

Date de dépôt : 24 janvier 2011

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le train de projets de lois du Conseil d'Etat sur le développement des infrastructures ferroviaires et sur les infrastructures cantonales de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois :

- a) PL 10748-A Projet de loi sur le développement des infrastructures ferroviaires**
- b) PL 10749-A Projet de loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois**

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné ces projets de loi lors de ses séances des 14 et 21 décembre 2010 et des 11 et 18 janvier 2011 sous la présidence de Mme Anne Mahrer, en présence de Mmes Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du DIM, Rebecca Dougoud, directrice de la planification et des offres de mobilité, au DIM/DGM, Saskia Dufresne, secrétaire générale adjointe au DCTI, Delphine Pressevot, cheffe de projet, DCTI, et Nicole Surchat Vial, cheffe du projet d'agglomération au DCTI. MM. Mark Muller, conseiller d'Etat chargé du DCTI, et René Leutwyler, ingénieur cantonal, ont également assisté à la présentation. Le procès-verbal a été assuré par Mme Marianne Cherbuliez.

Présentation générale

Mme Künzler explique qu'il s'agit de préparer les infrastructures cantonales en termes de mobilité, étant donné les besoins très importants en la matière : le nombre de déplacements à l'entrée de Genève est passé en quelques décennies de 180'000 à 550'000. Il faut donc créer des infrastructures, notamment ferroviaires. Un accord avec le canton de Vaud a été conclu à cet effet. Cet accord a pour but de faire avancer les projets existants (3^e voie et points de croisement de Mies et Chambésy), déjà approuvés au niveau fédéral et qui seront préfinancés. Des parcelles ont été acquises à cet effet à Chambésy et permettront d'atteindre une fréquence RER au quart d'heure. Le réseau ferroviaire est un des plus denses et des plus utilisés du monde. La ligne dont il est question est quatre fois plus utilisée que le réseau ferroviaire français. Le préfinancement, garanti par la Confédération, permet d'avancer les travaux d'au moins cinq ans. Par ailleurs, le nœud ferroviaire de Châtelaine devrait être réalisé. Il permettra de relier le CEVA et la ligne de la Plaine. Enfin, l'accroissement des capacités de la gare et la modernisation des points d'enclenchement sont également des chantiers d'importance qui doivent être réalisés.

M. Muller indique que c'est la première fois que le Grand Conseil doit se prononcer sur les travaux du projet d'agglomération. En 2007, les différents partenaires ont signé le projet d'agglomération et l'ont déposé devant la Confédération, qui l'a accepté. Le Conseil fédéral a proposé aux Chambres fédérales de subventionner la tranche A des mesures ferroviaires prévues par ce projet. Le taux de subventionnement fédéral, de 40%, est le meilleur taux attribué par le Conseil fédéral à un projet d'agglomération en Suisse. Ce subventionnement a fait l'objet d'un Message du Conseil fédéral aux Chambres. Il y a deux mois, celles-ci ont accepté le financement fédéral de 40% pour la tranche A. Cela permet aujourd'hui au Conseil d'Etat de présenter au Grand Conseil la part cantonale du financement. Le Conseil d'Etat souhaite présenter à la Commission l'ensemble des mesures concernant le projet d'agglomération, y compris les mesures d'infrastructure, en une seule fois. Ces mesures d'infrastructure font aussi l'objet d'un financement fédéral. Le but est de donner une vision d'ensemble de toutes les mesures de transport et d'infrastructure prévues dans le cadre du cofinancement avec la Confédération. Cette façon de procéder sert aujourd'hui d'exemple pour la Confédération, qui a repris la présentation genevoise du projet d'agglomération et suggère aux autres cantons suisses de s'inspirer de la méthode utilisée à Genève.

Le financement des projets se divise en trois : le financement des infrastructures de tram (100 millions de francs pour le canton et 66 millions

pour la Confédération), le financement des mesures concernant le trafic d'agglomération (98 millions de francs pour le canton et 51 millions pour la Confédération) et enfin, le financement de la mise en œuvre de la convention avec le canton de Vaud. La part du financement de Confédération est de 40%, mais certaines infrastructures sont financées uniquement par le canton et ne figurent pas dans la tranche A du projet d'agglomération. Le financement du nœud ferroviaire, d'un total de 169 millions de francs, se répartit en part cantonale de 48 millions de francs et en part fédérale de 120 millions de francs, part fédérale qui se répartit elle-même en deux parties, soit un préfinancement de 80 millions de francs et un financement remboursable de 40 millions de francs, dont le remboursement doit encore être confirmé par les Chambres fédérales. Ce financement remboursable permet le développement plus rapide des infrastructures par rapport à d'autres cantons suisses, car il existe une grande concurrence entre les cantons pour obtenir les financements fédéraux. Le préavis la Commission des transports préconise d'ajouter dans le projet de loi sur le trafic d'agglomération un financement pour la route des Nations. Un amendement a été voté à ce sujet par la Commission des transports et cet amendement est soutenu par le Conseil d'Etat. Cet amendement ne pose pas de problèmes particuliers sous l'angle du processus du projet d'agglomération et il existe une certaine logique à intégrer le financement de la route des Nations dans le projet de loi.

Mme Dougoud explique que le financement des infrastructures au niveau fédéral se divise en deux grands blocs : le fonds infrastructure (part de projets A, B et C), qui comprend le trafic d'agglomération, et la part FTP, qui a permis de financer de Rail 2000, de ZEB, des NLFA, des LGV, de la lutte contre le bruit et de Rail 2030. Le projet Rail 2000 consiste en la construction de la 3^e voie Coppet-Genève. Au départ, il était prévu de réaliser la 2^e étape de Rail 2000. Ce projet n'a pas abouti et il a été transformé en projet ZEB, qui consiste en la construction de la 4^e voie entre Lausanne et Renens. Enfin, le projet Rail 2030 est actuellement en cours de discussion. Ce projet implique de gros enjeux pour Genève, notamment la possibilité d'obtenir un financement fédéral pour la gare Cornavin, voire des compléments pour le nœud de Châtelaine. Le but est donc de préparer les projets genevois afin qu'ils puissent être retenus au niveau fédéral.

Mme Surchat Vial s'attache ensuite à expliquer le fonctionnement du fonds fédéral d'infrastructure, auquel est lié le projet d'agglomération. Ce fonds est doté de 20 milliards de francs sur 20 ans. Une partie de ces fonds est consacrée aux routes nationales, notamment à l'élimination des goulets d'étranglement. Par ailleurs, 6 milliards de francs sont affectés aux projets d'agglomération. Sur cette part, un fonds d'urgence de 2,5 milliards de francs

a été créé, duquel Genève a reçu des financements pour ses infrastructures de mobilité : 50 millions de francs pour le CEVA, 90 millions pour le TCOB, 200 millions pour le TCMC. Hormis ce fonds d'urgence, le fonds fédéral d'infrastructure est organisé en un système de 3 tranches (A, B et C), d'une durée de 4 ans chacune.

Pour accéder à la première tranche, il fallait remettre le projet en 2007, lequel a ensuite été évalué par la Confédération courant 2008 et a abouti à une décision du Conseil fédéral fin 2009. Les discussions parlementaires ont eu lieu courant 2010 et la décision des Chambres est tombée le 21 septembre concernant la libération de la première tranche de 1,5 milliard de francs pour 30 projets d'agglomération. Les fonds de la tranche A sont accordés pour des réalisations construites entre le 1.1.2011 et le 31.12.2014. Concernant la tranche B, un projet d'agglomération 2 sera déposé en juin 2012. Fin 2014, la décision des Chambres quant à la libération de la deuxième enveloppe sera prise. Le projet genevois a reçu une dotation de 186 millions, soit un financement de 40% sur des objets dont le financement local était assuré, comme les trams, financés par la loi H 150, et d'autres objets pour lesquels le financement local n'était pas assuré.

Le projet de loi porte uniquement sur des mesures situées sur territoire genevois. Sur certains objets, la demande de financement adressée au Grand Conseil est de 100% car y est inclus un préfinancement des mesures qui seront à terme prises en charge par la Confédération. Enfin, certaines mesures ne sont pas financées par le fonds d'infrastructure fédéral mais elles contribuent à la cohérence du projet global et à la bonne appréciation que Genève a reçue de la part de Confédération. Les mesures de mobilité douce ont par ailleurs fait l'objet d'un paquet séparé. La décision fédérale a exigé des mesures pour l'obtention de la tranche B du financement. Pour y accéder, Genève doit déposer un 2^e projet. L'ensemble des mesures fait objet d'un accord sur les prestations entre le Conseil d'Etat genevois, le Conseil d'Etat vaudois et la présidente du DETEC. Cet accord liste l'ensemble des mesures d'accompagnement paysagères, d'infrastructure et d'urbanisation. Selon l'échéancier mis en place, le chantier doit commencer, dans la période du 1.1.2011 au 31.12.2014. L'Office fédéral du développement territorial examine le respect de la convention.

Le PL 10749 comprend des mesures non imputables au fonds d'infrastructure selon l'analyse du rapport fédéral. Il s'agit du développement du réseau mobilité douce à Chancy et en direction de Saint-Julien-Certoux et le barreau routier d'accès à la route des Communaux d'Ambilly. Sont également non imputables au fonds d'infrastructure les mesures d'accompagnement paysagères, soit le pont biologique sur l'A40, la césure

paysagère (sous forme de parc urbain) à Bernex et la renaturation du Foron. Certaines mesures sont prises en charge à 40% par la Confédération. Elles concernent principalement l'espace public. Il s'agit du tram et des aménagements publics connexes au tram, comme la Place des particules à proximité du CERN. Ces espaces publics qui vont faciliter le passage des deux côtés du CERN.

Par ailleurs, la route de Chancy va être aménagée parallèlement à l'installation du tram selon une idée de requalification de l'espace-rue afin de faire circuler les cyclistes et les piétons. Par ailleurs, la première séquence de la Voie verte va être construite le long de la route des Acacias. Le principe de la Voie verte est de relier Annemasse à St-Genis. Une partie de la Voie verte se situe sur la tranchée couverte du CEVA, une partie se situe en France et ne fait pas partie du projet de loi et enfin une dernière partie se situe en Ville de Genève. D'autres mesures sont encore prévues, telles que l'aménagement piétonnier, en lien avec l'aménagement du TCOB, notamment à la rue des Rois. Par ailleurs, des mesures en faveur du trafic cycliste sont prévues. La passerelle piétonne du Mt-Blanc est encore en cours d'étude et fera également partie des mesures financées. Par ailleurs, le réaménagement des places des gares CEVA est prévu. Enfin, le tunnel de liaison de Champel-Hôpital sera également compris dans les mesures financées.

Mme Dougoud explique que le PL 10748 vise à établir les bases légales pour le financement et le préfinancement des infrastructures ferroviaires à Genève. Ce projet de loi fait suite à la convention signée en décembre 2009 par les cantons de Vaud et Genève, l'OFT et les CFF, qui elle-même faisait suite à un accord entre les cantons de Vaud et Genève. Le but est de favoriser le développement ferroviaire sur l'arc lémanique et d'obtenir des financements fédéraux. Il s'agit également de mettre en œuvre l'article 12, alinéa 3 de la loi sur les infrastructures ferroviaires, qui prévoit que les cantons peuvent préfinancer des infrastructures ferroviaires. Ce projet de loi a été élaboré par le DIM en étroite collaboration avec le DCTI. L'article 4 du projet de loi énonce un certain nombre de projets, dont la 4^e voie Lausanne-Renens et l'augmentation du rendement pour la gare Cornavin. Déjà dans le projet ZEB, quelques 20 millions de francs sont prévus pour financer des améliorations de la gare Cornavin. Par ailleurs, la construction de la 3^e voie Renens-Allaman devrait permettre de développer l'offre et d'augmenter la capacité entre Lausanne et Genève. Cet objectif peut également être retenu dans le projet Rail 2030. Les points de croisement Mies et Chambésy sont également cités et ils ont été retenus dans le projet d'agglomération. Ces points pourraient être financés par le biais du projet Rail 2030 ou encore par le financement fédéral du projet d'agglomération. Rail 2030 est pris en

charge à 100% par la Confédération. Un autre enjeu d'importance est l'augmentation de capacité de la gare Cornavin. L'allongement de quai dans la gare de la Plaine est également prévu, de même que l'augmentation de capacité ferroviaire à l'ouest de Genève (sur Bellegarde et sur l'aéroport), pour laquelle le nœud de Châtelaine est décisif.

