

*Date de dépôt: 10 septembre 2003*

*Messagerie*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier :**

- a) **PL 8450-A**      **Projet de loi de M<sup>mes</sup> et M. David Hiler, Anne Briol et Anita Frei modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)**
  
- b) **PL 8569-A**      **Projet de loi de M<sup>me</sup> et MM. Christian Grobet, Pierre Vanek, Rémy Pagani, Salika Wenger et Jean Spielmann modifiant le réseau des transports publics (H 1 50)**

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Alain Meylan**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Les projets de loi 8450 et 8569 ont été évoqués ou traités lors des séances de la commission des transports des 19 février, 23 avril, 30 avril, 14 mai, 28 mai, 11 juin 2002 et 25 février 2003 pour finalement se conclure lors de la séance du 4 mars 2003.

Sous la présidence successive de M. Jean Spielmann et M. Gilles Desplanches, la commission a été assistée dans ses travaux par M. Philippe Matthey, DIAE, Frédy Wittwer, Philippe Burri, Michèle Kuhn, Fabrice

Etienne, Yves Delacrétaz, OTC, et Bernard Zurbrügg, TPG, et M. Frankhauser.

M. Robert Cramer a apporté et défendu avec conviction les choix du département en apportant par ailleurs des éléments essentiels de la politique des transports utiles à la prise de décision.

Enfin, je remercie chaleureusement, au nom de la commission, M<sup>me</sup> Caroline Martinuzzi pour la concision et la précision des procès-verbaux.

## **Explications et discussions**

Deux groupes ont déposé les projets de loi 8450 et 8569 portant sur l'article 4 de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) durant l'année 2001.

Le projet de loi 8450 proposé par le groupe des Verts demande une extension du réseau de tram sur chacun des axes principaux de pénétration, spécialement sur la route de Chancy entre Bernex – Onex – Centre-ville. Tout en relevant que l'installation de trams sur un axe important du canton comme la route de Chancy n'est pas en contradiction avec la fonction routière prédominante attribuée aux voies radiales d'accès de l'agglomération ou du centre-ville, les Verts estiment néanmoins qu'il est nécessaire d'assurer l'efficacité des transports collectifs, d'abaisser les nuisances (normes OPAIR et OPBRUIT) et de requalifier, voire d'améliorer les espaces publics existants.

Quant au projet de loi 8569 déposé par le groupe de l'Alliance de gauche, il vise à calibrer la loi dans un horizon 2010-2115 en privilégiant également le développement du réseau de trams en direction d'Onex, Port-Noir, Châtelaine, Plan-les-Ouates et Grand-Saconnex.

De plus, des pétitions et des courriers de communes traitent de cette problématique.

Dès lors, le département a décidé de proposer une nouvelle mouture de la loi pour tenir compte, dans la mesure du possible, de ces différents avis. Ces demandes de modifications ont été présentées sous forme d'amendements.

D'emblée, le département a indiqué que les projets ne pourront être réalisés avant 2007, la priorité portant d'abord sur le respect de la loi, à savoir l'élaboration du plan directeur et du contrat de prestations pour la période 2003-2006.

Cette manière de procéder n'emporte pas l'unanimité, certains estimant que la réflexion à long terme peut conduire, en fonction des choix effectués, à

modifier d'ores et déjà le prochain plan directeur. Nonobstant cette remarque, les projets de loi concernés sont estampillés d'une priorité secondaire.

Dès lors, le département, à l'inspiration de ces deux projets de loi, a proposé à la commission un amendement général conduisant à une refonte de la loi, spécialement son article 4, qui relève d'un important toilettage. Dans une perspective régionale et transfrontalière, le Conseil d'Etat veut renforcer les transports publics en prévoyant le réseau des transports publics d'ici 2010 contre 2006 actuellement.

Cette plus longue période permet une intéressante mise en perspective du développement des transports collectifs avec pour corollaire une moins grande précision du vocabulaire utilisé, de façon à laisser une marge de manœuvre dans les décisions futures qui ne devront pas être figées dans des textes d'aujourd'hui.

