

*Date de dépôt : 17 octobre 2018*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le présent rapport a pour objectif, conformément à l'article 6, alinéa 2, de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP – H 1 50), du 17 mars 1988 :

- d'établir l'état d'avancement de la réalisation des infrastructures de transports publics;
- de préciser les perspectives de réalisations futures en matière de transports publics;
- d'indiquer les aménagements induits pour les modes de déplacements individuels et les autres lignes de transports publics;
- de mentionner les modalités de financement des nouvelles infrastructures et de l'exploitation du réseau.

Tous les montants énoncés dans le présent rapport sont hors taxes.

Il convient de noter que le Conseil d'Etat a déposé ses précédents rapports d'avancement de ladite loi, en date du 22 mars 2013 (RD 982) et du 23 juillet 2015 (RD 1102).

### **Préambule**

Ce rapport dresse un bilan de l'avancement des projets d'infrastructures de transports publics urbains de surface (tramway et trolleybus) depuis 2015, date du dernier rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil, et jusqu'à la fin de l'année 2017, ainsi que les perspectives de développement des infrastructures de transports publics urbains de surface à venir.

Pour mémoire, les éléments concernant l'offre produite par les exploitants de transports publics au sein du canton (art. 2 LRTP) font l'objet de rapports spécifiques : un RD annuel porte sur le rapport de réalisation de l'offre et le

rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) et un arrêté du Conseil d'Etat annuel porte sur le rapport de gestion de la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA. De plus, le déploiement annuel de l'offre des TPG fait l'objet d'un arrêté du Conseil d'Etat.

En outre, l'harmonisation des prestations (art. 3 LRTP) fait l'objet d'un arrêté annuel du Conseil d'Etat portant sur le rapport de gestion de la communauté tarifaire intégrale Unireso. Le principe de compensation tarifaire (art. 3A LRTP) a lui été introduit par la loi 12128, du 21 septembre 2017.

De plus, les infrastructures ferroviaires spécifiées à l'article 4, alinéa 1, lettre a, ainsi qu'à l'article 5A sont reprises dans le RD relatif à la loi H 1 60.

## **Etat d'avancement des projets d'infrastructures de transports publics urbains de surface réalisés depuis 2015**

### ***Projet de tramways (art. 4, al. 1, lettre b LRTP)***

Pour mémoire, les différentes lignes inscrites en première étape ont été réalisées et mises en service en mai 2011 pour la dernière (troisième étape du tram Meyrin-Cornavin). Le développement de ces différentes étapes est détaillé dans le RD 1102. Les projets en cours sont repris ci-après, conformément à l'organisation de la LRTP.

### ***Tramway Nations – Grand-Saconnex (TNGS) (Mesures 32-1-2 et 32-2-2)***

La deuxième étape comprend le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, avec desserte de Palexpo puis de Ferney-Voltaire et de l'aéroport, dès que la route des Nations sera construite.

Le cahier des charges a été rédigé à la fin de l'année 2017 et l'appel d'offre pour les prestations d'ingénierie et d'architecture a eu lieu au premier semestre 2018. Les travaux du tronçon central entre la place des Nations et le Grand-Saconnex (P47), d'une longueur de près de 3 kilomètres, commenceront fin 2022 pour une mise en service prévue à fin 2024.

Dans le cadre de ce projet, deux possibilités d'extension seront étudiées à un niveau préliminaire :

- une extension supplémentaire entre le P47 et l'entrée de Ferney-Voltaire (place du Jura). Si l'opportunité de cette extension est avérée, un projet spécifique avec une gouvernance transfrontalière dédiée pourra être développé afin que cette extension soit réalisée dans la foulée du tronçon central;

- une branche vers l'aéroport, dont il s'agira de déterminer la faisabilité des variantes de tracés et d'accroches ainsi que sa réelle opportunité au regard des orientations stratégiques identifiées sur le secteur et déjà formalisées dans le projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération notamment.

