

VOTATION CANTONALE

29 novembre 2009



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POSI TENERAS LUX

A votre service

Votre enveloppe grise doit contenir:

- 1 carte de vote
- 1 enveloppe de vote bleue au format C5
- 1 bulletin de vote
- 1 brochure explicative pour les sujets fédéraux
- 1 brochure explicative pour les sujets cantonaux

Si votre matériel de vote n'est pas complet ou si vous avez perdu ou détruit votre carte de vote, il faut appeler le service des votations et élections qui vous renseignera volontiers sur la manière de procéder.

tél. 022 546 52 00
jusqu'au vendredi 27 novembre 2009
de 9h à 16h

le dimanche 29 novembre 2009
de 10h à 12h

Vous pouvez consulter le site internet de l'Etat de Genève, à l'adresse:

<http://www.ge.ch>

page 5

objet

1

Acceptez-vous la loi du 15 mai 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 21 800 000 F à la loi 8662 du 4 avril 2003 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 - RC 1 route de Thonon (10441)?

page 17

objet

2

Acceptez-vous la loi du 26 juin 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 113 470 000 F à la loi 8719 ouvrant un crédit de 400 800 000 F en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux (CFF) (10444)?

page 30

Recommandations
de vote du Grand Conseil

page 32

Prises de position
des partis politiques,
autres associations
ou groupements

page 38

Locaux de vote

objet 1

Loi du 15 mai 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 21 800 000 F à la loi 8662 du 4 avril 2003 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vésenzaz sous la T 105 - RC 1 route de Thonon (10441)

TEXTE DE LA LOI

Loi du 15 mai 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 21 800 000 F à la loi 8662 du 4 avril 2003 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 – RC 1 route de Thonon (10441)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit:

Art. 1 Crédit complémentaire d'investissement

¹ Un crédit complémentaire de 21 800 000 F (y compris TVA et renchérissement) à la loi 8662 du 4 avril 2003 est ouvert au Conseil d'Etat pour couvrir les adaptations techniques nécessaires, le renchérissement et la part initialement attendue de la Confédération.

² Il se décompose de la manière suivante:

– Travaux de gros et second œuvre de la tranchée couverte	20 582 000 F
– Travaux préparatoires et de surface	3 037 000 F
– Equipements électromécaniques	1 787 000 F
– Travaux de génie civil pour les services	73 636 F
– Travaux d'aménagements extérieurs définitifs	pm
– Honoraires ingénieurs	1 030 000 F
Total	26 509 636 F
– Renchérissement 1997-2002 (cinq ans à 1,5%)	2 050 000 F
– Pendant les travaux (2,5%)	708 000 F
– Complément électromécanique	1 000 000 F
Total	30 267 636 F

– TVA 7,6%	2 300 340 F
– Attribution au fonds cantonal de décoration 1%	302 676 F
Total	32 870 652 F

– Acquisition de terrains	2 500 000 F
---------------------------	-------------

Total **35 370 652 F**
(montant selon L 8662)

Adaptations techniques (nouvelles normes et directives)

Mesures pour aménagements futurs destinés au passage du tram selon plan loi H 1 50 (renforcement dalle de couverture et travaux spéciaux)	600 000 F
Adaptations techniques électromécaniques (augmentation centrales de ventilation souterraines)	5 370 000 F
Complément honoraires ingénieurs (génie civil, géotechnique, électromécanique, gestion déchets, sécurité, suivi environnemental)	2 900 000 F
Essais et analyses (sondages, laboratoire, essais)	530 000 F
Mesures de circulation pdt travaux, information et communication, indemnités, divers	1 600 000 F
Total	11 000 000 F

Renchérissement (2002 à 2008 sur L 8662)	5 200 000 F
Renchérissement (2008 à 2009 sur adjudication)	920 000 F
Renchérissement complémentaire pdt travaux (2009 à 2011)	2 800 000 F
Complément TVA 7,6%	1 510 000 F

Total compléments **21 430 000 F**

Total **56 800 652 F**
Arrondi à **56 800 000 F**

La participation du canton se limitant aux montants suivants:

– Coût de construction	54 300 000 F
– Participation de la Confédération	0 F

– Participation de la Commune de Collonge-Bellerive 17 500 000 F

Total 36 800 000 F
(montant correspondant selon L 8662: 15 000 000 F)

– Acquisition des terrains 2 500 000 F

Total 39 300 000 F
(montant correspondant selon L 8662: 17 500 000 F)

Total montant crédit complémentaire 21 800 000 F

Art. 2 Participation de la commune de Collonge-Bellerive

¹ La participation de la commune de Collonge-Bellerive prévue à l'article 3 de la loi 8662 du 4 avril 2003 est augmentée de 8 000 000 F

² La participation de la commune de Collonge-Bellerive se décompose comme suit:

– Participation aux frais de construction 9 500 000 F

– Complément 8 000 000 F

Total 17 500 000 F

Pour mémoire, autres frais pris directement en charge par la commune de Collonge-Bellerive dans le cadre de la réalisation complète de l'ouvrage:

– Frais d'étude (déjà pris en charge et payés) 850 000 F

– Aménagements de surface (non compris dans les coûts de construction de l'art. 1 et pris en charge par la commune) 2 500 000 F

Total 3 350 000 F

Total 20 850 000 F
(montant correspondant selon L 8662: 12 850 000 F)

Total participation complémentaire 8 000 000 F

Art. 3 Participation des Services industriels de Genève

La participation des SIG s'élève à 2 000 000 F (ces travaux ne sont pas compris dans les montants de l'article 1).

Art. 4 Budget d'investissement

Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites aux budgets d'investissement dès 2009 sous la rubrique 55.03.00.501.31.

Art. 5 Financement et couverture des charges financières

Le financement de ce crédit est assuré par le recours à l'emprunt, dans les limites du cadre directeur fixant le maximum des investissements annuels.

Art. 6 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur sa valeur résiduelle à partir de son inscription dans le budget de l'Etat et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 7 Utilité publique

L'ensemble des travaux résultant de la réalisation prévue à l'article 1 est décrété d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1993.

Art. 8 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

COMMENTAIRE DES AUTORITÉS

Loi du 15 mai 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 21 800 000 F à la loi 8662 du 4 avril 2003 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 – RC 1 route de Thonon (10441)

Historique

La volonté de réaménager le centre de Vézenaz pour privilégier la qualité de vie des habitants en construisant un tunnel routier sous le village a une longue histoire. Les premières idées d'un tunnel ont été élaborées il y a déjà plus de trente ans et cette démarche a toujours été soutenue par l'ensemble des communes Arve et Lac, soit environ 50'000 habitants aujourd'hui.

C'est en 1986 que le plan directeur de la commune de Collonge-Bellerive retient cet ouvrage souterrain. En 1997, un projet de construction est mis à l'enquête publique et l'Office fédéral des routes décide d'allouer une subvention en tant qu'ouvrage sur une route principale suisse.

