Date de dépôt: 24 octobre 2006
Messagerie

a) P 15111-A Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition : Améliorons le RER - Genève - La Plaine - Bellegarde !

b) R 514 Proposition de résolution de M^mes^ et MM. Michel Ducret, Jacques Baud, René Desbaillets, Pierre Guérini, Nelly Guichard, Christian Grobet, Sami Kanaan, Alain Meylan, Jean-Marc Odier, Jean Rossiaud, Stéphanie Ruegsegger, Yvan Slatkine, Françoise Schenk-Gottret, Jean Spielmann, Ariane Wisard-Blum pour un « Rhône-Express-Régional » efficace

Rapport de M. Michel Ducret

Mesdames et
Messieurs les députés,

C'est sous la diligente présidence de M^me^ Stéphanie Ruegsegger que se sont tenues les séances des 1^er^, 15 et 22 février, et du 1^er^ mars 2005 de la Commission des transports consacrées à cet objet.

MM. Christophe Genoud, secrétaire adjoint aux transports du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE), Philippe Burri, directeur de l'Office des transports et de la circulation (OTC) et Guillaume Zuber, juriste de l'OTC, ont assisté à certaines séances.

M^me^ Caroline Martinuzzi prenait les notes de séance ; qu'elle soit ici remerciée de son travail.

ATAR ROTO PRESSE – 450 ex. – 11-2006

Rappel du texte de la pétition 1511

Améliorons le RER - Genève - La Plaine - Bellegarde !

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant :

1. *la surcharge fréquente du RER Genève - La Plaine - Bellegarde ;*
2. *le manque chronique de places dans les parkings situés à proximité des gares ;*
3. *la nécessité de poursuivre la promotion des transports publics, en combinaison avec les transports privés.*

Les soussignés demandent au Grand Conseil genevois d'intervenir auprès des CFF ainsi que des autorités cantonales et communales en vue d'améliorer les prestations du RER Genève - La Plaine - Bellegarde, notamment sur les points suivants :

1. *augmenter la capacité des trains RER aux heures de pointe ;*
2. *augmenter les fréquences des trains sur la ligne RER ;*
3. *augmenter et améliorer les capacités de parcage à proximité immédiate des gares pour les véhicules privés (voitures et deux-roues).*

1. Résumé de la situation

De fait, il ressort de l'audition des pétitionnaires, corroborée par les auditions subséquentes, que la situation sur le RER « Rhône Express Régional » Genève - La Plaine - Bellegarde n'est plus acceptable.

En effet, cette ligne se révèle aujourd'hui victime de son succès. L'augmentation de la demande est telle que celle-ci ne peut plus être satisfaite avec les moyens mis à disposition par les CFF.

Malheureusement, ces derniers ne disposent pas à ce jour de matériel roulant de réserve pour cette relation, cela pour des raisons qu'il convient de rappeler ici.

La situation technique

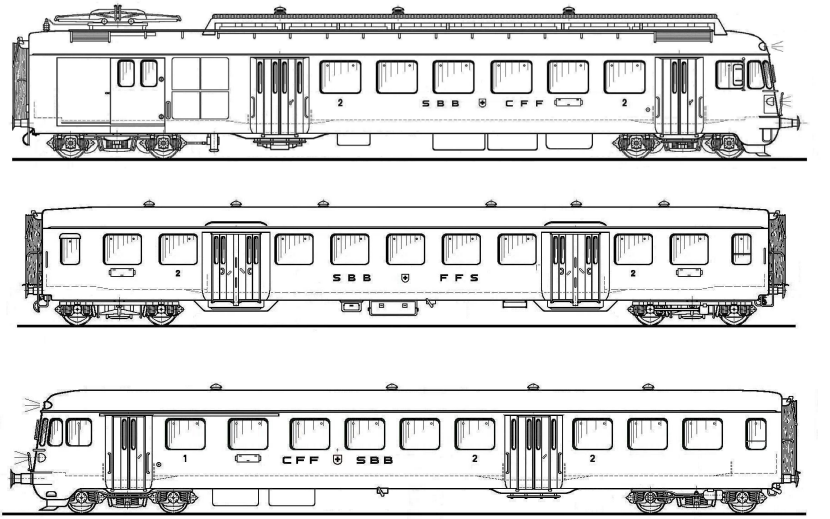
La ligne Genève-Bellegarde a été construite par les Français. C'est la première voie ferrée à atteindre Genève. Dès l'origine, le trafic y a été assuré par les compagnies privées exploitant le réseau de notre grand voisin, seul le trafic local entre Genève et La Plaine étant assuré par les exploitants helvétiques. La signalisation y a donc été installée selon les normes françaises, et, lors de l'électrification, il en a été de même, la ligne étant alors équipée en courant continu 1500 volts jusqu'en gare de Genève-Cornavin, tandis que le réseau suisse est sous une tension alternative de 15 000 volts à 16 $^{2}/_{3}$ Hz. Il est à noter que, si l'utilisation d'engins thermiques (vapeur ou diesel), puis plus récemment polycourants, permet de s'affranchir des contraintes liées à l'alimentation électrique, les sujétions liées à la signalisation laissent obligatoires l'usage d'engins adaptés.

