

*Date de dépôt: 24 mai 2004*

*Messagerie*

## **Rapport**

### **de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition pour un réseau express lémanique**

#### **Rapport de M. Ivan Slatkine**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Pour examiner la pétition 1452 pour un réseau express lémanique, la commission des transports s'est réunie les 13 et 27 janvier 2004 ainsi que le 6 avril 2004 sous la présidence de M. Sami Kanaan.

M. Philippe Matthey, secrétaire adjoint du DIAE, MM. Buri et Etienne de l'OTC ont assisté aux séances de la commission. Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>me</sup> Caroline Martinuzzi que la commission remercie.

#### **Description de la pétition**

La pétition en titre a recueilli 9283 signatures. Cette pétition demande que le train devienne une véritable alternative aux bouchons, au stress et aux accidents, l'ATE veut :

- des trains rapides et confortables, offrant suffisamment de places assises ;
- des trains plus fréquents, sans trous horaires ;
- des parkings relais (autos et vélos) tout au long des lignes ainsi que des bus de rabattement ;
- une communauté tarifaire et facilité d'achat des billets et abonnements ;
- de bonnes correspondances avec les autres transports publics ;

- des gares conviviales, accessibles à toutes et à tous.

A noter que cette pétition est simultanée dans les cantons de Vaud et de Genève. La commission des pétitions du Grand Conseil vaudois a traité cette pétition le 9 décembre 2003. Le dépôt de son rapport a été fait le 29 février 2004 recommandant de ne pas prendre en considération cette pétition car les demandes formulées sont intégralement reprises dans l'élaboration du projet de la politique des transports du canton.

### **Audition de MM. Comte et Christie de l'ATE**

Les représentants de l'ATE expliquent l'historique du RER et exposent le développement de ce concept en Suisse, plus particulièrement à Genève et dans le canton de Vaud. Alors que chez nos voisins il existe aujourd'hui un réseau ferroviaire régional (REV), il faudra attendre à Genève la mise en service du CEVA pour qu'un véritable réseau express genevois (REG) voit le jour. Les pétitionnaires expliquent que le but de cette pétition est que les cantons de Genève et de Vaud travaillent ensemble afin de réaliser un réseau express lémanique (REL). Il est nécessaire, selon eux, de développer aujourd'hui un système intégré qui couvre les deux agglomérations que sont Genève et Lausanne.

### **Audition de M. Zufferey, délégué CFF auprès du Canton de Genève**

M. Zufferey explique à la commission qu'un concept de huit systèmes de RER a été développé en Suisse, accompagné de correspondances optimales, de P+R et de matériel spécifique. Dès décembre 2004, avec la mise en service de Rail 2000 1<sup>re</sup> étape, deux relations non-stop circuleront entre Genève et Lausanne avec une cadence à la demi-heure. La mise en service de Rail 2000 va permettre également l'introduction d'une communauté tarifaire.

M. Zufferey indique que les démarches de l'ATE et des CFF vont dans le même sens mais pas au même rythme. Les principales priorités des CFF pour 2005 sont le développement des RER, la mise en place entre 2007 et 2010 d'un RER franco-genevois et une amélioration du concept d'agglomération d'ici 2020. Il confirme que les CFF sont favorables au maintien de la ligne du Tonkin et qu'il existe une bonne collaboration avec la SNCF. Il poursuit en indiquant que la Confédération maintiendra ses engagements vis-à-vis du CEVA. L'infrastructure genevoise étant moins idéale qu'à Lausanne, cela explique que le REV est davantage développé que le REG. Le CEVA représente donc pour Genève la pierre angulaire pour la mise en place d'un véritable réseau express régional dans le canton.

## **Audition du professeur Robert Rivier, directeur du laboratoire d'intermodalité des transports et de planification à l'EPFL**

Après avoir présenté les tâches confiées à son laboratoire, le professeur Rivier aborde l'ensemble des invites de la pétition tout en précisant que les études globales d'un réseau express lémanique n'ont pas encore été réalisées. Rail 2000 1<sup>ère</sup> étape sera mis en service le 12 décembre 2004. L'offre de transport régionale sera alors augmentée. Rail 2000 2<sup>e</sup> étape commencera en 2011.

Pour M. Rivier, l'ensemble des invites de la pétition 1452 sont des évidences. Des cadences rapides, du matériel confortable, des arrêts accueillants, le développements de P+R en proximité des haltes ferroviaires sont des conditions nécessaires pour une amélioration de la mobilité dans l'arc lémanique. Il note néanmoins que tout dépend des moyens à disposition. Au niveau de la communauté tarifaire, il insiste sur son importance car elle facilite l'utilisation de la totalité du système des transports publics.

