2019, la mise en service du RER donnera au Grand Genève une colonne vertébrale de transports publics rapide et à forte capacité. Mais la valorisation d'infrastructures ferroviaires existantes n'est pour l'instant pas évoquée. A ce titre, il nous semblerait pertinent d'étudier la mise en service du tunnel de Châtelaine pour le transport de voyageurs qui présente un potentiel de développement de l'offre. Elle présente également l'avantage de diminuer les transbordements par la gare Cornavin, déjà très sollicitée, et de connecter plus rapidement les rives droite et gauche.

A titre d'exemple, voici une situation concrète qui présente le gain qualitatif que procurerait l'adaptation du tunnel de Châtelaine au trafic de voyageurs : un usager du RER en provenance de Lancy-Pont-Rouge et à destination de la halte de Vernier n'aurait plus à aller changer de train à Cornavin, mais pourrait directement s'y rendre en passant par le tunnel de Châtelaine. Il y gagnerait en temps de parcours et en confort. Plus généralement, un tel réseau RER maillé possède un potentiel de mobilité plus intéressant pour les déplacements d'une rive à l'autre, en reliant directement le sud et le nord-ouest de l'agglomération.

Dans le sens rive gauche – rive droite, les zones industrielles de Vernier, Meyrin et Satigny, actuellement desservies par le RER en provenance de Cornavin, concentrent 20 000 emplois et le projet de ZIMEYSAVER, visant à fusionner toutes ces zones industrielles, prévoit d'en accueillir 30 000 en 2030. L'aéroport regroupe quant à lui 10 000 emplois. Ces zones sont des destinations de travail importantes et nécessitent une desserte en transports publics optimale et à forte capacité que seul le RER peut fournir.

Dans le sens rive droite – rive gauche, les communes de Grand-Saconnex, Meyrin, Vernier et la région du Mandement pourront bénéficier d'une liaison RER directe avec les communes à forte densité d'emplois et de population telles que Lancy, Carouge et les Trois Chênes. La zone industrielle ZIPLO, qui regroupe 10 000 emplois, sera aussi plus rapidement accessible depuis la rive droite. Il en va de même pour les déplacements à destination des HUG (10 000 emplois), grâce à la future halte RER de Champel-Hôpital. En faisant l'économie du transbordement à la gare Cornavin, le gain de temps est évalué

à un quart d'heure. Complété par une fréquence importante, cela rendra le RER plus attractif grâce à la multiplication des liaisons directes entre communes. Les déplacements intercommunaux d'une rive à l'autre seront ainsi bien plus rapides et complets.

L'objectif d'un tel projet de mobilité est d'encourager le transfert modal en faveur des transports publics, sachant que la grande majorité des travailleurs des zones industrielles citées plus haut sont des pendulaires automobilistes en provenance de France voisine. Dès que des lignes rapides seront mises en service avec des temps de parcours intéressants et sans nécessité de changement à la gare Cornavin, le réseau RER deviendra plus attractif, ce qui constituera pour les pendulaires une forte incitation à opter pour le train. Cela permettra en outre de délester l'autoroute de contournement A1 en absorbant une partie de ces déplacements.

Au vu des éléments présentés ci-dessus, les motionnaires vous invitent, Mesdames et Messieurs les députés, à réserver un bon accueil à la présente motion et à la renvoyer au Conseil d'Etat.