Saisi d'une demande de crédit de construction déposée par des députés, le Grand Conseil vote la loi 8662, attribuant un montant de 35 370 652 F à la réalisation du tunnel de Vézenaz.

Ce projet ayant été élaboré au milieu des années 1990, il a dû être adapté aux nouvelles normes, particulièrement en matière d'installations de sécurité, dont les exigences ont été accrues suite aux incendies graves et meurtriers dans les tunnels du Mont-Blanc en 1997 et du Tauern (Autriche) en 1999.

Une nouvelle procédure d'appel d'offres a dû être lancée et a permis d'actualiser son prix de construction définitif.

De plus, la votation fédérale en 2004 sur la nouvelle péréquation financière (RPT) entre la Confédération et les cantons a supprimé le principe de subvention fédérale pour des routes principales suisses, telle celle accordée à cet ouvrage.

Ainsi, un complément de financement doit être trouvé pour l'adaptation du projet et pour compenser la suppression de la subvention fédérale.

L'ouvrage prévu

Le projet prévoit de mettre en souterrain la route de Thonon à la hauteur du village de Vézenaz. Sur une longueur de 570 mètres, le trafic automobile de transit s'effectuera dans un tunnel bidirectionnel (une voie dans chaque sens), construit selon la méthode de la tranchée couverte (à ciel ouvert puis terrassement en souterrain).

Les objectifs principaux poursuivis par ce projet sont au nombre de trois:

- faire passer le trafic de transit de 20'000 véhicules par jour, sur un total de 35'000, en souterrain à la hauteur du village de Vézenaz,
- réaménager toute la surface du centre du village, afin de rendre à ce dernier son caractère convivial en privilégiant la mobilité douce et les transports publics,
- restaurer la chaussée actuelle pour assurer le trafic local et favoriser l'accès aux nombreux commerces utilisés par tous les habitants de la région Arve et Lac.

D'une durée de travaux estimée à 3 ans, le projet soumis apportera une amélioration à Collonge-Bellerive sur le plan de la sécurité, de la qualité de l'air et du bruit et de l'existence même du village, véritablement coupé en deux par cette route aujourd'hui.

Pourquoi un crédit complémentaire?

Ce projet, conçu et élaboré en 1997, a été profondément amélioré pour répondre aux nouvelles normes en matière de sécurité et de surveillance dans les ouvrages souterrains.

Les adaptations techniques consistent essentiellement en les mesures suivantes:

- augmentation de centrales souterraines de ventilation,
- renforcement de la dalle de couverture pour permettre l'aménagement d'un tram en surface,

- suivi environnemental, gestion des déchets, honoraires complémentaires,
- mesures de circulation pendant les travaux.

Le coût de ces travaux complémentaires, comprenant le renchérissement conjoncturel, représente un montant d'environ 21 millions.

Ajouté au coût initial, devisé à F 35 370 652, le coût de construction total pour cet ouvrage s'élève à F 56 800 000 (TTC).

En plus des frais d'études déjà engagés (1 million) et des aménagements de surface (2.5 millions), la commune de Collonge-Bellerive prend à sa charge un montant de 17,5 millions, dont 8 millions de crédit complémentaire destiné à compenser la suppression de la subvention fédérale. La commune a voté ce crédit le 4 mai 2009 à une large majorité de son Conseil municipal, avec 17 oui et 3 non. En tout, ce sont plus de 20 millions, soit un tiers de l'ouvrage, que financera la commune de Collonge-Bellerive.

Le canton prend à sa charge la différence, soit un montant de 39,3 millions, comprenant 21,8 millions de crédit complémentaire voté le 15 mai 2009 par le Grand Conseil.

Lien avec le projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Après la perte de la contribution fédérale à titre de route principale suisse, le canton s'est à nouveau tourné vers la Confédération, par le biais du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. En effet, dans ce cadre-là, la Confédération peut être amenée à verser une contribution pour des projets d'une certaine importance.

Toutefois, dans un rapport préalable mis en consultation à la fin de l'année 2008, la Confédération a reporté sa décision de versement d'une contribution au plus tôt pour 2019.

Le Conseil d'Etat a demandé une réévaluation en insistant sur l'importance cantonale et sur le caractère urgent à réaliser cet ouvrage. En effet, conformément à la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), qui prévoit une ligne de tramway en direction de Collonge-Bellerive, ce tunnel permettra d'aménager en surface un site de tramway, ainsi que des emplacements réservés pour les cycles et les piétons. Cet ouvrage constitue donc bien également un projet dont l'intérêt dépasse le périmètre du village de Collonge-Bellerive.

Les problèmes de mobilité au cœur du village de Vézenaz doivent être résolus immédiatement, de sorte qu'il n'est pas possible d'attendre la prise de position définitive de la Confédération.

Référendum

La loi du 15 mai 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 21 800 000 F pour des travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz a été combattue par référendum par les Verts genevois.

Le référendum a été lancé en recommandant de voter «non à ce projet hors de prix, qui ne résoudra pas les problèmes de Vézenaz et augmentera les nuisances au centre-ville!».

Conclusion

Le Grand Conseil soutient depuis de nombreuses années ce projet élaboré à l'initiative de la commune de Collonge-Bellerive, comme il a soutenu le crédit de base et le présent crédit complémentaire.

Il souligne que ce projet permet également par ses nouveaux aménagements de surface d'assainir le village de Collonge-Bellerive et de lui rendre sa convivialité. Il permettra encore d'aménager en surface un site de tramways et des voies réservées aux cyclistes et aux piétons.

Enfin, la construction de cet ouvrage s'inscrit parfaitement dans le dispositif de soutien à l'économie et à l'emploi, mis en place par le Conseil d'Etat en cette période de forte perturbation économique.

La loi 10441 a été adoptée par le Grand Conseil, lors de sa séance du 15 mai 2009, par 50 oui, 27 non et 1 abstention.

Voilà les raisons pour lesquelles le Grand Conseil invite les citoyens et les citoyennes à voter OUI le 29 novembre prochain.

COMMENTAIRE DU COMITÉ RÉFÉRENDAIRE

Loi du 15 mai 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 21 800 000 F à la loi 8662 du 4 avril 2003 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 – RC 1 route de Thonon (10441)

Tranchée de Vézenaz: NON au gaspillage et aux abus du Grand Conseil!