Enfin, il faut noter que la ligne, entièrement à double voie dès son origine, a été ramenée à un tronçon à voie unique entre Cornavin et Vernier-Meyrin lors de la réalisation du raccordement de l'aéroport de Cointrin au réseau des CFF. En effet, l'espace à disposition, notamment dans la tranchée de Saint-Jean, par son élargissement, a permis l'implantation d'une troisième voie, deux étant dès lors consacrées au réseau helvétique, ne laissant qu'une seule disponible pour la relation vers la France croisant d'ailleurs les deux autres en saut-de-mouton souterrain, le tout se compliquant encore des relations en triangle vers la gare aux marchandises de La Praille. Ce dernier raccordement devra en outre encore être adapté prochainement à la circulation des trains sur le raccordement CEVA en direction des Eaux-Vives et d'Annemasse.

Le matériel roulant

Durant de longues années, ce sont des voitures ordinaires du parc helvétique, remorquées par des locomotives à vapeur, qui ont reçu les usagers de la relation Cornavin-La Plaine.

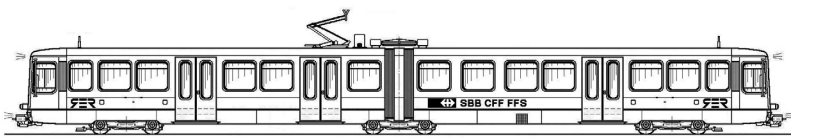
A l'occasion de l'électrification en 1956, les CFF ont fait construire deux rames automotrices fonctionnant exclusivement sous courant français 1500 volts continu. D'un modèle dérivé de véhicules du parc suisse ordinaire, ces rames pouvaient facilement être adaptées à la demande par adjonction de voitures supplémentaires. Avec le temps, ces véhicules se montrèrent de moins en moins fiables et les CFF, ne disposant pas de réserve sérieuse pour la traction de trains sous ce courant, furent assez souvent contraints de proposer des solutions de remplacement relevant du « bricolage ».



Une ancienne rame CFF de Genève-La Plaine, certes peu fiable, mais qui pouvait être allongée à volonté avec des voitures du parc ordinaire pour s'adapter à la demande. (Dessin M. Ducret)

La décision fut alors prise de faire réaliser par les Ateliers de Construction Mécanique de Vevey cinq rames de type « tram-train », basées sur la technologie des rames du métro du Sud-ouest lausannois (TSOL), munies outre l'équipement électrique 1500 volts continu d'un groupe électrogène leur permettant d'évoluer seules sous la ligne aérienne en courant helvétique pour les manœuvres en gare de Cornavin (accès au dépôt).

Plus performants que les précédents en termes d'accélération et de freinage, ce matériel mis en service en 1994 a permis de dynamiser la ligne de La Plaine, exploitée dès lors sous le nom de Rhône-Express-Régional (soit « RER »). Ces rames modernes, de capacité assez limitée, sont au besoin utilisées en unités multiples, cela en fonction de la demande. En principe, quatre rames sont en service, la cinquième assurant la réserve ou étant en entretien.