Le budget de l'opération, tel qu'inscrit dans l'annexe 1 de la loi, se monte à 178 millions de francs. Le coût du TNGS jusqu'au P47 est estimé à environ 122 millions de francs. Ce montant devra être étayé à l'issue de l'avant-projet.

De plus, le projet TNGS est soumis à la refonte du règlement d'exécution de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50.01 - RRTP). La gouvernance du projet inclut la participation à part entière des villes de Genève et du Grand-Saconnex.

L'adjudication du marché de conception et de suivi de la réalisation a été réalisée en juin 2018, avec le démarrage des études d'avant-projet dans la foulée.

#### *Tramway Cornavin – Onex – Bernex (TCOB) : extension En Vailly (mesure 34-5)*

Le TCOB a été mis en service jusqu'au P+R Bernex à fin 2011. L'extension jusqu'à Vailly (2,3 km) a obtenu la décision d'approbation des plans de la Confédération en avril 2017, ce qui a permis d'engager le processus d'acquisitions foncières et des appels d'offres pour la réalisation. Les travaux commenceront début 2019 et la mise en service est prévue à fin 2020.

Le budget de cette extension inscrit dans la LRTP, incluant les études et la réalisation, se monte à 100 millions de francs (années 2009-2022). Dans l'attente de la réception des offres des marchés publics, la prévision budgétaire respecte le montant inscrit. Le projet est subventionné par la Confédération (cofinancement à hauteur de 24,3 millions de francs) via le Projet d'agglomération 1.

#### *Tramway Genève – Saint-Julien (TGSJ) (mesure 35-14)*

Le projet du TGSJ a été mis à l'enquête publique en février 2017, dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation des plans. Le traitement de la procédure administrative se fait en 2 tronçons, le premier entre les Palettes et la ZIPLO et le second jusqu'à la douane de Perly. Cette manière de procéder a été choisie afin de permettre de concentrer d'abord les moyens sur l'obtention d'une décision d'approbation partielle pour le premier tronçon, eu égard au développement à court terme du quartier des Cherpines.

Il est ainsi prévu que les travaux du second tronçon se fassent dans la continuité du premier, pour viser une mise en service jusqu'à la ZIPLO dès

2022 puis une mise en service complète jusqu'à Saint-Julien-en-Genevois à fin 2023.

La route de contournement de Perly est en coordination réglée dans le PDcn. Son emprise sur les terres agricoles ne compromet pas la capacité du canton à garantir son quota SDA à l'horizon 2030, conformément au plan sectoriel fédéral. Il en va de même du périmètre d'urbanisation entre Perly et l'autoroute qu'elle desservira et qui nécessitera une modification de zone.

Le budget prévisionnel de cette ligne inscrit dans la LRTP, incluant les études et la réalisation, se monte à 190 millions de francs. Le coût prévisionnel a été réestimé à 293 millions de francs. Cet écart se justifie principalement par :

- l'intégration ultérieure de la route de contournement de Perly au budget du projet afin de respecter l'amendement introduit dans la LRTP par la loi 11029 (art. 4 al. 1 lettre b : la traversée de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général);
- le renchérissement de l'ouvrage d'art de franchissement de l'A1 suite au concours d'ingénierie;
- l'allongement du tracé total sur le territoire suisse de 600 mètres environ, cet allongement permettant de desservir le cœur du futur quartier des Cherpines;
- l'élargissement du gabarit d'intervention sur une partie du tracé afin de respecter l'amendement introduit dans la LRTP par la loi 11029, impliquant un important surcoût foncier. L'insertion prévue préalablement à cet amendement était un site mixte qui est devenu ensuite site propre, impliquant une plus grande emprise foncière sur les parcelles privées. Le poste foncier s'élève désormais à 38 millions de francs, ce qui n'inclut pas le foncier de la route de la desserte sud de Perly, celle-ci faisant encore l'objet de variantes d'insertion lorsque l'analyse foncière a été réalisée. Il y aura donc un coût d'acquisition foncière supplémentaire qui sera évalué prochainement, avec un tracé retenu passant majoritairement sur des parcelles privées de l'Etat à vocation agricole.

