



*Signataires : Matthieu Jotterand, Leonard Ferati, Grégoire Carasso, Sylvain Thévoz, Caroline Marti*

*Date de dépôt : 14 décembre 2023*

## **Proposition de motion**

### **En attendant la gare souterraine, améliorons déjà celle de La Plaine**

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

- l’objectif actuellement établi à 2038 pour la réalisation de la gare souterraine de Cornavin et le tunnel en direction de Châtelaine ;
- la nécessité de l’achèvement du tunnel précité pour aménager la future halte de Châtelaine et doubler la voie entre Vernier et Genève ;
- le lien actuellement établi entre les aménagements à Châtelaine et le développement de la gare de La Plaine en relation avec la desserte au quart d’heure de la ligne Genève-La Plaine ;
- la croissance impressionnante du nombre de voyageurs et de voyageuses sur ce tronçon et sur le Léman Express en général ;
- la nécessité d’améliorer la desserte de la ligne L6 en direction de Bellegarde et de répondre aux demandes des communes de Mandement d’amélioration de la desserte ;
- l’agrandissement de la gare de La Plaine comme une nécessité au vu de ce qui précède,

invite le Conseil d’Etat

- à délier temporellement les projets de Châtelaine et de La Plaine et à planifier ce dernier dès maintenant, et ce dans le but d’ajouter deux voies à quai à La Plaine ;

- à étudier toute piste d'amélioration pour la fréquence sur la ligne de La Plaine, malgré les difficultés liées au retard de l'aménagement de Châtelaine ;
- à planifier le dimensionnement de la future halte de Châtelaine de manière à répondre à la demande future, en particulier au niveau de la longueur des quais.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

La ligne de La Plaine a longtemps été le parent pauvre du réseau CFF. Historiquement liée au chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, elle est longtemps restée avec un équipement français et des véhicules suisses adaptés de manière plus ou moins poussée. La desserte était peu attractive.

Dans les années 1990, de nouveaux véhicules et une offre plus fournie ont permis de rendre ce tronçon bien plus attractif pour le Mandement et la fréquentation a explosé. La ligne dispose désormais d'une signalisation moderne et sera bientôt entièrement pourvue de quais plus longs et de véhicules modernes.

Il reste toutefois deux points noirs, c'est-à-dire la voie unique entre Châtelaine et la gare Cornavin<sup>1</sup> et la gare de La Plaine qui ne compte qu'une voie à quai.

La mise à double voie du tronçon Genève-Châtelaine ne sera possible que lorsque la gare souterraine de Cornavin et son tunnel débouchant à Châtelaine seront mis en service. Au vu des dernières annonces, cela ne sera pas le cas avant 2038.

A la gare de La Plaine, il n'y a qu'une seule voie à quai. Cela empêche la desserte au quart d'heure qui est souhaitée lorsque le tronçon Châtelaine-Genève le permettra, mais également la desserte de la gare de La Plaine par la ligne L6 (Genève-Bellegarde).

Remédier à ce deuxième point noir permet d'anticiper les travaux de la gare de Cornavin tout en accédant aux souhaits des communes de la rive droite que la SL6 dessert. Etant donné la nécessité de refaire la gare de La Plaine et au vu du retard de construction de la gare souterraine de Cornavin, il serait de bon aloi d'anticiper et d'accélérer le calendrier pour la gare de La Plaine, afin que cette partie du canton voie sa desserte en transports publics améliorée dans un horizon temporel raisonnable.

Il est clair que tout le potentiel de la résolution de ce point noir ne pourra être exploité que très partiellement tant que le goulet d'étranglement à l'autre bout de la ligne persiste. Toutefois, cela permettrait de rationaliser l'exploitation et de permettre une desserte plus fournie de La Plaine, ce qui est déjà positif.

---

<sup>1</sup> Techniquement, le tronçon a trois voies, mais deux sont habituellement réservées au trafic Genève-Genève-Aéroport et la troisième est destinée au trafic Genève-La Plaine-France, ce qui en fait, dans la pratique, une voie unique.

Quant à Châtelaine, le calendrier des travaux indique que la mise en service de la halte aura lieu à quelques années de la nécessaire atteinte de la neutralité carbone. Nous pouvons donc aisément imaginer que la desserte ferroviaire cantonale et régionale devra avoir connu un large saut d'offre d'ici à la mise en service.

Dans l'élan de l'éventuelle réactivation du tunnel du Furet et dans l'optique de dessertes tangentielles à créer, il est nécessaire de prévoir un nœud de Châtelaine aussi flexible que possible. Deux éléments semblent particulièrement importants : la longueur des quais de Châtelaine, qui doit être au moins au standard de 300 m, et les possibilités d'échange entre les différentes voies, afin de pouvoir créer des dessertes flexibles.

En vertu de ce qui précède, je vous prie, Mesdames et Messieurs les député·es, de faire bon accueil à cette proposition de motion.