Un projet du passé à 57'000'000 CHF

Fin 2008, la Confédération rétrograde le projet de tranchée de Vézenaz de priorité A en priorité C pour les motifs suivants: *«Rapport coût-utilité insuffisant. L'efficacité de la mesure est faible en raison d'un délestage uniquement partiel du centre du village (la route d'Hermance reste en surface) et de la faible quantité de population concernée».*

Cet épisode aurait dû être le dernier d'un mauvais feuilleton qui a débuté dans les années 70. En effet, le projet prévoyait un financement à parts à peu près égales entre la commune de Collonge-Bellerive, l'Etat de Genève et la Confédération. La décision de la Confédération de repousser l'éventuelle construction de cette tranchée de plusieurs dizaines d'années aurait dû avoir pour conséquence la mort du projet, faute d'argent. C'était sans compter l'aveuglement de quelques-uns qui avaient décidé que ce projet d'un autre temps se ferait coûte que coûte, même contre l'avis des experts.

Ainsi, le Grand Conseil a décidé de voter un crédit complémentaire de 21'800'000 CHF, tout en n'apportant aucune réponse aux questions soulevées par la Confédération. Nous considérons que la décision de la Confédération est juste et ne comprenons pas pourquoi les contribuables du canton de Genève devraient payer, en plus des 17'500'000 CHF déjà votés, une nouvelle tranche de 21'800'000 CHF

à cause du retrait de la Confédération et ceci pour financer la construction d'une tranchée coûteuse et à l'efficacité douteuse.

Une proposition inefficace

Le village de Vézenaz connaît une surcharge de trafic automobile, comme de nombreuses rues et villages du canton, cela n'est pas contestable. Cela dit, on voit mal en quoi le fait d'enterrer une partie du trafic – et une partie seulement! – sur 520 mètres représenterait l'ombre d'une solution.

Quel résultat peut-on attendre de la construction d'une tranchée couverte? Comme le relève la Confédération dans son rapport, **le village de Vézenaz avec la tranchée ne sera pas un havre de paix. Il restera en surface le trafic de la route d'Hermance (15'000 véhicules/jour), auquel viendront s'ajouter les véhicules de la route de Thonon qui n'iront pas vers le centre-ville (5'000 véhicules/jour), soit près de 20'000 véhicules par jour qui continueront à circuler en surface.**

Une solution disproportionnée

Les seuls «bénéficiaires» d'un tel ouvrage, les personnes qui verront réellement les nuisances diminuer sont celles qui habitent dans le centre de Vézenaz, sur le tracé de la tranchée, soit environ 500 personnes en comptant large. Cela représente donc un coût approximatif de 112 000 CHF par habitant dont les conditions de vie seront – marginalement – améliorées. Au vu de ces chiffres, on comprend mieux l'analyse de la Confédération, qui estime que *«le rapport coût/utilité de l'ouvrage est insuffisant».*

Des nuisances toujours présentes

Le bruit et la pollution ne disparaîtront pas. Le bruit diminuera éventuellement au centre, mais sera plus important aux alentours des trémies d'accès au tunnel; quant aux émissions polluantes, elles seront de toute façon rejetées à l'air libre.

Mieux sur 520 mètres, pire sur le reste du canton!

On parle ici essentiellement des effets attendus pour les riverains immédiats de la tranchée, mais que dire des riverains habitant le long de la route de Thonon, avant et après la tranchée? Ceux-ci verront la circulation et les nuisances augmenter, sachant d'expérience que *toute nouvelle infrastructure routière provoque un «appel d'air» et une augmentation du trafic.* Ce qui signifie plus de circulation à Anières, à Collonge, à Hermance et à Meinier d'un côté et, de l'autre, plus de bouchons sur les quais pour rentrer en ville de Genève, déjà saturés par le trafic automobile.

La vraie solution: diminuer le trafic!

Les solutions aux problèmes de trafic de Vézenaz – et de bien d'autres villages – sont en réalité très simples. Elles relèvent d'une logique élémentaire: pour diminuer les nuisances dues au trafic automobile, il faut diminuer le trafic automobile! Toute autre solution n'est qu'un aveuglement coupable.

Pour cela, les solutions sont nombreuses. Il s'agit tout d'abord de développer davantage le réseau de transports publics, encore assez faible dans la région Arve et Lac. La mise en service du CEVA offrira dans quelques années une alternative bienvenue aux nombreux pendulaires venant de la région de Thonon, Evian et Douvaine. En attendant le RER franco-valdo-genevois, des parkings d'échange doivent être construits, par exemple à la Pallanterie, et/ou à la douane d'Anières, avec des lignes de bus performantes pour les relier au centre-ville. Le covoiturage doit également être encouragé activement: il permet, sans aucune nouvelle infrastructure, de réduire drastiquement le nombre de véhicules empruntant nos routes.

Une solution globale pour l'agglomération

Une solution globale aux problèmes de transport dans notre agglomération doit être trouvée.

En effet, enterrer toutes les routes du canton qui supportent au moins autant de trafic que Vézenaz, au nom de l'égalité de traitement, coûteraient des dizaines de milliards de francs, ce qui est simplement impossible.

Nous avons envie d'autre chose pour l'avenir de notre canton. Nous ne pensons pas que l'on résout les problèmes en les repoussant chez le voisin. Nous avons envie de trouver des solutions durables aux différents problèmes que rencontre notre agglomération en pleine croissance, et non pas de les dissimuler sous une chape de béton. La somme astronomique qui serait dépensée pour recouvrir 520 mètres de route pourrait être investie à bien meilleur escient.

Votons NON!

Ras-le-bol du gaspillage pour un projet passé!

objet 2

Loi du 26 juin 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 113 470 000 F à la loi 8719 ouvrant un crédit de 400 800 000 F en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux (CFF) (10444)

TEXTE DE LA LOI

Loi du 26 juin 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 113 470 000 F à la loi 8719 ouvrant un crédit de 400 800 000 F en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux (CFF) (10444)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit:

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 Crédit complémentaire

¹ Un crédit d'investissement de 113 470 000 F complémentaire à la loi 8719, du 28 juin 2002, de 400 800 000 F (hors TVA et renchérissement), est ouvert au Conseil d'Etat, au titre de prêt à intérêt variable remboursable sous conditions en vue de la réalisation de la ligne ferroviaire Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF).

² Il se décompose de la manière suivante:

- améliorations du projet	66 420 000 F
- renforcement des mesures de lutte contre les vibrations et les sons solidiens	5 540 000 F
- renforcement de la dalle de couverture	1 000 000 F
- charges de l'Office fédéral des transports	40 510 000 F
Total (hors TVA et renchérissement)	113 470 000 F

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit complémentaire sera inscrit au budget d'investissement en 2010 sous la rubrique 05.05.04.00 540000.

Chapitre II Dispositions comptables et lois applicables

Art. 3 Modification des modalités du crédit global

¹ Le crédit global pouvant atteindre 400 800 000 F (hors TVA et renchérissement) tel que consacré par la loi 8719, du 28 juin 2002, a été ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention d'investissement. Il est précisé que la partie de ce crédit consacrée aux travaux d'infrastructure représentant un montant total de 365 500 000 F est désormais ouverte au Conseil d'Etat au titre de prêt à intérêt variable remboursable sous conditions en faveur des CFF.