Le projet déposé respecte ainsi les conditions d'insertion (capacité routière conservée, site propre tram, création d'un itinéraire cyclable) inscrites dans la LRTP, sur le territoire des communes de Lancy, Plan-les-Ouates et Perly.

Les contributions des communes pour les aménagements de surface sur domaine public communal sont évaluées à un montant global de l'ordre de 43 millions de francs et doivent être prises en charge par les communes de Lancy et Plan-les-Ouates.

Le financement est donc conjoint entre le canton et les communes (pour les aménagements routiers sur domaine public communal), avec une subvention de la part de la Confédération (cofinancement fédéral à hauteur de 68 millions de francs pour la partie genevoise du projet) via le Projet d'agglomération 2.

*Tramway Moillesulaz (TMOIL) (mesure 36-1-12)*

La partie genevoise de l'extension du réseau de tramway vers Annemasse comprend le réaménagement de la plateforme de Moillesulaz et de l'espace des douanes. Ce projet a obtenu la décision d'approbation des plans en janvier 2016 et les travaux ont démarré en octobre 2017 par la démolition du bâtiment de la douane. Ils doivent être achevés à mi-2019 en vue de la mise en service du tram d'Annemasse à fin 2019.

Un montant de 8,3 millions de francs est inscrit dans la LRTP pour le financement de la partie genevoise, mais le projet a été réestimé à 19,2 millions de francs pour la réalisation des travaux. Cette différence est due à un élargissement du périmètre du projet et à la nécessaire reconstruction du bâtiment des douanes non prévue initialement, pour un montant d'environ 5 millions de francs. Le projet bénéficie d'une subvention de la part de la Confédération (cofinancement fédéral à hauteur de 0,9 million de francs) via le Projet d'agglomération 2.

Cette extension vers Annemasse sera exploitée par les TPG avec une ligne indépendante de la ligne 12, ayant un identifiant distinct et faisant l'objet d'une convention cadre entre le Canton et les autorités françaises dont les territoires seront desservis par une ligne de tramway transfrontalière, convention établie sur les mêmes principes de fonctionnement que ceux s'appliquant aux lignes du GLCT Transports.

*Tramway Cornavin – Meyrin – CERN (TCMC) : nœud ferroviaire En Chardon*

Le nœud ferroviaire situé sur la route de Meyrin permet l'accès des tramways au dépôt. Cette infrastructure, constituée des aménagements ferrés hors du périmètre du projet de dépôt des TPG En Chardon (financé hors LRTP) et exclusivement sur domaine public cantonal, a été prévue et budgétée dans le projet du TCMC lot 2. Les travaux sont réalisés en 2018 pour un montant de 11 millions de francs, inclus dans le budget initial du projet TCMC Lot 2 et cofinancés par la Confédération à hauteur de 50% via le fonds d'urgence du Projet d'agglomération.

*Tramway Cornavin – Meyrin – CERN (TCMC) : extension Saint-Genis (mesure 33-7)*

La partie genevoise (~400 mètres linéaires) du projet d'extension du tram du CERN vers Saint-Genis, dont l'autorisation de construire a été accordée dans le cadre de la procédure d'approbation des plans du projet de tram Cornavin – Meyrin – CERN est inscrite dans la LRTP pour un montant de 22,5 millions de francs et a été réestimée à 15 millions de francs. Un accord est en cours de finalisation avec les offices fédéraux pour être signé en 2018 concernant l'acquisition de deux parcelles de la Confédération pour un montant de 5,76 millions de francs, conformément à la procédure d'approbation des plans.

La réalisation de cette extension de tramway est liée à la décision de la Confédération concernant le cofinancement de l'extension sur le territoire français dans le cadre du projet d'agglomération 3. Cette extension sera exploitée avec la ligne 18. Si l'extension ne se fait pas, il faudra néanmoins conserver ce budget pour pouvoir à minima réaliser un aménagement en site propre pour les bus circulant le long du CERN, entre la Porte de France et la douane.

