

*Proposition présentée par les députés:*

*Mmes et MM. Guy Mettan, Anne-Marie von Arx-Vernon, Béatrice Hirsch Aellen, Pascal Pétroz, Michel Forni, Mario Cavaleri, Christian Brunier, Elisabeth Chatelain, Alain Etienne, François Thion, Françoise Schenk-Gottret, Sébastien Brunny, Maurice Clairet, Roger Golay, Henry Rappaz, Thierry Cerutti, Véronique Pürro et Sandra Borgeaud*

*Date de dépôt: 15 mai 2006*

*Messagerie*

## **Proposition de résolution pour la construction d'une troisième voie ferroviaire entre Genève et Lausanne**

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

- la nécessité de construire une troisième voie ferroviaire afin de répondre au problème de saturation que connaît actuellement la ligne Genève-Lausanne ;
- la nécessité de désengorger l'autoroute reliant Genève à Lausanne et de maintenir un réseau de transport diversifié et le moins polluant possible ;
- la nécessité de répondre à l'explosion de la mobilité et à l'augmentation des déplacements de 40% d'ici à 2020 ;
- la nécessité de développer l'intégration, l'attractivité et la vitalité économique de la région lémanique grâce à des transports performants ;
- la résolution du Grand Conseil du canton de Vaud de soutenir la création d'une troisième voie de chemin de fer entre Genève et Lausanne ;

invite

- le Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC) et les CFF à réaliser au plus vite une 3<sup>e</sup> voie entre Genève et Lausanne ;
- le Conseil d'Etat et les élus genevois à Berne à entreprendre toutes les démarches utiles auprès de la Confédération et des CFF ;
- les députés au Grand Conseil genevois et vaudois qui le souhaitent à former une délégation commune afin d'appuyer cette démarche auprès des autorités fédérales et des CFF et de veiller à ce qu'elle se concrétise.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Promise pour Rail 2000, la construction d'une troisième voie ferroviaire entre Genève et Lausanne vient, une nouvelle fois, d'être reportée. Et pourtant, il paraît aujourd'hui indispensable d'augmenter dans les plus brefs délais le nombre de trains entre les deux principales villes romandes. Cette résolution invite donc le Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC) et les CFF à débloquer les fonds nécessaires afin de réaliser au plus vite une 3<sup>ème</sup> voie entre Genève et Lausanne.

### **Explosion de la mobilité**

Le premier projet de Rail 2000, proposé en 1986, prévoyait de doter l'ensemble de la ligne Genève-Lausanne d'une troisième voie. 20 ans après, les pendulaires romands attendent toujours. Ils doivent aujourd'hui se contenter d'un modeste tronçon reliant Genève à Coppet. Une situation aberrante à l'heure où les milieux économiques nous parlent de « métropole lémanique ».

Chaque jour, en Suisse, plus de 350'000 personnes choisissent le train pour se déplacer. Avec plus de 230 trains quotidiens, la ligne Genève-Lausanne est la ligne CFF la plus fréquentée de Suisse romande. Parmi les quelques 100'000 personnes qui se déplacent chaque jour entre Vaud et Genève, 25 % prennent le train. Un chiffre en constante progression. L'augmentation très importante des déplacements, que ce soit pour des raisons professionnelles ou pour les loisirs, va se poursuivre ces prochaines années. Les chiffres le prouvent : en 1950, on ne comptait encore à Genève que 1600 travailleurs résidant hors du canton. En 1990, on tendait vers les 60'000. Ainsi, en 40 ans, le nombre d'actifs occupés à Genève en provenance de l'extérieur du canton a été multiplié par 36. Une tendance à la hausse qui se poursuit aujourd'hui. L'on prévoit une augmentation de 40% des déplacements d'ici à 2020.

## **Réseau ferroviaire saturé**

Cette explosion de la mobilité entraîne différents problèmes. Le tronçon ferroviaire reliant Genève à Lausanne est aujourd'hui saturé. Or les projections les moins inquiétantes parient sur une augmentation du nombre de passager de 22% d'ici à 2030. Seule la construction d'une troisième voie permettrait d'augmenter le nombre de trains entre les deux villes romandes. Il apparaît aujourd'hui urgent d'améliorer la desserte régionale dans le bassin lémanique, sans quoi les voyageurs, faute de place dans les convois pleins, risqueront à l'avenir de se tourner à nouveau vers la voiture.

## **Pollution et embouteillages**

La construction d'une troisième voie ferroviaire permettrait par ailleurs de désengorger l'autoroute reliant Genève à Lausanne. Tous les jours, entre Allaman et Lausanne, entre Nyon et Genève, des situations de surcharge et des accidents de la circulation rendent aléatoire la desserte routière des agglomérations lausannoises et genevoises.

Ce trafic motorisé est l'un des principaux responsables de la pollution atmosphérique. Il entraîne ainsi de graves conséquences pour la santé de la population et de celle de la planète. La construction d'une troisième voie ferroviaire permettrait donc de diminuer les maux de l'emprise du trafic motorisé privé.

## **Complément au CEVA**

Suite aux erreurs commises à la fin du XIXe siècle, Genève a longtemps été un cul-de-sac ferroviaire et souffert de l'insuffisance de ses liaisons ferroviaires. Alors que la construction du CEVA reliant la gare Cornavin à Annemasse et que la rénovation de la ligne des Carpathes destinée à raccourcir le trajet TGV entre Genève et Paris paraissent démarrer sur de bonnes bases, il est donc essentiel que le trafic ferroviaire entre Genève et la Suisse puisse se développer sans entrave.

Enfin, la Suisse romande, et Genève en particulier, sont très régulièrement les parents pauvres en matière d'investissements ferroviaires. La région zurichoise, grâce à une mobilisation sans faille de ses représentants politiques, a su développer un réseau très performant. Il est donc important que les élus vaudois et genevois s'associent de façon à renforcer leur influence auprès de la Confédération.

## **Vitalité économique**

L'arc lémanique, deuxième région économique de Suisse, engendre des flux de voyageurs croissants en direction de ses agglomérations, notamment Genève et Lausanne. Les conditions de cette mobilité sont un facteur déterminant de la vitalité et de l'attractivité économique de notre région. Des transports publics efficaces doivent être au service des pendulaires romands.

A la lumière de cet exposé des motifs, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à réserver bon accueil à la présente résolution.