Rame CFF Bem 550 000 à 004 pour le RER Genève-La Plaine (Dessin M. Ducret)

L'extension du service en France voisine

Une importante évolution est survenue lorsqu'il a été décidé de prolonger le service Cornavin-La Plaine en France voisine, jusqu'à Bellegarde. Au préalable, pour satisfaire aux exigences françaises en matière de sécurité, notamment en raison du franchissement du tunnel du Crêt-d'Eau, les cinq automotrices Bem des CFF durent subir d'importantes et coûteuses adaptations techniques.

Si cette extension des prestations offertes est un succès, considéré comme le premier « tram-train » de France, elle a toutefois laissé les usagers dans une situation où le nombre de places offertes, même debout, est totalement insuffisant, cela en raison de l'augmentation de la distance parcourue et du cercle de clientèle pour un service assuré avec le même matériel roulant. Cette surcharge est aujourd'hui chroniquement le cas pour les usagers depuis Satigny, aux heures de pointes du matin, allant jusqu'à être contraints de ne pas laisser monter des passagers, ce que dénonce à juste titre la présente pétition. Cette situation va à fins contraires de la politique menée par l'Etat de Genève en faveur d'une utilisation accrue des transports collectifs, décourageant des usagers et ne permettant pas d'en attirer de nouveaux.

Il s'y ajoute des problèmes pour les écoliers du Mandement qui doivent se rendre en Ville de Genève pour leurs études et qui ne parviennent en classe qu'avec des retards considérables. Les pétitionnaires dénoncent même le fait que l'on aurait fait descendre des trains des écoliers au profit d'autres usagers dans de telles situations de surcharge !

Comment résoudre les problèmes de capacité ?

La situation du matériel roulant dont disposent les CFF ne permet aucune augmentation nominale de la capacité des rames engagées sur le « Rhône-Express-Régional », et une augmentation des fréquences n'est pas envisageable, car non seulement le matériel roulant manque également pour cela, mais encore la ligne elle-même ne dispose guère de capacités supplémentaires, le trafic régional devant partager les sillons disponibles (notamment sur le tronçon à voie unique d'accès à Cornavin) avec les relations internationales tant voyageurs que marchandises.

Interrogés à ce propos, les CFF n'ont pour l'heure comme proposition que d'attendre de disposer de nouveau matériel roulant apte à circuler en France, mais qui pour l'heure se caractérise surtout par le fait qu'il n'est même pas vraiment à l'étude.

Les problèmes de parcage (P+R)

Indéniablement, l'offre de parcage aux stations du Rhône-Express-Régional, tant pour les automobiles que pour les deux-roues, n'a pas suivi l'augmentation de la fréquentation, et cette situation devient un obstacle au développement de l'utilisation des transports collectifs. Les trop rares projets en ce sens sont en outre bloqués.

2. Les auditions

Séance du 1er février 2005

2.1 Audition des représentants des pétitionnaires, MM. Ph. Bossy et Ph. Poget

Accueillis devant la commission, MM. Bossy et Poget pensent n'avoir pas beaucoup à ajouter aux termes de la pétition, qui est simple et claire. Le service offert est victime de son succès, car beaucoup trop fréquenté par rapport aux places offertes. Les usagers viennent non seulement du Mandement mais aussi de France voisine. Dès lors, les rames sont sous-dimensionnées et la cadence insuffisante, en particulier aux heures de pointe. A cela s'ajoute encore le fait que l'accès aux gares, souvent encombré de voiture, est de plus en plus impossible et que les possibilités de parcage d'échange P+R sont beaucoup trop peu nombreuses.

M. Poget explique encore que les parents d'élèves du CO se plaignent des arrivées en retard à l'école. Les pétitionnaires souhaitent que cette ligne circule à horaire réellement fixe et qu'il y ait un meilleur accès aux abords des gares.

Aux questions des commissaires, M. Bossy répond qu'il y a eu une augmentation et une amélioration des places de parking. Cependant, il y a des endroits, comme à Satigny, où il n'existe presque pas de possibilités de P + R. Aussi serait-il bénéfique d'en créer plus et partout. Quant à l'accès au train à Cornavin depuis le passage de Montbrillant, il n'est pas suffisamment direct.

Les pétitionnaires estiment que les horaires, avec une course par heure, et une fréquence à la demi-heure aux heures de pointes, sont à peu près satisfaisants, cela sous réserve de certains manques durant le week-end et une dernière course pour La Plaine quittant Cornavin à 22 h 35 déjà. Par contre, ces horaires ne sont pas toujours respectés, loin s'en faut.