M. Rivier conclut que cette pétition ne diffère pas beaucoup du réseau express prévu et promu par les CFF. Il souligne que si le CEVA est réalisé, une traversée de Genève par le rail sera à disposition. Au niveau vaudois, un réseau express existe déjà et il est en phase d'amélioration. Au niveau d'un réseau express lémanique, il estime qu'il faut définir des étapes, analyser l'ensemble des possibilités afin de réaliser ce qui apporte le plus de bénéfices, coûte le moins et présente une réelle utilité. Les grands réseaux de ce type doivent être réalisés par étapes afin d'éviter de bloquer toutes les lignes. Il est difficile de donner un délai car l'installation d'une voie supplémentaire pose des questions d'aménagement du territoire. La construction d'une troisième voie entre Genève et Lausanne sur l'intégralité du parcours est prévue par Rail 2000 2<sup>e</sup> étape. Outre le projet CEVA et la 3<sup>e</sup> voie, M. Rivier indique que, pour densifier l'offre régionale, il faudra également investir dans des voies d'évitement à Pregny, Chambésy et Mies.

Il conclut en expliquant que le financement de ces projets n'est pas encore assuré. On ignore à l'heure actuelle le contenu exact du paquet Rail 2000 2<sup>e</sup> étape.

### **Position du DIAE et décision**

Concernant la deuxième étape de Rail 2000, M. Matthey note l'optimisme de M. Rivier. Il explique que les priorités de la Confédération en matière de transports sont actuellement les transversales alpines. Les cantons romands pour leur part défendent les lignes LGV et le projet CEVA. La Confédération, malgré ses problèmes financiers, reconnaît qu'elle a pris un

engagement financier envers le canton. Les moyens sont suffisants pour faire avancer le projet jusqu'en 2006. Les engagements de la Confédération sont très solides juridiquement et ne sont pas remis en question.

M. Matthey indique de plus que la collaboration entre Genève et Vaud est aujourd'hui fructueuse et que des réunions de travail ont également lieu avec la SNCF au niveau de l'organisation du CEVA. A ce niveau, il précise que la gare d'Annemasse fait partie intégrante du projet.

Concernant les P+R, M. Matthey confirme que la Fondation des parkings travaille en collaboration avec les CFF et l'OTC afin de faire une analyse des possibilités de développement

M. Matthey estime que le Conseil d'Etat n'a pas besoin d'être aiguillonné en ce qui concerne les projets ferroviaires. Il souligne que les priorités des villes de Lausanne et de Genève, qui ont déjà beaucoup fait au niveau local, n'est pas encore la mise sur pied d'un RER reliant les deux villes.

Un député de l'Entente fait remarquer que cette pétition « enfonce des portes ouvertes ». La 3<sup>e</sup> voie Genève-Coppet est réalisée, le projet CEVA est en cours, la 1<sup>re</sup> étape de rail 2000 va entrer en service le 12 décembre prochain, la deuxième étape est en voie d'élaboration et tiendra compte des transports au niveau des agglomérations, et enfin le département mène des groupes de travail qui touchent l'ensemble des problèmes soulevés tant au niveau cantonal qu'au niveau de la région. Partant de ces constats, il ne voit pas l'utilité de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat qui ne pourrait pas donner lieu à d'autres nouvelles réponses, si ce n'est une surcharge administrative.

Plusieurs autres députés estiment pour leur part que, malgré le manque de précision de cette pétition, il est nécessaire de la renvoyer au Conseil d'Etat pour lui signifier que la commission soutient la politique qu'il est en train de mener. Selon eux, un vote unanime de la commission pour un renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat est un signe politique important pour appuyer la politique menée aujourd'hui, soit le développement du CEVA.

Il ressort des discussions que la commission, dans son unanimité, soutient le sens général de cette pétition puisque celui-ci est repris dans ces grandes lignes par la politique des transports menée par le département et la Confédération. La commission souhaite néanmoins, par le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, marquer son soutien au projet CEVA et de faire savoir à Berne que Genève est unanime sur ce projet.

C'est suivant cette idée que la commission, par l'unanimité de ces 11 membres présents, décide du renvoi de la pétition 1452 au Conseil d'Etat.

Fort de cette explication, le rapporteur vous invite à suivre le vote de la commission.

## **Pétition (1452)**

### **pour un réseau express lémanique**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Pour que le train devienne une véritable alternative aux bouchons, au stress et aux accidents, l'ATE veut :

- des trains rapides et confortables, offrant suffisamment de places assises ;
- des trains plus fréquents, sans trous horaires ;
- des parkings relais (autos et vélos) tout le long des lignes, ainsi que des bus de rabattement ;
- une communauté tarifaire avec facilité d'achat des billets et abonnements ;
- de bonnes correspondances avec les autres transports publics ;
- des gares conviviales, accessibles à toutes et à tous.

N.B. : 9283 signatures  
*Association Transports et  
Environnement*  
18, rue de Montbrillant  
1201 Genève