

HALTES FERROVIAIRES À ST-JEAN/CHARMILLES :

NOUVELLES DU CONSEIL MUNICIPAL – MAI 2005

M-438 A / R-82 : Les élus roulent pour Saint-Jean !

Et deux haltes pour la Rive droite, deux ! Au menu de sa session de mai 2005, le Conseil municipal de la Ville de Genève a plébiscité une motion issue des rangs de l'alternative. La motion 438 intitulée « Revitalisons le Rhône Express Régional » a traversé toute la procédure habituelle d'approbation pour aboutir le 23 mai, sous forme amendée, en résolution 82. Elle a été votée par 56 oui, 5 non et 4 abstentions. Ce score net va permettre l'étude de la réalisation de deux haltes de RER, l'une à St-Jean et l'autre aux Charmilles.

La motion M 438, envoyée le 17 mai 2004 en commission d'aménagement et d'environnement et votée une année plus tard en plénière, a connu de nombreux rebondissements. Les différentes auditions comme les récentes décisions et propositions de financement fédéral ont pesé sur la balance en faveur d'une variante d'étude de deux haltes. Petit retour sur le traitement de cette motion devenue résolution.

Vote de la commission de la Ville de Genève - 9 novembre 04

Envoyée le 17 mai 2004 en commission d'aménagement et d'environnement de la Ville de Genève, la motion 438 en ressort le 9 novembre de la même année sous forme d'une résolution portant le numéro 82. Les différentes auditions, en particulier celles du délégué de projets ferroviaires genevois auprès des CFF, et de M. Cramer, conseiller d'Etat, ont mis en évidence quelques problèmes dans l'application pure et dure de la M-438. En substance, cette initiative était malvenue à l'heure des discussions sur le financement des grands projets ferroviaires de la région genevoise. Elle était ressentie dans cette période d'incertitude financière comme un grain de sable pouvant gripper les rouages de la stratégie cantonale auprès de Berne. La Halte de St-Jean ne faisait pas le poids face au CEVA et au raccordement aux lignes à grande vitesse (LGV). Pourtant sa nécessité n'était pas contestée.

Afin d'éviter toute collusion avec le projet unanimement soutenu du CEVA, la motion a été amendée sur deux points essentiels. Il s'agissait de ne pas opposer St-Jean au CEVA. Ainsi, pour ne pas enterrer actuellement toute réalisation future, la commission a souhaité que les autorités cantonales fassent un choix entre la halte de Châtelaine et celle de St-Jean. La particule « ou » a été préférée à celle du « et »... De même, afin d'éviter toute collusion avec le financement fédérale du CEVA, la commission a trouvé sage de préciser un calendrier à la réalisation d'une halte à St-Jean ou à Châtelaine. Elle devrait avoir lieu après réalisation du CEVA.

Session de printemps du Parlement fédéral - 18 mars 05

Au niveau national, après une longue série de renvois entre Conseil fédéral, chambres hautes et basses, le projet de raccordement aux LGV trouve enfin un aboutissement. Une solution de compromis fixant une somme de 1'090 millions pour la réalisation de nombreux projets sur sol suisse et à l'étranger est arrêtée. De cette enveloppe près de 160 millions seront affectés à la réalisation de l'amélioration de la liaison Genève-Macon, comprenant la réalisation de la ligne des Carpates, des réalisations en gare de Cornavin et entre cette dernière et la halte de Cointrin. Il s'agit de dégager des sillons pour l'augmentation de la circulation des trains internationaux. Dans ce cadre, selon les propos des CFF en commission, ces améliorations profiteraient également au trafic régional puisque la halte de Châtelaine pourrait voir le jour avec la réorganisation des voies entre Cornavin et Cointrin (le long du saut de mouton ferroviaire). Le financement de la halte régionale de Châtelaine semble être ainsi assuré.

Message du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC - 13 avril 2005

Dans le cadre du refus du contre-projet à l'initiative Avanti, le Département de Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC a essayé

de récupérer les points les moins contestés du projet. En l'occurrence l'achèvement du réseau des routes nationales et la promotion du trafic d'agglomération. Une solution originale a été évoquée lors d'un point de presse le 13 avril 2005. Un fonds d'urgence destiné à la réalisation immédiate de projets et un fonds d'infrastructure pour la réalisation à long terme. Lors de la première consultation, nul ne semble avoir contesté le projet de fonds d'urgence. Dans celui-ci on trouve une manne fédérale de 450 millions pour la réalisation du CEVA. La part fédérale au projet genevois transfrontalier est ainsi confirmée. Le financement du CEVA est sur une bonne voie. L'engagement financier de Berne ainsi que le respect du calendrier cantonal est d'ailleurs certifié par la bouche même de Moritz Leuenberger dans une interview de la Tribune de Genève du 30 avril.

Vote du Conseil municipal de la Ville de Genève - 23 mai 05

Session de mai du Conseil municipal de la Ville de Genève, une nouvelle donne ferroviaire. Par 56 oui, 5 non et 4 abstentions, les élus entérinent le changement de situation. Ils votent une variante proposant deux gares au lieu d'une ! La gare de Châtelaine pourra voir de toute vraisemblance le jour dans le cadre du fonds pour les LGV, tandis que la ligne du CEVA trouve sa place financière dans le cadre du fonds d'urgence. Dans cette salve de réjouissance ferroviaire, Saint-Jean ne devrait plus se borner à regarder passer les trains. Soit par une réactualisation du PLQ (n° 28330/A-245) voté à l'unanimité par le Conseil municipal en 1993, soit par un nouveau projet. De toute manière, des études vont être effectuées. Mais elles auront comme légitimité le vote quasi unanime du 23 mai 2005 du Conseil municipal de la Ville de Genève.

St-Jean, un quartier en déshérence

Et ce n'est pas de trop pour St-Jean ! Car ce quartier souffre d'être mal relié au reste de la Ville de Genève. Aucun projet de développement de transports publics lourds n'est envisagé à moyen terme pour les quartiers de St-Jean et Charmilles pourtant peuplés de plus de 25'000 habitants. Les haltes de la R-82 offrirait une opportunité intéressante.

Par exemple, il faudra lors de l'inauguration du CEVA, moins de 20 minutes pour aller de Versoix à l'Hôpital. Pour aller de St-Jean à l'Hôpital aujourd'hui il faut plus de 25 minutes, avec le CEVA, 8 minutes suffiraient. Soit une réduction de 68% du temps de trajet !!! Qui dit mieux ?

De plus, la halte de St-Jean est une demande récurrente des habitants (pétition au Grand Conseil, 1^{er} « besoin » du quartier selon le diagnostic des ateliers A21 organisés par la Ville de Genève). N'oublions pas également que le quartier de St-Jean est un peu considéré comme le parent pauvre de la Ville. Excentré, peu relié par des lignes de TPG (7, 11, 27), ayant presque perdu sa poste il y a peu, scindé pendant des années par une tranchée ferroviaire. Ce quartier doit être mieux relié au reste de la ville. St-Jean mérite sa halte !

Olivier Norer, géographe, conseiller municipal Verts Ville de Genève

Résolution de la commission de l'aménagement et de l'environnement :

«Revitalisons le Rhône Express Régional».

(ainsi amendée et acceptée par le Conseil municipal lors
de la séance du 23 mai 2005, dans le rapport M-438 A)

RÉSOLUTION

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'inviter le Conseil d'Etat à prendre en compte, dans ses études sur les transports ferroviaires à Genève, la possibilité et l'opportunité (une fois assuré le financement complet du CEVA) de réaliser une halte à Saint-Jean et Châtelaine.