

*Date de dépôt : 1<sup>er</sup> avril 2009*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à l'interpellation urgente écrite de M. Fabiano Forte : Le projet de RER franco-valdo-genevois est-il indissociablement lié au CEVA ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 13 mars 2009, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

*Le démarrage des travaux du CEVA, « épine dorsale » du réseau de transport de l'agglomération franco-valdo-genevoise, est annoncé pour ces prochains mois.*

*Au vu du retard de la région en matière de mobilité collective et de l'importance que revêtent ces travaux pour la corporation du bâtiment, on ne peut que se réjouir de cette nouvelle. Depuis l'an 2000, on constate en effet un accroissement notoire de la mobilité dans le bassin alors que la part modale moyenne des transports collectifs augmente de manière insuffisante par rapport au reste de la Suisse. Et dans ce contexte, la réalisation à partir du CEVA d'un véritable RER transfrontalier qui s'étendra jusqu'à 60 kilomètres autour de Genève offrira une réelle qualité de vie.*

*Le 25 février 2009, le Conseil d'Etat déposait un projet de loi ouvrant un crédit complémentaire de 106,93 millions de francs pour la construction du CEVA. Ces crédits supplémentaires ayant été décidés afin d'améliorer le projet (réduction des nuisances telles que les vibrations, modifications apportées au Pont de l'Arve et au Tunnel de Champel) et de prendre en compte des charges imposées par l'Office fédéral des Transports.*

*Il convient ici de saluer le volontarisme et le souci de transparence de notre gouvernement qui porte le sujet dans l'« arène » du Grand Conseil.*

*Or, malgré la probable unanimité du Grand Conseil s'agissant de ce projet de loi, on ne peut pas exclure un référendum de la part des opposants au CEVA.*

*Ma question est la suivante : Au cas où un référendum aboutissait et que le peuple rejetait ce projet de loi, qu'advient-il du projet de RER franco-valdo-genevois dont le début des travaux est prévu une fois le CEVA terminé ? De plus, existe-t-il un plan de substitution permettant la mise sur pied de ce RER si les blocages financiers et juridiques (effet suspensif des 56 recours pendants) devaient entraver durablement le projet du CEVA ?*

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

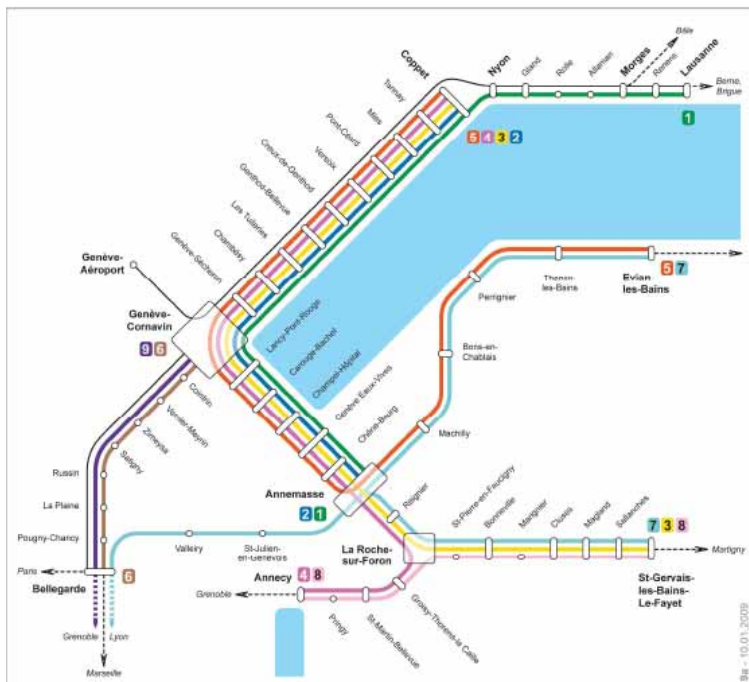
La mise sur pied du Réseau express régional franco-valdo-genevois (RER FVG) est indissociable de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA). Sans celle-ci, des améliorations pourraient être marginalement apportées sur les lignes existantes, mais sans que cela ne puisse être véritablement considéré comme une offre RER comparable à celles qui existent à Berne, Zurich, Bâle ou Lausanne par exemple.

La réalisation du CEVA est par ailleurs la condition sine qua non du développement de plusieurs périmètres autour des futures gares. A cette fin, trois sociétés de valorisation ont été constituées pour développer des nouveaux quartiers autour des gares de La Praille Lancy-Pont-Rouge, des Eaux-Vives et de Chêne-Bourg. Au total, ce sont près de 150 000 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher pour des activités et des commerces qui seront réalisés, plus de 1100 logements, sans compter des équipements de quartier, tels une école, des crèches, un complexe théâtral d'importance régionale (Nouvelle Comédie).

