

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Lisa Mazzone, Emilie Flamand-Lew, 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

Relions le pays de Gex au réseau RER genevois

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 développement 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^e voie Genève-Coppet, CEVA, gare souterraine...) ;
- que plus de 90 000 véhicules passent chaque jour de semaine la frontière entre l'Ain et le canton de Genève ;
- la nécessité de trouver des solutions de mobilité efficaces répondant aux défis posés par le Grand Genève ;
- la nécessité d'accéder au réseau ferré cantonal depuis le Pays de Gex ;
- que les communes de Satigny, de Meyrin, du Grand-Saconnex et de Vernier subissent un trafic de transit sans cesse croissant ainsi que les nuisances qui lui sont associées ;
- que notre agglomération doit être planifiée et pensée à une échelle qui correspond aux réalités d'aujourd'hui et de demain ;
- que les solutions de transports collectifs sont une alternative crédible à l'automobile, notamment en termes de temps de parcours ;

- que la réalisation du CEVA ouvre la perspective d'un réseau « ferré » (RER) maillé pour le territoire et qu'il s'agit, à terme, de relier les diverses centralités de l'agglomération ainsi que d'encourager le transfert modal ;
- que la croissance économique et démographique lémanique ne saurait se poursuivre sans les investissements nécessaires au maintien de la qualité de vie et à la création de nouvelles infrastructures ferroviaires d'intérêt régional,

invite le Conseil d'Etat

- à permettre la réalisation d'une liaison ferroviaire entre la ligne de la Plaine et la ligne Bellegarde-Gex, en direction de Saint-Genis-Pouilly, afin d'offrir une meilleure desserte ferroviaire entre le Pays de Gex et Genève ;
- à faire des démarches auprès des autorités françaises, dans le cadre du projet d'agglomération, pour les inciter à réhabiliter la liaison ferroviaire du Pays de Gex et permettre son exploitation pour le trafic de voyageurs.

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^e 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 se réconcilier avec 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 anticipions nos besoins ferroviaires dans le cadre de l'attribution des fonds FIF afin d'obtenir le soutien de la Confédération de sorte à pouvoir rattraper notre retard en la matière.

Durant les dernières décennies, la région du Grand Genève n'a pas pris la juste mesure de sa croissance économique et démographique. L'agglomération franco-valdo-genevoise compte aujourd'hui près d'un million d'habitants et l'attractivité du tissu d'activités genevois se fait sentir du Chablais jusqu'au Jura, de l'Ain jusqu'à la Savoie. Pourtant, le canton n'a,

à ce jour, su se doter que d'une seule nouvelle infrastructure de transports collectifs régionale majeure, à savoir la liaison ferroviaire CEVA en cours de réalisation, un projet initié 100 ans plus tôt et reliant la couronne suburbaine genevoise à Cornavin (destination d'usage).

De cette insuffisance – et d'un territoire trop exigü pour absorber la croissance qu'il génère – résulte l'explosion du trafic individuel motorisé constatée ces dernières années. Son corollaire est la péjoration substantielle de la qualité de vie des résidents genevois qui subissent quotidiennement les nuisances liées au trafic de transit. Qu'il s'agisse de bruit ou de pollution atmosphérique, les valeurs limites fixées par l'OPB ou l'OPA sont régulièrement dépassées avec, pour conséquence, des effets non négligeables sur la santé des individus. Les grands axes routiers sont quotidiennement saturés et le trafic de transit investit, désormais, les voiries secondaires aussi bien que les dessertes de quartier.

A ce jour, aucune solution crédible n'a été proposée, ou encore esquissée, permettant d'espérer remédier aux problèmes de mobilité et de surcharge systémique des infrastructures. En effet, si le renforcement des capacités autoroutières est étudié par le canton et la Confédération, n'en subsisteront pas moins les congestions liées au déversement du trafic à l'intérieur des agglomérations et des quartiers. Il ne s'agit donc pas d'augmenter la capacité des « tubes » principaux, mais bel et bien de soulager la population d'une « ampleur » devenue difficilement supportable.

Comme le montrent les solutions de mobilité appliquées dans la majorité des agglomérations d'importance, la nécessité de mise en œuvre de solutions de mobilité séduisantes et alternatives à l'usage de la voiture est devenue une évidence.

La construction du CEVA ne saurait, dès lors, être considérée comme un aboutissement, mais bel et bien comme la « première pierre » d'un édifice plus conséquent qui serait à même de répondre aux défis posés par la construction de notre agglomération. Le transport ferroviaire étant, seul, propice à une couverture régionale efficace en transports collectifs, il s'agit de le penser, désormais, en termes de réseau : un réseau maillé (RER) qui relierait le centre-ville aux périphéries plurielles. Ce réseau sera complété par la mise en place de liaisons tangentiellles.

Parmi celles-ci se trouve le projet de relier la ligne ferroviaire du Pays de Gex qui rallie Bellegarde et Divonne au réseau ferré genevois.

Alors que l'on recense 90 000 véhicules par jour de semaine traversant la frontière sur l'ouest du canton, aucune alternative efficace n'existe pour que ces mouvements se reportent vers les transports publics. En effet, seuls 8%

des déplacements sont réalisés en transports collectifs, contrairement aux mouvements avec le canton de Vaud qui recense 33% en transports collectifs. On constate dès lors que, si une liaison ferroviaire existe, le transfert modal de la voiture vers le rail s'effectue.

Afin de répondre aux défis actuels, il est donc nécessaire de créer un véritable réseau ferroviaire efficace et bien maillé dans l'agglomération genevoise, qui garantira une forte attractivité des transports collectifs. Ainsi, pour compléter le CEVA, il s'agit de relier les lignes genevoises et françaises. C'est pourquoi les Verts invitent le Conseil d'Etat à permettre la réalisation d'une liaison ferroviaire entre la ligne de la Plaine et la ligne Bellegarde-Gex, en direction de Saint-Genis-Pouilly, afin d'offrir une meilleure desserte ferroviaire entre le Pays de Gex et Genève, ainsi que d'entreprendre toutes les démarches nécessaires pour convaincre les autorités françaises de réhabiliter la ligne du Pays de Gex et d'y permettre le trafic de voyageurs.

Au vu de ce qui précède, les motionnaires vous remercient, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à la présente motion et de la renvoyer au Conseil d'Etat.