

## **Thomas Wenger, Député au Grand Conseil du canton de Genève**

Discours pour l'Assemblée générale du syndicat suisse des mécaniciens de locomotives et aspirants

Mesdames et messieurs les Membres du Syndicat suisse des mécaniciens de locomotives et aspirants,

Sehr geehrte Damen und Herren, Mitglieder des Verbandes Schweizer Lokomotivführer und Anwärter,

Signore e signori, Membri del Sindacato svizzero dei macchinisti et aspiranti,

Chers amis du train,

Vous êtes venus de la Suisse entière aujourd'hui à l'extrême ouest de la Confédération pour vivre votre assemblée générale. Genève se réjouit de vous accueillir et vous souhaite une cordiale bienvenue.

Je suis député au Grand Conseil de Genève, membre de la commission des transports. Je préside en outre la section genevoise de l'Association Transports et Environnement ATE, Verkheers-Club der Schweiz, VCS en allemand, sauf qu'en français, nous avons ajouté le terme environnement... L'ATE comprend 5'500 membres à Genève, plus de 100'000 dans toute la Suisse. Elle a pour but le développement d'une mobilité d'avenir, plus durable et plus écologique.

J'ai toujours baigné dans le monde du ferroviaire. Mon Grand-Père paternel travaillait aux CFF à Bern et mon père, passionné de train, a construit au fil des années une grande maquette dans notre cave qui ressemble un peu à celle de la Heimwehfluh à Interlaken avec laquelle j'ai joué des milliers d'heures dans ma jeunesse. Aujourd'hui, ce sont mes enfants qui continuent à y jouer. Durant nos innombrables vacances à travers la Suisse, nous prenions le train, des lignes CFF bien sûr aux lignes BLS, mes parents ayant un appartement à Kandersteg, en passant par le Rigi, la Schynige Platte, le Rothorn de Brienz et mon coup de cœur, la ligne de la Bernina de Pontresina à Tirano avec une halte au restaurant d'Alp Grün.

Genève, ville internationale, berceau du Comité International de la Croix-Rouge, CICR, et des Convention de Genève. La Cité de Calvin est le siège européen de l'Organisation des Nations Unies, siège de 22 organisations intergouvernementales, dont les sièges mondiaux de l'Organisation Mondiale du Commerce OMC, l'Organisation Mondiale de la Santé OMS et de l'Organisation Internationale du Travail OIT et de 250 organisation non gouvernementales ONG...

Genève accueille chaque année près de 3000 réunions organisées par les organisations internationales, 20'000 séances officielles avec la participation de 192'000 délégués et experts du monde entier.

Genève est aussi une place financière et bancaire reconnue dans le monde entier. Egalement Cité de l'horlogerie, elle est classée 8ème au classement mondial de la qualité de vie... Genève est la plus petite des métropoles du monde...

Genève est bien sûr également un canton Suisse. Le 19 mai 2015, nous avons commémoré le bicentenaire de l'entrée du canton dans la Confédération helvétique en qualité de 22<sup>ème</sup> canton.

Après cette brève présentation plutôt flatteuse de Genève, venons-en à la thématique qui nous intéresse aujourd'hui, la mobilité. Eh bien dans ce domaine, Genève ressemble plutôt à une petite ville de campagne. Elle a mal à sa mobilité. Quotidiennement en proie à la saturation de son trafic, la région a des années de retard dans ses infrastructures notamment au niveau de son réseau ferroviaire.

Le bassin franco-valdo-genevois compte aujourd'hui plus de 900'000 habitants répartis sur 2 cantons (Genève et Vaud) et sur 2 départements français (Haute-Savoie et Ain). Selon les dernières projections, la population dépasserait 1,2 million d'habitants d'ici à 2040.

Quelque 275'000 personnes se rendent dans le canton de Genève, chaque jour ouvrable et tous modes de transport confondus. Cela représente 550'000 franchissements de frontière chaque jour. Sur l'ensemble de la journée, 55% des déplacements sont pendulaires (domicile- travail et travail-domicile). Aux heures de pointe du matin (6h30 – 9h30), le taux de pendulaires est de 85%. Plus de trois quarts de ces trajets se font avec des véhicules individuels (chiffres de 2011).

