

Lancement d'une initiative

Le comité pour une meilleure mobilité franco-genevoise a informé le Conseil d'Etat de son intention de lancer une initiative populaire cantonale formulée intitulée «Pour une meilleure mobilité franco-genevoise», qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 3 septembre 2007 |
| 2. Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 3 décembre 2007 |
| 3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la Commission législative, au plus tard le | 3 juin 2008 |
| 4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 3 mars 2009 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 3 mars 2010 |

Initiative populaire cantonale

« Pour une meilleure mobilité franco-genevoise »

Les citoyens soussignés, électeurs et électrices du canton de Genève, en application de l'article 65a de la Constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, et des articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, souhaitent permettre l'établissement d'une ligne ferroviaire entre les réseaux des CFF et de la SNCF, créant moins de nuisances que le projet CEVA et ce pour un prix largement inférieur. La nouvelle ligne devra favoriser l'accès des frontaliers, notamment de la Haute-Savoie, et améliorer efficacement la desserte des communes de la rive gauche en optimisant les flux de trafic genevois et transfrontalier. Elle assurera des raccordements efficaces aux transports publics genevois existants, tout en favorisant le développement et l'extension de liaisons urbaines de trams et trolleybus. Dans ce but, ils proposent l'initiative cantonale suivante :

La Constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, est modifiée comme suit :

Art. 160Cbis (nouveau)

¹ L'Etat prend les mesures nécessaires pour réaliser une liaison ferroviaire reliant la gare Cornavin au réseau des chemins de fer français de la Haute-Savoie en lieu et place du projet de liaison CEVA.

² Il établit le tracé de cette ligne entre le réseau des CFF et celui de la SNCF par une liaison passant par le sud du territoire du canton, en évitant les zones ordinaires ou de développement 1 à 3. Il veille à ce que celle-ci soit efficace, sûre, respectueuse de l'environnement, favorisant l'utilisation du réseau des lignes de transports publics existant ou à développer en complémentarité avec le tracé ferroviaire, de manière à optimiser l'offre de transports publics.

³ La loi fixant le tracé de la liaison et ouvrant le crédit nécessaire à sa réalisation sera soumise obligatoirement à l'approbation du Conseil général (corps électoral).

EXPOSÉ DES MOTIFS

Initiative populaire

Pour une meilleure mobilité franco-genevoise moins chère

Stop au surendettement de Genève: nous pouvons et devons faire moins cher

- La liaison ferroviaire de Genève avec la Haute-Savoie doit être plus légère, moins destructrice pour les quartiers à population dense et moins coûteuse pour le canton de Genève que le projet CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse).
- La réalisation d'une liaison ferroviaire avec la Haute-Savoie qui, depuis La Praille, ne traverse aucune zone fortement urbanisée (zones ordinaires ou de développement 1 à 3, voir carte) permet d'économiser au moins 500 millions de F.
- La réalisation du CEVA, devisée à 950 millions de F, engendrera selon les spécialistes un dépassement de 200 à 300% qui devra être supporté par le canton, c'est-à-dire par les contribuables.
- Les frais d'aménagement complémentaires de surface, comme par exemple la destruction/reconstruction du Centre de Voirie de Carouge ou la connection menant de la gare de Champel à l'Hôpital ne sont pas budgétés.
- Les coûts sont démesurés en raison du surendettement chronique et par rapport à la rentabilité du projet. Genève paie chaque jour 1,3 million de F d'intérêts d'une dette de 13 milliards.
- Les pertes d'exploitation prévues seront supportées par les contribuables genevois.
- Les Genevois ont voté le 21 mai 2006 un mécanisme sévère pour stopper l'endettement et assainir les finances en quatre ans. Est-ce que ce projet ruineux s'inscrit dans cette logique?

