

Date de dépôt: 27 octobre 2003

Pétition pour un réseau express lémanique

Mesdames et
Messieurs les députés,

Pour que le train devienne une véritable alternative aux bouchons, au stress et aux accidents, l'ATE veut :

- des trains rapides et confortables, offrant suffisamment de places assises ;
- des trains plus fréquents, sans trous horaires ;
- des parkings relais (autos et vélos) tout le long des lignes, ainsi que des bus de rabattement ;
- une communauté tarifaire avec facilité d'achat des billets et abonnements ;
- de bonnes correspondances avec les autres transports publics ;
- des gares conviviales, accessibles à toutes et à tous.

Annexe

ATE

27 octobre 2003

Dépôt d'une pétition devant le Grand Conseil
de la République et Canton de Genève

Exposé des motifs

POUR UN RÉSEAU EXPRESS LÉMANIQUE

Le concept RER

Le terme de *réseau express régional* (RER) a été introduit pour la région parisienne dans les années soixante. Il s'agissait déjà de lutter contre l'engorgement automobile et de faciliter les déplacements dans l'agglomération et sa périphérie. L'idée était de superposer au réseau urbain, métro et autobus, un réseau ferroviaire "lourd" et rapide, mais surtout d'avoir des lignes traversant le centre de l'agglomération sans ruptures de charge. Paris était alors relié à sa banlieue par 9 gares terminus en cul-de-sac; les trains avaient là leur maximum de voyageurs entraînant d'importants échanges avec le réseau urbain. Avec le RER il y a maintenant cinq faisceaux de lignes traversant tout ou partie de la ville avec plus de quinze arrêts intermédiaires à l'intérieur de celle-ci répartissant les échanges avec le réseau urbain. Les trains ont leur terminus ou leur origine à l'extrémité des lignes, vers la "grande banlieue" là où il y a le moins de voyageurs. En dehors de lignes souterraines nouvelles dans Paris et de quelques tronçons neufs en dehors ce réseau a fait largement appel aux lignes existantes.

Ce concept a été repris pour de nombreuses agglomérations en particulier à Zurich où la majorité du trafic d'échange se faisait à la Hauptbahnhof. Avec la construction de la gare souterraine et du tunnel vers Stadelhofen les trains traversent la Hauptbahnhof en assurant des liaisons de périphérie à périphérie. Une seconde traversée souterraine va être construite. Bâle et Berne sont également dotés d'un RER utilisant les lignes existantes.

Et dans le bassin lémanique ?

Depuis quelques années un RER Vaudois (REV) a été développé avec des relations Yverdon - Villeneuve ou Aigle et Vallorbe - Payerne traversant la gare de Lausanne.

A Genève, avec la construction du raccordement La Praille - Eaux-Vives permettant la liaison Cornavin - Annemasse, un RER est prévu dans l'espace Gland, Bellegarde, Annecy, Évian avec des cadences envisagées au quart d'heure.

Mais ces deux étoiles ferroviaires vont-elles s'ignorer ?

Les agglomérations genevoise et lausannoise s'étendent en tache d'huile et finiront par se rejoindre. En attendant, les quelques cinquante kilomètres qui les séparent ne sont pas un obstacle à un intense mouvement d'échange qualifié de "pendulaire"; aux heures de pointe l'encombrement de l'autoroute et l'occupation des trains en sont les signes visibles. Or ces déplacements ne se font pas tous de centre à centre et la dispersion des implantations de résidence, d'emplois et de formation crée de nombreux besoins de liaisons de périphérie à périphérie, pensons à la desserte de l'Université et de l'EPFL à Dorigny, aux zones industrielles de l'est lausannois ou de Meyrin - Satigny. Les développements urbains des années soixante ont ignoré l'infrastructure de transports publics et le "mitage" des zones rurales a accentué la pression de l'automobile. Celle-ci a atteint un niveau inacceptable et les mythiques élargissements d'autoroute ne résoudront pas l'encombrement des voiries urbaines inextensibles.

Une alternative à l'extension des routes

Il faut laisser les rues de nos villes à ceux qui en ont impérativement besoin et réduire l'usage quotidien de l'automobile pour les déplacements individuels.