L'arrivée d'une telle infrastructure permettra au canton de Genève de maintenir son attractivité, en franchissant un nouveau cap dans son accessibilité. Le tracé souterrain du CEVA, qui n'entame pas la mobilité de surface, garantit un accès rapide aux organisations internationales, via Sécheron, à la gare Cornavin, aux hôpitaux universitaires, ainsi qu'aux nouvelles zones d'activités, et ce depuis les deux rives. La construction du CEVA s'inscrit en outre dans une démarche de développement durable favorisant les déplacements via le rail et offrant un axe de mobilité douce de près de 4 km.

En ces temps économiques difficiles, le CEVA représente de surcroît un véritable plan de relance en matière d'investissements. C'est non seulement un projet nécessaire pour le futur du canton de Genève en matière de mobilité, d'environnement et de croissance, mais c'est également un projet prêt à entrer dans une nouvelle phase de réalisation, dès le vote du crédit complémentaire par le Grand Conseil et la levée de l'effet suspensif des recours pendants devant le Tribunal administratif fédéral.

## Projet de desserte à l'horizon 2016



### Légende (Numérotation provinciale)

	fréquence
RE / RER assésoré 1 Lausanne / Nyon Coppet Genève Annemasse	2 par h
RER 2 Coppet - Genève - Annemasse	1 par h
RER 3 Coppet - Genève - St-Gervais	1 par 2 h
RER 4 Coppet - Genève - Annecy	1 par h
RER 5 Coppet - Genève - Evian	3 par 2 h
RER 6 Genève - La Plaine / Bellegarde	1 par h
TER 7 (Lyon) - Bellegarde - Annemasse - Evian / St-Gervais	1 par h
TER 8 Annecy - La Roche-sur-Foron - St-Gervais	1 par h
TER 9 Genève - Bellegarde - (Lyon / Grenoble - Valence)	2 par h

Sur le plan de l'offre en transports publics, la liaison ferroviaire CEVA offre l'avantage de connecter deux réseaux ferroviaires existants en faisant de la gare d'Annemasse un véritable nœud ferroviaire et la seconde gare en importance et en taille de l'agglomération franco-valdo-genevoise, ce que n'offre pas un raccordement par le sud du canton au pied du Salève par exemple.

Ce faisant, en mettant à disposition 5 nouvelles gares sur le territoire genevois (comprenant, en sus des gares précitées, les haltes de Carouge-Bachet et de Champel), le RER FVG permet tout à la fois d'offrir des liaisons régionales performantes entre Annecy, la Vallée de l'Arve, le Chablais et Genève et remplit également une fonction urbaine en offrant 4 trains par heure dans toutes les gares et stations, depuis tôt le matin jusqu'à tard le soir, 7 jours sur 7. Cette desserte sera complétée par 2 trains accélérés par heure entre Annemasse et Nyon/Lausanne, permettant de proposer ainsi jusqu'à 6 trains par heure (quasiment un train toutes les 10 minutes) au cœur de l'agglomération genevoise.

Tout réseau de type RER se fonde sur le principe de l'irrigation fine de l'agglomération, de sa périphérie jusqu'au centre. Sans raccordement passant par le centre, la mise sur pied d'un RER serait impossible, faisant perdre ainsi l'effet démultiplicateur de l'offre de transports publics sur la fréquentation.

Ne pas réaliser le CEVA, c'est la certitude de faire étouffer Genève et sa région et de complètement congestionner le réseau routier aux heures de pointe.

Ne pas construire le CEVA, c'est renoncer à ou très sérieusement compromettre, la réalisation de projets importants pour Genève, comme l'aménagement du quartier Praille-Acacias-Vernets, la nouvelle Comédie, de même que les projets de logements en lien avec la valorisation des friches ferroviaires existantes.

Ne pas construire le CEVA, c'est perdre plus de 500 millions de francs de participation de la Confédération et renoncer à tout nouveau projet de transport collectif ferroviaire pour des décennies.

La réalisation de ce RER est indispensable et urgente et le CEVA en est le maillon central, raison pour laquelle le Conseil d'Etat a déposé un projet de loi devant le Grand Conseil pour couvrir les coûts complémentaires du CEVA et qu'il a interjeté recours auprès du Tribunal fédéral contre la décision du Tribunal administratif fédéral refusant la levée de l'effet suspensif.

Au vu de ce qui précède, le CEVA est donc indissociablement lié au RER et il n'y a donc pas de plan de substitution.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
David Hiler