

Date de dépôt: 6 juin 2002

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition demandant davantage de trains pour Versoix dès le nouvel horaire CFF

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 29 juin 2001, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition ci-annexée, du 23 mars 2001, sur la base d'un rapport de la commission des transports déposé le 28 mai 2001.

1. Considérations d'ordre général

Le Conseil d'Etat tient à rappeler à titre liminaire qu'il accorde une grande importance au développement de l'offre ferroviaire, en particulier régionale.

La réalisation progressive d'un réseau RER sur l'ensemble du territoire franco-valdo-genevois constitue une de ses priorités. Deux éléments essentiels de ce réseau en cours de développement méritent d'être cités :

- le raccordement ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) prévu à l'horizon 2007-2008, qui permettra la mise en réseau de toutes les infrastructures ferroviaires existantes;
- la troisième voie Genève - Coppet, qui sera mise en service en décembre 2004 et qui permettra de développer une véritable offre régionale dont Genève a besoin, tout en rendant les deux autres voies aux trafics Intercity, international et fret.

La réalisation de ce programme doit s'accompagner du prolongement prochain de la ligne RER Nyon - Cornavin jusqu'à Lancy - Pont-Rouge, dès le mois de décembre 2002. Cette extension est à considérer comme une première étape au projet CEVA.

La réalisation de l'horaire CFF est le fruit d'une procédure menée au plan suisse, au cours de laquelle les cantons sont appelés à s'exprimer. La procédure inclut une mise à l'enquête publique d'un projet d'horaires élaboré par les CFF. En ce qui concerne les trains nationaux et internationaux, les cantons peuvent faire part de leur réaction au stade de l'enquête, ou encore formuler des suggestions aux CFF. La compétence dévolue aux cantons devient plus étendue sur les horaires des trains régionaux, pour autant que les sillons dont ils disposent ne soient pas attribués aux trafics national, international ou marchandises. Année après année, les cantons font preuve d'une volonté d'intervenir plus soutenue en ce sens, eu égard à leur fonction d'autorité coorganisatrice des transports régionaux avec l'office fédéral des transports.

2. Le cas de la desserte de Versoix

2.1. Les démarches entreprises et les résultats obtenus en 2001

Les horaires du 10 juin 2001 ont été mis à l'enquête publique durant l'automne 2000. La proposition d'horaire des CFF prévoyait l'introduction de six trains supplémentaires desservant la gare de Versoix (quatre RX - accélérés - et deux régionaux), par rapport à l'horaire précédent.

Malgré l'introduction de ces six trains, planifiée par les CFF, la desserte régionale de Versoix a été jugée insuffisante par l'office des transports et de la circulation (OTC), notamment en période de pointe du matin, où subsistait une carence de la desserte.

Suite à une intervention de l'Etat (à l'époque du DJPT) demandant expressément aux CFF d'améliorer encore la qualité de la desserte régionale de Versoix, les CFF ont admis de renforcer leur offre. Un train supplémentaire circulant entre Coppet et Cornavin a été mis en service, afin d'étoffer l'heure de pointe du matin, avec un arrêt à la gare de Versoix à 8 h 31. Le coût de ce train supplémentaire, estimé à 112 000 F par année par les CFF, a été pris en charge par le canton de Genève, sans participation de la Confédération. La mise en service de ce train a été possible par la mise à disposition temporaire d'un sillon initialement attribué au trafic international (train Rome-Genève), inutilisé durant cette période horaire. L'horaire de ce dernier train a cependant été modifié récemment, en raison de travaux dans le tunnel du Lötschberg, ce qui l'oblige à emprunter le tunnel du Gothard et en conséquence rallonge son temps de parcours.

2.2. Les démarches à entreprendre en 2002

Le prochain changement d'horaire est d'ores et déjà prévu en décembre 2002. Un projet d'horaire est mis à l'enquête publique durant le mois de mai 2002. Celui-ci ne prévoit aucune amélioration de la desserte de Versoix en l'état. Il faut noter que les travaux de la 3^e voie Coppet-Genève perturbent fortement l'exploitation de l'ensemble des trains circulant entre Lausanne et Genève, excluant tout renforcement de l'offre ferroviaire sur ce couloir avant 2004.

Le train régional supplémentaire de 8 h 31, introduit en juin 2001 et desservant la gare de Versoix, ne pourra malheureusement plus circuler dès le prochain changement horaire de décembre 2002, car le train international Rome - Genève devra circuler à nouveau sur son sillon initial, en raison du fait qu'il empruntera à nouveau le tunnel du Lötschberg.

Dans l'optique de conserver un niveau de desserte de Versoix comparable à 2001, l'OTC a demandé expressément aux CFF de faire arrêter un train Interregio à la gare de Versoix, durant la période de pointe du matin. En date du 10 avril 2002, les CFF "Grandes Lignes" ont annoncé ne pas être en mesure de satisfaire la demande de l'OTC pour des raisons techniques. Les discussions se poursuivent.