Le PL 10748 comprend aussi des dispositions de nature financières. La condition posée par la Confédération est un financement du canton sous forme de prêt sans intérêt, sauf pour la part cantonale à la construction des points de croisement Mies et Chambésy, qui est une contribution d'investissement. Il y a plusieurs types de financement fédéral, dont le préfinancement, qui s'élève à 71 millions de francs, correspondant à la 3^e voie Lausanne-Renens et à l'augmentation de rendement, et le financement remboursable, qui s'élève à 50 millions de francs. La différence s'explique par le fait que les projets financés par le biais d'un financement remboursable n'ont pas fait l'objet d'une décision de l'Assemblée fédérale. Toutefois, ces projets peuvent faire l'objet d'un financement fédéral, ce qui a été reconnu par l'OFT s'ils sont retenus ultérieurement. La stratégie est donc de préparer les projets pouvant faire l'objet d'un financement fédéral et de soumettre les dossiers afin d'obtenir par la suite un remboursement de la Confédération. Les projets en financement remboursable sont les points de croisement Mies-Chambésy, l'augmentation de capacité de la gare de Cornavin, l'augmentation de capacité à l'ouest de Genève, l'allongement de quais en gare de la Plaine et la 3^e voie Renens-Allaman. Tous sont des montants d'étude, sauf le financement du point de croisement de Mies-Chambésy, qui est un crédit de construction. L'objectif est que toutes les études soient coordonnées afin d'obtenir une approche globale et qu'un rapport sur cette loi soit présenté annuellement au Grand Conseil afin de suivre l'avancement des travaux. Par ailleurs, chaque projet fera l'objet d'une convention spécifique d'étude avec les CFF.

Discussion

Une députée Verte demande pourquoi aucun préavis technique et financier n'est joint en annexe. Le canton de Zurich est parvenu à obtenir un financement fédéral beaucoup plus important que celui mentionné pour la gare Cornavin. Qu'en est-il du tunnel de liaison Champel-Hôpital, dont le tracé n'avait pas été clairement défini ? Le projet de route des Nations n'est pas chiffré.

On lui répond que les planifications des charges financières pour les deux projets de lois figurent dans l'exposé des motifs. Par contre, les autorités financières du DCTI et du DF n'ont pas jugé nécessaire de joindre un préavis

technique et financier. Il n'y en avait pas non plus dans le projet de loi de la loi H 1 50, car il s'agissait également d'une enveloppe de crédits pour un paquet de mesures et non d'un crédit d'investissement usuel. Le montant mentionné dans le projet de loi et relatif à la gare Cornavin est un montant de l'étude. Le but est obtenir le financement à 100% des travaux de construction dans le cadre de Rail 2030. En fait, l'idée est d'avoir des projets prêts qui montrent l'importance des enjeux à la Confédération afin d'obtenir les financements. Quant au tunnel de liaison Champel-Hôpital, il a été présenté deux fois à la Commission des travaux. Son tracé a été défini. Il convient cependant que le DCTI revienne devant la commission afin de présenter les résultats de l'étude concernant le passage du tunnel sous l'avenue de la Roseaie. Concernant la route des Nations, le tunnel est référencé dans le projet d'agglomération à hauteur de 135 millions de francs, mais n'a pas été retenu dans les projets de la tranche A.

Un député libéral demande si le projet d'agglomération 2 vise bien à obtenir des financements fédéraux à l'horizon 2024 et plus tard. Il regrette le manque de vision globale du projet d'agglomération à l'horizon 50 ans, et notamment l'absence de la traversée du lac, pierre angulaire du développement de l'agglomération. Il souhaite en outre que le Conseil d'Etat vienne déposer l'amendement concernant la route des Nations. Il demande en outre à quoi sert un pont biologique. Il demande quels sont les engagements formels des autorités françaises concernant la réalisation des projets compris dans la tranche A et pourquoi les autorités françaises ne financent pas elles-mêmes ce pont biologique. Revenant sur le PL 10748, il demande si la boucle Aéroport-Versoix-Coppet est toujours d'actualité. Il demande enfin quelles infrastructures situées sur Genève sont financées par le canton de Vaud en contrepartie du financement à hauteur d'un tiers par Genève de la 4^e voie Lausanne-Renens.

On lui explique que le projet d'agglomération 2 (tranche B) vise à obtenir des financements entre 2015 et 2018 et que la traversée du lac ne figurait pas dans le projet d'agglomération présenté fin 2007 mais qu'elle figurera en bonne place dans le projet d'agglomération qui sera présenté fin 2012. La source de financement de ce projet n'a toutefois rien à voir avec le projet d'agglomération ni avec le volet ferroviaire. Il s'agit en effet d'un projet routier, qui sera financé à 100% par la Confédération dans le cadre de l'élimination des goulets d'étranglement. Un pont biologique sert à assurer des corridors biologiques pour le passage de la faune, qui peut ainsi traverser l'autoroute. Le financement de cette infrastructure sera franco-suisse. Tous les projets concernant les corridors biologiques ont rencontré un grand enthousiasme de la part de la région Rhône-Alpes, qui va décaler 4,5

millions d'euros pour financer les trois ou quatre corridors biologiques prévus. Des contrats de prestations seront signés à ce sujet entre les différents partenaires.

De son côté, la Confédération a exigé que l'ensemble des mesures fassent l'objet d'un engagement de mise en œuvre. Un grand travail a été fourni afin d'obtenir ces engagements de la part des autorités françaises. Les décisions ultérieures de financement sont réservées, comme celles du Grand Conseil le sont, car le législatif reste toujours souverain pour accepter les financements. Cependant, les exécutifs français se sont formellement engagés en faveur du financement de ces projets. L'engagement financier français se monte à 100 millions de francs, le TCOB et le tram direction Moillesullaz faisant partie de ce projet de loi.

Concernant la boucle Versoix-Coppet, plusieurs tracés ont été envisagés. Les CFF ont déjà engagé un plan-cadre à ce sujet, permettant d'évaluer les besoins d'infrastructure et d'estimer quelle serait la forme de la boucle. Aujourd'hui ces études sont encore en cours. Pour l'agrandissement de la gare Cornavin, un accord a été signé entre la Ville de Genève et les CFF. Une étude vient d'être engagée afin d'évaluer l'impact du développement de la gare en collaboration avec la Ville de Genève. En parallèle, l'étude du plan-cadre permet de définir combien de voies seront à terme nécessaires à Cornavin. Concernant la participation croisée Vaud-Genève, des investissements sont nécessaires sur le territoire vaudois. Cela présente des avantages, car Genève n'a pas à subir les impacts environnementaux de ces travaux. C'est la raison pour laquelle un préfinancement à hauteur d'un tiers a été décidé. En contrepartie, le canton de Vaud préfinance davantage les projets se situant sur son territoire que le canton de Genève.

Un député UDC demande des précisions concernant les négociations entre l'Etat et la commune du Grand-Saconnex au sujet de la route de Nations et ce qu'il en est de la 3^e voie entre Coppet et Allaman et du projet de passerelle cycliste sur le pont du Mont-Blanc. Il demande enfin si le début des travaux de SOVALP est conditionné au vote du projet de loi.

On lui répond que les négociations avec la commune du Grand-Saconnex ont été difficiles, car celle-ci tenait à imposer un autre concept d'échangeur. L'Etat a fini par leur démontrer que le projet retenu par l'OFR était le plus pertinent. Des mesures d'accompagnement ont été convenues, dont un immeuble jouant le rôle de mur antibruit à l'entrée du tunnel. Aujourd'hui, la discussion avec la commune porte sur un autre point. Dans le crédit d'étude voté par le Grand Conseil, la route se situe en tranchée ouverte. Cette solution ne convient pas à la commune en raison du bruit provoqué et en raison de la perte de surface au sol. Une discussion est actuellement en cours

afin de trouver un financement pour le surcoût engendré par la couverture de la tranchée, qui n'est pas prévue dans le crédit d'étude. L'idée est de parvenir à un financement tripartite de cette couverture (canton, commune et privé) car les promoteurs privés sont intéressés à participer à ce financement.

Par ailleurs, le RER fonctionne déjà entre Coppet et Genève. L'objectif concerne l'offre et non les infrastructures. Le but est d'avoir une relation tous les quarts d'heure sur chaque produit de l'arc lémanique. Actuellement, on ne dispose pas d'une étude suffisante pour savoir exactement où se situera la 3^e voie. Enfin, la passerelle piétonne et cycliste du pont du Mont-Blanc a pour but de faciliter le passage « en site propre » en dehors de la circulation. Plusieurs variantes sont actuellement étudiées par la Ville de Genève. Concernant les travaux SOVALP, ils peuvent commencer indépendamment du projet de loi. Le montant est en effet attribué à l'aménagement du parvis de la place de la gare.

Un député socialiste demande quelle est l'échéance de réalisation des travaux de la première étape. Réponse : les chantiers devraient avoir commencé au plus tard le 31.12.2014. L'esprit de la loi, qui fixe ce délai, doit être respecté, mais une marge de négociation est toutefois possible. La liaison ferroviaire entre la ZIMEYSA et Saint-Genis ne fait pas partie du projet d'agglomération mais il a été évalué dans le plan-cadre des CFF.

Un député libéral note que les gares de Blandonnet et de Châtelaine sont dessinées sur le parcours du CEVA, et non sur le parcours de la Plaine. Faux ! Ces gares sont bien situées sur le parcours de la Plaine. Le point important à garder à l'esprit que tout le réseau situé à l'ouest de Genève soit étudié dans le cadre de l'augmentation de capacité à la sortie de la gare Cornavin. Le réaménagement de la ligne ferroviaire SNCF située pied du Jura pourrait à terme être envisagé. Cependant, la difficulté est que l'urbanisation est faible autour de cette voie ferroviaire et que le bassin d'utilisateurs est de ce fait réduit.

Un député MCG demande si la participation française aux infrastructures est de 100 millions d'euros ou de francs et s'il existe des garanties des autorités françaises concernant cet engagement. Réponse : il s'agit de 100 millions de francs suisses, qui font l'objet de l'engagement des autorités françaises dans le cadre de l'accord de prestation. Chacune des communautés de communes en charge de la réalisation d'infrastructures a déposé une demande de prise en charge dans le cadre des appels à projets pour les transports en commun en site propre. Ces communautés de communes sont donc dans une dynamique de réalisation concrète des projets qui les concernent. Les financements des projets sont multiples. Le tram Moillesullaz-Annemasse est financé à la fois par la communauté de

communes et d'agglomération et par l'Etat français. En effet, Annemasse agglomération se porte maître d'ouvrage du tram. Le même système est mis en place pour la réalisation du bus à haut niveau de service.

Un député radical cite en exemple la 3^e voie entre Genève et Lausanne et la vitesse de déplacement, qui ne va pas augmenter. Or, il faut se positionner à terme sur le réseau à grande vitesse. De même pour l'amélioration de la gare Cornavin, qui risque d'arriver vite à saturation suite à l'accroissement de la capacité de certaines lignes. Le risque est de se retrouver dans 30 ans avec des réserves de capacité épuisées et des besoins en croissante augmentation. Il demande enfin quels sont les projets en ce qui concerne les cheminements piétons au sein de la gare Cornavin, afin de rendre la gare plus accueillante et plus transparente.

On lui indique que les options concernant le développement de Cornavin sont au cœur des discussions avec les CFF. L'objectif est d'obtenir des crédits dans le cadre du programme Rail 2030. Il est pour cela important de dimensionner la gare au plus juste. La mise en service de lignes à grande vitesse est subordonnée à la mise en réseau de telles lignes dans toute la Suisse, qui doit être étudiée par les CFF, mais qui n'est pas actuellement à l'ordre du jour.

Un député Vert demande quels sont les perspectives concernant le barreau ferroviaire sud. Le projet d'agglomération déposé en 2007 ne comprend pas le barreau ferroviaire sud. Cette perspective doit être développée dans le cadre du projet d'agglomération 2, sous l'angle du tram en direction de Saint-Julien comme sous l'angle du développement plus large du réseau ferroviaire du barreau sud. Ces projets ne sont pas compris dans le train de projets actuels, mais ils sont à l'étude par les CFF dans le cadre de son analyse actuelle du réseau à Genève.

Un député Vert demande si le S de la Roche-sur-Foron est prévu dans le projet de loi. Dans le cadre du projet d'agglomération 1, un certain nombre d'infrastructures situées sur France n'ont pas été retenues. Ces projets sont toutefois en cours d'analyse au sein de la région Rhône-Alpes en collaboration avec les Réseaux ferrés de France. Actuellement, une coordination est menée entre les autorités suisses et françaises afin de déterminer les projets qui seront inclus dans le projet d'agglomération 2.