² Ce prêt doit permettre de couvrir la partie des coûts du maître d'ouvrage CFF incombant au canton de Genève sur le territoire suisse en vue de la réalisation de la ligne ferroviaire CEVA.

³ Il s'inscrit dans le cadre de l'exécution de la Convention de 1912 signée entre la Confédération suisse et la République et canton de Genève, approuvée par la loi cantonale du 22 juin 1912, et du Protocole d'accord conclu le 26 avril 2002 par la Confédération suisse, la République et canton de Genève et les CFF.

⁴ Il est précisé que l'indice de renchérissement de référence est l'indice spécifique CEVA élaboré par l'Office fédéral de la statistique. Il fera l'objet d'un calcul détaillé lors du boucllement.

Art. 4 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit complémentaire est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt dans le cadre du volume d'investissement «nets-nets» fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts sont à couvrir par l'impôt.

Art. 5 Amortissement

En raison de la nature de l'investissement, celui-ci ne donne pas lieu à l'amortissement.

Art. 6 Lois applicables

¹ La présente loi est soumise à l'article 20 de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux, du 20 mars 1998, qui prévoit que les nouveaux investissements du secteur de l'infrastructure sont, en règle générale, financés par des prêts à intérêt variable remboursables sous conditions.

² La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

COMMENTAIRE DES AUTORITÉS

Loi du 26 juin 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 113 470 000 F à la loi 8719 ouvrant un crédit de 400 800 000 F en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux (CFF) (10444)

Pourquoi vote-t-on?

La loi votée en 2002 par le Grand Conseil pour le financement de CEVA était basée sur une étude de faisabilité datant de 2000. Selon cette étude, la réalisation devait coûter Fr. 940 millions, avec une marge d'erreur de plus ou moins 30 %.

Depuis, des études de détails et l'élaboration du projet de construction ont permis à l'Office fédéral des transports (OFT) de délivrer une autorisation de construire en mai 2008.

Sur cette base, l'Etat de Genève et les CFF, co-maîtres d'ouvrage, ont pu lancer les appels d'offres des travaux de génie civil et, ainsi, préciser les coûts de réalisation de CEVA.

Des aménagements pour améliorer la sécurité et l'insonorisation du parcours ont contribué à augmenter sensiblement les coûts par rapport à l'étude de faisabilité. Le Conseil d'Etat a donc décidé de déposer un projet de loi pour obtenir un crédit complémentaire de Fr. 113,47 millions.

Bien que le vote ne porte aujourd'hui que sur ce seul crédit complémentaire, c'est bien CEVA lui-même qui en est le véritable enjeu.

Le véritable choix pour Genève

Il s'agit ici d'un véritable choix sur le futur de Genève et de sa qualité de vie. En effet, malgré la crise, Genève reste au cœur d'une région qui continue de se développer. Plus d'habitants, plus d'emplois, plus de logements, autant de critères qui impliquent une augmentation de la demande de mobilité et exigent une réponse forte et efficace. C'est ce que propose CEVA en dessinant une véritable épine dorsale dans le canton, sur laquelle pourront venir se greffer les autres modes de transports, communs ou privés.

Qu'est-ce que CEVA?

Il s'agit d'une liaison ferroviaire qui reliera Cornavin à Annemasse, en passant par Lancy Pont-Rouge, Carouge-Bachet, Champel Hôpital, Genève Eaux-Vives et Chêne-Bourg. Sa construction permettra de connecter les réseaux ferroviaires français et suisse et de mettre en place un véritable réseau express régional (RER) sur toute la région. On pourra par exemple se rendre de Cornavin à Annecy ou de Coppet à Chêne-Bourg sans changement de train. Les temps de parcours seront également améliorés. Ainsi, un habitant de Versoix pourra se rendre à l'Hôpital cantonal (HUG) en 27 minutes, contre 42 actuellement.

Ce projet améliorera considérablement la qualité de vie dans l'ensemble de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Aujourd'hui, faute de transports publics transfrontaliers attractifs, la plupart des déplacements sont effectués en voiture. De nombreuses communes en pâtissent, notamment aux heures de pointe, tant du point de vue de la qualité de l'air que des nuisances sonores. La construction du CEVA réduira l'impact de ce trafic et favorisera donc la protection de l'environnement et la tranquillité de nombreuses communes genevoises.

Enfin, le réseau ferroviaire de notre région, constitué jusqu'ici de morceaux jamais reliés entre eux depuis un siècle, sera tout entier métamorphosé par la construction de CEVA: supprimant enfin les culs-de-sac, ce maillon manquant permettra le développement d'une ossature de transport performante et rapide, à l'échelle des besoins de la Genève du XXI^e siècle.

En outre, tout en constituant la future colonne vertébrale des transports en communs genevois et régionaux, CEVA n'entravera pas la mobilité de surface, puisque son tracé est majoritairement souterrain ou sur les emprises ferroviaires existantes. Les réseaux de trams et de bus viendront compléter par une desserte fine, celle plus large du RER franco-valdo-genevois.

La réalisation de CEVA est par ailleurs la condition sine qua non du développement de plusieurs périmètres autour de certaines gares (Lancy Pont-Rouge; Genève Eaux-Vives; Chêne-Bourg). Cela représente près de 150'000 m² d'activités et de commerces, plus de 1'100 logements et des équipements de quartier, tels une école, des crèches et un complexe théâtral (Nouvelle Comédie).

Les coûts

Basés sur l'étude de faisabilité de 2000, les coûts de l'avant-projet de CEVA se montaient à 940,94 millions de francs, hors renchérissement, dont la Confédération assumait la part prépondérante (environ 57%).

Les améliorations apportées au projet pour tenir compte des demandes des collectivités et des associations représentent un coût additionnel de 147,45 millions. Elles sont constituées notamment des mesures techniques suivantes:

- rehaussement et mesures de soutènement du tunnel de Champel,
- méthodes de construction de la halte de Carouge-Bachet modifiées de tunnel en tranchée couverte afin d'assurer une meilleure sécurité d'exécution et une meilleure coordination avec les infrastructures existantes,
- voie verte entre la gare des Eaux-Vives et la frontière.

La décision d'approbation des plans rendue par l'OFT est assortie de charges, découlant notamment d'exigences accrues en matière d'issues de secours et de sécurité incendie. L'analyse de ces charges fait ressortir un coût complémentaire de 83 millions.

Les coûts sont répartis entre la Confédération et le canton à hauteur de 20% pour la Confédération et de 80% pour le canton sur les tronçons déjà existants (Cornavin - Lancy Pont-Rouge et Genève Eaux-Vives – frontière) et de deux-tiers pour la Confédération et d'un tiers pour le canton pour le nouveau tronçon entre Lancy Pont-Rouge et Genève Eaux-Vives.