Interrogés sur le confort, les pétitionnaires confirment que beaucoup de voyageurs sont debout aux heures de pointes, ce qui n'est pas très gênant en

soi pour un trajet assez bref. M. Poget souligne que ce qui est par contre vraiment problématique est qu'il n'y a parfois pas assez de place pour tous.

Un commissaire relève encore que les rames en service ne disposent pas de toilettes ; cela était de moindre importance jusqu'à ce que le service RER soit prolongé en France, car la durée plus longue des trajets effectués rend le problème bien réel.

Le directeur de l'OTC, M. Burri, explique que le parking de 40 places de La Plaine, situé sur un terrain appartenant aux CFF, arrive à saturation. Il y a un projet visant à en doubler le nombre de places, mais ce projet est bloqué, car le site est protégé. Les CFF sont en cours d'étude afin de parvenir à une solution. Il s'agit du projet de parking le plus avancé à l'heure actuelle. Par contre, rien n'est vraiment prévu à Satigny. Quant au nombre de rames, il confirme que les CFF essaient de trouver une solution, mais les Français ont imposé des directives très sévères. En ce qui concerne les horaires, il relève que l'absence de cadencement horaire en France ne facilite pas une éventuelle augmentation des fréquences.

Un commissaire résume que les problèmes évoqués par les pétitionnaires reposent sur la capacité des trains, leur fréquence ainsi que l'accès aux lieux de départ et d'arrivée, ce à quoi M. Poget acquiesce.

Séance du 15 février 2005

2.2 Audition de M. Zufferey, représentant des CFF

M. Zufferey explique qu'il existe trois problèmes principaux pour l'amélioration du Rhône-Express-Régional : le matériel roulant, les P+R et la fréquence du service de la ligne.

Le courant du matériel roulant actuel n'est pas compatible avec le reste du parc puisqu'il s'agit de courant français. Actuellement, cinq rames RER assurent une cadence à l'heure et à la demi-heure aux heures de pointe. Face à la demande, davantage de rames doubles seraient nécessaires. Or, il n'y en a pas à disposition. Une solution tente d'être trouvée, éventuellement par la location de rames à la SNCF.

En ce qui concerne la fréquence, l'horaire TER n'est pas cadencé, ce qui pose problème. De plus, la voie unique jusqu'à l'entrée de Cornavin restreint fortement les possibilités. Une cadence à la demi-heure toute la journée serait possible mais il ne s'agit pas de la solution la plus intéressante. En effet, ce qui serait bénéfique, serait la mise en place d'une cadence au quart d'heure aux heures de pointe. Or, cette solution n'est pas réalisable pour l'instant. Dans l'horizon 2007-2009, un projet de mise en place de blocs de sécurité

plus courts permettrait que deux trains se suivent, même à trois minutes d'intervalle.

Quant aux P+R, M. Zufferey indique qu'il existe actuellement 42 places à la Plaine et une vingtaine à Satigny. Un projet visant à doubler le nombre de places à la Plaine est à l'étude. Cependant, pour ce faire, une halle de marchandise doit être démolie et il existe des oppositions à cette démolition. Une seconde priorité vise à créer 50 places supplémentaires à Satigny, mais ce projet n'est pas encore très avancé. Les CFF ne sont pas actifs sur d'autres sites.

Les commissaires l'interrogeant sur les possibilités de louer du matériel roulant de la SNCF, M. Zufferey explique la lenteur des négociations par la complexité de la situation française, la SNCF ne voulant pas admettre qu'elle dispose de trop de matériel et celui-ci étant d'autre part payé par les régions, qui en sont propriétaires.

Pour les P+R, M. Zufferey ajoute que les CFF ne possèdent aucune place pour la création d'un parking à la Zimeysa. C'est pourquoi il est préférable pour eux de réaliser une extension à la Plaine et, par la suite, à Satigny, cela dans un premier temps.

Interrogé sur le confort offert aux usagers des trains utilisant la voie 5 à Cornavin (RER), M. Zufferey précise encore qu'il est prévu de couvrir cette partie du quai dans le cadre des travaux de remaniement de la gare, ce qui devrait être effectif en 2007.

