

Proposition présentée par la Commission des affaires communales, régionales et internationales:

M^{mes} et MM. Walter Spinucci, Geneviève Mottet-Durand, Luc Barthassat, Jean-Claude Dessuet, Yvonne Humbert, Pierre-Louis Portier, Erica Deuber Ziegler, Jean-Louis Mory, Christian Brunier, Alain Etienne, Régis de Battista, Magdalena Filipowski, Morgane Gauthier et Anita Frei

Date de dépôt: 15 juin 2001

Messagerie

Proposition de motion

concernant l'encouragement du ferroutage sur le tracé Vallorbe - Lausanne - Martigny - Brig - Simplon

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

- les nombreux et récents embouteillages sur l'axe du Gothard ;
- la prochaine réouverture du tunnel du Mont-Blanc ;
- les oppositions et les réserves exprimées dans la motion 1375 quant à l'ouverture du tunnel du Mont-Blanc aux poids lourds ;
- l'importance de proposer des solutions alternatives au trafic des camions à travers les Alpes ;
- la nécessité, dans ce but, de développer le ferroutage ;
- le potentiel de l'axe ferroviaire Vallorbe - Lausanne - Martigny - Brig - Simplon ;
- l'absence cependant de tunnels au gabarit européen B+ dans le secteur situé entre Vallorbe et Martigny ;

- l'impossibilité, pour l'instant, de mettre les containers " High Cube " et les camions sur le rail ;
- le fait que les CFF ne prévoient l'augmentation du gabarit de ces tunnels qu'en 2007 ;

invite le Conseil d'Etat

- à intervenir auprès du Conseil fédéral afin que le ferroutage soit encouragé sur l'axe Vallorbe - Lausanne - Martigny - Brig – Simplon ;
- à intervenir auprès du Conseil fédéral afin que les mesures nécessaires soient prises pour que les gabarits des tunnels ferroviaires entre Vallorbe et Martigny soient adaptés, bien avant le délai prévu, aux standards européens.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les embouteillages au portail nord du tunnel du Gothard ainsi qu'à la douane de Chiasso font presque quotidiennement partie de l'actualité. L'important trafic des camions en est la principale cause.

En France voisine, le tunnel du Fréjus a absorbé la quasi-totalité du trafic camions qui transitait auparavant par le tunnel du Mont-Blanc. L'augmentation de la circulation y est impressionnante et la sécurité semble quelquefois compromise.

Il semble par ailleurs que des limitations seront posées au passage des camions, dès la réouverture du tunnel du Mont-Blanc.

Les échanges commerciaux entre le Nord et le Sud des Alpes ne sont, pour leur part, pas prêts de diminuer, bien au contraire. La question de savoir par quel moyen ces transports seront effectués doit être posée dans une optique internationale et transfrontalière.

En l'attente des tunnels de base du Lötschberg et du Gothard (NLFA), qui sont encore loin de l'achèvement, il importe de proposer d'autres possibilités de transit. Le ferroutage (mise des camions sur le rail) en est une. L'axe ferroviaire Vallorbe - Lausanne - Martigny - Brig - Simplon a un potentiel très intéressant : ainsi, une vingtaine de trains par jour pourraient déjà circuler en trafic marchandises conventionnel.

Les camions et les containers " High Cube " ne pourraient toutefois pas en bénéficier, car plusieurs tunnels, situés entre Vallorbe et Martigny, dont la longueur cumulée est de 1904 mètres, sont malheureusement trop petits. Les CFF prévoient pour 2007 seulement une adaptation de ces gabarits de tunnels aux normes européennes (gabarit B+). Des travaux devraient, à notre sens, avoir lieu plus rapidement.

Il serait donc souhaitable que le canton de Genève, à l'instar d'autres cantons de Suisse occidentale, intervienne auprès du Conseil fédéral pour que les travaux prévus sur l'axe du Simplon commencent dans les meilleurs délais.

C'est dans cette optique que nous vous prions, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir renvoyer la présente motion au Conseil d'Etat.