



Signataires : Julien Nicolet-dit-Félix, Murat-Julian Alder, Matthieu Jotterand, Jacques Jeannerat, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Celine van Till, Diane Barbier-Mueller, Dilara Bayrak, Cédric Jeanneret, Marjorie de Chastonay, Pierre Eckert, Angèle-Marie Habiyakare, Vincent Subilia, Céline Zuber-Roy, Sophie Bobillier, Laura Mach, Philippe Meyer, Jean-Marc Guinchard, Emilie Fernandez, Thierry Oppikofer, Grégoire Carasso, Caroline Renold, Nicole Valiquer Grecuccio, Jacques Béné, Yves de Matteis, François Erard, Céline Bartolomucci, Alia Chaker Mangeat, Thomas Wenger, Thierry Arn, Jacques Blondin, Alexandre de Senarclens, Pascal Uehlinger, Uzma Khamis Vannini

Date de dépôt : 27 janvier 2025

Proposition de résolution

Réseau ferroviaire : désenclavons Genève ! (*Résolution du Grand Conseil genevois à l'Assemblée fédérale exerçant le droit d'initiative cantonale*)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
vu l'article 160, alinéa 1, de la Constitution fédérale, du 18 avril 1999 ;
vu l'article 115 de la loi fédérale sur l'Assemblée fédérale, du 13 décembre 2002 ;
vu l'article 156 de la loi portant règlement du Grand Conseil de la République et canton de Genève, du 13 décembre 1985,

considérant

- les motions 2929 et 2930 adoptées par notre Grand Conseil le 22 juin 2023 ;
- l'entrée en vigueur du nouvel horaire CFF le 15 décembre 2024 ;

- les haltes systématiques des trains IR et IC à Renens et l’allongement important des temps de transport pour les voyageurs en provenance ou à destination de Genève¹ ;
- la nécessité de changer en gare de Renens pour rejoindre l’axe ferroviaire du pied du Jura, et même de changer de quai, quel que soit le sens du trajet, contrairement à l’option proposée par les CFF à la commission des transports² ;
- le maintien d’une liaison entre Genève et le pied du Jura aux heures de pointe (IR 57), mais impliquant un allongement du temps de parcours par rapport à l’option avec changement ;
- les documents mis à disposition par l’OFT en vue du message 2026 sur l’aménagement ferroviaire du Conseil fédéral ;
- au-delà de l’acceptation de la motion nationale 23.3668³ et de l’intégration du tunnel Morges-Perroy, l’absence d’une proposition concrète de deuxième ligne entre Genève et Lausanne et de tout autre aménagement permettant d’améliorer la desserte de notre canton ;
- l’invitation faite aux cantons de participer aux travaux de planification continue, comme prévu dans le cadre de l’adoption par le peuple du fonds FIF,

demande à l’Assemblée fédérale

- de demander au Conseil fédéral de mentionner les études d’aménagement d’une nouvelle ligne Genève-Lausanne dans son message 2026 sur l’aménagement ferroviaire ;
- de veiller à assurer d’ici à l’entrée en fonction de cette ligne, une desserte du canton de Genève d’une qualité au moins équivalente (en termes de nombre de trains, de places et de vitesse commerciale) à la situation qui prévalait en 2018 ;

¹ « Les trains n’en finissent plus de ralentir en Suisse romande... et d’accélérer en Suisse allemande », RTS, 24.1.2025 :

<https://www.rts.ch/info/suisse/2025/article/trains-ralentis-en-romandie-le-defi-du-transport-de-masse-explique-28732230.html>

² Audition de M. Fattebert, directeur des CFF pour la Romandie, M 2929-A, p. 13 : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02929A.pdf>

³ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20233668L%E2%80%99absence>

- de rétablir le plus rapidement possible des liaisons directes et rapides avec Neuchâtel, Bienne et Bâle par la ligne du pied du Jura ;
- de poursuivre et d'intensifier les pourparlers avec la France pour améliorer la desserte internationale de Genève, en direction de Lyon et du sud de la France, mais également de Paris, Nantes, Lille, Bruxelles et Londres.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Régulièrement, notre Conseil fédéral publie un message sur l'aménagement ferroviaire et l'OFT invite les cantons à participer aux travaux de planification continue de ces aménagements.

Comme chacun le sait, notre canton n'a pas su suffisamment défendre ses intérêts au cours des décennies précédentes et, s'il peut se réjouir de la construction du CEVA et de la mise en service du Léman Express, il doit se désoler de la piètre qualité des infrastructures le connectant aux autres cantons, mais également à la France.

Dans ce contexte, la péjoration de la desserte lors de l'introduction de l'horaire 2025 a été vécue comme un affront, quand bien même la baisse de charge et de vitesse commerciale sur la ligne Lausanne-Genève est due aux travaux indispensables à conduire sur cette infrastructure datant du XIX^e siècle.

Deux motions avaient été déposées en 2023, qui visaient à atténuer cette péjoration et à envisager des compensations. Las, les quelques concessions présentées n'ont soit pas été réalisées (changement sur le même quai à Renens), soit sont factuellement très décevantes (la seule liaison quotidienne avec le Pied du Jura prend plus de temps que la liaison avec changement à Renens).

C'est pour cela que le canton doit se montrer uni et incisif dans sa volonté de désenclavement ferroviaire et c'est à cet objectif qu'aspire cette résolution.

A court terme, il s'agit d'obtenir la restauration aussi rapide que possible d'une desserte équivalente à celle que nous connaissions il y a sept ans et, à long terme, il s'agit d'accélérer tant que faire se peut la planification d'une nouvelle ligne Genève-Lausanne, dont le cheminement suivrait

vraisemblablement le tracé de l'autoroute A1 jusqu'à Perroy, avant d'emprunter le tunnel prévu précédemment.

Cette deuxième ligne est absolument indispensable dans un contexte où chaque dérangement, qu'il soit bénin ou plus grave (chacun se rappelle le douloureux épisode du « trou » de Tolochenaz), a des répercussions majeures sur notre canton et où la concurrence entre la desserte régionale et les trains grandes lignes fait de ce tracé l'une des doubles voies les plus chargées du monde.

Compte tenu de la densité résidentielle le long de la ligne actuelle, il semble à la fois plus économique et plus rapide de concevoir une nouvelle ligne qui répondra aux standards des LGV européennes en limitant les nuisances pour les habitants et en permettant de séparer les flux régionaux et les flux des trains grandes lignes.

Pour toutes ces raisons, nous vous remercions, Mesdames les députées, Messieurs les députés, d'accueillir avec bienveillance la présente proposition de résolution.