

*Date de dépôt : 18 mai 2009*

## **Rapport**

### **de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour un vote populaire sur le CEVA**

#### **Rapport de M<sup>me</sup> Sylvia Leuenberger**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission, sous la présidence de M. Frédéric Hohl, puis de M. Roger Golay, s'est réunie les 31 mars, 28 avril 2008 et le 11 mai 2009 pour traiter de la pétition susmentionnée. Les excellents procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier.

La commission a décidé de conserver cette pétition bien qu'elle demande un vote populaire sur un sujet qui est pendant devant le Tribunal fédéral. Pour respecter le droit des pétitions et en attendant la décision du TF, la commission a également décidé d'auditionner le pétitionnaire.

#### **Audition de M. Philippe Ruchet, pétitionnaire, du 28 avril 2008**

Le pétitionnaire explique que cette pétition vise à mettre en place un vote populaire concernant le CEVA. Il signale alors ne pas avoir signé l'initiative contre le CEVA, une initiative qui a réuni 16 000 signatures. Mais il regrette que le peuple ne se prononce pas sur ce projet du Conseil d'Etat puisque cela permettrait de clore la polémique.

Pour lui, il existe une alternative intéressante au projet proposé qui consiste à reprendre l'idée du passage sous le lac. Cette solution permettrait de faciliter le trafic des TGV qui n'auraient plus à rebrousser chemin, ce qui permettrait également de gagner du temps et de combiner les demandes du Bas-Chablais avec les nécessités genevoises. Cette option revaloriserait la gare des Eaux-Vives qui serait dans l'axe direct de Lausanne et créerait un réseau de gares stratégiquement placées notamment pour les pendulaires

venants de Lausanne. Cette traversée permettrait encore de développer un réseau de trams-trains utilisant les rails des chemins de fer, augmentant le rythme des dessertes et répondant aux besoins des périphéries. Il signale que les gains de temps seraient substantiels pour les dessertes plus lointaines, comme Douvaine ou, peut-être, Thonon. Cette infrastructure favoriserait également le développement et pourrait se coordonner avec une traversée routière, et non autoroutière. Cette dernière pourrait se faire entre Divonne et Douvaine, ce qui déchargerait passablement le trafic des différents axes. L'idée de sa démarche est de procéder par un contre-projet. Il pense toutefois que le processus de défense du projet du CEVA étant fait, il serait dommageable de revenir dessus. Il espère en fin de compte qu'un compromis raisonnable sera dégagé.

A la remarque qu'il est trop tard pour organiser une votation, M. Ruchet répond que l'investissement est de 1 milliard de F et qu'il faut donc que cet argent corresponde aux besoins de la population. Il pense qu'il faut éviter également de bâcler la planification et d'aboutir à une saturation du réseau dans dix ans. Le tronçon de Frontenex jusqu'à la frontière n'est pas modifié par sa proposition et peut être réalisé, tout comme le projet se développant à la Praille. Si ce nouveau tracé est accepté, il n'empêchera pas la réalisation d'une bonne partie du projet. Il ne croit donc pas qu'il soit trop tard.

Suite à une demande de la commission, il explique avoir travaillé seul et n'avoir que peu consulté les associations concernées. Il explique que si le recours auprès du Tribunal fédéral est accepté, il faudra bien que le peuple se prononce.

### **Débat de la commission**

La commission reconnaît les compétences de ce pétitionnaire en matière de tracé ferroviaire et de transport et reconnaît objectivement que son idée n'est pas inintéressante, mais bien sûr vient beaucoup trop tard.

Elle décide de suspendre ses travaux en attendant la réponse du Tribunal fédéral.

Le 5 novembre 2009, la commission reprend ses travaux sur cette pétition, le TF ayant rendu sa décision sur le recours contre l'irrecevabilité de l'initiative 139 (pour une meilleure mobilité franco-genevoise). Le TF l'a rejeté.

Le président signale que M. Cramer, M. Pagani, les CFF, le TCS ont reçu les propositions du pétitionnaire.

## Conclusion

Etant donné que cette pétition est alors sans objet, le classement de la pétition est proposé.

Le résultat du vote donne ceci:

En faveur : 11 (2 UDC, 2 L, 1 PDC, 1 R, 2 Ve, 3 S)

Abstention : 1 (1 MCG)

Aussi, la commission à la quasi-unanimité vous propose le classement de cette pétition.

# Pétition

(1656)

## pour un vote populaire sur le CEVA

### **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 perspectives 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 perspectives 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 en conséquence 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  
*M. Philippe Ruchet*  
Avenue de la Grenade 21  
1207 Genève

*P.-S. : Les annexes peuvent être consultées auprès du secrétariat général du Grand Conseil.*