

Date de dépôt: 19 avril 2001

Messagerie

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour le retour des guichets à la gare CFF de Satigny

Rapporteur: M^{me} Salika Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette pétition a été traitée lors des séances de la commission des 24 et 31 janvier ainsi que des 7 et 28 février 2000, sous la présidence de M^{me} Louiza Mottaz et avec l'assistance de M^{me} Schaeffer, procès-verbaliste que nous remercions ici pour sa compétence et sa patience.

Audition de M^{me} Gertrude Schwab, pétitionnaire

La pétitionnaire, M^{me} Schwab, soulève différents problèmes liés à la fermeture du guichet de la gare de Satigny. Dans l'ensemble, elle s'insurge contre les aberrations multiples que les usagers doivent subir et qui nuisent gravement à leur sécurité et à leur confort.

Légitimement, elle se demande pourquoi, alors que la population de Satigny est en constante augmentation (140 nouveaux appartements à proximité de la gare, une trentaine de villas vers Russin, à la Boverie), les CFF prennent-ils la décision de fermer les guichets. Actuellement, les voyageurs doivent prendre leur voiture pour acheter leur billet à la gare de Vernier-Cargo, alors même que le train ne s'y arrête pas ! Que faire si l'on ne possède pas de voiture et que l'on désire obtenir des renseignements ? La billetterie

automatique est par ailleurs souvent hors service et on ne peut pas y acheter un billet pour n'importe quelle destination.

Il va de soi qu'une gare vide présente également un certain nombre de dangers, notamment pour les enfants. Il faut aussi savoir que la conception de cette gare présente des inconvénients importants pour les personnes qui ne se déplacent pas facilement ou qui ont des bagages ou une poussette, puisqu'il n'y a pas moins de trente-six marches à descendre et à monter pour arriver sur le plat. Dans l'ensemble, M^{me} Schwab se plaint de la dangerosité des abords de la gare et signale que vers la route du Nant-d'Avril, la situation est préoccupante pour les voyageurs.

La nouvelle gare de Vernier n'offre qu'un tout petit périmètre permettant de s'abriter, soit environ deux mètres cinquante, alors que de l'autre côté, il n'y a rien du tout. A la Zymesa, on a prévu des beaux abris, notamment pour ceux qui viennent en moto – c'est d'ailleurs Vernier qui a payé cette dépense. On relève d'ailleurs de la place pour deux vélos, mais la pétitionnaire souligne qu'il faut effectuer quinze à vingt mètres pour arriver jusqu'au train.

A son avis, et sachant que l'on se bat à l'heure actuelle pour faire bon usage des transports publics, M^{me} Schwab estime qu'il convient dès lors de faire en sorte que les gens puissent bel et bien les utiliser !

Audition de M. Raymond Berney, responsable des secteurs Valais, Vaud et Geneve/CFF

M. Berney brosse un rapide tableau de la philosophie des CFF. A l'heure actuelle, la compagnie poursuit une stratégie visant à la limitation des coûts, tout en tenant compte des désirs de la clientèle malgré tout. Ainsi, les CFF examinent-ils la situation de chaque gare relativement à son potentiel, son équipement et son chiffre d'affaires. En ce qui concerne ce dernier aspect, l'intervenant mentionne l'existence d'une échelle : à partir de SFR 1.6 million/année de chiffre d'affaires, on maintient une « desserte humaine » ; entre SFR 500'000 et 1.6 million/année de CA, on essaye de trouver une solution la plus adaptée possible (exemple desserte par un tiers ; on y reviendra) ; au-dessous, M. Berney énonce alors qu'on est en situation de libre-service. La gare est maintenue, précise le représentant des CFF, mais il n'y a plus de desserte humaine. Les usagers doivent, dans ces circonstances, prendre leur billet à l'automate. M. Berney ajoute cependant qu'il y a aussi les gares voisines qui sont ouvertes. Les CFF mettent, en outre, à disposition de leur clientèle, un numéro d'appel, soit le 900 300 300 (tarif : SFR 1,19 la minute),

gratuit dès lors qu'on passe commande d'un titre de transport. Ce service fonctionne 24/24 et 7/7 et il fait parvenir tous billets au domicile du passager. Enfin, on peut aussi avoir recours à Internet.