*Interfaces tramway aux gares CEVA (liée à la mesure 10-3)*

Le réaménagement des interfaces tramway aux gares CEVA a pour objectif de faciliter les transbordements entre le Lemman Express et le réseau TPG. Le montant inscrit dans la LRTP pour ces opérations est de 26 millions de francs et est ventilé de la manière suivante : 4 millions de francs pour Chêne-Bourg, 16 millions de francs pour les Eaux-Vives et 6 millions de francs pour le Bachet.

- Interface Chêne-Bourg : le dossier de procédure d'approbation des plans (PAP) du rebroussement tramway à la gare de Chêne-Bourg a été déposé en 2015 à l'Office fédéral des transports (OFT) et la décision d'approbation des plans a été délivrée en mars 2016. Les travaux ont été réalisés dans la foulée et se sont terminés en décembre 2016. Le coût de cette infrastructure se monte à 1 million de francs.
- Interface Eaux-Vives : le dossier PAP du rebroussement tramway à la gare des Eaux-Vives a été déposé le 24 juillet 2015 à l'OFT. La décision d'approbation des plans (DAP) a été obtenue en décembre 2016, contre laquelle un recours a été déposé. Le budget pour cette infrastructure, qui inclut également le réaménagement de la plateforme et le déplacement de la station au droit de l'Interface CEVA, se monte désormais à 24 millions de francs. Cette augmentation est imputable à l'élargissement du périmètre du projet.

- Interface Bachet : la demande définitive pour le rebroussement du tramway du Bachet, concernant un périmètre plus étendu que celui initialement prévu, a été déposée le 17 avril 2015 (procédure d'autorisation cantonale). L'autorisation a été délivrée en 2016 mais fait l'objet de 2 recours contre l'arrêté de circulation. Ces derniers ne portant pas sur la composante ferroviaire, les travaux ont commencé en 2017 et l'infrastructure ferroviaire a été livrée début 2018. Le coût de cette infrastructure se monte à 9 millions de francs.

#### *Réaménagements interfaces tram principales (mesure 30-16)*

- Elargissement des quais tramway à la gare Cornavin : les quais des lignes de tramway 14 et 18, situés dans le passage Montbrillant, ont été élargis afin de permettre une utilisation simultanée des portes des deux côtés dans le but de faciliter les flux des usagers. Il a été mis en service à fin 2017. Le coût des travaux est de 1 million de francs.
- Interface Rive : le projet de parking souterrain Clé de Rive impacte l'espace public du rond-point de Rive, et notamment le rebroussement en Y de la ligne 12. La Ville de Genève a engagé une étude de requalification de l'espace public et le canton rétablira la fonction de rebroussement autour du rond-point de Rive. Les travaux ferroviaires devraient être engagés après 2020, dans l'attente de la demande définitive (DD) portée par la Ville de Genève. Le montant des travaux est budgété à hauteur de 7,5 millions de francs.

Un montant de 9 millions de francs est inscrit dans la LRTP pour ces deux projets et devrait être respecté. Cette mesure inscrite au Projet d'agglomération 2 ne fait pas l'objet d'un cofinancement fédéral.

#### ***Projets de bus et trolleybus (art. 4, al. 1, lettre c)***

##### *Rive - Communaux d'Ambilly (axe Frontenex) (mesures 36-3-2 et 36-3-8)*

Cet axe n'est pas voué à être électrifié pour les trolleybus mais pour des bus électriques à recharge par biberonnage. Le dossier d'autorisation de construire devrait être déposé d'ici début 2019 pour un démarrage des travaux en 2020 et une mise en service en 2022. Cet axe sera exploité avec des bus électriques bi-articulés qui circuleront à haute cadence. La ligne reliera les Communaux d'Ambilly à l'aéroport par le pont du Mont-Blanc, la gare de Cornavin et la place des Nations. Les infrastructures de recharge électrique sur la rive droite feront l'objet d'un financement par un projet de loi spécifique.

La mesure 36-3-2 porte sur les équipements électriques pour les transports publics ainsi que la signalisation lumineuse. Un montant de 13,6 millions de

francs est inscrit dans la LRTP et le coût estimé est de 14,2 millions de francs. Cette mesure fait l'objet d'un cofinancement fédéral de 4,2 millions de francs au Projet d'agglomération 1.