Une nouvelle carte de développement des trams est annexée à la loi qui donne un aperçu de l'état actuel des projets en cours d'études et de souhaits plus ou moins avancés mais qui nécessiteront encore de longues années d'élaboration. Ce schéma de principe est repris dans le corps de la loi qui en liste les objectifs. Selon l'affirmation du conseiller d'Etat, cette carte a été mise à l'enquête publique et les résolutions des communes concernées, telles que prévues par la loi, ont été requises. Le résultat de l'enquête publique est positif.

La commission décide d'étudier la proposition du Conseil d'Etat article par article en indiquant qu'un rapport sera effectué sur chacun des projets de lois. Ainsi, dans le flou et l'originalité de cette démarche, les commissaires, son expérimenté président en tête, en ont oublié de voter l'entrée en matière. Cette petite erreur de procédure doit rester anecdotique dans la mesure où le deuxième débat a été correctement mené, avec célérité et sérieux, et que le troisième débat n'est entaché d'aucun doute de son résultat. Néanmoins, dans la séance du 30 septembre 2003, la commission a décidé d'accoler l'amendement général du département au projet de loi 8450 et de refuser l'entrée en matière du projet de loi 8569.

Il faut bien comprendre que la commission a refusé l'entrée en matière du projet de loi 8569 non pas par opposition quant au fond à ce projet mais pour une question de procédure. En effet, il n'est pas possible d'attacher un amendement général à deux projets de loi. Cela conduisait inévitablement à choisir un des deux projets étudiés. Dans sa majorité, la commission a estimé que le projet de loi 8450 était plus proche de l'amendement du département et a donc refusé l'entrée en matière du projet de loi 8569 par 8 voix (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC), 1 abstention (Ve) et 2 contre (2 S).

Forte de ce qui précède, la commission s'est attelée à la tâche sur la base des amendements aux projets de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), article 4, proposé, comme nous l'avons relevé, par le département et qui a la teneur suivante :

**Amendement aux projets de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics, H 1 50, article 4, proposé par le DIAE :**

**Chapitre II Infrastructures du réseau**

**Art. 4 Réseau (nouvelle teneur)**

*<sup>1</sup>Le réseau des transports publics est renforcé d'ici à 2010 dans le but d'améliorer la desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération et de façon à augmenter significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe, ceci par les mesures suivantes :*

*a) Transports régionaux*

*La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin de fer est développée, notamment par la réalisation du raccordement Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives et des aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale du réseau RER. Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, en particulier sous l'égide du Comité stratégique franco-valdo-genevois pour le Développement des transports régionaux (DTPR).*

*b) Tramways*

- 1. Des lignes de tramways sont développées par étapes; elles sont réalisées en principe partout où cela est possible en site propre ou protégé, tout en réservant des possibilités d'extension aux extrémités et d'interconnexion de lignes supplémentaires. La réalisation des étapes du réseau global peut être modifiée en fonction des autorisations fédérales et des possibilités d'ouverture des chantiers.*
- 2. La première étape de cette construction de lignes porte sur la section rond-point de Plainpalais – Acacias, celle de Grand-Lancy aux Palettes, ainsi que celle entre Cornavin et Meyrin.*
- 3. La deuxième étape porte*
  - sur le prolongement de la ligne de tramway de la place des Nations vers le Grand-Saconnex et*
  - sur la réalisation d'une ligne de tramways desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex.*

4. *D'autres extensions du réseau de tramways sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure en direction*
- *de Genève-Plage*
  - *de Saint-Julien,*
  - *d'Annemasse,*
  - *de Ferney,*
  - *de Saint-Genis.*

c) *Bus et trolleybus*

*Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées; les lignes du réseau urbain principal sont réalisées, partout où cela est nécessaire, en site réservé ou protégé; les lignes secondaires et suburbaines sont conçues de façon à faciliter l'accès aux gares ferroviaires et aux nœuds du réseau urbain principal.*

d) *Transports semi-collectifs*

*Des transports semi-collectifs sont mis en place dans les secteurs ou aux heures où l'exploitation de lignes régulières n'est pas adéquate.*

e) *Mesures d'accompagnement*

*Les développements mentionnés dans le présent alinéa doivent s'accompagner de mesures propres à rendre attractif l'usage des transports publics tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses.*

