

Date de dépôt: 30 mars 2005

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition pour un réseau express lémanique

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 11 juin 2004, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition dont le texte est joint en annexe.

Préambule

Cette pétition a fait l'objet d'un rapport de la commission des transports présenté au Grand Conseil dans sa séance du 11 juin 2004 (cf. annexe). Il ressort de ce rapport, ainsi que des débats qui ont précédé le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat, que la volonté unanime de la commission des transports était d'apporter, par ce biais, un soutien au projet CEVA.

En effet, les invites de la pétition englobent les éléments de la politique des transports suivie par le Conseil d'Etat à ce jour. Au surplus, le projet CEVA, de par son ampleur, et le bassin géographique qu'il touche, regroupe à lui seul la majorité des points mentionnés dans la pétition.

C'est pourquoi, le Conseil d'Etat prend acte de cette volonté et remercie le Grand Conseil de son soutien dans ce projet.

Le présent rapport va répondre brièvement comme demandé aux invites de la pétition dans l'ordre de celles-ci, en ajoutant un dernier paragraphe sur le projet CEVA.

Trains rapides et confortables

Concernant l'offre du trafic régional, mise en place le 12 décembre 2004, l'office des transports et de la circulation (OTC) s'est efforcé de commander aux CFF des trains de plus grande capacité pour satisfaire au mieux la demande. Ainsi, un wagon supplémentaire a été ajouté pour absorber le trafic voyageurs attendu. L'OTC vérifie l'état d'occupation des trains qui circulent et fera le point, avec les CFF, le cas échéant, pour augmenter par la suite la capacité des trains régionaux.

Il est important de relever que les trains nationaux sont de la compétence des CFF, les cantons ne subventionnant pas ces trains. Dès lors, les possibilités du canton sont grandement limitées dans ce domaine. L'OTC continue toutefois de travailler dans ce sens.

Trains plus fréquents

Avec l'ouverture de la 3^e voie Coppet-Genève, le nombre de trains a été nettement augmenté, puisque la fréquence est devenue intégrale (à 30 minutes sur toute la journée), réduisant ainsi les trous horaires. L'OTC a commandé aux CFF une étude sur l'incidence de la mise au quart d'heure de la ligne Coppet-Genève. Selon les conclusions de cette étude, des investissements importants sont nécessaires. Ils sont prévus, à ce jour, dans le prolongement de la réalisation du projet CEVA.

En conséquence et compte tenu de l'infrastructure ferroviaire de la ligne Coppet-Genève, il n'est pas possible pour l'instant d'augmenter la fréquence actuelle. Toutefois, l'OTC travaille dans ce sens afin d'améliorer l'offre, notamment aux heures de pointe.

Concernant la ligne Genève-La Plaine, il n'est également pas possible d'augmenter la fréquence des trains en périodes de pointe, en raison de la saturation de la voie ferrée. Néanmoins, des travaux sont projetés par les CFF d'ici environ 2 ans pour augmenter la capacité ferroviaire. Dans l'immédiat, il est cependant indispensable d'accroître le nombre de places offertes aux voyageurs ; l'OTC intervient en ce sens très fermement auprès des CFF.

Parcs relais (P+R) et bus de rabattement

Dans le cadre du Plan d'action des P+R 2003-2006, les besoins en stationnement dans ce secteur et l'offre qui devrait être mise en place ont été étudiés par l'OTC. Le plan d'action prévoit la mise en fonction de places P+R supplémentaires à Versoix (90 places), au Creux de Genthod (65 places), à Bellevue (50 places) et au Tuileries (100 places). La concrétisation de ce plan

n'est pas chose aisée, car les CFF et la commune de Bellevue sont réticents pour la mise à disposition de l'espace nécessaire au parcage des voitures. L'OTC poursuit les discussions pour trouver d'autres solutions. Il s'agit d'une vision à court terme, soit jusqu'en 2006; l'offre nécessaire à long terme est plus importante et sera fonction de l'offre ferroviaire.