La mesure 36-3-8 concerne la requalification complète de l'espace-rue sur cet axe, entre la place des Eaux-Vives et les Communaux d'Ambilly. Celle-ci fait l'objet d'un montant de 52 millions de francs inscrit dans la LRTP et le coût réestimé est de 47 millions de francs. Cette mesure fait l'objet d'un cofinancement fédéral de 7,4 millions de francs via le Projet d'agglomération 2.

#### *Onex - Cressy (mesure 34-3)*

Il n'est plus envisagé d'électrifier le tronçon entre Onex et Cressy pour prolonger le parcours des trolleybus. Il pourra être exploité dès 2021 avec la dernière génération de trolleybus permettant de réaliser une partie du parcours en autonomie énergétique grâce aux batteries de secours. Cela est déjà fait actuellement avec les courses noctambus les vendredis et samedis soirs.

Cette mesure 34-3 de réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB, budgétée à hauteur de 7,4 millions de francs dans la LRTP, peut prétendre à un cofinancement fédéral à hauteur de 2,6 millions de francs. Une analyse sera menée sur le secteur d'Onex pour voir si des aménagements complémentaires opportuns pourraient être envisagés dans le cadre de cette mesure.

#### *Moyenne ceinture (mesures 32-2-8, 30-31 et 30-32)*

Le projet de « moyenne ceinture » regroupe 3 mesures liées au développement d'aménagements pour les transports collectifs sur la moyenne ceinture routière :

- Requalification de la route de Pré-Bois (mesure 32-2-8) : de nouvelles mesures de régulation favorisant la vitesse commerciale des transports publics ont été mises en place sur cet axe. Les effets de ces mesures vont être analysés jusqu'au premier semestre 2019, puis il sera décidé si des mesures complémentaires, liées à cette mesure, doivent être réalisées à l'horizon de la mise en service de la demi-jonction Vernier-Canada et du barreau routier de Montfleury qui déchargeront le trafic individuel sur le secteur de Blandonnet. Cette mesure est budgétée à 6,1 millions de francs dans la LRTP et peut bénéficier d'un cofinancement fédéral de 1,98 million de francs via le Projet d'agglomération 2.
- Secteur Etang (mesure 30-32) : une partie des études liées à cette mesure ont déjà été engagées par la direction de projet du quartier de l'Etang. Cette mesure est financée par la loi 11758 ouvrant un crédit d'investissement de 11 989 000 francs pour l'aménagement des infrastructures de mobilité



nécessaires au développement du quartier de l'Etang et un crédit au titre de subvention d'investissement de 4 310 000 francs versés aux CFF destiné à la reconstruction du pont CFF franchissant le Chemin Philibert-de-Sauvage à Vernier. Cette mesure n'a donc plus à être financée par la LRTP. Cette mesure est inscrite au Projet d'agglomération 3, en cours d'évaluation par la Confédération, pour une demande de cofinancement.

- Secteur Avenue de l'Ain (30-31) : une étude préliminaire est actuellement en cours, liée au développement du plan directeur du quartier de la Concorde. Cette mesure a été budgétée à 9 millions de francs au sein du projet d'agglomération 3 avec une demande de cofinancement.

#### *Jonction – Praille (mesure 30-14)*

Cette mesure consiste à requalifier la continuité François-Dussaud, Ronzades, Grand-Bureau, Jacques-Grosselin et Vibert pour en faire un véritable boulevard urbain, ponctué d'espaces publics, améliorant ainsi la progression des bus, la mobilité douce et la qualité spatiale. Un montant de 18,5 millions de francs est inscrit dans la LRTP. Une étude préliminaire devrait être lancée à l'automne 2018 puis un avant-projet en 2020 pour une réalisation à l'horizon 2023-2025. La direction générale du projet Praille-Acacias-Vernets (PAV) pilote les études. Cette mesure fait l'objet d'un cofinancement fédéral de 6,8 millions de francs via le Projet d'agglomération 2.