<sup>2</sup> *Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1 du présent article est défini par le plan du réseau sur rail annexé à la présente loi.*

<sup>3</sup> *Tout projet de modification du plan du réseau sur rail doit faire l'objet, avant d'être approuvé par le Grand Conseil, d'une enquête publique de 30 jours annoncée par voie de publication dans la Feuille d'avis officielle et d'affichage dans les communes concernées. Pendant la durée de l'enquête publique, chacun peut prendre connaissance du dossier à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations.*

<sup>4</sup> *Les projets de modification du plan du réseau sur rail sont également soumis pour avis au conseil municipal des communes concernées. Le conseil municipal se prononce sous forme de résolution dans un délai de 45 jours à compter de la communication du projet à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve.*

**Avant des discussions d'amendements les députés souhaitent recevoir des explications plus avancées sur ce nouveau projet.**

**Art. 4, lettre a**

Le département indique que le la loi porte uniquement sur le plan cantonal malgré l'existence d'une perspective régionale transfrontalière de

développement. De la nouveauté de ce paragraphe il ressort la partie concernant les transports régionaux correspondant aux nouvelles lois votées.

Le souci d'un député libéral porte notamment sur le financement de la répartition confédération/canton. Celui-ci est respectivement de 60% par la confédération et le reste à la charge du canton.

### ***Lettre b***

Un échange de points de vue sur le privilège du développement du tram plutôt que du train a lieu. Le réseau du tram étant déjà bien avancé, il n'est pas remis en question. Toutefois, des interrogations pertinentes qui n'ont pas toutes reçu des réponses convaincantes laissent penser que des études doivent encore être menées sur certains axes (CEVA et Meyrin CERN) pour ne pas investir dans deux moyens de transports collectifs ayant les mêmes objectifs, malgré les assurances du département, qui ne nie pas d'ailleurs l'importance d'étudier si une ligne de trains et de trams sont toutes deux nécessaires, estimant que le tram dessert finement un territoire alors que le train offre un produit rapide et confortable.

La carte du réseau de tram est également amplement discutée, un député de l'Alliance de gauche mécontent estimant qu'elle omet un certain nombre de lignes.

Il est répondu que les réalisations existantes ne figurent pas dans la loi, ce qui permet de mettre en évidence uniquement les nouveaux projets. Les extensions du côté français ne sont pas inscrites car elles relèvent uniquement de la compétence tricolore ; elles font néanmoins l'objet d'une attention toute particulière mais du groupe de travail franco-valdo-genevois.

Les niveaux de priorités sont bien définis dans les paragraphes 1, 2, 3 et 4 reprenant les demandes des initiants des projets de loi 8450 et 8569 sans toutefois les contenter totalement.

### ***Lettre c***

L'utilisation du mot nécessaire est contestée. Ce terme doit être remplacé par possible.

La définition d'un site réservé et protégé est longuement débattue par la commission.

Il est retenu un ordre croissant de protection pour les transports collectifs des différents sites possibles : site banal – site réservé – site protégé – site propre intégral.

La commission dans sa majorité souhaite que le terme **site réservé** soit utilisé.

### ***Lettre d***

La qualité et l'opportunité de maintenir des réseaux semi-collectifs sont discutées. Bien que critiqué, ce principe n'est pas remis en cause avec toutefois le changement du verbe « sont » en « peuvent » qui est moins contraignant.

### ***Lettre c***

Une explication très claire est demandée par les députés radicaux et libéraux sur l'interprétation de la notion de « ... mesures propres à rendre attractifs l'usage... ».

Selon le département, elles sont exclusivement de trois types : la vitesse, l'offre et les prix.

### ***Art. 4, al. 2***

M. Cramer indique que ce plan fixe des objectifs mais qu'en fonction des études les tracés peuvent changer. Les projets de loi 8450 et 8569 ont émis des demandes précises. Le département mise sur une priorité des lignes en direction d'Onex et du Grand-Saconnex. Le plan proposé met en évidence ces deux lignes prioritaires. Quoi qu'il en soit, des enquêtes publiques sont obligatoires et les habitants et les communes concernées doivent se prononcer (cf. art. 4, al. 3).