A ce jour, il existe un P+R à Coppet de 130 places qui est complet. La commune étudie des possibilités d'agrandissement. De petits « Park and Rail », propriété des CFF, existent dans les différentes gares le long de la ligne. Ces objets sont gérés exclusivement par les CFF. On peut également identifier un comportement P+R de nombreux usagers aux alentours des gares sans que ceux-ci disposent d'une réelle infrastructure.

Sur le canton de Genève, les automobilistes ont à leur disposition le P+R provisoire de Sécheron (100 places) dont une extension à 400 places est prévue à l'orée 2007. De nombreux projets sont en cours d'étude tant auprès de l'OTC, que du DAEL.

Communauté tarifaire

Le 12 décembre 2004, une modification importante de la tarification sur le bassin franco-valdo-genevois a été introduite, à savoir une simplification de celle-ci sur le canton de Genève et une harmonisation des titres sur le plan régional. La communauté tarifaire doit être encore complétée, si possible d'ici décembre 2005, par la prise en compte des trains TER (trains express régionaux), qui relèvent de l'autorité de la région Rhône-Alpes. Il s'agit ici des lignes TER Bellegarde - Genève et Annemasse - Gare des Eaux-Vives.

Correspondances avec les autres transports publics

Outre les bus de rabattement mentionnés plus haut, nous pouvons citer à titre d'exemple la nouvelle halte de Sécheron inaugurée le 12 décembre 2004, nouveau lieu de correspondance entre les trains régionaux et les bus TPG (lignes 11 et 28). L'OTC a expressément demandé aux TPG que les correspondances entre ces deux modes de transports publics soient assurées pour les clients. Le même principe a été introduit à la halte de Lancy-Pont Rouge entre les trains, les bus et les trams.

Gares conviviales

L'aménagement des gares étant de la compétence des CFF, il leur revient la charge de les rendre attractives. Les CFF ont déjà rénové bon nombre de gares régionales, telles que Pont-Céard, Creux-de-Genthod ou Chambésy.

Ces nouveaux aménagements, financés par les CFF, font partie d'un programme national intitulé RV05 (Rendez-Vous 05).

CEVA

Les demandes exprimées dans le cadre de cette pétition trouveront une réponse avec la réalisation du projet de liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse, via La Praille (CEVA). Cela permettra à la fois à Genève de disposer d'un réseau express lémanique (RER), mais aussi d'une nouvelle gare aux Eaux-Vives pour les connections nationales en direction de Berne et Zürich, sans oublier bien évidemment la connexion avec la France, grâce à la construction souterraine du chaînon manquant pour relier les réseaux suisse et français. Certaines réalisations récentes préfigurent ce projet majeur comme la 3^e voie Coppet-Genève et les haltes ferroviaires de Lancy-Pont-Rouge et de Genève-Sécheron. CEVA est en bonne voie de réalisation puisque le lot 1 a été mis à l'enquête publique et que les travaux devraient débiter avant la fin de l'année 2005. Quant au reste du projet, le dossier de procédure d'approbation des plans sera transmis à l'office fédéral des transports durant l'automne 2005, pour qu'il puisse être mis à l'enquête publique cantonale.

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 :
Martine Brunshawig Graf

Annexes :

P 1452

Rapport de la commission des transports

Secrétariat du Grand Conseil**P 1452***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.

Secrétariat du Grand Conseil

P 1452-A

Date de dépôt: 24 mai 2004

Messagerie

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la pétition pour un réseau express lémanique

Rapport de M. Ivan Slatkine

Mesdames et
Messieurs les députés,

Pour examiner la pétition 1452 pour un réseau express lémanique, la commission des transports s'est réunie les 13 et 27 janvier 2004, ainsi que le 6 avril 2004, sous la présidence de M. Sami Kanaan.

M. Philippe Matthey, secrétaire adjoint du DIAE, MM. Burri et Etienne, de l'OTC, ont assisté aux séances de la commission. Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Caroline Martinuzzi que la commission remercie.