#### *Interface aéroport (mesure 32-2-9)*

Cette mesure concerne la relocalisation du pôle de transports publics de l'aéroport, étroitement liée avec le projet de développement du terminal principal à l'horizon 2025. Cette mesure est inscrite au Projet d'agglomération 2 pour un cofinancement de 3,74 millions de francs. La maîtrise d'ouvrage est portée par l'aéroport (droit de superficie sur le secteur)

#### *Avenue Louis-Casaï (mesure 32-2-7)*

Des études préliminaires sur la requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport et le Carrefour du Bouchet en faveur des transports publics ont été réalisées en 2015, incluant les aménagements d'espace public le long de l'axe. Les premiers principes d'aménagement portent le coût de ce projet à 37 millions de francs. Des études d'optimisation et de réactualisation du projet sont en cours, liées à l'évolution du réseau routier sur le secteur à moyen terme (nouvelle jonction de l'aéropostale en lien avec la troisième voie autoroutière, fluidification de la moyenne ceinture dans le secteur du Bouchet, etc.).

Cette mesure est inscrite dans la LRTP pour un montant de 10,2 millions de francs. Elle fait l'objet d'un cofinancement fédéral de 3,85 millions de francs via le Projet d'agglomération 2.

*Cherpines – Bernex (mesure 34-13)*

Cette mesure vise à relier les deux futurs projets urbains et à offrir un rabattement sur le Léman Express au Bachet. Un montant de 13,6 millions de francs est inscrit dans la LRTP. Cette mesure est inscrite au Projet d'agglomération 3 en cours d'évaluation. La mesure 34-13 est inscrite en mesure B du PA3, avec l'objectif de la porter en mesure A du PA4 (horizon de début des travaux situé entre 2023 et 2026) pour une demande de cofinancement à la Confédération une fois les études préliminaires finalisées.

*Cressy – Bernex (mesure 34-14)*

Cette mesure a pour objectif de prolonger l'offre de transports collectifs depuis Cressy jusqu'au futur grand projet urbain de Bernex en assurant une continuité avec le futur boulevard des Abarois. Elle implique la construction d'un ouvrage de franchissement de l'autoroute pour permettre le prolongement de la ligne de bus qui relierait Onex au grand projet de Bernex. Cette mesure est devisée à 29,5 millions de francs et elle fera l'objet d'une demande de cofinancement dans le projet d'agglomération 4.

*Axe PAV – Grands Esserts – Veyrier (mesure 40-3)*

Le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) reliant le PAV à Veyrier consiste en l'aménagement d'un axe bus en site propre sur la route de Veyrier, en l'élargissement de la voirie du chemin de Pinchat et en la création de voies bus en approche de carrefours. Ces aménagements seront réalisés sur du domaine public cantonal et communal (Carouge et Veyrier), et nécessiteront d'acquiescer du foncier privé. Le projet devrait être déposé en demande d'autorisation de construire au deuxième semestre 2018, pour un objectif de mise en service à l'étape de décembre 2021.

Le budget inscrit dans la LRTP est de 4,8 millions de francs et le budget réestimé se monte à 36,6 millions de francs pour les trois maîtres d'ouvrage, dont 21,5 millions de francs à charge du canton. Ce dépassement est imputable à une évolution complète du programme pour aboutir à un projet qualitatif de bus à haut niveau de service qui ne se limite pas à quelques hectomètres de voies bus en approche de carrefours. Ce projet fait l'objet d'un cofinancement de la Confédération à hauteur de 1,73 million de francs au titre du Projet d'agglomération 2.

*Champel-Hôpital – Grands Esserts (mesure 40-7)*

Ce projet est fortement lié à celui de l'axe PAV – Grands-Esserts – Veyrier, les deux étant développés conjointement. Il devrait être déposé en demande d'autorisation de construire au deuxième semestre 2018, pour un objectif de mise en service à l'étape de décembre 2021.