Une députée socialiste revient sur le sujet de la route des Nations et s'étonne que l'on veuille mettre en place un financement pour cette route alors qu'il n'est pas encore question du tram. Elle craint en effet que la route soit implantée avant le tram et demande que si un amendement en ce sens est

ajouté au projet de loi, un amendement concernant l'implantation du tram soit également prévu.

On lui répond que dans le cadre du projet d'agglomération 2, des mesures concernant l'implantation du tram TGS et de la route des Nations seront proposées. Elles sont actuellement en cours d'étude. Pour le moment, aucun financement pour de telles mesures n'est encore prévu. Cela dit, il est possible de mener les deux chantiers en parallèle, mais à condition de préserver la mobilité sur les tronçons concernés. Il est pour cela plus logique de construire d'abord le tunnel de la route des Nations afin de garantir la circulation des voitures et de pouvoir libérer l'espace nécessaire au chantier du tram.

Un député UDC demande si une solution à la surcharge du nœud de Cornavin serait de décharger une partie du trafic de Cornavin sur la gare de la Praille. Cette solution a été envisagée. Cependant l'éclatement du nœud de Cornavin reviendrait à appauvrir le système entier du réseau ferroviaire. Les gares de Zurich, Lausanne et Bâle se sont structurés en nœuds très importants.

Le même constate qu'il manque un kilomètre à la ligne Bellegarde-Divonne pour rejoindre Crassier. Serait-il envisageable de construire une telle liaison afin de fermer la boucle ferroviaire ? C'est une idée intéressante, mais il est déjà relativement compliqué de prévoir la liaisons CEVA avec la France...

Un député radical demande quelle serait la conséquence de la non-acceptation de ces deux projets dans les délais impartis. Par ailleurs, il ajoute que le Foron est situé à 100% sur France. Il demande donc comment seront répartis les frais de renaturation. On lui explique que si ces projets de lois ne sont pas acceptés dans les délais impartis, le subventionnement fédéral de 40% sera perdu et cela donnera des « mauvais points » à Genève concernant la décision fédérale sur l'octroi du financement de la tranche B du fonds d'infrastructure. Le plan présentant la vision d'ensemble du projet d'agglomération peut sans problème être présenté aux députés. L'ancien président du Grand Conseil a demandé à M. Muller qu'une telle présentation soit faite à l'intention des députés lors d'une séance plénière. Enfin, s'il est vrai que le Foron est entièrement situé sur France, les frais de renaturation de ce cours d'eau seront pris en charge par les autorités françaises en ce qui concerne la berge française et par les autorités suisse en ce qui concerne la berge suisse.

Audition de M. Rémy Pagani et de Mme Isabelle Charollais, de la Ville de Genève

M. Pagani indique que la Ville a saisi l'opportunité de l'étude du projet d'agglomération par la commission afin de faire valoir ses observations. La Ville est particulièrement concernée par l'avenir de la gare Cornavin et souhaite que la gare soit rénovée. Elle a participé en ce sens aux études menées par CFF Immobilier. Or les CFF souhaitaient simplement ajouter deux voies supplémentaires et empiéter de 27 mètres sur le quartier des Grottes, ce qui reviendrait à raser tous les bâtiments du quartier jusqu'à la fontaine située au centre du quartier. La Ville s'est donc opposée à cette vision, car elle souhaite que les CFF mènent une vraie réflexion sur le développement de la gare, par exemple en souterrain, comme à Zurich. Une convention a été signée entre les CFF et la Ville, dans laquelle les CFF s'engagent à mener une réflexion afin de trouver d'autres scénarios de développement. La Ville propose également qu'une réflexion soit menée sur le développement des gares des Eaux-Vives et de l'aéroport, qui doivent devenir être le pivot du développement régional de Genève. Or, la Ville n'a pas encore réussi à faire avancer les études ni à obtenir des réponses concrètes de la part de CFF Infrastructures.

La Ville est partie prenante de la réflexion au niveau de l'agglomération et compte prendre ses responsabilités afin qu'un projet ambitieux d'agrandissement de la gare Cornavin soit réalisé, et non un projet « au rabais ». Elle suggère que la boucle passant par l'aéroport soit réalisée afin que le TGV puisse y arriver directement de la France avant de repartir sur Lausanne sans passer systématiquement par Cornavin. Un arrêté a été soumis au Conseil municipal concernant la passerelle de Sécheron, qui est également en lien avec le projet d'agglomération et dont le budget est de 17 millions de francs. Ce projet ne soulève pas d'opposition déclarée au sein du Conseil municipal. Concernant le développement de la Voie verte, un crédit d'étude a été soumis au Conseil municipal. Concernant le pont en encochenement destiné aux cyclistes le long du pont du Mont-Blanc, un mandataire a été désigné pour réaliser l'étude, en parallèle avec l'étude d'une piste cyclable située directement sur le pont du Mont-Blanc. Ces projets pourraient bénéficier d'un subventionnement fédéral s'ils débutent avant 2014. En conclusion, la Ville est favorable à l'agrandissement de la gare Cornavin, mais estime qu'il est incongru d'investir 90 millions de francs sans mener une vraie réflexion sur la question de la 3^e voie, car ce projet aura un impact sur l'ensemble de l'agglomération genevoise et sur les aménagements urbains.

Un député MCG demande ce que la Ville propose concrètement concernant le développement de la gare. On lui répond que plusieurs

scénarios ont été étudiés par la Ville : construire de nouvelles voies sous la gare, comme cela a été fait à Zurich ; réaliser la boucle de la gare de l'aéroport afin de désengorger la gare Cornavin ; requalifier la gare des Eaux-Vives ou encore installer une nouvelle gare au Bachet -de-Pesay afin de desservir le barreau sud. Il convient de calibrer les gares en relation avec le développement du trafic ferroviaire.

Un député libéral demande si la Ville de Genève est favorable au projet de 3^e voie. Réponse : oui, mais cela nécessite une vraie réflexion sur le calibrage de la gare située au bout de la ligne. Il est absurde d'ajouter d'une 3^e voie à la gare Cornavin sans mener une réflexion de fond. Un tel développement aura un impact très important sur l'aménagement urbain de la Ville. Il convient donc que la Ville et le canton s'entendent pour mandater une réelle étude portant sur ces questions. Pour l'instant, aucune négociation avec la Ville de Lancy n'a été menée sur le développement éventuel de la gare de Lancy-Pont-Rouge, hormis celle menée dans le cadre du PAV. Concernant l'étude d'une piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc, deux projets étudiés en même temps : 1) le recalibrage du passage piéton et 2) la construction d'un pont en encorbellement. Le but est de sécuriser le trafic des cyclistes et des piétons sur ce pont, par exemple en installant une piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc. Par ailleurs, la Ville souhaite que la variante consistant à faire monter une partie du trafic de la gare Cornavin à Sécheron, qui dispose d'un surplus d'espace, soit étudiée au moyen d'une étude de faisabilité. Enfin, concernant la boucle de la gare de l'aéroport, qui éviterait de faire de grands travaux à Cornavin, une réelle étude doit être menée sur ce sujet. En vertu de la convention signée avec la Ville, les CFF doivent mener cette étude dans les trois prochaines années, sinon ils devront théoriquement abandonner leur projet d'agrandissement de la gare Cornavin.

Un député PDC rappelle que la commission des pétitions a reçu une pétition des habitants du quartier de Malatrex qui s'opposent à la démolition de bâtiments de leur quartier. Il note que l'autre option, consistant à construire en souterrain comme à Zurich, coûte extrêmement cher et ne résout pas entièrement les problèmes. Une autre solution consisterait à placer la gare TGV à Lancy-Pont Rouge. Dès lors, les gares de Cornavin et de l'aéroport seraient partiellement libérées. Il demande si M. Pagani est favorable à cette solution. Il demande enfin si la passerelle supplémentaire prévue sur le pont du Mont-Blanc serait située en parallèle au pont actuel.

On lui répond que oui. Concernant le développement des gares, la Ville souscrit au fait d'étudier différentes solutions possibles. Elle souhaite simplement que les CFF et le canton prennent le temps d'effectuer une analyse approfondie afin de prendre des décisions pertinentes à l'horizon 50

ans alors qu'une augmentation de 40% de la mobilité est prévue dans les 20 prochaines années.

Prolongement du tram de la place des Nations-Ferney et route des Nations

Le prolongement du tram de la place des Nations en direction de Ferney comprend un tronçon de 4 km situé sur territoire genevois, un tronçon de 2 km sur territoire français et un tronçon supplémentaire de 1,5 km sur la façade sud de l'aéroport en parallèle du tarmac. Concernant la hiérarchisation du réseau routier, il faut souligner le rôle important de la route de Colovrex, qui permet de revenir sur la route de Ferney. La vue aérienne permet de montrer la jonction actuelle de Ferney, qui n'est actuellement pas aux normes de l'OFROU. A noter le secteur Pré-du-Stand, d'une surface de 143 000 m² et identifié comme un potentiel terrain constructible. Le plan directeur du Jardin des Nations de 2003 identifie clairement le tracé de la route des Nations, qui doit déboucher sur l'avenue Appia et desservir l'ensemble du secteur comprenant l'OMS et le BIT. Il permet aussi de libérer du trafic sur la route de Ferney ainsi que sur la route de Colovrex. Un des principes du projet urbain est de créer une vitrine économique le long de l'autoroute. Un secteur de quartier urbain mixte pourrait être développé le long de la place de Carantec. Un secteur en extension sur le secteur Pré du Stand et un autre sur le secteur de la Suzette sont également prévus. Quelque 950 logements pourraient être créés, ainsi que 300 logements le long de la route des Nations. Une étude acoustique doit toutefois être menée afin de vérifier la faisabilité de cette option et d'optimiser voire d'augmenter la capacité de ce projet. En conclusion, il s'agit de construire le prolongement du tram vers Ferney et l'aéroport, de reconfigurer la jonction de Ferney, de construire la route des Nations et de construire des logements et des bâtiments.

On rappelle que le projet de la route des Nations est en gestation depuis plusieurs années. Cette route liée au projet de nouvelle jonction autoroutière de Ferney. La nouvelle jonction de Ferney est un projet fédéral de l'OFROU, car dès 2008, les autoroutes sont devenues propriété de la Confédération. Il existe donc une co-maîtrise d'ouvrage entre la Confédération et le canton concernant la jonction autoroutière. Le canton est cependant maître d'ouvrage à part entière pour le projet de route des Nations. Ce dernier projet est divisé en 4 parties : 1) le portail Colovrex, 2) l'interface menant au tunnel, 3) le tunnel lui-même, de 450 m de long, et 4) le portail Appia, débouchant sur l'avenue Appia.

Sur l'autoroute, un nouvel ouvrage de franchissement sera construit. Il s'agit d'un pont haubané, qui constituera un bel ouvrage d'entrée dans la

ville. Concernant le tunnel, il sera construit en souterrain au moyen d'une excavatrice. Les habitations situées au-dessus seront ainsi conservées. Ce tunnel comportera une voie de circulation dans chaque sens. Les deux portails Colovrex et Appia finiront en tranchée ouvertes. Des discussions sont en cours depuis plusieurs mois avec la commune du Grand-Saconnex au sujet de la couverture de la tranchée. Il est envisagé de l'aménager avec des habitations, des terrains sportifs et éventuellement une barre de bureaux. Le programme des travaux sera coordonné entre la jonction de Ferney, la route des Nations, le tram et l'UPLAN. La réfection de l'autoroute devant l'aéroport a été faite il y a quelques années et il convient de coordonner les travaux de réfection du tronçon menant de Colovrex à l'aéroport. La partie du projet concernant la jonction de Ferney, pilotée par Confédération, serait prête à mettre à l'enquête publique en 2011. Le démarrage des travaux pour les deux projets coordonnés est de ce fait prévu pour 2014. La construction du tram est prévue après la construction du tunnel. Techniquement, il serait possible de construire le tunnel en parallèle du tram, mais cela reviendrait à créer beaucoup d'encombres.

Un député libéral demande si le tram revenant sur l'aéroport depuis Ferney passera du côté nord ou sud de l'autoroute. Il demande ensuite si les travaux dont il est question sont compatibles avec l'éventuel prolongement de la ligne CFF de l'aéroport vers Coppet. Le tram serait situé sur un axe à part, c'est-à-dire en site propre. Il n'y a aucun conflit entre les travaux en question ici et le développement de lignes CFF en souterrain en direction de l'aéroport. Plusieurs variantes ont été étudiées et pour le moment, aucune n'a encore été choisie.