Sur la base de ces éléments, les coûts actualisés du projet CEVA, hors renchérissement, représentent en 2009 les montants suivants:

Nature des coûts	Total (en millions de francs)
Coût de l'étude de faisabilité (octobre 2000)	940,94
<i>dont Confédération</i>	<i>(539,43)</i>
<i>dont canton</i>	<i>(401,51)</i>
Améliorations du projet	147,45
<i>dont Confédération</i>	<i>(81,03)</i>
<i>dont canton</i>	<i>(66,42)</i>
Charges OFT	83,00
<i>dont Confédération</i>	<i>(42,49)</i>
<i>dont canton</i>	<i>(40,51)</i>
COÛT TOTAL (hors renchérissement)	1 171,39
<i>dont Confédération</i>	<i>(662,95)</i>
<i>dont canton</i>	<i>(508,44)</i>

Ajoutés au renchérissement conjoncturel et à la rentrée des appels d'offres, d'un montant total de 301,54 millions, dont 166,48 millions pris en charge par la Confédération et 135,06 par le canton, le coût global de CEVA s'élève aujourd'hui à 1,472 milliard.

Le développement de logements et d'activités commerciales et publiques sur quelque 15 hectares de terrains autour des gares entraînera des plus-values foncières susceptibles de compenser ce renchérissement.

Ce coût est concret et réaliste puisqu'il est basé sur les offres soumises par les entreprises pour les travaux de gros œuvre. Après déduction de la part assumée par la Confédération, l'investissement pour le canton de Genève se montera à 508,44 millions (hors renchérissement), soit le quart environ de la masse salariale de l'Etat de Genève pour une seule année.

Le crédit complémentaire cantonal

Le crédit initial a alloué un montant de 400,8 millions, hors renchérissement, en faveur des CFF pour la réalisation de CEVA*.

* La différence entre ce chiffre et les 401,51 millions dans le tableau ci-dessus s'explique en raison d'écarts mineurs avec des évaluations de coûts antérieures.

Le crédit complémentaire comprend donc la part cantonale des améliorations du projet, à hauteur de 66,42 millions, et des charges requises par l'OFT, de 40,51 millions.

De plus, le Grand Conseil a voté deux amendements destinés en particulier à renforcer les mesures de lutte contre les vibrations et le son solidien, pour un montant de 6,54 millions.

Le crédit complémentaire cantonal qui vous est soumis s'élève dès lors à 113,47 millions.

Le financement

Le principe de CEVA et son financement ont été définis dans une convention de 1912, conclue entre le canton de Genève et la Confédération, validée par leurs parlements respectifs. Les modalités de réalisation ont été précisées dans un protocole d'accord en 2002, garantissant la participation financière de la Confédération à l'ensemble des coûts du projet.

Au total, la répartition des coûts est d'environ 57% à la charge de la Confédération et de 43% à celle du canton.

La procédure d'autorisation de construire

L'autorisation de construire une infrastructure ferroviaire est de la compétence de l'Office fédéral des transports. Le projet CEVA a été mis à l'enquête publique en septembre 2006 et l'autorisation de construire a été délivrée le 5 mai 2008, sous la forme d'une décision d'approbation des plans. Les opposants au projet CEVA ont recouru contre cette décision devant le Tribunal administratif fédéral. Cette autorité judiciaire est en charge du dossier depuis juin 2008 et, si la procédure a une durée similaire à celle de l'OFT, une décision devrait être rendue au 1^{er} semestre de l'année 2010.

Tant que cette procédure est en cours, les maîtres d'ouvrage ne peuvent pas ouvrir le chantier, sauf si les tribunaux les y autorisent, par le biais d'une levée de l'effet suspensif. Une telle possibilité est toutefois exceptionnelle et a été refusée à l'Etat de Genève et aux CFF.

Projet alternatif?

Aucun projet alternatif n'existe à ce jour et n'est envisageable avant plusieurs dizaines d'années pour la réalisation de CEVA. Un tel projet implique des études détaillées et la conception d'un plan de construction. L'expérience montre qu'un tel processus exige de nombreuses années. A cela s'ajoute qu'aucun financement n'existe dès lors que la participation de la Confédération n'est garantie que pour CEVA.

Point de vue de la minorité du Grand Conseil

Le rapport de minorité estime que le Conseil d'Etat n'est pas transparent sur les coûts, que des alternatives au projet CEVA devraient être étudiées et que ce projet ne sert que la cause des frontaliers. La minorité craint des surcoûts supplémentaires. Elle conclut qu'il ne faut pas endetter les futures générations avec un projet de cette envergure.

Conclusion

L'écrasante majorité des députés de la commission des travaux et la grande majorité du Grand Conseil ont témoigné d'un grand intérêt pour cette infrastructure qualifiée de «vitale pour le développement de l'agglomération franco-valdo-genevoise».

La loi 10444 a été adoptée par le Grand Conseil, lors de sa séance du 26 juin 2009, par 57 oui, 9 non et 11 abstentions.

[Voilà les raisons pour lesquelles le Grand Conseil invite les citoyens et les citoyennes à voter OUI le 29 novembre prochain.](#)

COMMENTAIRE DU COMITÉ RÉFÉRENDIAIRE

Loi du 26 juin 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 113 470 000 F à la loi 8719 ouvrant un crédit de 400 800 000 F en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux (CFF) (10444)

Le CEVA – 2 milliards, c'est trop!

Confusions et contre-vérités

La longue campagne de désinformation concernant le projet de liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) n'a eu cesse de minimiser, voire de cacher au citoyen genevois le coût réel d'un projet démesuré et peu efficace. **Le CEVA fut d'abord estimé à CHF 941 millions en 2002**, puis après 7 années de déni, les Autorités cantonales ont enfin admis **une augmentation de 57%, soit CHF 532 millions**. Cela a poussé le **coût estimé du CEVA à CHF 1'473 millions**. Plus grave encore, le crédit complémentaire de CHF 113 millions sur lequel porte le vote du 29 novembre prochain, ne comprend pas un seul franc pour couvrir le renchérissement du projet depuis 2000. Pourtant le Conseil d'Etat a officiellement constaté qu'un renchérissement de CHF 302 millions est déjà intervenu. Pire, pour les années à venir, aucune estimation du renchérissement 2009 – 2015 n'est faite alors que ce renchérissement est inévitable. De plus, les aléas géologiques lors de la construction des tunnels sont officiellement chiffrés à CHF 0.0 – ce qui est une absurdité vu les dépassements de coûts réguliers et importants des projets tunneliers en Suisse en raison de tels aléas qui sont quasiment inéluctables. **Bien qu'une facture supplémentaire d'au moins CHF 350 à 400 millions de francs sera inévitablement présentée aux Genevois à la fin du projet**, rares sont ceux qui se rendent compte aujourd'hui que **les CHF 113 millions soumis au vote ne repré-**

sentent qu'une fraction de l'augmentation réelle et prévisible du coût du CEVA. Et c'est sans compter le déficit futur d'exploitation annuel estimé officiellement à CHF 32 millions.