En venant à la situation de Satigny, M. Berney rapporte qu'en mai 1992, les CFF ont pris la décision de passer la gare en station non desservie, soit en libre-service, un changement dicté par le chiffre d'affaires et le potentiel de cette gare. S'il est vrai de dire, sur ce point, qu'on enregistre une certaine progression, il n'empêche que le flux est plutôt restreint. Pour information, il livre le CA pour 1998, soit SFR 34'096, et 1999 qui s'élève à SFR 32'322 et représentant le produit des automates à billets, soit une diminution de l'ordre de 5%. Au surplus, il faut bien voir que la gare de Satigny est dotée d'un passage inférieur garantissant la sécurité des voyageurs. Certes, on peut déplorer l'absence de rampe sur les lieux, mais on pourrait toujours débattre de la question, notamment en regard des difficultés que cela suscite pour les poussettes et les chaises roulantes. M. Berney se plaît également à relever l'existence du système « P + R » comportant 23 places à Satigny.

Outre les facilités que M. Berney vient d'énumérer brièvement, le représentant des CFF signale que les passagers peuvent aussi se rendre à La Plaine qui est une gare ouverte ou encore à Meyrin-Cargo. Tant qu'on a besoin d'un agent pour la circulation des trains, il est clair que les CFF vont maintenir la vente à La Plaine. A moyen terme, il est possible que l'on décide de faire passer La Plaine en libre-service ultérieurement, une situation qui pourrait, dans l'avenir, également se concrétiser à Meyrin-Cargo. Pour l'heure, le représentant des CFF souligne toutefois les investissements consentis sur la ligne Genève-La Plaine. Il faut quand même bien voir que les ventes atteignent, pour l'année 1999, SFR 633'353 à Meyrin-Cargo. Etant donné qu'on enregistre une progression, rassure M. Berney, on n'envisage pas de fermeture immédiate. Il fait observer que la structure des ventes à Meyrin repose à 90/95 % sur les pendulaires munis d'abonnements mensuels ou annuels ou encore de cartes « multi-parcours ». L'intervenant mentionne, en outre, une demande pour des voyages internationaux et des arrangements forfaitaires. Selon lui, on a affaire à des individus qui aiment à être conseillés et apprécient le contact si bien qu'il vont à la gare, alors qu'ils pourraient parfaitement composer le numéro cité plus haut. Ces gens-là, estime M. Berney, n'entendent pas se rendre jusqu'à Cornavin et il fait savoir que la compagnie est pour l'heure satisfaite du chiffre d'affaires de Meyrin-Cargo. Pour ce qui a trait aux achats individuels, M. Berney constate cependant qu'il est plutôt faible et représente environ le 10 % du CA. Ce sont des quidams qui

ont besoin occasionnellement d'un billet ou d'une carte journalière. On dénombre une dizaine de personnes par semaine qui achètent un billet à Meyrin-Cargo et se rendent ensuite à la nouvelle halte à environ 500 mètres. En résumé, la clientèle, assez ciblée, selon les dires de M. Berney, est composée de pendulaires en majorité, auxquels s'ajoute une demande pour les voyages internationaux et les arrangements forfaitaires. En tout état de cause, on ne répertorie qu'une minorité de gens qui viendraient simplement pour acheter un billet de temps en temps.

Pour l'heure, annonce M. Berney, l'ouverture des guichets de Satigny n'est pas à l'ordre du jour. En revanche, si une personne était intéressée à reprendre la vente sur place, on pourrait entrer en matière, sachant que ce type d'arrangements existe déjà. A St-Prex, par exemple, ou à La Sarraz, les CFF se sont organisés avec une agence de voyages. M. Berney répète que la compagnie est prête à examiner la question pour Satigny puisqu'il serait possible de louer le bâtiment à un tiers. L'intervenant fait ensuite mention d'un autre système de collaboration avec la Société Avec, société privée dont les CFF sont partenaires avec la Migros. Ladite société a toute latitude de décider si elle souhaite ouvrir un centre Avec dans une gare. On y trouve des journaux, des produits Migros et des titres de transport CFF. Pour que la société en question soit partante, il est nécessaire que la gare soit très bien placée et qu'elle constitue un potentiel suffisant pour que cela vaille la peine d'établir une sorte de « mini centre commercial ».

Quant au problème de la sécurité dans les gares qui n'ont plus de desserte humaine et dans les trains, alors que les CFF ont renoncé aux contrôleurs dans les régionaux, il constitue un vaste sujet. Dans les gares où il n'y a plus personne – et il y en a passablement maintenant – la problématique ressortit aux communes concernées qui font souvent procéder à des rondes. Dans les trains, les CFF sont dotés d'une police ferroviaire qui tourne, mais n'agit que sporadiquement, principalement en fin de journée. A long terme, la compagnie compte acquérir du nouveau matériel roulant pour certaines lignes, ce qui devrait permettre de résoudre un certain nombre de difficultés, mais ceci constitue de la musique d'avenir. Pour l'instant, M. Berney explique qu'il arrive que les CFF renforcent la surveillance, notamment sur la ligne Genève-Nyon. Il est important de souligner qu'en matière de trafic régional, ce sont les cantons et la Confédération qui commandent. M. Berney signale que ce trafic nécessite une indemnité que les CFF négocient avec le canton qui est le mandant, dans la mesure où ce dernier décide à quel moment (heures, demi-heures) il veut faire passer les trains. Sur la ligne de La Plaine, souligne au

passage M. Berney, force est de reconnaître que le canton a bien rempli son rôle, notamment pour le matériel qui est confortable.