Un autre député libéral demande quelle est la position actuelle de la commune du Grand-Saconnex concernant ce projet. On lui rappelle qu'il n'appartient pas à la commune de décider de ce projet. L'opposition de la commune n'est donc pas déterminante. Il est cependant préférable de trouver un terrain d'entente avec elle. Pour ce faire, un projet de couverture de la tranchée est actuellement en cours de négociation. A priori, l'attitude de la commune devrait être coopérative à condition qu'un accord soit trouvé au sujet du financement de la couverture de la tranchée. Le coût de la couverture est estimé à environ 18 millions de francs (frais de génie civil, valeur 2005). A part le génie civil, d'autres points techniques comme la ventilation et les mesures environnementales doivent être clarifiés au moyen d'études qui sont en cours de réalisation.

Un député Vert demande quels aménagements sont prévus en aval de la route, notamment au niveau de la place de Nations et du croisement avec la

route de Pregny, et quels sont les aménagements et allègements routiers prévus sur le tronçon de la route de Ferney.

Un des objectifs de ce projet est de mieux desservir le secteur des organisations internationales et d'éviter que les voitures percolent à travers les communes de Chambésy et Pregny, comme c'est le cas actuellement. Des mesures d'accompagnement sont prévues en parallèle afin de centrer le trafic d'accès sur la nouvelle route. L'objectif est bien de centrer le trafic d'accès sur la route des Nations afin de décharger les routes de Colovre x et de Ferney. Un réaménagement sera effectué entre l'avenue Appia et la route des Nations, le crédit pour le réaménagement étant compris dans ce crédit de construction de la route. Quant à l'infrastructure ferroviaire du tram, qu'elle se trouve en site propre ou en site partagé, elle ne sera pas envisagée de la même manière si elle est construite consécutivement à la route des Nations ou non. En effet, la charge de trafic sur la route de Ferney ne sera pas la même. Le projet ferroviaire de tram ne sera donc pas envisagé de la même manière dans les deux situations. Cependant, l'objectif est de conserver une voie de trafic individuel séparée du tram. Il est parfois plus judicieux de casser des murs afin de placer le tram en site propre et de lui garantir une bonne vitesse commerciale. L'objectif est donc de privilégier à la fois une bonne vitesse commerciale du tram et l'accessibilité du trafic individuel.

Une députée socialiste demande si ce projet s'avère toujours nécessaire et s'il ne serait pas plus opportun de conserver l'entier du trafic sur la route de Ferney.

On lui répond que ce projet répond plus que jamais à une nécessité. Certes, le trafic individuel n'est pas en strict rapport avec l'augmentation de la population. Cependant, le trafic individuel ne va pas cesser d'augmenter dans l'agglomération et il convient de trouver des solutions afin de garantir l'accessibilité et la fluidité du trafic. Ce projet n'est donc absolument pas remis en cause. Il s'agit de libérer la route de Ferney afin de la consacrer à la mobilité douce et au trafic de quartier et de placer le trafic pénétrant dans l'agglomération sur la nouvelle route. L'objectif est que les personnes habitant Ferney empruntent le tram. Par contre, les personnes venant d'au-delà pourront emprunter la nouvelle route comme pénétrante performante dans l'agglomération. Une réflexion sur la connexion avec les P+R devra également être menée en parallèle de l'étude de la route. Des réaménagements seront effectués consécutivement à la construction de la route, et également un réaménagement du réseau de bus. La nouvelle route ne va pas générer une grande capacité supplémentaire, car elle comprendra seulement deux fois une voie et n'est pas dimensionnée pour attirer du trafic supplémentaire. L'objectif de cette route est de permettre un accès direct aux

organisations internationales sans que le trafic ne pe rcole au t ravers les communes de Pregny et de Chambésy. Elle permettra aussi de libérer le trafic du l'axe de la route de Ferney afin de le libérer pour la construction et le passage du tram. Selon une étude récemment menée, construire le tram, sans que la route de Ferney n'ait préalablement été déchargée d'une partie du trafic qui y circule, re viendrait à créer des em bouteillages et à bloquer le trafic dans la zone.

Un député UDC est effaré de constater qu'aucune liaison ferroviaire entre l'aéroport et Bellevue n'est prévue et demande où en est le traitement des oppositions de priv és habitant le long de la route des Nations et cel le de Ferney.

Réponse : il n'y a pas eu d'opposition de privés, car l'enquête publique n'a pas encore été ouverte. La procédure formelle d'autorisation en est encore à son début. L'autorisation de construire n'a pas encore été délivrée.

Un député libéral note que les fonctionnaires internationaux apprécient beaucoup la vie à Genève. Il est donc important que Genève conserve son attrait au niveau international et d e préserver la m obilité au sein d e l'agglomération, surtout dans la zone des organisations internationales. Il convient donc augmenter la capacité de la future route et de prév oir trois voies (deux dans un sens et une dans l'autre, avec possibilité d'alterner selon le trafic) voire même à prévoir quatre voies (deux fois deux voies).

L'objectif n'est pas d'amener un surcroît de trafic en direction de la place des Nations. Il s'agit d'une route de destination, et non d'une route d'appel à transit, et elle est dimensionnée en fonction de ce besoin.

Un député socialiste ne comprend pas l'utilité de construire un tram sur la route de Ferney si la route des Nations est construite et demande s'il est prévu de construire des P+R à Ferney.

La route n'offrira pas une grande capacité routière supplémentaire, alors que la p opulation du pays de Gex est e n pleine croissance. L'utilité de construire une ligne de tram avec un bon niveau de service est donc avérée. La croissance démographique du pays de Gex est en effet de 2,5% et sa population devrait atteindre les 30'000 habitants en 2030. La mise en place d'une ligne de bus rapide, du tram ainsi que d'un réseau RER en connexion avec ligne du pied du Jura devrait permettre de faciliter le report m odal des transports. Cela suppose toutefois une urbanisation dense et compacte autour des interfaces des transports publics, et non un étalement urbain comme c'est le cas actuellement dans le pays de Gex. Quant à la construction de P+R, elle est plutôt prévue sur les interfaces avec les lignes de bus à haut niveau de

service, le P+R des Tuileries devant être développé en relation avec le développement du RER.

Un député libéral souhaite obtenir une vision plus détaillée du carrefour de l'avenue Appia et de la route des Nations. Il souhaite connaître le projet de la DGM, l'installation du tram sur la route de Ferney ayant pour conséquence d'ajouter des entraves au trafic en direction de la jonction autoroutière de Ferney. Une vue d'ensemble des problématiques de mobilité dans la zone est donc nécessaire, ainsi qu'un comptage précis du nombre de véhicules empruntant la route de Ferney afin d'avoir une vision à long terme de la mobilité. Il demande enfin s'il ne serait pas plus opportun de prévoir des boucles tournant autour de Genève plutôt que des axes pénétrants dans l'agglomération, qui amèneront plus de trafic et accroîtront les problèmes de mobilité urbaine.

Le projet de route des Nations a pris du temps à émerger. L'OFROU a donc demandé au canton de reprendre l'analyse des hypothèses de trafic. Cette analyse a été effectuée en collaboration avec les autorités françaises et vaudoises afin d'obtenir des chiffres actuels. Un travail de simulation de flux est en cours. La collaboration avec les autorités françaises et vaudoises dans le cadre du projet d'agglomération est bonne. Actuellement, une étude multicritère doit être engagée avec ces partenaires afin de pouvoir avancer dans le traitement des questions de mobilité à l'échelle régionale.

On ajoute que le projet de la route des Nations est un projet de détail basé sur un crédit d'étude voté par le Grand Conseil. L'exposé des motifs précise clairement que la route des Nations est une route de destination et qu'elle n'est pas destinée à créer un appel de trafic en direction de la place des Nations. L'étude de boucles est certes très intéressante, mais elle s'inscrit dans un contexte beaucoup plus global que le projet de la route des Nations.

Le député libéral insiste sur la nécessité d'étudier des boucles en périphérie de Genève afin d'éviter que l'entier du trafic ne passe systématiquement par le centre de l'agglomération. Il demande que les projets concrets de P+R soient aussi pris en charge par les autorités françaises et vaudoises et souhaite qu'un P+R soit construit parallèlement au tram en direction de Ferney, car si ce n'est pas le cas, le tram n'aura aucun succès.

Un député radical indique que la Commission de l'aménagement s'est saisie d'un projet concernant le transport de marchandises afin d'étudier spécifiquement cet aspect. Genève est le seul canton à ne pas avoir rendu ses données pour la mise à jour du schéma lémanique des transports. Par ailleurs, la route des Nations permet d'éviter de traverser la localité du Grand-Saconnex et de construire le tram à destination de Ferney en site propre. A ce

propos, le besoin de clientèle ne justifie pas l'installation d'un tram à Grand-Saconnex, sauf sporadiquement le besoin de clientèle à destination de Palexpo. Il est donc effarant qu'aucune desserte directe de Palexpo par le futur tram ne soit prévue. Plus une infrastructure de tram se prolonge loin, plus sa vitesse commerciale doit être importante. L'élément de base d'attractivité d'un transport collectif est en effet sa vitesse commerciale. Or, la vitesse commerciale du tram entre l'avenue de France et Cornavin est inférieure à celle de l'ancien bus qui circulait dans la rue de Lausanne, d'où l'importance de prévoir un tram en site propre.

Un député socialiste relève que le projet de la route des Nations est lié au projet de tram à destination de Ferney. Or, il apparaît aujourd'hui que le projet présenté ne satisfait ni les libéraux ni les Verts. Il demande donc si le lien entre les deux projets est vraiment pertinent et s'il doit être maintenu.

Audition de Mme Boller-Goodship et de M. Comte, conseillers administratifs de la commune du Grand-Saconnex

M. Comte excuse l'absence du maire, qui s'est récemment fait opérer et est actuellement immobilisé. La commune du Grand-Saconnex abrite des infrastructures très importantes, telle que l'aéroport, Palexpo, l'Arena, mais aussi l'extrémité du Jardin des Nations, qui comportent de nombreuses organisations internationales et non gouvernementales. La commune comporte également un réseau routier très dense, dont la route de Ferney, la route de Colovrex et l'autoroute de contournement. Une partie importante du réseau routier provient également de Terre Sainte et France voisine, par la route de Colovrex. La commune était traversée chaque jour par 100 000 véhicules en 2000. Le plan de synthèse du PACA Genève-Fernex-Gex et du PACA Genève-Saint-Genis montre qu'un axe fort de transports publics est nécessaire sur la commune et que le « cercle d'innovation », qui relie la gare Cornavin à Cointrin via la face sud de l'aéroport, est essentiel.

De nombreux développements urbains d'activité et de logements sur le territoire de la commune y figurent, notamment au-dessus du tracé de la route des Nations. Le tram TGS y est également figuré. Une augmentation de 40% de la population de la commune a été enregistrée en 34 ans, notamment en raison du développement du quartier du Pommier. La situation est donc déjà chaotique en termes de circulation. Une extension sportive ayant été prévue, une réflexion a donc été menée par la commune avec un urbaniste afin d'étudier l'évolution future du territoire communal. En conséquence, la construction du tram permettrait de requalifier la route de Ferney. Un potentiel de 3'650 emplois nouveaux pourrait ainsi être réalisé et la

requalification de terrains suite au développement des projets communaux permettrait de loger quelque 1'200 nouveaux habitants.

Ainsi, fait remarquer la commune, la parité serait atteinte entre les 14'000 habitants et 14'000 emplois. Il est important de construire des logements afin que les travailleurs puissent loger à proximité de leur lieu de travail et il est très important que les projets de route des Nations et de tram TGS soient liés et réalisés conjointement afin de répondre au mieux aux besoins de mobilité de la zone.

Il faut noter que le projet de route des Nations est évoqué dans la commune depuis 1982. Ce projet est inscrit dans le plan directeur communal. C'est dire l'esprit positif avec lequel la commune considère ce dossier. Il convient cependant que ce projet soit exemplaire et entraîne le moins de nuisances possible pour la commune. La loi votée par les députés a lié l'exécution du projet de tram à celle du projet de route des Nations, ce qui est parfaitement logique et réaliste. Toutefois, des projets de logement importants, comme ceux de la Suzette ou du Campus Santé, nécessitent la réalisation rapide du tram en vue d'un transfert modal fort. Il ne faut pas nécessairement attendre la réalisation de la route des Nations pour réaliser rapidement l'infrastructure de tram.

Un député socialiste rappelle que la commune de Vésenaz a participé financièrement au projet de la tranchée couverte. Il demande quel pourrait être la participation financière de la commune du Grand-Saconnex.

On lui répond que la commune est prête à participer financièrement à ces projets, mais elle rappelle aussi qu'elle est la seule commune genevoise à avoir déposé des chiffres négatifs pour 2009.