Par ailleurs, l'on ne parle pas du coût des nombreux aménagements extérieurs que Genève, Lancy, Carouge, Cologny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg et Thônex auront à financer, travaux qui devront être payés par les seuls contribuables des communes genevoises concernées.

Induit en erreur par cette augmentation de CHF 113 millions, qui paraît supportable, le citoyen genevois découvrira la vraie facture à la fin du projet, lorsque celui-ci aura dépassé les CHF 2 milliards. A ce moment, la part cantonale du budget, avec les aménagements requis au niveau communal, totalisera plus d'un milliard, alors qu'il n'était question que de CHF 401 millions lorsque le crédit du CEVA fut voté en 2002! Si l'on peut admettre que Genève s'endette massivement pour un projet d'infrastructure, à la charge des générations futures, cela n'est acceptable que pour un bon projet. Or, non seulement les coûts réels du CEVA sont occultés, mais la liste des défauts et carences du CEVA est longue:

- LE CEVA ne dessert qu'un seul pôle de circulation, Annemasse, pourtant largement dépassé par St-Julien/Bardonnex en nombre de passages journaliers. Comment justifier un tel tracé alors que l'autoroute A41, arrivant à St-Julien/Bardonnex a renforcé l'importance de ce pôle en comparaison avec Annemasse?
- LE CEVA coûterait 16 fois le Stade de Genève, une facture exorbitante pour un résultat somme toute dérisoire en termes de mobilité.
- LE CEVA suit un tracé de 1912 doublement dépassé par le temps car, il y a 100 ans, ce tracé ne se trouvait pas dans une zone urbanisée, alors qu'aujourd'hui, avec ce même tracé, le train doit traverser à grand coût toute la ville en tunnel. Au surplus, ce tracé n'est plus adapté aux exigences du 21^e siècle puisqu'il ignore des infrastructures importantes telles que l'Aéroport.
- Le CEVA a des arrêts et des fréquences insuffisants parce que c'est un train et non un tram ou un métro comme le M2 à Lausanne.
- LE CEVA ne peut transporter des marchandises qu'à titre exceptionnel puisqu'il traverse la Ville à une faible profondeur.
- Le CEVA dont le coût a été sous-estimé en 2002 pour le maintenir en dessous du milliard de francs afin de le rendre politiquement acceptable est un projet de mauvaise qualité, à tel point que l'Office fédéral des transports n'a autorisé sa construction qu'en imposant 318 charges, notamment dans

le domaine de la sécurité et de l'environnement. La récente décision du Tribunal fédéral n'autorisant pas les travaux tant que ces nombreuses charges continuent à peser sur le CEVA constitue un sérieux désaveu pour les Autorités genevoises dont l'acharnement à faire passer un projet mal conçu a conduit à ce rejet sec et cinglant.

Le projet alternatif

Le mouvement référendaire souhaite construire et non détruire. **Dire non au CEVA, c'est permettre la réalisation d'un meilleur projet.**

L'Association pour une meilleure mobilité franco-genevoise propose depuis plusieurs années un projet alternatif qui crée la liaison des pôles d'Annemasse et de St-Julien/Bardonnex avec l'agglomération genevoise. Ainsi, la ligne ferroviaire Cornavin – La Praille – Bachet serait prolongée à Bardonnex pour rejoindre la ligne du pied du Salève vers Annemasse. A Bardonnex, à l'arrivée de l'autoroute A41, une gare avec un parking relais de 4'000 places est prévu. Quant au portail d'Annemasse, il serait en outre relié sur le tracé de la «Micheline» actuelle par un tram rapide d'Annemasse aux Eaux-Vives, pouvant continuer sans rupture de charge sur le réseau des trams du Centre Ville de Genève.

Ce projet alternatif

- desservirait deux pôles au lieu d'un seul;
- coûterait 30% moins cher que le CEVA, ce qui représenterait une économie d'au moins CHF 600 millions;
- permettrait lui aussi les projets immobiliers de la Praille et des Eaux-Vives;
- donnerait plus de travail aux entreprises genevoises que le CEVA qui requiert des travaux tunneliers ne pouvant être réalisés que par de grandes entreprises étrangères au Canton;
- permettrait le transport de marchandises;
- pourrait être réalisé dans des délais raisonnables puisqu'il repose sur des études approfondies ayant porté sur ces tronçons par des entreprises spécialisées dont les rapports confirment tant la faisabilité que le coût réduit.

Le projet alternatif est dénigré par les Autorités genevoises qui, tout en affirmant vouloir privilégier le transport par le rail, refusent en même temps un projet ferroviaire reliant Genève à la fois à Bardonnex et à Annemasse. Les critiques de notre projet alternatif s'appuient sur des arguments spécieux telle la prétendue perte irréversible du subventionnement fédéral. En réalité, la Berne fédérale n'a nullement

l'intention d'empêcher un meilleur projet d'agglomération genevoise en le privant de la subvention fédérale. Mais pour cette subvention fédérale Genève doit inscrire un tracé alternatif dans son projet d'agglomération.

Le projet alternatif est aussi attaqué avec l'affirmation absurde que seul le CEVA pourrait prétendre au label «RER». C'est ignorer que le projet alternatif prévoit de relier les réseaux CFF et SNCF, tel un chaînon manquant, afin de constituer un élément-clé d'un RER efficace de l'agglomération genevoise.

Respectueux de l'environnement, plus efficace, moins coûteux et techniquement réalisable dans les mêmes délais que le CEVA, le projet alternatif effraie tous ceux qui, sous le couvert d'une défense des intérêts publics, entendent dicter aux citoyens une mobilité inefficace pour un coût inacceptable. **En votant NON le 29 novembre, vous permettez la réalisation d'un RER efficace à coût raisonnable.** Avec notre projet alternatif Genève fera un grand pas en avant dans le bon sens.

Plus mobile et moins cher, c'est possible!

Recommandations de vote du Grand Conseil

Objet 1

Acceptez-vous la loi du 15 mai 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 21 800 000 F à la loi 8662 du 4 avril 2003 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 - RC 1 route de Thonon (10441)?

OUI

Objet 2

Acceptez-vous la loi du 26 juin 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 113 470 000 F à la loi 8719 ouvrant un crédit de 400 800 000 F en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux (CFF) (10444)?

OUI



PRISES DE POSITION

Recommandations des partis politiques, autres associations ou groupements

OBJET 1 Acceptez-vous l'arrêté fédéral du 3 octobre 2008 sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien?

OBJET 2 Acceptez-vous l'initiative populaire «Pour l'interdiction d'exporter du matériel de guerre»?

OBJET 3 Acceptez-vous l'initiative populaire «Contre la construction de minarets»?