Un commissaire souhaitant mieux connaître le partage des rôles et des responsabilités, M. Zufferey répond en expliquant qu'en France, il appartient aux régions de financer le matériel roulant, ce qui n'est pas le cas en Suisse puisque c'est le budget de l'exploitant qui couvre ces frais. De plus, en Suisse, les CFF soumettent pour le trafic régional une offre de base comportant systématiquement un train par heure. Si une cadence à la demi-heure, au quart d'heure ou plus est souhaitée, c'est aux cantons qu'incombent alors les frais supplémentaires, et c'est avec eux qu'il faut négocier ces prestations.

2.3 Audition de M. Ch. Stucki, président de Unireso

M. Christoph Stucki déclare d'emblée être en accord avec les pétitionnaires, car les problèmes sont réels sur cette ligne. La raison principale repose sur l'alimentation de 1500 volts. Tant que cette alimentation sera conservée, il y aura d'incessants problèmes. Les CFF ont demandé une location de matériel à la SNCF mais cette solution semble quelque peu « boiteuse » et ne sera utile qu'à court terme. M. Stucki propose

ainsi d'autres solutions pour l'avenir, présentées sur le document remis aux commissaires. Il procède au commentaire de ce document. Il ajoute que la problématique devient urgente à traiter.

Il faut relever notamment la mise en avant de l'hypothèse d'une transformation de l'équipement électrique actuel entre Bellegarde et Genève en courant français 1500 volts continu en une nouvelle électrification en courant français alternatif industriel à 25 000 volts 50 Hz, identique à celui que CEVA rencontrera à Annemasse.

En résumé de son intervention :

– Les problèmes d'exploitation et de capacité entre (Bellegarde -) La Plaine et Genève sont réels. Les principales raisons sont identifiées:
  - alimentation électrique en courant 1,5 kV continu.
  - stock de matériel roulant (cinq rames) trop faible.
– Il faut donc réévaluer la transformation de l'alimentation électrique 1,5 kV continu en 25 kV/50 Hz alternatif sous l'angle du futur réseau RER complet et demander à la Confédération son intégration dans le raccordement LGV (nœud de Genève).
– Il faut choisir rapidement, commander et mettre en service le matériel roulant multicourant du futur RER sur une relation diamétrale (Coppet -) Versoix - La Plaine (- Bellegarde).

Un commissaire suggère de décider le plus rapidement possible de mettre en chantier un appel d'offres pour la commande de matériel roulant destiné au CEVA. Cependant, il déclare être inquiet si les CFF devaient se charger de cette acquisition. Il demande qui est pilote et qui est chargé de cette commande. M. Stucki indique ne pas être en mesure de répondre à cette question. Cette tâche est de la compétence des personnes qui gèrent le projet CEVA. Il faut les inciter à aller de l'avant.

M. Genoud explique pour sa part que la question relative au courant de la ligne CEVA est actuellement en cours d'étude dans le cadre de la convention franco-suisse. Elle devrait être tranchée d'ici à la fin de l'année 2005. Il est évident qu'il est urgent de commander du matériel, mais il y a également des décisions de fond à prendre, à savoir s'il appartient au canton ou aux opérateurs de commander le matériel. Une fois que la décision est prise, la manière de procéder doit être identique sur l'ensemble des lignes.

Séance du 22 février 2005

2.4 Audition de MM. Plojoux, maire de Russin, Mory, maire de Dardagny et Stettler, maire de Satigny

M. Plojoux fait distribuer un document présentant la situation et la position des communes de Russin, Dardagny et Satigny face à l'objet de cette pétition. Il procède à son commentaire. Il explique qu'il est important que la situation s'améliore très rapidement, d'autant plus que l'extension du tram sur la route de Meyrin n'améliorera pas les choses. Il précise qu'actuellement des enfants sont débarqués du train par manque de place et qu'ils doivent continuer leur trajet en bus, ce qui provoque un retard certain à l'école.

M. Stettler partage la position de M. Plojoux. Il souligne avoir été dans l'obligation d'écrire des lettres aux écoles pour annoncer et expliquer la cause des retards des élèves. Il se déclare être surpris par le fait que les CFF ne parviennent pas à faire face à ce problème. Il se déclare persuadé que ce service attirerait davantage de personnes si l'offre était plus attrayante.