Si la commission des pétitions demandait au Conseil d'Etat de mettre du personnel à la gare de Satigny, cela ne concernerait pas les CFF. C'est le canton qui devrait couvrir les frais y relatifs et trouver une solution communale, respectivement sous la forme d'une agence.

Pour ce qui est de la question des escaliers, un dispositif léger du style rampe à poussettes, escaliers roulants ou une rampe amovible ne pourrait-il pas être installé ? M. Berney ne semble pas opposé à une rampe amovible, mais il précise que c'est onéreux. Il ajoute qu'à Meyrin, les CFF ont fait une offre à la commune pour poser des abris. L'offre, explique M. Berney, est partie à Meyrin le 3 novembre dernier et elle consiste d'ailleurs en deux variantes. Revenant à la rampe, il s'inquiète de savoir si une telle structure est bien réalisable sur le plan technique. Au demeurant, M. Berney avance que les CFF sont ouverts à cette suggestion, mais qu'il faut que la commune en question les approche. Cela étant précisé, il communique aux députés que le transfert de Vernier-Meyrin ancienne gare sur la nouvelle halte repose sur une décision du Conseil d'Etat et non sur un décret des CFF. Cette problématique a été discutée avec les communes en 1992/1993 et c'est d'entente avec tous les partenaires communaux et cantonaux que la décision a été prise.

Un commissaire avoue avoir du mal à comprendre ce qui s'est passé avec la gare de Vernier-Meyrin Cargo (anciennement Vieux-Bureau), alors que les enfants, par exemple, pouvaient s'arrêter à Vernier-Meyrin (ancienne gare) où l'on observe une meilleure surveillance (passage sous voie). Il rapporte que cela fait vingt-cinq ans que certaines de « ces dames » sont montées aux barricades pour que les jeunes prennent le train à Vieux-Bureau et il qualifie cette affaire de vieux serpent de mer.

Certains commissaires estiment que cette pétition touche à un problème de vie de quartier et de confort de vie. Ils pensent que la problématique de Satigny se rapproche du cas de la poste du Beulet et déplorent fortement que l'on ferme toutes les petites structures et que la notion de service public finisse par s'effiloche. La perte de services à la clientèle doit figurer parmi les préoccupations des députés au point de solliciter un rapport de la part du Conseil d'Etat.

D'autres jugent que les CFF ont développé un nouvel éventail de possibilités largement adéquat.

Un commissaire souligne les aberrations liées au problème de concurrence qui est survenu avec les Transports Publics Genevois (TPG) sur cette ligne. La gare de Vernier-Meyrin aurait été délibérément dévalorisée.

La problématique des écoliers incite certains à prôner le renvoi.

Mise au vote la proposition de renvoyer la pétition 1273 au Conseil d'Etat est acceptée par :

9 OUI (3 AdG, 1 R, 3 S, 2 Ve),

4 NON (2 DC, 1 R, 1 L).

Pétition

(1273)

pour le retour des guichets à la gare CFF de satigny

Mesdames et
Messieurs les députés,

Suite a la réorganisation de la ligne CFF La Plaine-Genève, les usagers ont pu constater une baisse sensible des prestations.

En effet, les guichets de la gare de Satigny ont été supprimés. Il n'y a désormais plus de personnel pour surveiller les clients et assurer la vente de billets “ spéciaux ” (billets collectifs, réservations, etc.).

Les seuls guichets des environs se trouvent à Vernier-Meyrin (ancienne gare). Mais cet arrêt n'est plus desservi par aucun convoi, à l'exception des trains de marchandise. Pour prendre un train, les usagers sont forcés de se rendre à la gare du Vernier-Meyrin (anciennement Vieux-Bureau).

Alors que la collectivité a déboursé des millions pour la construction de cette dernière, l'incohérence des CFF oblige les éventuels passagers à parcourir des distances incroyables !