VOTATION FÉDÉRALE	OBJETS	1	2	3
LIBÉRAL		OUI	NON	NON
LES SOCIALISTES		OUI	OUI	NON
LES VERTS – PARTI ÉCOLOGISTE GENEVOIS		NON	OUI	NON
RADICAL		OUI	NON	NON
PARTI DÉMOCRATE-CHRÉTIEN		OUI	---	NON
UDC GENÈVE		OUI	NON	OUI
MOUVEMENT CITOYENS GENEVOIS – MCG		OUI	NON	NON
COMITÉ D'INITIATIVE «POUR L'INTERDICTION D'EXPORTER DU MATÉRIEL DE GUERRE» GROUPE POUR UNE SUISSE SANS ARMÉE – GSSA		---	OUI	---
ASSOCIATION SUISSE POUR LA LAÏCITÉ		---	---	NON
CGAS – COMMUNAUTÉ GENEVOISE D'ACTION SYNDICALE		NON	OUI	NON
CHAMBRE DE COMMERCE, D'INDUSTRIE ET DES SERVICES DE GENÈVE (CCIG)		OUI	NON	---
COMITÉ CONTRE LA GUERRE DES RELIGIONS		---	---	NON
COMITÉ CONTRE LES CONFLITS RELIGIEUX		---	---	NON
COMITÉ GENEVOIS POUR L'INTERDICTION D'EXPORTER DU MATÉRIEL DE GUERRE		---	OUI	---
DÉFENSE DES AÎNÉS, DES LOCATAIRES, DE L'EMPLOI ET DU SOCIAL		---	OUI	NON
FÉDÉRATION DES ENTREPRISES ROMANDES GENÈVE		OUI	NON	NON

VOTATION FÉDÉRALE	OBJETS	1	2	3
JEUNES IDENTITAIRES GENEVOIS – WWW.JIGENEVE.COM		---	---	OUI
JEUNES UDC – GENÈVE WWW.JUDC-GE.CH		OUI	NON	OUI
JEUNESSE SOCIALISTE		OUI	OUI	NON
LA PLATE-FORME INTERRELIGIEUSE DE GENÈVE, UOMG – L'UNION DES ORGANISATIONS MUSULMANES DE GENÈVE, L'ASSOCIATION DE L'APPEL SPIRITUEL DE GENÈVE		---	---	NON
PARTI ÉVANGÉLIQUE GENÈVE (PEV)		NON	---	NON
RÉSEAU OBJECTION DE CROISSANCE (ROC – GENÈVE)		---	OUI	---
SIT – SYNDICAT INTERPROFESSIONNEL DE TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS		NON	OUI	NON
SOLIDARITÉS		---	OUI	NON
SSP – SYNDICAT SUISSE DES SERVICES PUBLICS		OUI	OUI	---
STOP EX – COORDINATION CONTRE L'EXCLUSION ET LA XÉNOPHOBIE		---	---	NON
SYNA SYNDICAT INTERPROFESSIONNEL		---	---	NON
U.D.F. UNION DÉMOCRATIQUE FÉDÉRALE GENÈVE		OUI	NON	OUI
UNIA LE SYNDICAT		---	OUI	NON
UNIVERSITAIRES CONTRE L'EXPORTATION D'ARMES		---	OUI	---
WWW.PS-GE.CH		OUI	OUI	NON



PRISES DE POSITION

Recommandations des partis politiques, autres associations ou groupements

OBJET 1 Acceptez-vous la loi du 15 mai 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 21 800 000 F à la loi 8662 du 4 avril 2003 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 - RC 1 route de Thonon (10441)?

OBJET 2 Acceptez-vous la loi du 26 juin 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 113 470 000 F à la loi 8719 ouvrant un crédit de 400 800 000 F en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux (CFF) (10444)?

VOTATION CANTONALE	OBJETS	1	2
LIBÉRAL		OUI	OUI
LES SOCIALISTES		NON	OUI
LES VERTS – PARTI ÉCOLOGISTE GENEVOIS		NON	OUI
RADICAL		OUI	OUI
PARTI DÉMOCRATE-CHRÉTIEN		OUI	OUI
UDC GENÈVE		OUI	NON
MOUVEMENT CITOYENS GENEVOIS – MCG		OUI	NON
COMITÉ RÉFÉRENDAIRE NON À LA TRANCHÉE DE VÉSENAZ		NON	OUI
COMITÉ RÉFÉRENDAIRE ASSOCIATION POUR UNE MEILLEURE MOBILITÉ FRANCO-GENEVOISE		OUI	NON
AFPTP ASSOCIATION POUR UN FINANCEMENT PARITAIRE DES TRANSPORTS PUBLICS		OUI	OUI
ALP-RAIL – ASSOCIATION LÉMANIQUE POUR LA PROMOTION DU RAIL		---	OUI
AMÉLIORONS LA QUALITÉ DE VIE		OUI	---
ASSOCIATION DES MAIRES, CONSEILLERS ADMINISTRATIFS ET ADJOINTS POUR LA TRANCHÉE COUVERTE DE VÉSENAZ ET POUR LE CEVA		OUI	OUI

OBJETS	1	2
ASSOCIATION LIBÉRALE ARVE & LAC	OUI	---
ATE – ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT	NON	OUI
ATE – POUR UNE MOBILITÉ D'AVENIR	NON	OUI
CEVA: NON À UN PROJET MAL CONÇU ET DÉMESURÉ	---	NON
CEVA 2 MILLIARDS: CHANTIER TROP CHER ET TROP DANGEREUX	OUI	NON
CGAS – COMMUNAUTÉ GENEVOISE D'ACTION SYNDICALE	---	NON
CHAMBRE DE COMMERCE, D'INDUSTRIE ET DES SERVICES DE GENÈVE (CCIG)	OUI	OUI
COMITÉ OUI À LA MOBILITÉ	OUI	OUI
COMITÉ PRO RER GENÈVE RÉGION	---	OUI
CTD – COORDINATION TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS: ATE, CITRAP, ÉQUITERRE, FAQH, PRO VELO, UGP, WWF	NON	OUI
DÉFENSE DES AÎNÉS, DES LOCATAIRES, DE L'EMPLOI ET DU SOCIAL	NON	OUI
FÉDÉRATION DES ENTREPRISES ROMANDES GENÈVE	OUI	OUI
GARE CEVA À CHÊNE-BOURG: NOUVELLE CITÉ-SATELLITE AUX TROIS-CHÊNES?!	OUI	NON
GARE GIGANTESQUE AUX EAUX-VIVES: CEVA PAS LA TÊTE?	---	NON



PRISES DE POSITION

Recommandations des partis politiques, autres associations ou groupements

OBJET 1 Acceptez-vous la loi du 15 mai 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 21 800 000 F à la loi 8662 du 4 avril 2003 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 - RC 1 route de Thonon (10441)?