M. Plojoux souligne que cette ligne est l'offre de base pour les communes du Mandement. Il est, par conséquent, important qu'elle fonctionne bien. Il fait remarquer que le temps d'attente est souvent trop long durant le week-end et que le dernier train du samedi soir part beaucoup trop tôt.

M. Mory évoque également l'agrandissement du parking de La Plaine qui est prévu déjà depuis longtemps par les CFF. Or, rien n'a encore été fait. Les parkings sont indispensables pour inciter les usagers à prendre le train plutôt que la voiture. Il ajoute que les communes du Mandement offrent les dix douzièmes du prix de l'abonnement général des enfants qui vont au cycle d'orientation. Il s'agit d'un réel effort des communes, mais l'offre doit suivre.

M. Plojoux explique encore que les communes possèdent un système de télébus qui se déplacent sur appel. Or, ce système a de la peine à fonctionner et n'est pas satisfaisant car les bus sont rarement disponibles. En ce qui concerne la fréquence, il y a un trou dans l'horaire dans l'après-midi qui dépasse l'heure. Les communes ont fait un effort en adoptant le système des télébus. Il s'agissait d'une manière de rejoindre cette offre de base. Cependant, il est nécessaire que ce système soit efficace et fiable, sinon il est inutile.

Séance du 1er mars 2005

2.5 Audition de M. Robert Cramer, président du DIAE

M. Cramer estime que la pétition 1511 est fondée. Il n'est en effet pas acceptable que l'on fasse descendre les enfants des trains pour faire monter les adultes. Lorsque le canton a la chance d'avoir une ligne qui suscite un tel engouement, il doit être capable de répondre par une offre suffisante. Il est vrai que ladite ligne a connu des premières années difficiles, mais les faits ont ensuite prouvé qu'elle était plus que nécessaire. L'OTC est intervenu à plusieurs reprises auprès des CFF qui ont avancé des problèmes techniques, voire relationnels pour ménager les susceptibilités françaises. Il convient néanmoins de trouver des solutions et le faire savoir clairement aux pétitionnaires. Cela dit, la ligne en question supporte beaucoup de trafic, TGV, trains régionaux, trains intervilles et trains de marchandises.

2.6 Audition de M. Fabrice Etienne, OTC

M. Etienne présente sur diapositives l'infrastructure de la ligne en question, aujourd'hui et telle qu'elle pourrait être dans les années à venir. Il insiste sur les problèmes de capacité et notamment sur les contraintes en termes de courants électriques, soit 15 000 volts 16 ¾ Hz alternatif (courant suisse) et 1500 volts continu (courant français) avec un goulet d'étranglement sur une voie unique (entre Vernier-Meyrin et Cornavin, n.d.l.r.). Il y aurait donc lieu de construire un bout de ligne pour avoir la continuité entre La Plaine et Cornavin. C'est précisément l'objet des 40 millions de F votés par les Chambres fédérales afin de rendre ce faisceau de voies permutable en courant suisse et français et d'avoir une fréquence des trains RER au quart d'heure, à certaines périodes. Actuellement, la capacité théorique est de dix trains par heure. Une autre contrainte est liée à l'absence de cadencement des trains français, ce qui empêche d'avoir une occupation optimale des sillons.

M. Etienne présente ensuite l'évolution du trafic sur la ligne qui est de l'ordre de 30% entre 2000 et 2004. La dernière année, l'augmentation du trafic voyageurs a été de 10%, ce qui démontre que la ligne est intéressante.

Un autre élément important est le matériel roulant qui est peu courant, voire unique en Suisse. Il faudrait donc en trouver ailleurs en sachant que le courant utilisé n'est pas le même, ce qui exclut la possibilité de s'adresser en Suisse, à Bâle ou à Lausanne. Les CFF examinent la possibilité de louer du matériel roulant à la SNCF. Il convient également de rappeler que la ligne présente un intérêt de report de trafic dans le cadre des travaux de la tranchée couverte de Meyrin. L'objectif est de rabattre du trafic sur la ligne de La Plaine en renforçant les cadences, du moins en heures creuses.

M. Cramer demande à M. Etienne de préciser les possibilités de trouver du nouveau matériel, notamment du côté de la France. Celui-ci répond que l'OTC va examiner cette possibilité avec la région Rhône-Alpes. Pour leur part, les CFF se sont adressés à la SNCF mais ils n'ont pas eu de réponse. M. Cramer suggère de s'enquérir également auprès d'autres régions de France, et non pas seulement la région Rhône-Alpes.