### ***Art. 4, al. 3 et 4***

Par souci de conformité légale, les deux nouvelles propositions de lignes de tram ont été mises à l'enquête publique dans les mois où l'étude de ces projets de loi a été suspendue.

Le document relatif à cette procédure de consultation est remis aux commissaires. Il conclut que toutes les communes concernées se sont montrées favorables à la mise en place de ces nouvelles lignes.

Néanmoins, des questions restent ouvertes concernant les demandes des communes de Lancy et de Plan-les-Ouates qui nécessitent encore des discussions. Cela dit, les projets s'inscrivent à l'échéance 2010 et ne sont qu'au stade d'ébauche.

## Amendements de la commission

Sous chiffre 1, un commissaire propose d'ajouter la desserte **urbaine** à celle de régionale et transfrontalière. Cet amendement est adopté à l'unanimité. (2 L; 3 S; 1 PDC; 1 AdG; 2 R; 1 Ve).

Lettre a : deux commissaires se complètent pour proposer que le réseau RER soit intégré à cette loi. L'amendement « ... d'infrastructures nécessaires **pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire pour y développer un réseau express régional (RER) (...)** » est accepté : pour 8 (3 S; 1 PDC; 1 AdG; 2 R; 1 Ve) et 2 abstentions (2 L).

Un commissaire suggère au chiffre 2 de mentionner le réseau en construction et celui projeté : «La première étape de cette construction de lignes porte sur : **le prolongement Cornavin-rond-point de Plainpalais-Acacias, jusqu'au Grand-Lancy, puis jusqu'aux Palettes ainsi que la ligne entre Cornavin et Meyrin** ». Il est accepté à l'unanimité : pour 10 (2 L; 3 S; 1 PDC; 1 AdG; 2 R; 1 Ve).

De même, l'amendement « La deuxième étape porte sur le prolongement de la ligne de tramway **de Cornavin-place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex** » est accepté par 9 voix pour (1 L; 3 S; 1 PDC; 1 AdG; 2 R; 1 Ve) et 1 abstention (1 L).

Dans un premier temps l'amendement consistant à subordonner la construction du tram à celle de la route des Nations (tunnel) («... **dès que la route des Nations sera construite** ») est refusé par 5 voix contre et 5 pour. Néanmoins, en troisième débat celui-ci sera finalement accepté par 7 voix pour (3 L; 1 PDC; 2 R; 1 UDC) et 6 contre (1 ADG; 3 S; 2 Ve).

Sur proposition du département, le point 4 est modifié comme suit : « D'autres extensions **du réseau ferroviaire (...)** » à l'unanimité des présents. A l'analyse, l'auteur de ce rapport ne pense pas qu'il était dans l'intention de la commission d'abandonner toute idée de développement des trams et propose de maintenir « ... du réseau **de tramways** et ferroviaire... » qu'il s'agira de faire voter en plénière.

A ce stade, la commission accepte la modification quant à la forme de l'article 4, le chiffre 3 devient la lettre b du chiffre 4, le chiffre 4 devient la lettre c de l'article 4, et les lettres suivantes sont décalées.

L'amendement consistant à laisser figurer dans le texte de loi initial que « La liaison Cornavin-Rive, passant par le pont de la Coulouvrenière, peut



être envisagée par le pont du Mont-Blanc » est refusée par 7 voix contre (3 L; 1 PDC; 2 R; 1 UDC; 1 PDC) et 5 pour (2 Ve; 3 S).

Les lettres d et e sont acceptées à l'unanimité des 12 présents (3 L; 1 PDC; 3 S; 2 R; 2 Ve; 1 UDC).

Le département explique que les mesures attractives sont uniquement des mesures de promotion. Il propose le libellé suivant : « ... de mesures **de promotion** propres... ». Celui-ci est accepté par 7 voix pour (3 L; 1 PDC; 2 R; 1 UDC) et 6 contre (2 Ve; 3 S; 1 AdG).

En fonction du changement de structure du texte il faut rajouter la référence de la lettre c de l'alinéa 1 à l'alinéa 2. Cette modification est acceptée à l'unanimité des 13 présents.

A l'article 4, alinéa 3, l'amendement « ... de 30 jours annoncée par **le département** par voie de publication... ) est accepté par 12 voix pour (3 L; 1 AdG; 1 PDC; 3 S; 1 R; 2 Ve; 1 UDC) et 1 abstention radicale.

