



Signataires : Julien Nicolet-dit-Félix, Marjorie de Chastonay, Dilara Bayrak, Emilie Fernandez, Léo Peterschmitt, Cédric Jeanneret, Lara Atassi, Sophie Bobillier, Pierre Eckert, Laura Mach, David Martin, Caroline Marti, Cyril Mizrahi, Grégoire Carasso, Jean-Charles Rielle, Sophie Demaurex, Sylvain Thévoz

Date de dépôt : 9 mai 2023

Proposition de motion

Projet d'horaire CFF à partir de 2025 – Préservons une desserte ferroviaire de qualité entre notre canton et le reste de la Suisse

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

- l'annonce conjointe, le 5 mai 2023, par les CFF et la Conférence des transports de la Suisse occidentale, d'importantes modifications de l'horaire CFF en Suisse romande pour la période 2025-2034 ;
- que ces modifications affectent considérablement notre canton :
 - en allongeant de 4 minutes le temps de trajet en direction de Lausanne et de tous les cantons suisses ;
 - en supprimant les connexions directes entre Genève et Zurich (en plus de Bâle, en 2015) via Neuchâtel et Bienne, sauf aux heures de pointe, imposant ainsi un changement de train et de quai à Renens et un allongement du temps de trajet de 8 minutes ;
- que ce nouvel horaire est appelé à durer au moins dix ans ;
- que le trajet Genève-Lausanne avait déjà été allongé de 3 minutes en 2016, du fait des chantiers à Renens et à Malley, temps qui n'avait pas été regagné à la clôture de ces chantiers. La durée du trajet devrait donc passer de 33 minutes (et même 30 minutes pour les trains EC en 2006 !) à 39 minutes entre 2015 et 2025, soit un allongement de près de 20% ;

- que les changements de train, qui plus est quand il faut également changer de quai, constituent des obstacles majeurs pour quantité d’usagers, en particulier les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les familles avec des enfants en bas âge et les personnes voyageant avec d’importants bagages ou un vélo ;
- que la mise en service de la ligne directe Morges – Yverdon-les-Bains par le bypass de Bussigny dans les années 1980 avait constitué un progrès remarquable et remarqué dans la desserte ferroviaire de la Suisse romande, en particulier de notre canton ;
- que ces modifications sont justifiées à la fois par le sous-dimensionnement de la ligne Genève-Renens, mais également par la volonté de faire de Renens une gare principale où s’arrêtent tous les trains grandes lignes avant de rejoindre la gare de Lausanne, distante de 4 kilomètres ;
- que les villes de Genève, Yverdon-les-Bains, Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, ainsi que l’Aéroport de Genève ont lancé un appel commun demandant la révision de ces décisions qui péjorent de façon inacceptable la mobilité entre ces régions, en regard des villes de Suisse centrale et orientale ou du Tessin qui, elles, ont vu la durée des trajets les reliant considérablement raccourcies au cours des vingt dernières années ;
- que d’autres villes se sont ajoutées à cet appel, parmi lesquelles Morges, Delémont et le RVAJ (réseau des villes de l’Arc jurassien) ;
- que le report modal sur les transports publics fait partie des objectifs de l’Etat de Genève pour répondre au réchauffement climatique, et qu’il passe par l’amélioration de façon continue de la qualité de leurs services, qu’il s’agisse de la durée du parcours, de la fréquence des liaisons ou de l’établissement de lignes directes,

invite le Conseil d’Etat

- à exiger le maintien d’une liaison directe horaire par le pied du Jura, en direction de Bâle ou de Zurich ;
- à demander de reconsidérer les arrêts systématiques des trains grandes lignes en gare de Renens, en maintenant au minimum deux liaisons horaires Genève-Lausanne sans arrêt ;
- à intervenir auprès du DETEC et de l’OFT, en concertation avec les autorités vaudoises, pour que le projet de construction d’une ligne à grande vitesse entre Genève et Morges, le long de l’autoroute A1, puisse être réalisé dans les plus brefs délais ;

- à exiger de l'OFT et des CFF des contreparties rapides et fiables pour le développement de l'accessibilité ferroviaire de notre canton et de sa desserte d'agglomération.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Nous avons, dans le serment prêté le 28 avril dernier, promis ou juré d'« observer tous les devoirs qu'impose notre union à la Confédération suisse ». Pour chacun d'entre nous, les liens qu'entretient notre République avec notre pays sont donc d'importance majeure et il faut veiller à ce que des décisions administratives n'aient pas pour conséquence de nous éloigner, encore plus diront d'aucuns, des autres parties de notre pays.

La communication conjointe de la CTSO et des CFF, le 5 mai dernier, a fait l'effet d'une bombe auprès de la population genevoise ainsi que de celle des cantons jurassiens.

En effet, si l'on ne peut nier le sous-dimensionnement de la ligne Lausanne-Genève et la nécessité d'y conduire des travaux importants au cours des prochaines années, personne n'imaginait que les conséquences pour l'accessibilité de notre canton seraient aussi dévastatrices.

De fait, la liaison entre Genève et Lausanne se voit allongée de 4 minutes, qui s'ajoutent à celles déjà perdues en 2016. Ainsi, paradoxalement, un habitant de Champel, des Eaux-Vives ou de Chêne-Bourg mettra plus de temps pour rejoindre plusieurs villes de notre pays qu'il n'en mettait en 2015, avant la mise en service du Léman Express.

Par ailleurs, la suppression des lignes mettant en relation Genève avec Neuchâtel et Bienne constitue une péjoration inacceptable de la mobilité entre ces cités horlogères dont les liens historiques et culturels ne sont plus à démontrer. Le changement de train, en particulier lorsqu'il impose un changement de quai, est particulièrement problématique pour des catégories d'usagers (personnes âgées et personnes vivant avec un handicap) particulièrement dépendantes des transports publics et particulièrement vulnérables.

Or il apparaît que ces modifications ont pour cause non seulement les chantiers indispensables cités plus haut, mais surtout le choix, par les CFF et

la CTSO, de transformer la gare de Renens récemment rénovée en « hub » de mobilité, aux côtés de celle de Lausanne, distante de 4 kilomètres. Les trains grandes lignes seraient désormais destinés à s'arrêter successivement dans les deux gares.

Personne ne conteste le développement de l'ouest lausannois et la nécessité de proposer à sa population résidente et estudiantine une desserte de qualité, mais il convient tout de même de s'interroger sur la nécessité de proposer systématiquement deux haltes dans une agglomération de taille moyenne avec pour conséquence la péjoration de la desserte entre Genève et les quatre autres villes les plus peuplées de notre pays.

Par ailleurs, on relèvera la faiblesse de l'argument consistant à affirmer qu'un trajet plus long permet d'être plus ponctuel, l'intérêt pour l'utilisateur étant de minimiser son temps de déplacement plus que de le prolonger pour la satisfaction de voir son train arriver parfaitement à l'heure.

C'est pour cela que cette motion demande au Conseil d'Etat de reprendre langue avec la CTSO, les CFF et l'OFT pour demander une révision rapide de ce projet d'horaire, en maintenant une liaison horaire par le pied du Jura et deux liaisons horaire entre Genève et Lausanne sans arrêt.

C'est également dans cet esprit que cette motion demande au Conseil d'Etat d'agir au mieux pour que le projet bientôt séculaire de seconde ligne entre Genève et Lausanne, qui est soudain redevenu d'actualité à la faveur de l'affaire du « trou de Tolochenaz », puisse être réalisé dans les délais les plus brefs possible.

Nous vous remercions donc, Mesdames les députées, Messieurs les députés, de faire bon accueil à cette proposition de motion.