3. Discussion et votes

3.1 Discussion

Un commissaire estime que les auditions des CFF dénotent un laisser-aller de leur part au vu de l'augmentation considérable du trafic sur la ligne Cornavin-La Plaine. Les CFF ont bien su trouver rapidement du matériel pour la région bâloise par exemple, lequel roule en Allemagne et en France, alors que les négociations pour Genève avec la SNCF semblent s'être résumées à lui poser la question de la disponibilité de matériel roulant, qui se sont soldées par des réponses négatives. Il relève d'ailleurs que du matériel roulant compatible avec cette ligne est mis au rebut par la SNCF alors qu'il pourrait représenter une possible alternative transitoire pour le RER. Dans la mesure où il est exploitant, le canton qui paie aussi des prestations est en droit de demander aux CFF de satisfaire les clients, ainsi qu'ils savent le faire dans d'autres régions de Suisse. Face à ce manque de volonté évident, la collectivité genevoise pourrait aussi être amenée à s'adresser à d'autres entreprises de transports, telle Connex (maintenant Veolia Transports).

Un autre commissaire estime que la priorité doit être donnée au choix des systèmes de courant électrique d'alimentation des trains dans le cadre du CEVA, afin que l'on puisse commander du matériel roulant utilisable à l'avenir dans l'ensemble du bassin genevois. Toutefois, d'autres estiment qu'il faut dissocier l'urgence de la situation sur la ligne Cornavin-La Plaine d'avec de tels choix qui doivent encore être réfléchis et surtout négociés.

Un commissaire signale également un problème récurrent, à savoir que le RER attend systématiquement la correspondance des trains en provenance de Lausanne. Si ces derniers ont du retard, il n'y a plus de correspondance de bus à Satigny. Il conviendrait d'exiger que les horaires soient respectés et, surtout, les correspondances assurées.

A ce propos, un commissaire fait remarquer que, fort heureusement, les chauffeurs de train et de bus prennent parfois la peine d'attendre quelques minutes lorsqu'ils s'aperçoivent qu'un voyageur peine à arriver à l'heure.

La commission a été saisie par un des commissaires d'une proposition de texte pour une résolution qui destinée au Conseil d'Etat afin qu'il intervienne

pour prendre des mesures à court terme. Celle-ci est discutée, la commission décidant effectivement de scinder ces demandes d'améliorations urgentes des autres aspects évoqués du dossier qui portent sur le plus long terme, telle la décision du type de courant à l'avenir dans le cadre de l'exploitation de cette ligne avec l'introduction de CEVA.

Le conseiller d'Etat Robert Cramer estime également qu'il convient de circonscrire cet objet à la demande précise des pétitionnaires pour des raisons d'efficacité, les questions de définition des tensions électriques étant en bonne voie de résolution dans le cadre du projet CEVA, cela d'autant plus que la transformation d'électricité n'est plus actuellement un problème majeur. En ce qui concerne l'évolution des réflexions, la charte du DTPR est un document précieux. Ce n'est certes pas le réseau que le canton connaîtra d'ici une vingtaine d'années, il sera plus complet à certains endroits, voire réduit à d'autres. Par ailleurs, les négociations sont en bonne voie dans le cadre du projet GLCT, qui consiste à instaurer à terme une autorité organisatrice transfrontalière qui réunisse toutes les instances qui ont des compétences en matière de transport ferroviaire, la région Rhône-Alpes, les départements, les communautés de communes et enfin les cantons de Genève et de Vaud. Cette idée est admise par tous les partenaires qui en sont au stade de rédiger les statuts d'une telle organisation. Cela veut dire pour les opérateurs, notamment pour Unireso, qu'il conviendra de regarder au-delà des frontières de manière plus ambitieuse. Tous les indicateurs vont donc dans le bon sens.

3.2 Termes de la résolution

La présidente suggère de reprendre le traitement de la résolution sur la base du texte préparé et qui est distribué en séance. Après quelques modifications mineures lors de la séance du 8 mars 2005, c'est la version ci-après qui est retenue à l'unanimité.