L'article 4, alinéas 4 et 5, est accepté par 12 voix pour (3 L; 1 AdG; 1 PDC; 3 S; 1 R; 2 Ve; 1 UDC ) et 1 abstention radicale.

La loi est votée et adoptée :

Pour : 9 (3 L; 1 PDC; 2 R; 2 Ve; 1 UDC)  
Contre : 1 (1 AdG)  
Abstentions : 3 (3 S)

Elle la teneur suivante :

## **Projet de loi (8450)**

### **modifiant le réseau des transports publics (H 1 50)**

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

#### **Article 1**

La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988, est modifiée comme suit :

#### **Art. 4 Réseau (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Le réseau des transports publics est renforcé d'ici à 2010 dans le but d'améliorer la desserte urbaine, régionale et transfrontalière de l'agglomération et de façon à augmenter significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe, ceci par les mesures suivantes :

##### a) Transports régionaux

La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin de fer est développée, notamment par la réalisation du raccordement Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives et des aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire pour y développer un réseau express régional (RER), avec l'étude d'une extension ultérieure en direction du Pays de Gex. Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, en particulier sous l'égide du Comité stratégique franco-valdo-genevois pour le développement des transports régionaux (DTPR).

##### b) Tramways

1° Des lignes de tramways sont développées par étapes; elles sont réalisées en principe partout où cela est possible en site protégé, tout en réservant des possibilités d'extension aux extrémités et d'interconnexion de lignes supplémentaires. La réalisation des étapes du réseau global peut être modifiée en fonction des autorisations fédérales et des possibilités d'ouverture des chantiers.

2° La première étape de cette construction de lignes porte sur le prolongement Cornavin – rond-point de Plainpalais – Acacias, jusqu'au Grand-Lancy, puis jusqu'aux Palettes ainsi que la ligne entre Cornavin et Meyrin.

3° La deuxième étape porte sur

- a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, dès que la route des Nations sera construite;
- b) la réalisation d'une ligne de tramways desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex.

4° D'autres extensions du réseau ferroviaire sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure en direction :

- de Genève-Plage - Vésenaz,
- de Saint-Julien,
- d'Annemasse,
- de Ferney,
- de Saint-Genis.

c) Bus et trolleybus

Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées; les lignes du réseau urbain principal sont réalisées, partout où cela est possible, en site réservé; les lignes secondaires et suburbaines sont conçues de façon à faciliter l'accès aux gares ferroviaires et aux nœuds du réseau urbain principal.

d) Transports semi-collectifs

Des transports semi-collectifs peuvent être mis en place dans les secteurs ou aux heures où l'exploitation de lignes régulières n'est pas adéquate.

e) Mesures d'accompagnement

Les développements mentionnés dans le présent alinéa doivent s'accompagner de mesures de promotion propres à rendre attractif l'usage des transports publics tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses.

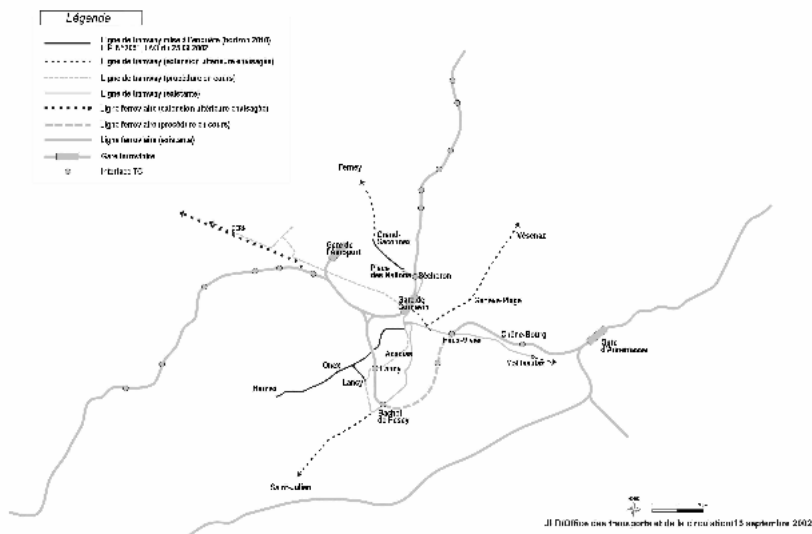
<sup>2</sup> Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a, b et c, du présent article est défini par le plan du réseau sur rail annexé à la présente loi.