Un député radical demande quel est l'état des négociations de la commune avec l'Etat de Genève. On lui explique que les dernières discussions officielles avec le canton datent de l'été dernier. Il a été convenu qu'un groupe de pilotage serait mis en place, réunissant le DCTI, la DGM, l'OFROU, la DGAT et la commune. Cependant, ce groupe ne s'est pas réuni, mais la commune est toujours prête à négocier. Dans le cadre du plan de synthèse des deux PACA, les discussions vont bon train afin que l'un des premiers périmètres stratégiques de développement du plan d'agglomération 2 soit celui du Grand-Saconnex. Le périmètre devrait regrouper la région transfrontalière jusqu'à la Poterie, près de la douane de Ferney, ainsi que la route des Nations, le TGS et le Campus Santé, qui est un projet de bâtiment de 25'000 m² en bordure de la route de Ferney d'une capacité de 1'000 personnes. De l'avis de commune, ce dernier projet ne devrait pas être réalisé sans que le TGS ne soit construit et ne puisse le desservir. Or, le

planning proposé par le Fond mondial fait que, normalement, ce bâtiment devrait être construit dans quatre ans. Dans le cadre du périmètre stratégique de développement, une coordination doit être effectuée entre les différents projets. Il ajoute qu'une demande de renseignements a été adressée à la commune en vue de la réalisation d'un autre campus encore plus important (30'000 m² de surface brute de plancher). Au vu de ces projets, il convient que le TGS soit étudié avant les branches du tram reliant le CERN et Saint-Genis, où la densité de population est beaucoup plus faible.

Un député libéral rappelle que le Grand Conseil a accepté les projets de route des Nations et du TGS. Il demande quelle serait la surface de terrain gagnée grâce à la couverture de la tranchée. Réponse : une surface supérieure à 5'000 m².

Un autre député libéral s'étonne que le DCTI affirme que tout va pour le mieux, alors que la commune indique qu'elle attend depuis 6 mois que le groupe de travail se réunisse. Il demande si la construction du TGS avant que la route des Nations ne soit construite n'aboutirait pas à une situation encore plus chaotique qu'elle ne l'est aujourd'hui. Il demande enfin comment faire pour s'assurer qu'un P+R soit construit au bout de la ligne du TGS afin que celui-ci conserve son attractivité. Il répète son étonnement de constater que le trafic est rabattu en entonnoir sur la commune du Grand-Saconnex, ce qui entraîne de fait une saturation du trafic. Il demande s'il ne serait pas plus opportun de prévoir dans le cadre des PACA des itinéraires alternatifs et concentriques au lieu de rabattre tout le trafic entrant dans l'agglomération sur un seul axe.

Réponse : le DCTI n'entend pas commencer les études du TGS avant que les travaux de la route des Nations ne démarrent. Or, une telle planification n'est aujourd'hui plus pensable, et il faut que les travaux soient menés de manière coordonnée. La construction d'un P+R à Ferney est complètement justifiée en vue du report modal du trafic, ce qui n'empêche pas qu'un autre P+R devra être construit dans un deuxième pour les usagers arrivant de l'autoroute et du canton de Vaud.

Un député Vert rappelle que le Grand Conseil a voté il y a six ans un crédit d'étude de 5,5 millions de francs pour le projet de route des Nations. Or, il constate que la commune a financé les études d'un autre projet. Il s'étonne que deux types de crédit d'étude aient été dépensés pour deux projets différents et il regrette le manque de concertation entre l'Etat et la commune au sujet de ces études.

On l'assure que la commune a participé activement aux discussions au sujet de la route des Nations et de la jonction autoroutière. En 2003, sur

l'intervention de la DGM, l e projet, qui convenait à la co mmune, a été abandonné et un nouveau projet a été élaboré, auquel la commune a peu participé. La commune n'est pas favorable à ce no uveau projet, qui entraîne trop de nuisances pour elle. Des études menées par la commune ont démontré la pertinence de la v ariante anneau. Ces éléments ont été tran smis à l'OFROU, qui est donc au courant du co ntre-projet de la commune. La variante anneau avait été plébiscitée par une majorité du groupe d'étude en 2003. La commune ne dispose pas d'estimation de coût car elle n'avait pas les moyens de pousser l'étude du projet jusque-là, au contraire de l'Etat.

Un député radical reste in terloqué par le fait q ue le principal générateur de trafic du périmètre, Palexpo, ne sera pas desservi par le tram.

La desserte de Palexpo est très importante. Il n'est pas i mpossible que Palexpo puisse être desservie. Par con tre, la v ariante qui passerait par la Ferme Sarasin serait très pé jorante pour la comm une en term es d'espace public. Palexpo fonctionne à plein régime durant les 10 jours du Salon de l'auto, et fonctionne d'une façon beaucoup plus calme le reste du temps.

Cela exposé, le DCTI rappelle que la commune a rencontré à plusieurs reprises les députés du Grand Conseil (Commission des t ravaux en 2008, Commissions des t ravaux et des t ransports en janvier 2009, Commission d'aménagement et aujourd'hui Commission des t ravaux de nouveau). Une étude a e nsuite été prése ntée à l'OFROU, qui ne l'avait à l'ép oque pas retenue. Il indique que l'Etat est acquis au fait qu'il faut construire le tunnel en tranchée couverte, conformément aux desiderata de la commune. Le DCTI a développé une vision plus générale du secteur dans le cadre du plan stratégique de développement (PSD) afin d'avoir une vision plus globale et cohérente des projets sans que cela ne préterite le travail du groupe de pilotage. Les études ont certes mis plus de temps que prévu, mais il affirme qu'aucun retard n'a été pris dans la constitution du groupe de travail. La prochaine rencontre entre le DCTI et la commune a été agendée pour février afin d'avancer dans l'étude du PSD. Il répète que les discussions avec la commune ont abouti à des accords de principes constructifs et positifs.

Un député socialiste demande si la commune s'engage afin de faire respecter les normes OPAir et celles concernant le niveau de décibels, et note que les autorités semblent avoir peu de projets concernant l'aménagement de la commune. On lui répond qu'un projet de nouvelle école ainsi qu'une extension du centre sportif sont prévus. Un réaménagement de la place de Carantec est é galement prévu, bien qu'il n'ait pas été évoqué lors de la présentation.

Un député libéral demande quelle est la nature du problème de la commune par rapport à ce projet. La commune explique que le problème principal est constitué par le portail d'entrée sur la route et la jonction autoroutière. Il convient donc de revoir le projet de jonction. En ce sens, l'audition de l'OFROU par la commission serait nécessaire. Par ailleurs le projet de zone artisanale devrait être rapidement démarré. Les autorités communales ont rencontré M. Muller le 15 avril 2010 au sujet du projet de route des Nations et de jonction autoroutière. La commune espère aujourd'hui que ce projet sera réalisé, notamment en vue de la réalisation du TGS, nécessaire au bon fonctionnement du Campus Santé.

Discussion

Le débat porte sur l'amendement proposé par la Commission des transports, qui propose d'inclure la route des Nations dans le projet de loi 10749. Mme Künzler indique que le DCTI a préparé cet amendement, mais que certaines problématiques ne sont toujours pas réglées. Elle propose qu'un projet de loi de crédit d'investissement ad hoc portant sur la route des Nations soit prochainement déposé, qui comporterait les deux variantes (avec et sans couverture de la tranchée) ainsi que le tram TGS. Un projet de loi de crédit d'étude portant sur le tram TGS serait aussi déposé dans la foulée et pourrait être lié au crédit d'investissement concernant la route des Nations. Le Conseil d'Etat s'y engage. Il est cependant important de recentrer la présente discussion sur les projets de lois qui sont aujourd'hui présentés à la commission. Pour faire avancer ce projet, il conviendrait de lui accorder un crédit d'investissement ad hoc et non de rajouter un amendement au projet de loi 10749, déjà d'un montant conséquent. Elle rappelle que le prochain délai de dépôt est fixé au 25 janvier. Le délai de dépôt suivant est fixé en mars. Il est donc urgent d'adopter au plus vite les projets de lois présentés à la commission.

Le DCTI précise de son côté que les constructions prennent du terrain et qu'il ne faut pas le gaspiller, c'est pourquoi il est prévu de couvrir la tranchée. Par contre, la jonction autoroutière reste un enjeu d'importance. L'image qui en a été présentée aux députés est l'aboutissement et le résultat de l'étude de quelques 28 variantes de jonction. La réalisation de celle-ci dépend de l'OFROU, qui n'entend pas étudier ni valider une jonction de type anneau.

Un député radical estime que l'adoption des deux projets de lois présentés permettrait d'obtenir des financements fédéraux se montant à environ 500 millions de francs. Les parlementaires vaudois sont sur le point de voter leur part des projets d'infrastructure. Il estime donc que les deux projets de

lois proposés doivent être votés au plus vite. Certes, le projet de route des Nations pourrait être intégré au PL 10749, mais si le DCTI prend l'engagement formel de présenter rapidement un crédit d'investissement ad hoc, il convient de lui faire confiance. A l'occasion de l'étude de ce crédit d'investissement ad hoc, il sera toujours possible d'auditionner l'OFROU. Une autre solution consisterait à voter ces deux projets de lois et à les assortir d'une motion. Le groupe radical est prêt à adopter les PL 10748 et 10749.

Une députée socialiste indique que le groupe socialiste souhaite adopter rapidement ces deux projets de lois afin de s'assurer d'obtenir le financement fédéral. Il ne convient pas de mélanger le PL 10749, présentant des projets aboutis, avec le projet de route des Nations, qui n'est lui pas abouti. Il n'est donc pas pertinent d'organiser de nombreuses auditions. Par contre, la question de l'extension de la gare Cornavin reste en suspens et il serait opportun le moment venu d'auditionner les CFF à ce sujet ainsi qu'au sujet du bouclage ferroviaire entre Coppet et l'aéroport.

Mme Künzler s'engage à donner à la commission des informations complémentaires concernant le projet de rénovation de la gare Cornavin (points d'enclenchements, réalisation). Concernant l'agrandissement consécutif à l'implantation de deux voies supplémentaires, une étude est en cours. Au niveau du E2, un crédit d'étude de 23 millions de francs est destiné à ce projet. Par ailleurs, le DIM a demandé aux CFF d'étudier toutes les possibilités d'extension (devant la gare, en-dessous, dessus, derrière...). L'octroi du crédit d'étude permet de mener une étude plus approfondie afin de présenter en temps voulu des propositions circonstanciées.

Le DCTI rappelle qu'il a été convenu avec le président du Grand Conseil en 2010 d'effectuer en séance plénière une présentation générale des travaux des projets d'agglomération 1 et 2, qui servent de base au plan directeur cantonal. Cette présentation doit être effectuée au cours du premier trimestre 2011.

Le groupe Vert acquiesce à l'idée de voter les deux projets de lois, proposition qui rend sceptique un député libéral, qui rappelle l'historique du tram de Meyrin, dont le crédit d'étude avait été voté dans l'urgence. Un crédit d'investissement avait par la suite été présenté sans possibilité de le modifier. Or, aujourd'hui, le tracé du tram de Meyrin est totalement inadapté. Il craint que la même histoire se répète.

Un député PDC estime qu'il faut que la commission adopte ces deux projets de lois. L'idée de proposer une motion n'est pas dénuée d'intérêt. Il rappelle cependant que le DCTI a promis de présenter un amendement, qui permettrait de lier les projets en attendant le crédit d'investissement pour la route des Nations.

Le DCTI indique que cet amendement au PL 10749 concernant le trafic d'agglomération ajouterait un alinéa mentionnant le projet de route des Nations et la part cantonale de la nouvelle jonction autoroutière de Ferney. Il modifierait le financement actuellement prévu, qui passerait de 14 9,63 millions de francs à 320,63 millions de francs.

Un député libéral remercie le DCTI de présenter cet amendement et rappelle que lors des discussions au sujet du budget 2011 un accord avait été trouvé, qui convenait que le projet de route des Nations serait intégré au PL 10749 et qu'en contrepartie, les partis s'opposant à l'augmentation du nombre de collaborateurs au sein de la DGM reviendraient à de meilleurs sentiments. L'amendement proposé fait donc partie d'un accord passé entre les partis gouvernementaux. Il maintient par ailleurs sa proposition d'auditionner l'OFROU au sujet du PL 10749, ce qui n'empêche pas de voter dès ce soir le PL 10748.