De plus, cette gare, très fréquentée par les élèves du cycle, ne bénéficie d'aucune surveillance, ni non plus d'accès aux quais pour les poussettes, chaises roulantes et les handicapés. Il n'y a également pas de places de parking.

Cette situation est inacceptable !

C'est pourquoi les soussignés exigent la restauration du service de guichet à la gare CFF de Satigny. Cette mesure est d'autant plus nécessaire que la commune a passablement grandie aux alentours de la gare, et que de nouveaux immeubles sont dors et déjà prévus.

Ils exigent en outre que les usagers et les autorités des communes concernées soient consultés lors de toute diminution de prestations.

N.B. : 100 signatures

Mme Gertrube Schwab, rampe de Chouilly 8, 1242 Satigny

QUE DES ABBERRATIONS

La ligne de chemin de fer La Plaine-Genève

Nous sommes très contents de cette ligne de RER, beaucoup plus cadencée que l'ancienne rame mais, et un mais il y en a...

La gare bien installée de Satigny n'a plus de chef ni de guichet pour prendre les billets et bien se renseigner, alors que l'ancien chef de gare était arrivé aux cotas prescrits par les CFF et que cela aurait dû permettre la survie de ce service. Maintenant, nous devons aller à Vernier, où les équipements et le service sont efficaces pour prendre les billets ou s'informer, mais où le train n'effectue plus d'arrêt pour les passagers. La nouvelle et coûteuse halte de Vieux-Bureau n'a qu'un distributeur incomplet qui ne délivre pas de billets pour toutes les destinations. D'autre part cette gare, très fréquentée par les élèves du cycle, ne bénéficie d'aucune surveillance ni non plus d'accès aux quais pour les poussettes et les handicapés. Qui a bien pu faire un projet pareil? Est-ce l'arrondissement de Lausanne avec l'aval, du Conseiller Fédéral prépose aux CFF?

NOUS EXIGEONS LA REOUVERTURE DES GUICHETS DE LA GARE DE SATIGNY EN PREVISION DE LA POPULATION QUI PROCHAINEMENT EMMENAGERA DANS LES NOUVEAUX IMMEUBLES QUI SONT ENTRAIN DE SE CONSTRUIRE DANS CETTE COMMUNE, A PROXIMITE DE LA GARE.

Mme. T. Schwab, Rampe de Chouilly 8,1242 Satigny

Commentaires à la pétition concernant La ligne de chemin de fer La Plaine-Genève (ligne du RER)

J'aimerais ajouter aux premières considérations que, depuis la fermeture des guichets de la Gare de Satigny, se sont construites à proximité de la gare 146 appartements de 5 à 6 pièces, donc prévus pour des familles, de même qu'à la Boverie où il existe un complexe de 30 petites villas. De plus, d'autres bâtiments dans le périmètre de la gare sont prévus dans un délai très proche.

Cette situation nous encourage à demander au Grand Conseil, de même qu'à nos conseillers nationaux qui siègent à Berne, de soutenir notre démarche afin d'en augmenter les chances de succès.

La " grande politique " veut bien accepter et soutenir les grandes lignes Genève-Zurich, ou Genève-Neuchâtel, même s'il ne s'agit que de gagner quelques minutes de trajet au prix de dépenses bien plus importantes.

Notons par ailleurs que les CFF sont bien conscients des dangers, puisqu'ils ont convoqué les élèves pour leur signaler les risques qu'ils prenaient en s'asseyant sur les voies ! Cela montre bien qu'on est à la merci d'un accident à tout moment.

**G.Schwab
Rampe de Chouilly 8
1242 Satigny**

24.01.2000

COMMUNIQUE DE PRESSE

Dépôt d'une pétition des habitants de Satigny concernant la politique des transports.

Les habitants de Satigny dénoncent l'incohérence de la politique des transports, en particulier celle du train.

Ils demandent la réouverture des guichets de la gare de Satigny, car aujourd'hui ils doivent se rendre à la gare de Vernier-Meyrin Cargo pour obtenir des billets de parcours longs., des abonnements et des conseils.

Ils dénoncent les risques manifestes lors de l'utilisation de la halte de Vernier-Meyrin, le manque de sécurité sur les quais, ainsi que les difficultés d'accès pour les personnes avec des poussettes, pour les handicapés et les personnes âgées.

De plus ils doivent se rendre à pied à la gare de Vernier-Meyrin qui se trouve à plus d'un kilomètre, puisque le RER ne s'arrête que dans cette gare.

Ils demandent expressément au Grand Conseil de faire preuve d'ouverture afin de faciliter à l'avenir l'utilisation du train comme moyen de transport pour notre région.

Pour les signatures de la pétition