<sup>3</sup> Tout projet de modification du plan du réseau sur rail doit faire l'objet, avant d'être approuvé par le Grand Conseil, d'une enquête publique de 30 jours annoncée par le département, par voie de publication dans la Feuille d'avis officielle et d'affichage dans les communes concernées. Pendant la durée de l'enquête publique, chacun peut prendre connaissance du dossier à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations.

<sup>4</sup> Les projets de modification du plan du réseau sur rail sont également soumis pour avis au conseil municipal des communes concernées. Le conseil municipal se prononce sous forme de résolution dans un délai de 45 jours à compter de la communication du projet à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve.

<sup>5</sup> Les modalités d'exploitation des lignes sont définies d'entente entre l'autorité compétente et les opérateurs de transport concernés.

# Projet de modification du plan annexé à la loi sur le réseau des transports publics H1 50 Carte du réseau actuel et prévu à l'horizon 2010



**Secrétariat du Grand Conseil****PL 8450***Projet présenté par les députés:**M<sup>mes</sup> et M. David Hiler, Anne Briol et Anita Frei**Date de dépôt: 30 janvier 2001**Messagerie***Projet de loi  
modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)**

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

**Article 1**

La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988, est modifiée  
comme suit :

**Art. 4, al.1, lettre e (nouvelle, les lettres e, f et g anciennes devenant  
les lettres f, g et h)**

- e) la troisième étape porte sur la réalisation d'une ligne de tramways  
modernes sur la section Centre-Ville - Onex - Bernex ;

**Art. 4, al. 2 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a, b, c, d et e, du présent article  
est défini par le plan du réseau sur rail à écartement métrique annexé à la  
présente loi.

**Article 2 Entrée en vigueur**

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

ANNEXE

**Secrétariat du Grand Conseil****PL 8569***Projet présenté par les députés:**M<sup>me</sup> et MM. Christian Grobet, Pierre Vanek,  
Rémy Pagani, Salika Wenger et Jean Spielmann**Date de dépôt: 4 septembre 2001**Messagerie***Projet de loi  
modifiant le réseau des transports publics (H 1 50)**

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

**Article 1**

La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988, est modifiée  
comme suit :

**Art. 4, al. 1 et 2 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Le réseau des transports publics est renforcé d'ici à 2010-2015 par les  
mesures suivantes :

- a) le développement par étapes de lignes de tramways modernes, réalisées partout où cela est possible en site propre ou protégé, tout en réservant des possibilités d'extension aux extrémités et d'interconnexion de lignes supplémentaires. La réalisation des étapes du réseau global peut être modifiée en fonction de l'obtention des autorisations fédérales et des possibilités d'ouverture des chantiers ;
- b) la première étape de cette construction de lignes porte sur la section Cornavin – Sécheron (place des Nations) et sur la section rond-point de Plainpalais – Acacias puis Grand-Lancy – Palettes ;