Oui pour l'amélioration des transports en commun dans le bassin franco-genevois

- Le tracé de la liaison ferroviaire doit permettre d'améliorer les déplacements de tous les pendulaires franco-suisse de la Haute-Savoie, non seulement ceux d'Annemasse, du Chablais et de la vallée de l'Arve, mais aussi ceux d'Annecy, de Cruseilles et de Saint-Julien.
- Cette liaison ferroviaire doit ouvrir la Suisse et Genève vers Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence (Drôme) et offrir ainsi un accès au futur TGV Lyon-Turin.
- Une liaison ferroviaire devra être réalisée pour permettre, depuis Lancy-Pont-Rouge, de rejoindre directement la gare de l'Aéroport International de Genève et ses zones de développement (Arena, Palexpo). Voir www.ceva.ch
- La liaison ferroviaire ne doit pas faire double emploi avec le développement du réseau genevois des tramways et celui des lignes de bus existantes ou projetées.
- Les gares de Cornavin et des Eaux-Vives seront reliées par un moyen léger de transport pouvant s'inscrire dans le concept de la future traversée de la rade.
- Une gare à Champel est inutile tant pour les habitants que pour les personnes travaillant à l'Hôpital cantonal. Les transports publics actuels y sont suffisants, rapides et plus pratiques qu'un train souterrain.
- Les rares études économiques n'ont pas démontré la rentabilité de la ligne CEVA. Les dizaines de milliers de travailleurs frontaliers entrant en Suisse par Perly et Bardonnex n'ont aucun intérêt à se rendre à Annemasse pour y prendre le train.
- La France voisine doit s'engager officiellement pour la construction de son tracé avant de commencer des travaux en Suisse et, pour l'instant, elle ne semble guère pressée!

Protégeons notre environnement

- De Pinchat aux falaises de l'Arve, toute la zone de détente et de sports de Carouge-Fontenette doit être préservée.
- Le projet CEVA implique la destruction de sites remarquables de faune et de flore aux bords et sur la falaise de l'Arve ainsi que sur la colline de Pinchat, sans compter l'abattage de 1189 arbres sur tout le tracé.
- Aucune étude concernant la protection des eaux souterraines n'a permis d'écarter un risque de pollution, le problème ayant été reporté à la phase d'exécution des travaux et relève de l'irresponsabilité sachant que, par

exemple, par endroits, le fond du radier du tunnel ne passe qu'à 1 m du niveau moyen de la nappe phréatique.

- Le projet CEVA prévoit de nombreux trains de nuit et n'interdit pas le trafic de trains cargo beaucoup plus bruyants.

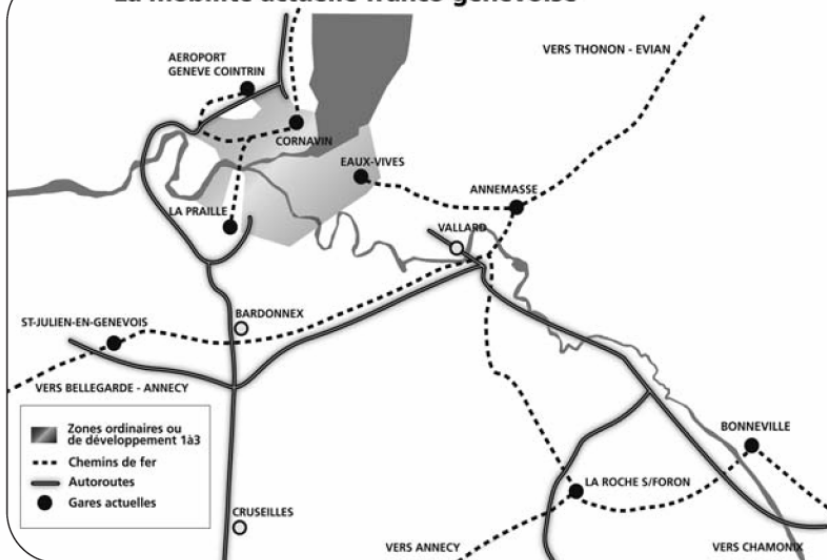
Et la sécurité!!!

- En ce qui concerne la sécurité et la santé des habitants, les documents établis par les CFF eux-mêmes expriment clairement les risques que l'on veut faire prendre à la population (bruit, trépidations, sons solidiens, inductions électriques, vibrations, champs électromagnétiques notamment).
- Qu'en est-il des nuisances pour les nombreux établissements scolaires (crèches, écoles, collèges) sur le tracé du CEVA?
- Les mesures de sécurité et d'évacuation des passagers en cas d'accidents dans les tunnels ne sont pas garanties, des dérogations étant prévues pour les chemins de fuite qui sont parfois à ce point réduits qu'ils ne permettraient même pas le passage d'une chaise roulante.
- Aujourd'hui, où le risque d'accidents et d'attentats est constamment présent, une telle imprévoyance est inacceptable.

La démocratie, c'est tout d'abord donner la parole aux citoyens

- Tous les projets de cette envergure portant sur des montants qui se chiffrent en centaines de millions de francs, doivent être soumis au vote obligatoire des citoyennes et citoyens de la République et canton de Genève.

La mobilité actuelle franco-genevoise



La très large majorité des mouvements pendulaires entre Genève et la Haute-Savoie s'affectue par Saint-Julien, Bardonnex et la douane de Vallard. Les chemins de fer existants et les autoroutes doivent dicter le choix de la future liaison ferroviaire par le sud du canton.