OBJET 2 Acceptez-vous la loi du 26 juin 2009 ouvrant un crédit complémentaire de 113 470 000 F à la loi 8719 ouvrant un crédit de 400 800 000 F en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux (CFF) (10444)?

VOTATION CANTONALE OBJETS

	1	2
GROUPEMENT DES CONTRIBUABLES EXCÉDÉS	OUI	NON
GROUPEMENT DES MAIRES, CONSEILLERS ADMINISTRATIFS ET ADJOINTS POUR LE CEVA	---	OUI
GROUPEMENT POUR LA PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ	OUI	NON
JEUNES UDC – GENÈVE WWW.JUDC-GE.CH	OUI	OUI
JEUNESSE SOCIALISTE	NON	OUI
LE COMITÉ DE SOUTIEN: «COMMERÇANTS ET RIVERAINS DE LA FUTURE TRAVERSÉE DE VÉSENAZ»	OUI	---
MJS & JS: JEUNES SOCIALISTES SANS FRONTIÈRES	---	OUI
PARTI ÉVANGÉLIQUE GENÈVE (PEV)	OUI	OUI
RÉSEAU OBJECTION DE CROISSANCE (ROC – GENÈVE)	NON	OUI
RÉSOLUDRE LA SÉCURITÉ AUX PÂQUIS AVANT LA CONSTRUCTION DU CEVA	OUI	NON
RIVE GAUCHE SOLIDAIRE	OUI	---
SEV – SBV SYNDICAT DES TRANSPORTS	---	OUI
SIT – SYNDICAT INTERPROFESSIONNEL DE TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS	NON	OUI

OBJETS

	1	2
SOLIDARITÉS	NON	OUI
SYNA SYNDICAT INTERPROFESSIONNEL	OUI	OUI
TRAVERSONS VÉSENAZ «AUTREMENT»	NON	OUI
U.D.F. UNION DÉMOCRATIQUE FÉDÉRALE GENÈVE	NON	NON
UNIA LE SYNDICAT	OUI	OUI
VÉSENAZ RESPIRE	OUI	---
WWW.PS-GE.CH	NON	OUI

Locaux de vote

	Ville de Genève	
21-01	Cité-Rive	Rue Ferdinand-Hodler 4
21-02	Pâquis	Rue de Berne 50
21-03	Saint-Gervais	Ecole primaire James-Fazy, entrée 10 rue Bautre
21-04	Prairie-Délices	Rue Voltaire 21
21-05	Eaux-Vives-Lac	Rue des Eaux-Vives 86
21-06	Eaux-Vives-Frontenex	Rue du 31-Décembre 63
21-07	Florissant-Malagnou	Rue Crespin 5 et rue Michel-Chauvet 24
21-08	Cluse-Roseaie	Boulevard de la Cluse 24
21-09	Acacias	Rue Rodo 5
21-10	Mail-Jonction	Rue Gourgas 20
21-11	Servette-Grand-Pré	Rue Faller 5 et rue de Lyon 56
21-12	Prieuré-Sécheron	Avenue de France 15
21-13	Saint-Jean	Rue de Saint-Jean 12
21-14	Les Crêts	Chemin Colladon 1
21-15	Crochettes-Vidollet	Rue Baulacre 2
21-16	Vieusseux	Rue Jean-Etienne-Liotard 66
21-17	Champel	Chemin des Crêts-de-Champel 42

	Communes	
01	Aire-la-Ville	Hall d'entrée de la nouvelle école
02	Anières	Salle communale
03	Avully	Salle St-Gervais, chemin des Faisans 1
04	Avusy	Ecole de Sézegnin
05	Bardonnex	Ecole de Compesières
06	Bellevue	Chemin de la Menuiserie 43
07	Bernex	Rue de Bernex 313
08	Carouge	Rue des Charmettes 3
09	Cartigny	Rue du Pré-de-la-Reine 7
10	Céligny	Salle communale
11	Chancy	Route de Valleiry 4
12-01	Chêne-Bougeries-Centre	Route de Chêne 149
12-02	Conches	Chemin de la Colombe 7
13	Chêne-Bourg	Avenue François-Adolphe-Grison 1
14	Choulex	Salle communale
15	Collex-Bossy	Route de Collex 197

Locaux de vote

16-01	Collonge	Mairie de Collonge-Bellerive
16-02	Vésenaz	Chemin de La-Californie
17	Cologny	Salle communale
18	Confignon	Chemin de Sous-le-Clos 32
19	Corsier	Nouveau groupe scolaire
20	Dardagny	Ecole communale de La Plaine
22	Genthod	Chemin des Chênes 4
23	Grand-Saconnex	Ferme Sarasin (restaurant scolaire)
24	Gy	École communale
25	Hermance	Salle communale
26	Jussy	Mairie (salle communale)
27	Laconnex	Mairie
28-01	Grand-Lancy	Avenue des Communes-Réunies 60
28-02	Petit-Lancy	Avenue Louis-Bertrand 5-7
29	Meinier	Route de Gy 19
30	Meyrin	Avenue de Feuillasse 25
31	Onex	Avenue du Bois-de-la-Chapelle 81
32	Perly-Certoux	Mairie (ancienne salle communale)
33	Plan-les-Ouates	Route des Chevaliers-de-Malte 3
34	Pregny-Chambésy	Chemin de la Fontaine 77
35	Presinge	Mairie
36	Puplinge	Salle communale
37	Russin	Mairie
38	Satigny	Salle annexe à la salle communale
39	Soral	Chemin du Creux-de-Boisset 23
40	Thônex	Chemin du Bois-des-Arts 56
41	Troinex	Ecole primaire
42	Vandœuvres	Salle communale
43-01	Vernier village	Route de Vernier 188
43-02	Châtelaine	Avenue de Châtelaine 84
43-03	Le Lignon	Chemin du Grand-Champ 11
43-04	Les Avanchets	Rue du Grand-Bay 13
44	Versoix	Route de Saint-Loup 10
45	Veyrier	Route de Veyrier 208

Heures du scrutin

Pour voter, vous devez impérativement vous munir de votre carte de vote et du matériel reçu à domicile.

Où et quand voter?

Vote par correspondance

Vous pouvez voter par correspondance immédiatement en utilisant le matériel annexé à la présente brochure.

Pour que votre vote soit admis, il doit parvenir au service des votations avant le samedi 28 novembre 2009 à 12 h.

Pour garantir l'acheminement postal dans le délai prescrit, il vous est recommandé d'expédier votre enveloppe de vote au plus tard jeudi 26 novembre 2009.

Attention à l'heure de levée du courrier.

Dans votre commune

Pour tous les locaux de vote du canton dont les adresses figurent au dos de cette page le scrutin est ouvert:

dimanche 29 novembre 2009 de 10 h à 12 h.

Veuillez vous munir d'une pièce d'identité.