Le DCTI précise que les études concernant la jonction autoroutière ont débuté il y a longtemps. Depuis janvier 2008, les routes nationales sont propriété de la Confédération. Or, la commune a pris plus de temps que prévu pour présenter sa variante de jonction à l'OFROU (8 mois au lieu de 1 mois). Par la suite, cette variante a été exclue par l'OFROU. M. Muller a ensuite rencontré la commune au sujet des points bloquants, notamment celui de la couverture de la tranchée. Il a été convenu que la variante « tranchée couverte » serait privilégiée et que la variante de jonction autoroutière était par contre définitive. Il regrette donc l'attitude de la commune, qui remet aujourd'hui en question la variante de la jonction autoroutière acceptée par l'OFROU. Le DCTI tient à prendre en compte tous les intérêts en présence, mais n'est pas prêt à remettre en question la variante autoroutière choisie.

Cela, surtout que les études concernant les interfaces CEVA, incluses dans PL 10749, sont prêtes à démarrer. Genève a jusqu'au 31 décembre 2012 pour déposer les avant-projets auprès de la Confédération. Il est certes possible de décaler les projets et de les inclure dans le projet d'agglomération 2, mais cela vaut des malus sur le projet d'agglomération 2, car chaque projet non réalisé entraîne des malus sur le projet d'agglomération suivant.

Le groupe radical propose de préciser dans l'amendement à l'article 2, alinéa 4 (nouveau) du PL 10749 : « [...] la part cantonale de la nouvelle jonction autoroutière de Ferney *en tranchée couverte* [...] Mais on lui explique que l'amendement proposé comprend déjà les 18 millions de francs nécessaires à la couverture de la tranchée.

Bien que ne faisant pas partie du gouvernement, le MCG soutiendra cet amendement mais ne soutiendra pas la demande d'audition de l'OFROU, car

elle est inutile. Il souhaite que le Conseil d'Etat s'engage à déposer un projet de loi liant la réalisation du tram à la route des Nations ou bien que la commission dépose une motion en ce sens.

Mme Künzler ajoute que l'amendement au PL 10749 concernant le tram TGS peut également être présenté aux députés s'ils le souhaitent. Cet amendement propose une modification à une autre loi (loi H 150 sur le réseau des transports publics). Il propose la modification de l'article 9, alinéa 1, lettre b afin d'octroyer un investissement supplémentaire spécifique de 100 millions de francs pour le tram TGS et la modification de l'article 9, alinéa 1, lettre c en vue du prolongement du TCOB, qui figurait dans le dernier vote au sujet de la loi H 150 (octroi de 500 millions de francs supplémentaires sur 10 ans, réduits à 400 millions de francs par le Grand Conseil). Le TCOB figure cependant bien dans la tranche A du projet d'agglomération.

Un député Vert peine à comprendre que les deux amendements proposés aient été préparés à l'avance. Les Verts soutiendraient donc la proposition du Conseil d'Etat de ne pas amender le PL 10749 et ce dans le but de traiter ce dossier plus rapidement, car chaque nouvel amendement entraîne de nouvelles discussions. Par ailleurs, cela reviendrait à inscrire de fait la variante actuelle du projet dans la loi alors que les discussions avec la commune ne sont pas terminées. Enfin, il estime qu'il y a deux poids deux mesures pour chaque commune dans le traitement de leur participation et cela le dérange.

On lui répond que le Conseil d'Etat a simplement répondu à la demande des députés, bien qu'il préfère le vote d'un projet de loi ad hoc.

Une députée socialiste estime que l'adoption des amendements proposés reviendrait à bafouer les règles formelles régissant le travail parlementaire. Il serait à son avis possible de proposer un amendement prévoyant que le DCTI présente au plus vite des projets de lois ad hoc pour la route des Nations et le TGS.

Le député PDC indique que le premier amendement paraît cohérent avec le PL 10749 et il le soutient, mais pas le deuxième, qui pourra être joint le cas échéant au dépôt d'un prochain projet de loi concernant le tram.

Quelques remarques sont encore formulées, puis la présidente procède au vote d'entrée en matière sur le PL 10748. L'entrée en matière est acceptée.

Vote d'entrée en matière sur le PL 10748

Pour : 15 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
Contre : --
Abstention : --

La présidente procède ensuite au vote d'entrée en matière sur le PL 10749. L'entrée en matière est acceptée.

Vote d'entrée en matière sur le PL 10749

Pour : 15 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
Contre : --
Abstention : --

Deuxième débat

Un député socialiste se demande une fois de plus s'il est raisonnable d'amender le projet de loi concernant la route des Nations et le tram TGS. Cet ajout ouvrirait en effet la possibilité de référendum de la part d'un habitant du Grand-Saconnex, entraînant le risque de perdre la subvention fédérale. Il propose donc à l'Entente que des projets de lois ad hoc concernant les projets de route des Nations et de tram TGS soient présentés afin de ne pas compromettre l'octroi de la subvention fédérale pour le projet d'agglomération. Il rappelle par ailleurs que les autorités communales du Grand-Saconnex ne sont pas franchement favorables au développement de leur commune. Il convient dès lors de s'assurer que les projets compris dans le projet d'agglomération et dont le financement est assuré voient le jour. Il demande donc un vote de principe sur le fait de ne pas inclure la route des Nations et le tram TGS dans le PL 10748.

Un député radical indique que la possibilité est offerte au canton de réaliser une politique de mobilité cohérente. L'amendement proposé a été déposé par le Conseil d'Etat suite à un engagement pris par les partis gouvernementaux suite à une discussion sur budget. Par ailleurs, il ne conçoit pas que la commune du Grand-Saconnex, qui est favorable aux projets de routes des Nations et de tram TGS, lance un référendum contre le PL 10749. L'idéal pour le développement de la mobilité à Genève serait d'inclure l'amendement concernant la route des Nations dans le PL 10749, ainsi que l'amendement concernant les études du tram TGS. Il enjoint aux commissaires défavorables à l'adjonction de ces deux amendements de bien

réfléchir, car selon lui, la solution responsable consisterait à adopter ces deux amendements. Il souhaiterait même inclure dans le PL 10749 la mention d'un P+R à Ferney, mais cela paraît compliqué. Il rappelle que l'amendement concernant la route des Nations comprend la couverture de la tranchée, ce qui permettra d'y développer de nombreuses activités auxquelles la commune est favorable. L'amendement concernant le tram TGS permettrait de démarrer les études de ce projet parallèlement. Il serait incohérent d'adopter l'amendement sur le tram sans adopter celui de la route des Nations. Par la suite, il conviendra d'adopter un projet de loi ad hoc de modification de la loi H 150, afin d'arriver à une solution cohérente pour le développement du tram.

Mme Künzler estime que la voix de la sagesse consiste à prévoir les deux infrastructures (route des Nations et tram). Concernant l'infrastructure de tram, l'adoption de l'amendement suffirait amplement. En effet, modifier la date de la loi H 150 reviendrait à consulter à nouveau les communes, alors que ni le tracé ni la destination de ce tram ne sont contestés. Cela d'autant plus que le tram TGS figure déjà dans la loi H 150. Seuls les crédits pour sa réalisation font défaut. L'amendement permettrait d'accorder de tels crédits. Si l'on modifie les légendes du plan compris dans la loi H 150 afin d'y faire figurer l'horizon 2020 et non l'horizon 2010, il convient de modifier tous les projets qui sont prévus à l'horizon 2020, dont le PLO, qui serait ainsi obligatoirement soumis à une consultation préalable et à une enquête publique avant de passer au Grand Conseil.

Un député libéral est étonné que ses collègues Verts et socialistes n'entendent pas respecter l'accord qu'ils ont pris lors de la discussion sur le budget. Cela revient à dire que les socialistes et les Verts ne tiennent pas leur engagement, ce qui est décevant. Il ajoute que les libéraux sont favorables à l'amendement concernant la route des Nations et le TGS. Par la suite, le groupe libéral soutiendra la modification de la loi H 150 afin de permettre le développement d'infrastructures ferroviaires de qualité.

Un député PDC estime qu'il est insupportable de créer une polémique et qu'il convient de voter les deux amendements. Il propose de procéder au vote de l'amendement sur la route des Nations et que les Verts et socialistes s'abstiennent s'ils y sont défavorables. S'ils votent contre, le PDC votera donc l'amendement sur le TGS, car il estime que le chantage exercé n'est pas admissible. Il engage donc ses collègues à voter cet amendement ou à s'abstenir. Par ailleurs, il note que rien n'empêche de transformer l'amendement sur le TGS en projet de loi de crédit d'investissement et à le présenter courant février.

M. Muller explique que l'accord dont il est question est en réalité une lettre du Conseil d'Etat qui contenait un engagement du Conseil d'Etat consistant entre autres à soutenir un amendement au PL 107 49 afin d'y introduire un financement de la route des Nations. Cet engagement a été tenu et personne n'est actuellement en train de rompre un quelconque accord. L'engagement du Conseil d'Etat n'avait d'ailleurs rien à voir avec le budget 2011. Les deux amendements portent sur deux ouvrages qui font unanimité et qui sont liés. Le débat qui agite actuellement la commission porte sur l'opportunité d'adopter un amendement ou un projet de loi ad hoc pour le financement du tram. Il relève par ailleurs que si l'amendement concernant la route des Nations est adopté sans que l'amendement concernant le tram TGS le soit, cela peut donner des idées de référendum aux opposants à la route des Nations au Grand-Saconnex. Le risque est faible, mais il existe. Ce risque est quasiment réduit à néant si l'amendement concernant le tram est adopté. Par ailleurs, il explique qu'il n'est pas possible de présenter un projet de loi ad hoc pour le tram, car cela reviendrait à modifier la loi H 1 50, qui nécessite une mise à jour globale, impliquant une mise à l'enquête publique et donc une longue procédure.

Les Verts étaient sceptiques sur l'ajout des amendements au PL 10749, mais ils estiment toutefois qu'il convient de procéder au vote des deux amendements et des deux projets de lois. Si leurs collègues acceptent de voter l'amendement concernant le tram, les Verts consentiront à s'abstenir sur l'amendement concernant la route des Nations, projet auquel ils ont toujours été défavorables. La présentation d'un projet de loi ad hoc pour le tram donnerait un mauvais signal à la commune.

Le député socialiste ne remet pas en cause le TGS ni de la route des Nations, mais il indique que si un opposant lance un référendum, il risque de faire capoter le projet d'agglomération dans son entier. Il ajoute que si la commission dans son entier soutient ces amendements, il s'y joindra. Sa collègue précise que ni les Verts ni les socialistes n'ont pris d'engagement concernant la route des Nations, mais qu'il s'agit bien d'un engagement Conseil d'Etat. La pression du besoin de routes entraîne de fait une violation des règles législatives. En effet, le Grand Conseil a voté un crédit d'étude concernant la route des Nations, mais aucun rapport final n'a été présenté. Aujourd'hui, on présente directement un crédit d'investissement, ce qui est cavalier. Les socialistes adopteront une position de vote libre au sujet de la route des Nations, car le vote socialiste était partagé lors de l'adoption du crédit d'étude route des Nations. Le groupe socialiste est favorable au vote de l'amendement sur le TGS, et que son adoption finale du PL 10749 est conditionnée à l'adoption des deux amendements. On lui précise enfin que la

sortie du côté des organisations internationales se trouve sur l'avenue Appia, où sera installé un double giratoire. Une discussion a été menée avec les organisations internationales et n'a entraîné aucune contestation de leur part.

Un député MCG se dit choqué par le fait que les partis gouvernementaux aient passé un accord par le biais d'une lettre dont l'UDC et le MCG n'ont jamais eu connaissance. Finalement, il note que le MCG acceptera les deux amendements.

Le député PDC estime qu'il faut de toute manière s'attendre à ce qu'il y ait un référendum éventuel. Il souhaite toutefois s'assurer de la bonne foi de tous les partis représentés à la commission, car si un rapport de minorité était déposé, les deux projets de lois capoteraient.

Le député libéral répète que son groupe est favorable à la réalisation du tram et de la route, mais il estime toutefois que l'amendement à l'article 9, alinéa 1, lettre b, qui concerne le TCOB, n'a rien à faire dans le PL 10749.

De son côté, le groupe UDC acceptera le PL 1074 ainsi que l'amendement concernant la route des Nations et s'abstiendra sur l'amendement concernant le TGS.

La présidente procède au vote de deuxième débat concernant le PL 10748.

PL 10748

Titre et préambule : pas d'opposition – ADOPTE

Article 1 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 2 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 3 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 4 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 5 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 6 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 7 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 8 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 9 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 10 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 11 : pas d'opposition – ADOPTE

La présidente procède au vote final sur le PL 10748.

Vote final sur le PL 10748

Pour : 14 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : --

Abstention : --

La présidente procède au vote de deuxième débat concernant le PL 10749.

