

Date de dépôt: 27 juin 2002

Messagerie

**Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur la motion de 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
concernant l'encouragement du ferroutage sur le tracé Vallorbe -
Lausanne - Martigny - Brig - Simplon**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 30 novembre 2001, le Grand Conseil a renvoyé la motion ci-annexée, du 15 juin 2001, au Conseil d'Etat.

Cette motion est un postulat supplémentaire en faveur du développement du ferroutage, postulat sur lequel on rencontre un large consensus en Suisse et une adhésion toujours plus forte en France. En effet, en particulier depuis la tragédie du tunnel du Mont-Blanc, les autorités françaises ont la volonté d'encourager le recours au rail pour absorber une part plus grande du trafic de marchandises.

Sur le plan cantonal, le Conseil d'Etat s'est résolument engagé en ce sens. Son implication active dans différents groupes de lobbying ferroviaires en témoigne.

Précisément, l'encouragement du ferroutage sur l'axe Vallorbe – Lausanne - Martigny - Brig - Simplon, qui fait l'objet de la première invite des motionnaires, est traitée dans le groupe de travail technique de la Communauté d'Intérêt de la ligne Simplon-Lötschberg (CISL), présidé par M. Michel Béguelin, conseiller aux Etats. Le canton de Genève y est

représenté par MM. Gilbert Coutau, Jacques Jeannerat, Patrice Mugny et l'office des transports et de la circulation (OTC).

La volonté d'encourager le feroutage sur cette ligne, partagée par tous les cantons de Suisse occidentale, se heurte cependant en l'état à des difficultés invoquées par les CFF. Alors que douze trains de marchandises supplémentaires ont été demandés par la SNCF aux CFF sur cette ligne pour absorber la restriction de capacité du tunnel du Mont-Cenis (-30 %) due aux travaux engagés pour adapter le gabarit du tunnel aux standards européens, les CFF n'ont accepté que deux trains supplémentaires.

Les CFF justifient cette offre limitée par la problématique du manque de capacité de la ligne ferroviaire au sud du Simplon, entre Iselle et Domodossola, et le manque d'effectifs. Pour pallier le manque de capacité au sud du Simplon, le canton du Valais a libéré des sillons pour faire circuler davantage de trains de marchandises, à savoir un par heure, en transférant le trafic régional de voyageurs du rail à la route, par autocars.

Sur le plan politique, M. Michel Béguelin a déposé une interpellation au Conseil des Etats le 14 décembre 2001, demandant notamment au Conseil fédéral d'obliger les CFF à conduire une politique du trafic de marchandises en harmonie avec celle voulue par le peuple et négociée avec l'Union européenne. Le Conseil fédéral a répondu que la priorité était donnée à la ligne du Gothard, soit l'axe Bâle - Chiasso, où les transports pourront, à long terme, être transférés sur le rail. Cette réponse doit être analysée avec prudence dans la mesure où cette ligne est malheureusement déjà très chargée.

La deuxième invite des motionnaires porte sur la mise aux gabarits européens des tunnels ferroviaires entre Vallorbe et Martigny. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a commandé une étude sur les travaux à entreprendre pour adapter les tunnels de cette ligne aux standards européens pour faire circuler les containers « High cube ». Le Conseil d'Etat, en particulier via la Conférence des transports publics de Suisse occidentale (CTSO), entend continuer à s'engager en vue de soutenir l'encouragement au feroutage, par la Confédération, au sens de la volonté du peuple suisse, aussi bien que l'accélération du processus d'adaptation des tunnels aux standards européens. Le secrétariat de la CTSO a par ailleurs mis sur pied une plateforme pour la promotion des intérêts de la Suisse occidentale en matière de politique des transports, qui va dans ce sens.

Au cours des mois passés, l'essentiel des messages du Conseil d'Etat à l'attention du Conseil fédéral a porté sur le raccordement ferroviaire Genève – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives (CEVA), pour des raisons bien compréhensibles. Ce dossier étant entré en voie de réalisation, les échanges vont porter, sur le plan helvétique, sur une valorisation plus large du réseau ferroviaire régional, national et international.

Dans le même esprit, les structures de travail franco-valdo-genevoises du Comité stratégique «Développement des transports publics régionaux» (DTPR), et franco-suisses vont poursuivre les études entreprises dans le but de valoriser au mieux le potentiel ferroviaire à disposition, en particulier en cette période où un transfert massif du trafic de marchandises de la route au rail doit inévitablement intervenir à brève échéance.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Micheline Calmy-Rey

Annexe : motion M 1417

Secrétariat du Grand Conseil**M 1417**

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.