

Loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (11029)

H 1 50

du 8 novembre 2013

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 4, al. 1, 1^{re} phrase, lettres a, b, chiffres 3 et 4, et c, al. 2, 3 et 4 (nouvelle teneur)

¹ Le réseau des transports publics est renforcé à l'horizon 2030, en
conformité avec le projet d'agglomération 2012 et le plan directeur cantonal,
dans le but d'améliorer la desserte urbaine, régionale et transfrontalière de
l'agglomération et de façon à augmenter significativement la capacité
d'accueil aux heures de pointe, ceci par les mesures suivantes :

a) Transports régionaux

La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin
de fer est développée, notamment par la réalisation du raccordement
Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives et des
aménagement d'infrastructure nécessaires pour une exploitation
optimale d'un réseau ferroviaire express régional (RER), avec l'étude
d'une boucle Aéroport – Nations – Cornavin et d'une liaison entre la
ligne de Bellegarde et celle de l'Aéroport. Les transports publics
régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités
compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du projet
d'agglomération.

b) Tramways

3° La deuxième étape porte sur :

- a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des
Nations jusqu'au Grand-Saconnex, avec desserte de Palexpo,
puis Ferney-Voltaire et l'Aéroport, dès que la route des Nations
sera construite;

- b) l'achèvement d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly, sans retarder la réalisation du barreau routier nord de Bernex;
 - c) le prolongement en deux étapes, si nécessaire, de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien; la traversée de Lancy devra se faire sans diminution de la capacité routière, celle de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional;
 - d) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Meyrin – CERN jusqu'à la frontière franco-suisse, et sous maîtrise d'ouvrage française, jusqu'à Saint-Genis;
 - e) le raccordement de la ligne de tramway de Moillesulaz à son prolongement de Gaillard jusqu'au centre d'Annemasse, réalisé sous maîtrise d'ouvrage française.
- 4° D'autres extensions possibles du réseau de tramway sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure des axes en direction :
- de Genève-Plage – Vésenaz,
 - de Thônex, avec un axe tangentiel en direction des Communaux d'Ambilly,
 - du Lignon,
 - de Rive – pont du Mont-Blanc – Vernier,
- ainsi qu'en vue de la réalisation d'une ligne de moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.

Sur ces axes, des aménagements intermédiaires pour mettre en place un site propre autobus, voire éventuellement un trolleybus, pourront être envisagés, afin d'accompagner la montée en charge de ces axes de transports publics avant la mise en service d'un futur tramway.

Toutes les extensions du réseau de tramway doivent être réalisées en favorisant partout où cela est possible des sites propres intégraux; l'ensemble du réseau à réaliser doit au moins être en voies réservées partout où cela est possible afin de permettre d'atteindre des vitesses commerciales attractives; enfin, les aménagements des lignes doivent prévoir des terminus ou des terminus intermédiaires avec des possibilités de garage.

Avant la réalisation d'une traversée lacustre, la mise en place de ces aménagements n'aura pas d'impact sur la capacité routière globale utile des voies traversant le Rhône.

c) Bus et trolleybus

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

Deux nouvelles lignes de trolleybus sont en particulier réalisées dans un premier temps : la première entre Rive et les Communaux d'Ambilly, et la seconde entre Onex et Cressy. Concernant la ligne entre Rive et les Communaux d'Ambilly, elle sera réalisée sans réduire la capacité routière des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels dans l'attente d'une traversée lacustre.

Des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau bus et trolleybus sont entrepris dans un second temps à partir de 2016 : moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casaï, Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, axe PAV – Grands Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – Grands Esserts, Jonction – stade de la Praille, Genève – Vernier, Rive – Cornavin, MICA – Gare d'Annemasse et Eaux-Vives – Pallanterie.

² Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a et b, du présent article est défini par le schéma directeur du réseau sur rail, annexé à la présente loi.

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

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

Art. 9, al. 1, 1^{re} phrase, lettres b et c (nouvelle teneur) et lettre d (nouvelle)

¹ Le financement des infrastructures nouvelles du réseau sur rail à écartement métrique et des projets de trolleybus prévus à l'article 4 est assuré par :

- b) de 2014 à 2030, un investissement moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 23 625 000 F; le montant annuel net inscrit au budget d'investissement ne peut pas dépasser 70 000 000 F. Les projets listés dans le tableau des investissements prévisionnels annexé à la présente loi et leurs montants bruts correspondant de 2014 à 2030 sont :
 - 1° Prolongement tram Meyrin – Cornavin – Bernex à Vailly : 65 000 000 F,
 - 2° Tram Saint-Julien en deux étapes si nécessaire : 190 000 000 F,
 - 3° Tram prolongé depuis Grand-Saconnex jusqu'à l'Aéroport et la douane de Ferney-Voltaire : 78 000 000 F,
 - 4° Compléments au réseau tram et interfaces (prolongement tram de Meyrin, réaménagements plateforme Moillesulaz, abords interfaces de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), interfaces principales) : 65 800 000 F,
 - 5° Principaux projets trolleybus (Axe Frontenex, Onex – Cressy, Cressy – Bernex, Genève – Vernier, Rive – Cornavin, MICA – Gare d'Annemasse) : 202 400 000 F,
 - 6° Autres projets d'aménagements pour les bus et trolleybus (moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casai, axe PAV – Grands Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – Grands Esserts, Jonction – Stade de la Praille, Cherpines – Bernex, Eaux-Vives – Pallanterie) : 102 500 000 F;
- c) un investissement complémentaire estimé à 100 millions de francs pour l'extension du tramway tronçon Nations – Grand-Saconnex dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui est inscrit au budget en complément;
- d) des subventions fédérales issues du trafic d'agglomération, conformément à la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011, et toutes les autres contributions publiques ou privées.

Art. 2 Modifications à une autre loi

La loi sur le développement des infrastructures ferroviaires, du 27 janvier 2011 (H 1 60), est modifiée comme suit :

Art. 3, al. 2 (nouveau)

² Par ailleurs, les ouvertures vers une liaison à haute vitesse suisse est-ouest de Saint-Gall à Genève doivent d'ores et déjà être réservées, ce qui permettrait à terme de ménager une utilisation encore plus intensive de la ligne Genève – Lausanne existante pour le trafic régional.

Art. 9, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Les études sommaires et préliminaires nécessaires pour les travaux d'infrastructure envisagés aux articles 3 et 4 sont effectuées de façon globale afin de pouvoir procéder à une planification cohérente et coordonnée des projets à réaliser.

Art. 3 Entrée en vigueur

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