Pour une région aussi peuplée, Genève dispose aujourd'hui d'un réseau RER (S-Bahn) minuscule. Heureusement cette situation va bientôt changer, pour plusieurs raisons. La première est l'avènement prochain de son futur RER Léman Express. Ce futur réseau ferroviaire sera mis en service en décembre 2019 avec l'ouverture du nouveau tracé du CEVA pour Cornavin-Eaux-Vives- Annemasse. En parallèle, grâce au vote positif sur le FAIF, Financement de l'Aménagement et de l'Infrastructure Ferroviaire accepté par 76% de la population genevoise, Léman 2030 permettra d'accroître l'offre en direction de Lausanne et du reste de la Suisse avec l'agrandissement des gares de Lausanne et de Cornavin à Genève.

D'une longueur totale de 16 kilomètres, dont 14 sur territoire suisse, la nouvelle ligne ferroviaire CEVA connectera les réseaux CFF et SNCF qui sont aujourd'hui deux culs-de-sac ferroviaires. Cette liaison permettra la création d'un véritable réseau régional à l'échelle de l'agglomération comprenant 230 km de lignes et plus de 40 gares.

Une étude est également en cours pour réhabiliter l'ancienne ligne du Sud-Léman dite du Tonkin, qui reliait Evian à Saint-Gingolph. Cette nouvelle liaison sur la rive gauche du lac Léman permettra de soulager la ligne Genève-Lausanne et a en outre un fort potentiel de trafic marchandise (ex. Eaux d'Evian) et touristique.

Ce réseau est complété pour une desserte plus fine par le réseau de tramways reconstruits ces dernières années avec des extensions prévues sur la France voisine (Annemasse, Saint-Julien, Saint-Genis et Ferney-Voltaire).

Au niveau routier, l'autoroute de contournement permet de réduire le trafic de transit dans les centres urbains du Canton. Le principe de la construction d'une traversée autoroutière du lac sera soumis en votation le 5 juin prochain. Outre les problèmes de financement, on parle de 3 à 5 milliards de francs, de protection de l'environnement et du paysage, ce projet aurait pour conséquence d'accroître encore le trafic motorisé dans l'ensemble de la région et la pollution qui va avec.

Le Grand Conseil genevois, via une sous-commission mobilité, a également travaillé sur une nouvelle loi qui introduit un principe de zones qui garantit dans les centres urbains une priorité claire à la mobilité douce et aux transports publics. Il comprend également de nombreuses avancées comme des lignes de bus à haut de service couplées à des parkings relais aux entrées de l'agglomération permettant aux pendulaires de parquer leurs voitures et poursuivre leur trajet vers le centre en transports publics. Il vise en outre à développer des zones piétonnes, des zones 30km/h, des voies vertes et des zones à trafic limité dans le centre.

L'avenir pour les agglomérations se trouve bien dans le développement des transports publics et de la mobilité douce. C'est pourquoi il est vital d'investir dans de nouvelles infrastructures qui permettront un report modal de la voiture vers une mobilité plus durable et plus écologique. Le RER Léman Express et Léman 2030 feront entrer notre région dans le ferroviaire du XXI<sup>e</sup> siècle.

Pour terminer, je souhaite vous remercier pour votre important travail dans nos locomotives. Ce métier est de plus en plus exigeant avec des pressions croissantes sur le rythme de travail, le respect de la ponctualité des trains dans un réseau toujours plus dense, des normes de sécurité toujours plus élevées. A cela s'ajoute malheureusement les suicides de personnes qui se jettent devant une locomotive, les tristement nommés accidents de personnes qui laissent des séquelles indélébiles à celles et ceux qui pilotaient le train à ce moment-là.

Pour continuer à développer le transport ferroviaire, nous avons besoin de mécaniciennes et mécaniciens de locomotives. Votre métier devrait être mieux valorisé. Un grand merci pour votre travail.

Je vous souhaite une bonne assemblée générale et un excellent séjour à Genève.