- c) la seconde étape porte sur la réalisation d'un tramway moderne entre Cornavin et Meyrin, l'objectif global étant de réaliser un transport collectif rapide transfrontalier reliant le Pays de Gex, Genève et Annemasse, dans la mesure où un accord est trouvé, à cet effet, avec les autorités françaises. La liaison Cornavin – Rive, passant par le pont de la Coulouvrenière, peut être envisagée par le pont du Mont-Blanc ;
- d) entre la gare des Eaux-Vives et la gare d'Annemasse, deux tracés sont envisageables pour l'extension du réseau de tramway en direction d'Annemasse :
- l'un par la ligne existante en la prolongeant depuis Moillesulaz jusqu'à la gare d'Annemasse ;
  - l'autre par la réalisation d'une ligne sur le site du chemin de fer existant entre la gare des Eaux-Vives et la gare d'Annemasse.
- La réalisation de cette deuxième variante est toutefois subordonnée à l'ouverture du chantier d'une liaison ferroviaire entre la gare de La Praille et le réseau ferroviaire français au sud du canton de Genève, laquelle aura fait l'objet :
- d'une étude comparative entre la ligne Annemasse – Eaux-Vives – gare de La Praille et la liaison ferroviaire reliant la gare de La Praille au réseau ferroviaire français au sud du canton de Genève ;
  - d'une décision d'approbation du Grand Conseil ;
  - d'un traité franco-suisse ;
  - d'un nouvel accord remplaçant la convention de 1912 conclue entre la Confédération suisse, les CFF et le canton de Genève ;
  - et de la garantie d'un financement de la totalité de l'ouvrage ;
- e) la troisième étape porte sur :
- la réalisation d'une ligne de tramway depuis Bel-Air jusqu'à Onex ;
  - l'extension de la ligne de tram depuis le carrefour de Rive jusqu'au Port-Noir ;
  - l'extension de la ligne de tram depuis Cornavin jusqu'à Châtelaine ;
  - l'extension de la ligne de tram depuis le Bachet-de-Pesay jusqu'à Plan-les-Ouates ;
  - l'extension de la ligne de tram de la ligne de tram depuis la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex.
- f) l'adaptation et l'amélioration des lignes de transports publics sur pneus ;
- g) la mise en place de transports semi-collectifs dans les régions ou aux heures où l'exploitation de lignes régulières n'est pas adéquate ;
- h) l'amélioration de la desserte de l'agglomération par chemin de fer, notamment avec la liaison ferroviaire Cornavin – La Praille – gare des Eaux-Vives – Annemasse.



<sup>2</sup> Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a, b, c, d et e, du présent article est défini par le plan du réseau sur rail à écartement métrique annexé à la présente loi.

## **Article 2    Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

*Date de dépôt : 29 avril 2003*

*Messagerie*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Christian Grobet**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le projet de loi 8450, déposé par les Verts dans le but de compléter le réseau des tramways par une ligne reliant le centre-ville à Onex et Bernex, ainsi que le projet de loi 8569, déposé par des députés de l'Alliance de gauche demandant à moyen terme l'extension du réseau tramway en direction d'Onex, du Port-Noir, de Châtelaine, de Plan-les-Ouates et du Grand-Saconnex, ont donné lieu à une mise à jour de la loi sur le réseau des transports publics, d'une part, et à la programmation, en deuxième étape, des lignes de tramways proposées dans les deux projets de loi précités.

La majorité de droite du Grand Conseil a, toutefois, subordonné le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, à la réalisation du projet de route des Nations qui vise à réaliser une liaison routière entre l'avenue Appia et la route de Fernex par un contournement souterrain prévu à l'ouest du village du Grand-Saconnex.

Indépendamment de la position que les uns et les autres peuvent avoir à l'égard de cette nouvelle liaison routière, dont le coût est estimé à 100 millions de francs, il est inacceptable de conditionner la mise en place d'un réseau de tramway cohérent à la réalisation d'un ouvrage routier qui ne concerne pas directement le réseau de tramway.

Lorsque le Grand Conseil a approuvé le projet général de l'autoroute de contournement, il n'a pas conditionné sa réalisation à la construction de parkings d'échange aux sorties de l'autoroute et à la réalisation d'un réseau de tramway. Le développement de ce réseau, concrétisant l'initiative populaire pour des transports publics efficaces, massivement acceptée par le peuple genevois en 1988, a déjà été suffisamment retardé par l'obstruction de la droite qui l'a d'abord conditionné à la réalisation de l'autoroute de

contournement, puis de la traversée avortée de la rade, avant de le bloquer par les divers projets illusoire de métro léger.

De plus, on ne peut pas préjuger de la réalisation du contournement du Grand-Saconnex, qui peut se heurter aussi bien à des obstacles politiques qu'à des difficultés techniques ou à une absence de subventionnement de la part de la Confédération.

C'est la raison pour laquelle la minorité demande, par voie d'amendement, que l'article 4, alinéa 1, lettre b, chiffre 3, soit modifié comme suit :

*La deuxième étape porte sur : le prolongement de la ligne de tramway de Cornavin – place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex.*

Par ces motifs, la minorité vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter cet amendement.