Description de la pétition

La pétition en titre a recueilli 9283 signatures. Cette pétition demande 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 au long des lignes ainsi que des bus de rabattement ;
- une communauté tarifaire et facilité d'achat des billets et abonnements ;
- de bonnes correspondances avec les autres transports publics ;
- des gares conviviales, accessibles à toutes et à tous.

A noter que cette pétition est simultanée dans les cantons de Vaud et de Genève. La commission des pétitions du Grand Conseil vaudois a traité cette pétition le 9 décembre 2003. Le dépôt de son rapport a été fait le 29 février

2004 recommandant de ne pas prendre en considération cette pétition car les demandes formulées sont intégralement reprises dans l'élaboration du projet de la politique des transports du canton.

Audition de MM. Comte et Christie de l'ATE

Les représentants de l'ATE expliquent l'historique du RER et exposent le développement de ce concept en Suisse, plus particulièrement à Genève et dans le canton de Vaud. Alors que chez nos voisins il existe aujourd'hui un réseau ferroviaire régional (REV), il faudra attendre à Genève la mise en service du CEVA pour qu'un véritable réseau express genevois (REG) voit le jour. Les pétitionnaires expliquent que le but de cette pétition est que les cantons de Genève et de Vaud travaillent ensemble afin de réaliser un réseau express lémanique (REL). Il est nécessaire, selon eux, de développer aujourd'hui un système intégré qui couvre les deux agglomérations que sont Genève et Lausanne.

Audition de M. Zufferey, délégué CFF auprès du Canton de Genève

M. Zufferey explique à la commission qu'un concept de huit systèmes de RER a été développé en Suisse, accompagné de correspondances optimales, de P+R et de matériel spécifique. Dès décembre 2004, avec la mise en service de Rail 2000 1^{re} étape, deux relations non-stop circuleront entre Genève et Lausanne avec une cadence à la demi-heure. La mise en service de Rail 2000 va permettre également l'introduction d'une communauté tarifaire. M. Zufferey indique que les démarches de l'ATE et des CFF vont dans le même sens mais pas au même rythme. Les principales priorités des CFF pour 2005 sont le développement des RER, la mise en place entre 2007 et 2010 d'un RER franco-genevois et une amélioration du concept d'agglomération d'ici 2020. Il confirme que les CFF sont favorables au maintien de la ligne du Tonkin et qu'il existe une bonne collaboration avec la SNCF. Il poursuit en indiquant que la Confédération maintiendra ses engagements vis-à-vis du CEVA. L'infrastructure genevoise étant moins idéale qu'à Lausanne, cela explique que le REV est davantage développé que le REG. Le CEVA représente donc pour Genève la pierre angulaire pour la mise en place d'un véritable réseau express régional dans le canton.

Audition du professeur Robert Rivier, directeur du laboratoire d'intermodalité des transports et de planification à l'EPFL

Après avoir présenté les tâches confiées à son laboratoire, le professeur Rivier aborde l'ensemble des invites de la pétition tout en précisant que les

études globales d'un réseau express lémanique n'ont pas encore été réalisées. Rail 2000 1^{re} étape sera mis en service le 12 décembre 2004. L'offre de transport régionale sera alors augmentée. Rail 2000 2^e étape commencera en 2011.

Pour M. Rivier, l'ensemble des invites de la pétition 1452 sont des évidences. Des cadences rapides, du matériel confortable, des arrêts accueillants, le développements de P+R en proximité des haltes ferroviaires sont des conditions nécessaires pour une amélioration de la mobilité dans l'arc lémanique. Il note néanmoins que tout dépend des moyens à disposition. Au niveau de la communauté tarifaire, il insiste sur son importance car elle facilite l'utilisation de la totalité du système des transports publics.