PL 10749

Titre et préambule : pas d'opposition – ADOPTE

Article 1 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 2

La présidente indique que la commission est saisie d'un amendement à l'article 2, alinéa 4 (nouveau) et procède au vote de cet amendement. Il est adopté.

Vote sur l'article 2 alinéa 4 (nouveau) du PL 10749

Pour : 11 (1 S, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : --

Abstentions : 3 (2 Ve, 1 S)

L'article 2 du PL 10749 dans son ensemble est ensuite adopté.

Vote sur l'article 2 du PL 10749 dans son ensemble

Pour : 11 (1 S, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : --

Abstentions : 3 (2 Ve, 1 S)

Article 3

La présidente indique que la commission est saisie d'un amendement à l'article 3, alinéa 1, lettre a (nouvelle teneur).

Un député libéral demande que les détails des chiffres soient fournis, afin que les documents soient mis en annexe du rapport. Le DCTI propose de remettre au rapporteur le tableau en annexe du projet de loi et d'y ajouter dans la partie non imputable les différents éléments qui n'y figurent pas. (voir annexe au présent rapport).

La présidente procède au vote de l'article 3, alinéa 1, lettre a (nouvelle teneur) du PL 10749. Il est adopté.

Vote sur l'article 3 alinéa 1 lettre a (nouvelle teneur)

Pour : 11 (1 S, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
 Contre : --
 Abstentions : 3 (2 Ve, 1 S)

L'article 3 du PL 10749 dans son ensemble est ensuite adopté.

Vote sur l'article 3 du PL 10749 dans son ensemble

Pour : 11 (1 S, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)
 Contre : --
 Abstentions : 3 (2 Ve, 1 S)

La présidente procède à la suite du vote de deuxième débat.

Article 4 : pas d'opposition - ADOPTE

Article 5 : pas d'opposition - ADOPTE

Article 6 : pas d'opposition - ADOPTE

Article 7 : pas d'opposition - ADOPTE

Article 8 : pas d'opposition - ADOPTE

Article 9 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 10

La présidente procède au vote de l'amendement à l'article 10 du PL 10749. Le groupe libéral ne trouve pas l'amendement sur la lettre b opportun. Mme Künzler indique que l'amendement sur la lettre b est retiré.

La présidente procède au vote de l'amendement, qui est adopté.

Vote sur l'amendement à l'article 9 alinéa 1 lettre b (nouveau) du PL 10749

Pour : 13 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 MCG)
 Contre : --
 Abstention : 1 (1 UDC)

La présidente procède au vote sur l'article 9 alinéa 1 lettre c (nouveau), qui est l'ancienne lettre b.

Vote sur l'amendement à l'article 9, alinéa 1, le ttre c (nouveau) du PL 10749

Pour : 13 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 MCG)

Contre : --

Abstention : 1 (1 UDC)

La présidente procède au vote sur l'article 10 dans son ensemble. Il est adopté.

Vote sur l'amendement à l'article 10 du PL 10749

Pour : 13 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 MCG)

Contre : --

Abstention : 1 (1 UDC)

La présidente procède au vote final du PL 10749. Il est adopté.

Vote final sur le PL 10749

Pour : 13 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 MCG)

Contre : --

Abstentions : 1 (1 UDC)

En conclusion, on estime qu'il est maintenant urgent de mettre à jour la loi H 1 50 concernant la planification globale de l'ensemble des lignes, ce que le Conseil d'Etat fera au plus vite. Un projet de loi de mise à jour globale sera prochainement présenté à la commission, mais il ne sera pas possible d'y inclure un P+R, la loi H 1 50 ne prévoyant que le financement des trams. Pour ce faire, on monte des projets de lois ad hoc en parallèle, qu'on place dans le dossier PAP (procédure d'approbation des plans). Il n'y pas connaissance qu'un P+R ait jamais été placé dans une PAP. Cependant, il appartient à la Confédération de s'exprimer sur ce point.

Mme Künzler indique que le Conseil d'Etat a la volonté de réaliser cette infrastructure de P+R en collaboration avec les autorités françaises. A ce propos, il apparaît que le groupe UDC a décidé de déposer un projet de loi proposant la construction d'un P+R à Ferney, qui devrait être prochainement transmis au Grand Conseil.

En conclusion, après ce très riche débat, qui a finalement vu l'intérêt général prévaloir sur les positions partisans, les deux projets de lois sont donc votés avec les deux amendements discutés et sans opposition, partisans du tram TGS et partisans de la route des Nations convenant que, dans le cas particulier, les deux projets sont nécessaires, simultanément, afin de désenclaver la commune du Grand-Saconnex et assurer une mobilité plurimodale dans le nord-est du canton. Du même coup, la commune du Grand-Saconnex a vu sa principale revendication satisfaite puisque la route des Nations sera construite en tranchée couverte. Elle pourra ainsi procéder au développement durable et raisonné de ses infrastructures et de sa population. A elle de saisir cette chance.

Dans ces conditions, la majorité de la commission vous suggère, Mesdames et Messieurs les députés, de suivre ses recommandations et d'adopter ces deux projets de lois.

Projet de loi

(10748)

sur le développement des infrastructures ferroviaires

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève, vu l'article 1 2, alinéa 3, de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, du 20 mars 2009 (ci-après : la loi fédérale), et son entrée en vigueur fixée par le Conseil fédéral au 1^{er} septembre 2009, décrète ce qui suit :

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But

¹ La présente loi a pour but de favoriser le développement de l'offre et des infrastructures ferroviaires bénéficiant et susceptibles de bénéficier de financement fédéraux, notamment dans le cadre du projet Rail 2030.

² Elle met ainsi en œuvre l'article 12 alinéa 3 de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, autorisant les gestionnaires de l'infrastructure, sous réserve de l'approbation de l'Office fédéral des transports, à passer des conventions avec les cantons concernés pour préfinancer les mesures décidées et financées par l'Assemblée fédérale qui sont visées à l'article 4 de la loi fédérale.

Art. 2 Autorités compétentes

Le département de l'intérieur et de la mobilité et le département des constructions et des technologies de l'information sont chargés d'exécuter la présente loi.

Chapitre II Mesures

Art. 3 En général

Les mesures concernées par la présente loi sont fixées par la convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération Suisse, l'Etat de Vaud, la République et canton de Genève et les Chemins de fer fédéraux (CFF), du 21 décembre 2009.

Art. 4 Projets ferroviaires

¹ Les infrastructures suivantes sont projetées d'être étudiées et réalisées en vue de développer les offres grandes-lignes et régionales à destination de Genève - Genève-Aéroport :

- a) études et réalisation de la 4^{ème} voie Lausanne-Renens à hauteur de 210 millions de francs, dont un tiers pris en charge par le canton de Genève et deux tiers par le canton de Vaud, à titre de préfinancement de la part fédérale de la mesure relevant du programme ZEB et autorisée par l'Assemblée fédérale;
- b) études pour l'augmentation du rendement dans la région de Genève à hauteur d'un million de francs, à titre de préfinancement par le canton de Genève de la part fédérale de mesures relevant du programme ZEB et autorisées par l'Assemblée fédérale;
- c) études des mesures projetées dans Rail 2030 :
 - 1° 3^{ème} voie Renens-Allaman : 15 millions de francs;
 - 2° accroissement des capacités sur le tronçon Genève-Lausanne : un million de francs;
à titre de financement remboursable de la part fédérale, pour un tiers par le canton de Genève et pour deux tiers par le canton de Vaud;
- d) réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy, mesure issue du trafic d'agglomération :
 - 1° à hauteur de 27,76 millions de francs, à titre de financement remboursable de la part fédérale, pour un tiers par le canton de Genève et pour deux tiers par le canton de Vaud;
 - 2° à hauteur de 48,54 millions de francs, à titre de financement de la part cantonale.
- e) études des mesures projetées dans Rail 2030 et issues du développement du RER :
 - 1° renouvellement de l'enclenchement en gare de Cornavin : 3,6 millions de francs;
 - 2° augmentation de capacité de la gare de Cornavin : 23,5 millions de francs;
 - 3° allongement des quais à 220 m des haltes de la ligne Genève – La Plaine (excepté Genève et La Plaine) et reconfiguration de la gare de La Plaine : 4 millions de francs;

4° augmentation de la capacité du réseau à l'ouest de Genève (secteur de Châtelaine) : 3,9 millions de francs.

à titre de financement remboursable par le canton de Genève de la part fédérale.

² Ces montants correspondent aux estimations faites à l'élaboration des projets, valeur 2005, hors TVA et renchérissement.

Chapitre III Financement

Art. 5 Modalités de financement

Le financement des études et des réalisations des infrastructures décrites à l'article 4 s'effectue sous la forme de prêts sans intérêts en faveur des CFF, à l'exception de l'alinéa 1, lettre d, chiffre 2 qui constitue une contribution cantonale d'investissement.

Art. 6 Préfinancement

¹ Le préfinancement de la part fédérale des études et des réalisations des infrastructures autorisées par l'Assemblée fédérale, relevant du programme ZEB, est assuré par un investissement de 71 millions de francs, représentant la part du canton de Genève.

² Chaque mesure fait l'objet d'une convention spécifique soumise à l'approbation de l'Office fédéral des transports et définissant les modalités de préfinancement et de remboursement entre les CFF et les cantons concernés.

Art. 7 Financement remboursable

¹ Le financement de la part fédérale des études et des réalisations des infrastructures qui ne sont pas encore approuvées par l'Assemblée fédérale au 30 juin 2010, relevant des autres programmes, est assuré par un investissement de 49,58 millions de francs, représentant la part du canton de Genève.

² Chaque mesure fait l'objet d'une convention spécifique définissant les modalités de financement et de son remboursement entre les CFF et les cantons concernés.

Art. 8 Financement part cantonale

Le financement de la part cantonale des points de croisement de Mies et de Chambésy relevant du trafic d'agglomération est assuré par une contribution d'investissement en faveur des CFF, à hauteur de 48,54 millions de francs.

Art. 9 Etudes

¹ Les études sommaires et préliminaires nécessaires pour les travaux d'infrastructure envisagés à l'article 4 sont effectuées de façon globale afin de pouvoir procéder à une planification cohérente et coordonnée des projets à réaliser.

² Le Conseil d'Etat est autorisé à engager les dépenses nécessaires à ces études.

Chapitre IV Rapport**Art. 10 Rapport**

Chaque année, le Conseil d'Etat rend compte au Grand Conseil sous forme de rapport divers :

- a) de l'état d'avancement des travaux concernant le développement de l'infrastructure ferroviaire;
- b) de la conclusion de conventions spécifiques;
- c) des dépenses effectuées au titre de préfinancement, de financement remboursable et de financement cantonal;
- d) des dépenses effectuées au titre d'études préliminaires.

Chapitre V Dispositions finales et transitoires**Art. 11 Entrée en vigueur**

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

Projet de loi

(10749)

sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu la loi sur le fonds d'infrastructure, du 6 octobre 2006;
vu l'article 24 de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire, du 7 novembre 2007 (ci-après : l'ordonnance) ;
vu la loi sur les aides financières et les indemnités, du 5 octobre 1990,
décrète ce qui suit :

Art. 1 But

La présente loi a pour but de mettre en œuvre la réalisation sur le territoire cantonal genevois des mesures d'infrastructure issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Art. 2 Mesures

¹ L'ensemble des mesures fait l'objet d'un accord sur les prestations, au sens de l'article 24 de l'ordonnance, entre la Confédération et le canton de Genève concernant le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, partie transport et urbanisation, tranche A.

² Seules les mesures nécessitant un financement cantonal, en tout ou en partie, font l'objet de la présente loi.

³ Chaque mesure fait l'objet d'une convention spécifique de financement entre l'office fédéral compétent et le canton.

⁴ En complément aux mesures de l'alinéa 1, le projet de route des Nations et la part cantonale de la nouvelle jonction autoroutière de Ferney sont compris dans les mesures non imputables au fonds d'infrastructure.

Art. 3 Financement

¹ Le financement est assuré par :

- a) un investissement global de 320,63 millions de francs, représentant le coût total des mesures financées par la présente loi.;
- b) les lois spéciales cantonales attribuant des ressources financières à la réalisation de mesures spécifiques, notamment la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

² Ce montant correspond aux estimations faites à l'élaboration du projet d'agglomération, valeur 2005, hors TVA et renchérissement.

Art. 4 Subventions fédérales

¹ Une subvention fédérale de 40% est prévue au titre de contribution issue du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

² D'autres subventions fédérales pourront être allouées, notamment aux mesures d'accompagnement paysagères au titre de la protection de la nature et du paysage.

³ Le canton est autorisé à préfinancer la part de la contribution fédérale en cas de manque de disponibilités de la Confédération, sous forme de prêts sans intérêts.

