

Date de dépôt: 13 mars 2008

Pétition pour un vote populaire sur le CEVA

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Introduction : la base constitutionnelle genevoise de la démarche du soussigné

L'article 167 de la Constitution cantonale genevoise dispose que "la pétition est un écrit par lequel une ou plusieurs personnes forment librement une plainte, une demande ou un vœu à l'adresse du Grand Conseil."

Cette communication est une pétition au sens de la disposition précitée. Elle porte sur un vœu émis par la personne soussignée.

2. Constatation préliminaire : l'appel au souverain et les prospectives pour demain

L'initiative IN 139 "pour une meilleure mobilité franco-genevoise" est présentée par ses promoteurs comme ayant été paraphée par 16'600 personnes. Il se pose la question de la validité juridique de cette initiative. Elle pourrait ainsi ne jamais être soumise au peuple.

Les prospectives du futur immédiat font ressortir que les besoins en matière de recours aux transports publics vont doubler au cours des quinze prochaines années. La lutte contre le réchauffement climatique et la hausse prévisible importante des carburants inciteront les particuliers à modérer l'usage de la voiture. Un changement de comportement toutefois ne se réalisera que si l'efficacité du réseau actuel s'améliore très sensiblement. Le principal enjeu consiste en une vitesse commerciale plus élevée que celle actuellement réalisable même dans les conditions les plus favorables. L'amélioration de l'équipement ferroviaire s'impose dès lors de lui-même, d'où la nécessité du CEVA Nord ou Sud.

3. L'indispensable coopération transfrontalière : l'écueil des accords internationaux

Le grand écueil de l'initiative IN 139 est de souder deux objets indépendants l'un de l'autre. En effet, dévier le raccordement ferroviaire entre Annemasse et Cornavin du tronçon Champel-Carouge peut s'obtenir indépendamment de la réalisation du Barreau Sud, ce dernier itinéraire n'a, à son tour, nul préalable à satisfaire s'agissant de la manière dont le CEVA serait construit ou pas, pourvu que la logique économique justifie ledit projet ferroviaire actuellement hors planification. De plus, ces deux buts précités de l'initiative s'avèrent dissociés dans le temps.

Il existe un autre tracé possible pour le CEVA qui permettrait d'éviter l'axe Carouge-Champel. C'est sur ce thème que porte la présente pétition. Pour le surplus, l'initiative oppose à une convention déjà négociée avec la France, et qui a été intégrée dans la définition d'une politique régionale de transport ferroviaire en Haute-Savoie et au-delà, une proposition qui nécessiterait la conclusion d'un nouvel accord tout en obligeant de dénoncer, ou à tout le moins, de réaménager conséquemment celui existant.

Le grave dommage en résultant serait de repousser d'une quinzaine d'années au mieux la réalisation d'une desserte ferroviaire devenue urgente. Cette liaison s'érige comme riche des meilleures perspectives économiques. Ce substantiel coût de manque d'opportunité (soit celui résultant de l'abandon du CEVA) n'a pas été évalué par les auteurs de l'initiative.

Dans toutes les hypothèses, et il s'agit de protéger les intérêts économiques de la région, on ne peut que considérer le Barreau Sud non comme une alternative au CEVA, mais comme un complément ultérieur apte à répondre à l'accroissement du trafic et des besoins.

Les exploitants (CFF et SNCF) sont des opérateurs performants reconnus. Leur analyse de la situation représente le meilleur guide. Or, avec la création de la société Transferris, leur réponse ne souffre pas la moindre ambiguïté : le CEVA est particulièrement judicieux.

4. Vœu objet de la présente pétition individuelle : un contre-projet indirect

Le CEVA est le projet majeur du développement urbain de Genève. Au vu de l'aboutissement de l'initiative IN 139, il est nécessaire que le rôle capital du CEVA émane des urnes; cet investissement marquera l'avenir du paysage économique genevois.

La solution du contre-projet indirect avait été envisagée pour permettre au souverain de s'exprimer le 9 juin 1996 sur la traversée routière de la rade. Cet outil pourrait être utilisé aujourd'hui. Le contre-projet indirect permettrait de

voter en tout état de cause sur la problématique soulevée par l'IN 139 quant à l'opportunité du tracé Carouge-Champel.

Le contre-projet indirect permettrait de répondre à la principale préoccupation du comité d'initiative (d'où émane le nom de ladite association), tout en écartant les problèmes de validité juridique et d'opportunité au regard des engagements internationaux existants, sans préjudice quant aux développements futurs (Barreau Sud).

5. Solution préconisée : l'étude d'une alternative

La consultation populaire pourrait par exemple porter sur la question suivante : "Acceptez-vous la délibération du Grand Conseil du ... ouvrant au Conseil d'Etat l'ouverture d'un crédit d'étude de CHF afin d'évaluer (et, en cas d'évaluation positive, de réaliser) une alternative au tracé Carouge-Champel du CEVA pour l'achèvement du raccordement ferroviaire entre Annemasse et Cornavin via les Eaux-Vives. En parallèle, une traversée routière périurbaine sous-lacustre serait réalisée sur le même chantier afin de décharger le Pont du Mont-Blanc, permettant ainsi la pose de voies de tramway à voie métrique sur cette artère."

Si le souverain oppose un refus, le seul résultat serait que le projet CEVA Sud via Carouge et Champel se trouverait plébiscité de facto. Pour les raisons déjà mentionnées, le soussigné recommande le concept du CEVA Nord qui consiste en une traversée ferroviaire sous-lacustre permettant de desservir la ligne des Eaux-Vives, parallèlement à la réalisation d'une traversée routière de gabarit limité, sur le modèle du tunnel de Carouge. L'idée est de décharger le Pont du Mont-Blanc sans accroissement de l'offre.

Le CEVA Nord présente par ailleurs l'avantage de s'inscrire dans la planification existante et à l'intérieur des conventions internationales déjà négociées, tout en offrant de nouvelles perspectives pour le trafic des grandes lignes. Le choix technique de l'ensemble rail-route pourrait revêtir la forme d'un tunnel immergé tel qu'envisagée en 1996 (objet de la votation du 9 juin de cette année-là).

6. Le CEVA Nord : les prémices de tout un réseau régional genevois à voie normale

En marge de l'objet de la présente pétition de scrutin populaire, le soussigné recommande que le concept de CEVA Nord puisse être accompagné des adaptations suivantes :

- la loi sur les transports publics devrait être refondue pour permettre l'introduction d'un nouveau vecteur, le tram-train à écartement normal (par opposition au tramway à voie métrique) et présentant l'avantage d'une rapidité actuellement inconnue;

- l'opportunité d'une traversée lacustre autoroutière à péage devrait être repoussée sur la ligne Divonne-Douvaine, appelant une concertation approfondie franco-valdo-genevoise et largement ouverte au financement privé.

Le mémorandum des commentaires en annexe sur les paragraphes 3 à 5 apportent diverses précisions quant au fond de la présente pétition.

N.B. : 1 signature
Monsieur Philippe Ruchet
Avenue de la Grenade 21
1207 Genève

PS : Les annexes peuvent être consultées auprès du secrétariat général du Grand Conseil