M. River conclut que cette pétition ne diffère pas beaucoup du réseau express prévu et promu par les CFF. Il souligne que si le CEVA est réalisé, une traversée de Genève par le rail sera à disposition. Au niveau vaudois, un réseau express existe déjà et il est en phase d'amélioration. Au niveau d'un réseau express lémanique, il estime qu'il faut définir des étapes, analyser l'ensemble des possibilités afin de réaliser ce qui apporte le plus de bénéfices, coûte le moins et présente une réelle utilité. Les grands réseaux de ce type doivent être réalisés par étapes afin d'éviter de bloquer toutes les lignes. Il est difficile de donner un délai car l'installation d'une voie supplémentaire pose des questions d'aménagement du territoire. La construction d'une troisième voie entre Genève et Lausanne sur l'intégralité du parcours est prévue par Rail 2000 2^e étape. Outre le projet CEVA et la 3^e voie, M. Rivier indique que, pour densifier l'offre régionale, il faudra également investir dans des voies d'évitement à Pregny, Chambésy et Mies.

Il conclut en expliquant que le financement de ces projets n'est pas encore assuré. On ignore à l'heure actuelle le contenu exact du paquet Rail 2000 2^e étape.

Position du DIAE et décision

Concernant la deuxième étape de Rail 2000, M. Matthey note l'optimisme de M. Rivier. Il explique que les priorités de la Confédération en matière de transports sont actuellement les transversales alpines. Les cantons romands pour leur part défendent les lignes LGV et le projet CEVA. La Confédération, malgré ses problèmes financiers, reconnaît qu'elle a pris un engagement financier envers le canton. Les moyens sont suffisants pour faire avancer le projet jusqu'en 2006. Les engagements de la Confédération sont très solides juridiquement et ne sont pas remis en question.

M. Matthey indique de plus que la collaboration entre Genève et Vaud est aujourd'hui fructueuse et que des réunions de travail ont également lieu avec la SNCF au niveau de l'organisation du CEVA. A ce niveau, il précise que la gare d'Annemasse fait partie intégrante du projet.

Concernant les P+R, M. Matthey confirme que la Fondation des parkings travaille en collaboration avec les CFF et l'OTC afin de faire une analyse des possibilités de développement

M. Matthey estime que le Conseil d'Etat n'a pas besoin d'être aiguillonné en ce qui concerne les projets ferroviaires. Il souligne que les priorités des villes de Lausanne et de Genève, qui ont déjà beaucoup fait au niveau local, n'est pas encore la mise sur pied d'un RER reliant les deux villes.

Un député de l'Entente fait remarquer que cette pétition « enfonce des portes ouvertes ». La 3^e voie Genève-Coppet est réalisée, le projet CEVA est en cours, la 1^{re} étape de rail 2000 va entrer en service le 12 décembre prochain, la deuxième étape est en voie d'élaboration et tiendra compte des transports au niveau des agglomérations, et enfin le département mène des groupes de travail qui touchent l'ensemble des problèmes soulevés tant au niveau cantonal qu'au niveau de la région. Partant de ces constats, il ne voit pas l'utilité de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat qui ne pourrait pas donner lieu à d'autres nouvelles réponses, si ce n'est une surcharge administrative.

Plusieurs autres députés estiment pour leur part que, malgré le manque de précision de cette pétition, il est nécessaire de la renvoyer au Conseil d'Etat pour lui signifier que la commission soutient la politique qu'il est en train de mener. Selon eux, un vote unanime de la commission pour un renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat est un signe politique important pour appuyer la politique menée aujourd'hui, soit le développement du CEVA.

Il ressort des discussions que la commission, dans son unanimité, soutient le sens général de cette pétition puisque celui-ci est repris dans ces grandes lignes par la politique des transports menée par le département et la Confédération. La commission souhaite néanmoins, par le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, marquer son soutien au projet CEVA et de faire savoir à Berne que Genève est unanime sur ce projet.

C'est suivant cette idée que la commission, par l'unanimité de ces 11 membres présents, décide du renvoi de la pétition 1452 au Conseil d'Etat.

Fort de cette explication, le rapporteur vous invite à suivre le vote de la commission.