3. L'horaire de décembre 2004

La desserte ferroviaire qui sera mise en service en décembre 2004 prévoit une fréquence de 30 minutes en périodes de pointe et 60 minutes le reste de la journée. Le nombre de trains nationaux s'arrêtant en gare de Versoix n'est pas encore arrêté, si ce n'est l'offre minimale correspondant à la convention signée en 1997 entre le canton de Genève et les CFF sur l'exploitation de la 3^e voie Coppet-Genève. Celle-ci prévoit l'arrêt de trains nationaux en gare de Versoix dans un nombre identique à l'horaire 1996, à savoir un train RX - accéléré - par jour.

Afin de densifier l'offre ferroviaire régionale de manière significative sur cet important couloir d'accès à Genève, l'OTC a engagé des réflexions avec le service des transports du canton de Vaud, l'office fédéral des transports et les CFF, pour renforcer davantage l'offre ferroviaire.

Ces développements et leur financement ont été prévus dans le plan directeur des transports publics du canton de Genève 2003-2006, déposé le 27 mars 2002 devant le Grand Conseil. La demande des pétitionnaires de prévoir le financement de l'offre ferroviaire selon une fréquence des trains régionaux de 30 minutes en périodes de pointe sera ainsi satisfaite au

moment de la mise en fonction de la 3^e voie Genève-Coppet, soit en décembre 2004.

4. L'arrêt à Versoix des trains directs

La deuxième demande des pétitionnaires d'arrêter les 37 trains directs, introduits en juin 2001 et desservant notamment Coppet, en gare de Versoix n'est pas conforme à la convention signée en 1997 entre le canton de Genève et les CFF sur l'exploitation de la 3^e voie Coppet-Genève. En effet, cette convention prévoit l'arrêt de trains directs à Coppet (ceux qui ont été mis en service en juin 2001) et en gare de Versoix (dans un nombre identique à l'horaire 1996). La fonction de desserte de ces trains nationaux ne permet pas d'arrêter ces trains dans des gares aussi rapprochées que Coppet et Versoix, car leur distance est trop restreinte (elle correspond à 9 minutes de parcours en train régional).

Au moment de la planification de cette offre de transport, Coppet avait été jugé plus intéressant que Versoix en termes de potentialité de clientèle du trafic ferroviaire, malgré la taille supérieure de Versoix par rapport à Coppet. Le bassin versant de Coppet avait été estimé plus important que celui de Versoix, et l'accessibilité de la gare de Coppet meilleure que celle de la gare de Versoix pour accueillir notamment la clientèle pendulaire aux heures de pointe.

Cela étant, une étude est en cours avec les CFF afin de déterminer la nature des travaux à entreprendre pour introduire, à l'horizon 2008, une desserte au quart d'heure pour le trafic régional, aux heures de pointe. Versoix est bien évidemment concernée par cette volonté du développement.

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'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Micheline Calmy-Rey

Pétition

du Conseil municipal et des habitants de Versoix demandant davantage de trains pour Versoix dès le nouvel horaire CFF

Dépôt : 23 mars 2001

Versoix, ville de bientôt 11 000 habitants, est très mal desservie par les transports publics. Une amélioration de cette desserte est promise aux habitants dès la mise en service de la 3^e voie CFF. Mais, pour cela, il faudra attendre encore au moins jusqu'à 2005. Le bus V, trop lent, n'est pas une alternative pour rejoindre le centre ville. Les TPG restent une desserte locale.

Pourtant, dès la mise en place du nouvel horaire CFF un train supplémentaire par heure dans chaque sens va s'arrêter à Coppet, au total trente-sept trains de plus par jour alors que seuls trois trains supplémentaires par jour sont prévus à Versoix. Plus de 2000 personnes prennent le train chaque jour, soit à Pont-Céard, soit à la gare de Versoix contre un peu plus de 800 à Coppet.

Il s'agit d'encourager le transfert de la route vers le rail tel que prévu dans le plan directeur 2015, pour se rapprocher des objectifs fixés dans l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air Opair et du bruit.

Il est indispensable de donner à la population de Versoix un vrai choix de son mode de transport et ceci dans les plus brefs délais. C'est pourquoi,

le Conseil municipal et les habitants de Versoix demandent aux Autorités cantonales :

- I. de négocier avec les CFF l'augmentation de la fréquence des trains s'arrêtant à Versoix - à une cadence de 30 minutes -, et ceci dès la mise en place du nouvel horaire CFF ;
- II. d'octroyer le financement nécessaire pour que les trente-sept trains supplémentaires proposés s'arrêtent à Versoix

N.B. : 2357 signatures

Conseil municipal et habitants de Versoix