Art. 5 Contributions communales

¹ Les communes financent les objets à réaliser sur leurs domaines publics.

² L'Etat peut, à titre exceptionnel, verser une subvention aux communes sur la base d'un projet précis et arrêté.

³ La subvention de l'Etat est calculée en fonction de la capacité financière de la commune intéressée.

Art. 6 Réalisation

Le Conseil d'Etat veille à ce qu'une collaboration adéquate s'instaure entre toutes les instances concernées, notamment les communes et l'ensemble des partenaires de la Charte du projet d'agglomération, dans le cadre des études et de la construction des mesures.

Art. 7 Utilité publique

Les mesures prévues dans la présente loi sont déclarées d'utilité publique.

Art. 8 Rapport

Chaque année, le Conseil d'Etat rend compte au Grand Conseil sous forme de rapport divers :

- a) de l'état d'avancement des études et des travaux relatifs aux mesures fixées dans l'accord sur les prestations;
- b) de la conclusion de conventions spécifiques de financement;
- c) des dépenses effectuées selon l'article 3;
- d) des contributions et subventions mentionnées aux articles 4 et 5.

Art. 9 Entrée en vigueur

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

Art. 10 Modification à une autre loi

La loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), du 17 mars 1988, est modifiée comme suit:

Art. 9, al 1, lettre b (nouvelle, la lettre b ancienne devenant la lettre c)

- b) un investissement complémentaire estimé à 100 millions de francs pour l'extension du tramway tronçon Nations - Grand-Saconnex du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui est inscrit au budget en complément ;

Base légale / Mesures	Financement par			
	Loi existante	Nouvelle loi	Nouvelle loi	Financement
	R1130	infrastructures ferroviaires	Trafic d'agglomération	Paritaires
	Credit programme	KCHF	KCHF	liens
	KCHF	KCHF	KCHF	KCHF
TP				
Trains / Bus	part canton part confédération	94.49 62.99	197.48	0.00
Requalification	part canton part confédération	5.34 3.40	8.72	0.00
Rue Blaise				
Mesures sur DP communal	part canton part confédération		29.93 19.95	48.88
Mesures territoire vaudois	part VAUD			5.74
Mesures sur territoire français	part confédération			34.86
Trafic aggro (voie verte, interfaces CEVA, liaison Champet-Hôpital, etc...)	part canton part confédération	0.00 0.00	46.61 31.07	77.68
Mesures voyageurs	part canton part confédération		14.70 0.00	14.70
Mesures entièrement assumées par l'agglo(AccP)	part canton part confédération		176.37 0.00	176.37
Préfinancement ferroviaire ZSL-Lej	part canton part confédération		71.00	0.00
Préfinancement ferroviaire remboursable (cf L10-04)				0.00
Pont croisement CFF	part canton part confédération		43.54 9.25	0.00
Mars et Chambrey sein PA, 4 quais			169.13	
RECAPITULATION				
Part Canton			209.61	
part existante part confédération			80.25	
part Confédération remboursable			40.33	
part loi existantes			99.73 66.48	
TOTAL	658.27	169.13	320.63	758.00
PA (658.159)**	169.21	169.13	320.63	758.00
			Loi trafic aggro	
			Loi ferroviaire	
			Loi trafic aggro	
			TOTAL	
				758.00

VS NCHP171
Amendements R&H ComTrx

LISTE DES MESURES (PRIORITE A)

	millions CHF 2003 hors TVA	Taux de contribution	Contribution Concession millions CHF 2003 hors TVA	Solde millions CHF 2003 hors TVA	millions CHF Béton PA 2007	Solde Béton PA 2007
Commissaire Transports, TP routes						
34-2 Tronçon Comavin-Ottens-Berthel	79.82	40.00%	31.93	47.89	92.00	1.152593335
34-5 Extension du tramway extension TCOB jusqu'au amont du village de Bernex	60.73	40.00%	24.29	36.44	70.00	1.152942845
34-3 Reorganisation du réseau de tramways en lien avec la réalisation du TCOB	6.46	40.00%	2.58	3.88	7.40	1.145519806
35-3-2 Développement TC sur l'axe Eaux-Vives-Communiaux d'Armbilly (MICA): Infrastructures pour trrolleybus	10.47	40.00%	4.19	6.28	12.00	1.146131805
TOTAL	157.48		62.99	94.49	181.40	108.81
Statut concession (Général 60/20 ans)						
50-1 Réqualification de la route N101 (projet de loi) - Tronçon Suisse (première étape) dont 50% de sur territoire genevois (50% de 17.45 = 8.73)	8.73	40.00%	3.49	5.24	10.00	1.145475372
TOTAL	8.73		3.49	5.24	10.00	6.00

millions CHF 2005 hors TVA	Taux de contribution	Contribution Confédération millions CHF 2005 hors TVA	Solde millions CHF 2005 hors TVA	millions CHF Selon PA 2007	Solde Selon PA 2007
Titres d'apportation					
Membre communal					
Domaine public cantonal ou communal					
33-3 Requalification de l'espace sur la route de Meyrin	40.00%	2.10	3.14	6.00	1.145038168
34-4 Requalification de l'espace sur la route de Chancy	40.00%	2.10	3.14	6.00	1.145038168
30-8 Requalification de l'espace public du projet de densification P-ville-Paris-Venets	40.00%	1.12	1.67	3.20	1.146853405
Mise en oeuvre concept 160 (liste A)					
(p) m 10-6 Voie verte pour la franchise couverte de la ligne ferroviaire CEVA (projet français)	40.00%	0.00	0.00	0.00	0.00
30-4 Prolongement de la voie verte pour la couverture CEVA vers Meyrin	40.00%	10.50	4.20	12.00	1.142857143
33-2 Nouvelle liaison directe modes doux entre St-Gelis et la zone d'activités de la Z'YMESY dont 50% sur territoire suisse (50% de 1.57 + 0.79)	40.00%	0.79	0.32	0.90	1.139240506
30-2 Aménagements pédestres à la ligne ICCB à la Jonction	40.00%	1.75	0.70	2.00	1.142857143
(p) m 30-5 Liaison modes doux entre St-Julien et Pirly, en lien avec les aménagements pour le bus (sur territoire français)	40.00%	0.00	0.00	0.00	0.00
30-5 Construction de piste cyclable pour permettre de franchir le pont sur la voie verte à la jonction des deux axes (complément aux financements suisses)	40.00%	2.62	1.05	3.00	1.145038168
30-3 Passerelle pétonne sur le pont du Mont-Blanc étendu aménagements modes doux du Mont-Blanc - VIG	40.00%	12.22	4.89	14.00	1.145862848
30-7 Nouvelle passerelle pétonne et observations de Sécheron	40.00%	8.73	3.46	10.00	1.145473372
sous-total		48.28	18.95	29.93	

	millions CHF 2005 hors TVA	Taux de contribution	Contribution Confédération millions CHF 2005 hors TVA	Solde millions CHF 2005 hors TVA	millions CHF selon PA 2007	Solde selon PA 2007
50 Liaison avec CEVA						
19-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Gareuhâles de Pont-Rouge, Berchet, Champel, Eau-Vives, Chêne-Bourg et Chêne-Bougeries)	66.46	40.00%	26.18	39.28	75.00	1.145737865
19-4 Liaison souterraine mode doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	12.22	40.00%	4.89	7.33	14.00	1.145662848
sous-total	77.68		31.07	46.61	89.00	53.40
Entièrement assumée par l'agglomération						
20-31 Route des communiés d'Ansbay	7.00	0.00%	0.00	7.00	0	0.00
Aménagement Com'hex						
32-14 (T1M) Route des Nations	136.00	0.00%	0.00	136.00		
32-14 (T1M) Bulez des Nations - Compensation pour ouverture de la tranchée ouverte	18.00	0.00%	0.00	18.00		
32-14 (T1M) Parc Cantonale à la jonction BN de Frimley (pour la nouvelle jonction BN de Frimley)	18.00	0.00%	0.00	18.00		
33-3 Concrètement gain réalisé MO à Chanoy, Assuys en lien avec l'offre TC (RER, bus) et le P+R codé total (0.2mo), 0.05 en F	0.15	0.00%	0.00	0.15	0	0.00
25-8 Liaison totale modes doux (sécurité) - 1000 pas F	0.22	0.00%	0.00	0.22	0	0.00
25-8 Liaison totale modes doux (sécurité) - 1000 pas F	176.37	0.00%	0.00	176.37		
Mesures paysagères						
Mesures paysagères (selon détail)	14.70	0.00%	0.00	14.70	0	0.00
TOTAL	320.63		51.02	269.61		177.00

millions CHF 2005 hors TVA	Taux de contribution	Contribution Confédération millions CHF 2005 hors TVA	Solde millions CHF 2005 hors TVA	millions CHF Selon PA 2007	Solde Selon PA 2007
Particularités (infrastructures sur les ravaudés ou financés)					
SUR VALD		3.49		5.24	
105-3 Réaménagement de la franchisée de la ligne CEVA (Suisse binationale étendue) dont 50% sur territoire genevois (50% de 17.48 = 8.79)	40.00%	3.49	5.24	10.00	1.145475372
SUR FRANCE		37.32	55.98		6.00
105-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Gersaillats de Bass-Rouge-Buphat, Champet, Beau-Village, Carleboing et Arnommasse) et franchisée de France - sur territoire français US de 78.55	40.00%	5.24	7.85	15.00	1.145812911
105-8 Voie verte modes doux sur la franchisée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)	40.00%	0.21	0.31	0.60	1.153944154
35-4 Nouvelle liaison directe modes doux entre S-Ges et la zone d'activités de la ZYMESY dont 50% sur territoire suisse (50% de 1.37 = 0.79)	40.00%	0.32	0.47	0.90	1.139246506
35-5 Liaison modes doux entre S-Julien et Pully, en lien avec les aménagements pour le bus (sur territoire français)	40.00%	0.56	0.84	1.60	1.142957143
35-3 TCSP - Saint-Julien - Genève (tronçon Saint-Julien (tours) et S-Ges - Saint-Julien (gare))	40.00%	1.33	1.96	3.60	1.144578113
35-13 Extension de la franchisée Arnommasse (centre) et Molléruz (par route de Genève)	40.00%	20.60	35.39	68.00	1.152737752
35-1-4 TCSP à Arnommasse (centre) et Molléruz (par route de Genève)	40.00%	3.77	5.66	10.80	1.145281018
35-1-5 Requalification de l'espace rue Arnommasse - route de Genève	40.00%	2.30	3.46	6.60	1.145833333
TOTAL		48.81	81.22		
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES					
(A.M.) 133-20 Travaux de la ligne 105-22 (Canton de Genève) - Cédex de Bass-Pont		27.78	41.64	80.00	1.152373752
Contrôle	-14.70	643.37			48.69

millions CHF 2005 hors TVA	Taux de contribution de tiers		Contribution de tiers millions CHF 2005 hors TVA		Solde millions CHF 2005 hors TVA		
ETUDES (art 4 LDDP)							
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, décaissés de la conversion coûts CHF 744545-Geneve							
Préfinancement (art 4 LDDP)							
ZERLDF Covr-OT1.VD OE 815.33	4.80	2/3	4.80	2.40	2.40	71.00	
	1.00	0.00%	0.00	0.00	1.00		
Préfinancement remboursable							
Covr-OT1.VD OE 815.44	15.90	2/3	10.00	5.00	5.00		
	3.90	0.00%	0.00	3.60	0.00		
Augmentation capacité Genève							
Covr-OT1.VD OE 815.41	1.00	2/3	0.67	0.33	0.33		
Covr-OT1.VD OE 815.44	23.56	0.00%	0.00	23.56	0.00		
Covr-OT1.VD OE 815.44	3.90	0.00%	0.00	3.90	0.00		
Covr-OT1.VD OE 815.44	4.00	0.00%	0.00	4.00	4.00	40.33	
Préfinancement (art 4 LDDP)							
ZERLDF ^{Com} 5.31	203.30	2/3	135.20	67.60	67.60		
Préfinancement remboursable							
UP1 Aggs A	27.76	2/3	18.51	9.25	9.25		
Préfinancement (art 4 LDDP)							
UP1 Aggs A	48.54	0	0.00	48.54	48.54	57.79	
Préfinancement remboursable							
TOTAL					169.17	169.13	169.13
POUR MEMOIRE							
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES							
12.9 Amélioration de la capacité de la ligne de la Cappel et Chambley							
Création de deux points de croisements							
	69.40	40.00%	27.76	41.64	80.00	48.00	
TOTAL					169.17	169.13	169.13