Il faut donc offrir une alternative crédible et attractive grâce aux transports publics. Dans les agglomérations d'importants développements se font ou sont prévus : extension du réseau de tramway à Genève, métro M2 à Lausanne; mais ce n'est pas ici notre objet.

Par ses dimensions et l'intensité des déplacements qui s'y produisent la "conurbation" Genève - Lausanne doit être considérée comme un tout. totalisant près d'un million d'habitants, elle s'étend sur moins de cent kilomètres et on la parcourt en moins d'une heure; cet ensemble a les caractéristiques d'une seule grande ville et devrait être traité comme tel en ce qui concerne les transports.

Le projet concerne la zone d'influence de cette conurbation soit l'aire Yverdon, Vallorbe, Bellegarde, Annecy, Évian, Villeneuve, Payerne reprenant les limites de l'actuel REV et du futur RER genevois. Cet espace est doté d'un réseau ferroviaire performant que nous proposons d'utiliser au mieux en l'englobant dans un seul ensemble régional que nous baptisons Réseau Express Lémanique (REL).

Ce réseau est exploité par plusieurs entreprises, CFF, NSCM, BAM, LEB en n'oubliant pas les celles qui contribuent à la diffusion "capillaire" dans les villes, TPG, TL et à la campagne comme les cars postaux. En ce qui concerne les trains sur les voies CFF ils sont soumis à l'autorité de la Confédération pour les relations "grandes lignes" (IC, IR et autres) et aux cantons pour les relations régionales. La coordination entre ces différents intervenants, déjà existante doit être amplifiée et axée sur le concept d'un Réseau Lémanique commun.

Quoi de plus avec le REL ?

Certains nous disent "Il y a déjà beaucoup de trains" et les horaires Rail 2000 en décembre 2004 devraient encore en ajouter. Certes, mais nous voulons aller encore plus loin, utiliser encore mieux les infrastructures existantes et offrir aux captifs de l'automobile des alternatives crédibles.

1. Des trains traversant l'espace de bout en bout

Selon le concept "RER", déjà appliqué pour le REV mais étendu à l'ensemble de la zone avec, par exemple, des Yverdon - Évian, Payerne - Bellegarde, Vallorbe - Annecy mais aussi Évian - Aéroport de Genève.

2. Des trains en “rafales”

La desserte de tous les arrêts par un même train de ce type (Yverdon - Évian . 34 arrêts) risque de donner des temps de parcours dissuasifs. D’où le principe de marquer une partie des arrêts, soit les principaux, soit un sur deux par des trains se suivant en “rafales”, cette procédure est utilisée depuis longtemps sur la banlieue parisienne.

3. Des cadences attractives

Aux heures de pointe les cadences doivent se rapprocher du quart d’heure.

4. Des matériels confortables

L’amplification du service et l’extension du réseau à la Haute Savoie imposera du matériel nouveau obligatoirement multicourant. La région mérite des rames automotrices confortables et à grande capacité comme les récentes acquisition du S-bahn de Zurich ou des régions françaises.

5. Des arrêts accueillants

La politique de déshumanisation des gares et des trains devrait être revue avec plus de présence de personnel compétent. Les automates doivent encore être améliorés.

6. Une communauté tarifaire

Le projet d’une communauté tarifaire lémanique depuis longtemps évoqué doit être mis en oeuvre avec des tarifs aussi réduits que possible. Les diverses possibilités de réduction et d’abonnement doivent faire l’objet d’un très large publicité et de facilités d’accès à distance.

La double pétition lancée par l’ATE

Le trafic régional est du ressort des cantons. Mais la conurbation Genève - Lausanne est du ressort de deux cantons.

Nous estimons nécessaire de nous adresser au niveau politique. C’est pourquoi les sections de Genève et Vaud de l’ATE ont lancé cette double pétition destinée aux deux Grands Conseils respectifs.

Nous espérons que le débat pourra se développer avec les deux Parlements et les deux États.

Nous allons par ailleurs poursuivre notre réflexion en relation avec les entreprises de transport particulièrement les CFF.

Pour couvrir l'ensemble du bassin lémanique, le débat devra être élargi au Canton du Valais et à la France voisine.

N.B. : 9283 signatures
*Association Transports et
Environnement*
Rue de Montbrillant 18
1201 Genève