La commission souligne le fait que les invites de cette résolution ne traitent que des problèmes urgents, à savoir l'obtention du matériel roulant complémentaire, le respect des horaires et éventuellement une augmentation du nombre des trains.

3.3 Conclusions et votes

En conclusion, le projet de résolution, adopté à l'unanimité, répond aux demandes immédiates et estimées légitimes des auteurs de la pétition 1511, que la commission décide par ailleurs, également à l'unanimité, de renvoyer au Conseil d'Etat, afin que les éléments évoqués soient pris en compte pour le développement futur du trafic régional par chemin de fer dans le bassin genevois.

Pétition
(1511)

Améliorons le RER - Genève - La Plaine - Bellegarde !

Mesdames et
Messieurs les députés,

Considérant :

4. la surcharge fréquente du RER Genève-La Plaine-Bellegarde ;
5. le manque chronique de places dans les parkings situés à proximité des gares ;
6. la nécessité de poursuivre la promotion des transports publics, en combinaison avec les transports privés,

les soussignés demandent au Grand Conseil genevois d'intervenir auprès des CFF ainsi que des autorités cantonales et communales en vue d'améliorer les prestations du RER Genève - La Plaine - Bellegarde, notamment sur les points suivants :

4. augmenter la capacité des trains RER aux heures de pointe ;
5. augmenter les fréquences des trains sur la ligne RER ;
6. augmenter et améliorer les capacités de parcage à proximité immédiate des gares pour les véhicules privés (voitures et deux-roues).

N.B. : 605 signatures
L'Alternative + Solidaires
c/o M. Philippe Bossy
Rte du Mandement 213
1242 Satigny

Secrétariat du Grand Conseil R 514

Proposition présentée par les députés:
M[mes] et MM. Michel Ducret, Jacques Baud, René Desbaillets, Pierre Guérini, Nelly Guichard, Christian Grobet, Sami Kanaan, Alain Meylan, Jean-Marc Odier, Jean Rossiaud, Stéphanie Ruegsegger, Yvan Slatkine, Françoise Schenk-Gottret, Jean Spielmann, Ariane Wisard-Blum

Date de dépôt: 20 mars 2005
Messagerie

Proposition de résolution
pour un « Rhône-Express-Régional » efficace

Considérant
- le plan directeur des transports et la volonté des autorités genevoises de développer les transports publics conformément à la volonté populaires (votation de juin 1988) ;
- les efforts très importants consentis par la collectivité genevoise pour développer le réseau des transports publics, qui s'est étendu à l'ensemble des modes de transports publics, dont les CFF, intégrés dans la communauté tarifaire UNIRESO ;
- que, dans ce cadre, la valorisation de la ligne ferroviaire Cornavin - La Praille - Bellegarde, souhaitée également par les CFF, constituait un objectif important dans la constitution de ce réseau global et surtout du futur réseau RER qui doit constituer un élément essentiel du concept des transports collectifs ;
- les dispositions déjà prises, développement de la ligne, son intégration dans la communauté tarifaire UNIRESO, la mise en place de lignes de rabattement dans la campagne ;

– que le nombre de passagers a considérablement augmenté ces dernières années, au point que les trains sont souvent bondés et qu'en certaines circonstances leur capacité a été insuffisante pour transporter des élèves du cycle d'orientation ;
– qu'il s'avère que des trains sont souvent en retard sur l'horaire du fait que les trains au départ de Cornavin attendent l'arrivée de trains provenant de Lausanne pour garantir la correspondance et n'arrivent plus ensuite à s'insérer dans les créneaux de passage limités en raison de la priorité accordée au TGV dans le secteur de la voie unique alimenté en courant électrique français ;
– que ces retards sont particulièrement préjudiciables à l'attractivité des transports publics, ce d'autant plus que les véhicules des TPG se montrent très ponctuels ;
– que les CFF se doivent de veiller au respect de l'horaire et de se doter rapidement d'un matériel roulant permettant de répondre à la demande des passagers.

Par ces motifs,

LE GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève

demande à la Direction des CFF :

– d'augmenter urgemment la capacité des trains par l'acquisition et/ou la location de matériel roulant complémentaire pour répondre à la demande ;
– de veiller au respect de l'horaire ;
– d'augmenter dans les meilleurs délais le nombre de trains journaliers pour répondre à la demande.