Le budget inscrit dans la LRTP est de 10,6 millions de francs et le coût réestimé se monte à 16,7 millions de francs pour les trois maîtres d'ouvrage, dont 9,7 millions de francs à charge du canton. Ce projet ne fait pas l'objet d'un cofinancement de la Confédération.

*Genève – Vernier (mesure 33-13)*

Une étude prospective a été menée en 2016, dont l'objectif principal était de valider l'opportunité de réaliser un axe fort de tramway sur l'axe Genève-Vernier. Après une analyse fine de la demande à différents horizons, l'étude a conclu à l'opportunité de réaliser un axe fort de trolleybus en site propre continu de la gare Cornavin jusqu'au carrefour de la Croisette à Vernier, permettant de répondre à la demande future grâce à l'utilisation de trolleybus bi-articulés de grande capacité. Au niveau de Vernier-Village la ligne se scinde en deux axes, un axe en direction de « Vernier-Canada » et un axe en direction de « l'Hôpital de la Tour » pour desservir la Zimeysa. (+10'000 emplois dans les ZI de Vernier-Meyrin-Satigny à l'horizon 2030) en reliant la gare de Meyrin. Bien que ces deux axes ne semblent pas nécessiter une mise en site propre après le carrefour « Croisette », certains aménagements d'accompagnement devront être envisagés.

Concernant strictement le projet de réaménagement de l'axe routier, celui-ci a été devisé à 59 millions de francs selon l'étude prospective de 2016. Le réaménagement des espaces publics de l'axe dans son entier impliquerait un coût supplémentaire de l'ordre de 52 millions de francs.

La mise en œuvre de ce projet est étroitement liée à la mesure 13-20 dite « Pôle d'échange multimodal de Châtelaine ». Cette mesure, évaluée à 35 millions de francs dans le cadre du projet d'agglomération 3, ne dispose pas de base légale de financement à ce jour. Cette mesure traite de « façade à façade » le pôle d'échange. Elle comporte également le financement d'éléments fonctionnels indispensables pour le fonctionnement du site propre du trolleybus (élargissement complémentaire du pont afin d'assurer de façon satisfaisante la progression des transports collectifs, des mobilités douces et du trafic individuel motorisé).

L'étude préliminaire de cet axe fort est en cours de finalisation et l'avant-projet devrait démarrer début 2019. Un budget de 68,6 millions de francs est inscrit dans la LRTP. Ce projet a été porté au Projet d'agglomération 3 pour une demande de cofinancement.

*Rive – Cornavin (mesure 30-30)*

Il s'agira de prévoir une amélioration de la voie réservée aux bus sur le pont du Mont-Blanc pour y constituer de façon progressive un axe fort de transport public. Un budget de 24,2 millions de francs est inscrit dans la LRTP. Cette

mesure fera l'objet d'une demande de cofinancement dans le cadre du Projet d'agglomération 4.

*MICA – Gare d'Annemasse (mesure 36-3-4)*

Les aménagements pour une ligne de transport public entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse ne sont pas envisagés à court ou moyen terme. Un budget de 7,1 millions de francs est inscrit dans la LRTP.

*Eaux-Vives – Pallanterie (mesure 16-31)*

Cette mesure visant à améliorer la qualité de l'offre urbaine et suburbaine entre le centre-ville et la Pallanterie est à envisager à un horizon au-delà de 2025, notamment en lien avec le développement du secteur de la Pallanterie. Elle est inscrite dans la LRTP pour un montant de 20,1 millions de francs, les études ultérieures permettront d'affiner le projet et son coût.

## **Conclusion**

De nombreux projets doivent se réaliser ces prochaines années, dont les projets de tramway, avec pour conséquence des dépenses annuelles envisagées supérieures à 70 millions de francs par an. Une mise à jour de la loi devrait être proposée au Grand Conseil pour actualiser la planification et les coûts de ces projets, modifier le plafond annuel des dépenses inscrit dans la LRTP et instituer un vrai traitement de « façade à façade » pour les nouveaux projets de tramway et de sites propres pour les bus.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

## **AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT**

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI

Le président :  
Antonio HODGERS