

Date de dépôt: 28 mars 2000

Papier

Rapport

**des Commissions des travaux et des transports chargées
d'étudier :**

- a) PL 8191-A** le projet de loi de M^{mes} et MM. Jean Spielmann, Pierre Meyll, Pierre Vanek, David Hiler, Pierre-Louis Portier, Thomas Büchi, Anne Briol, Nelly Guichard, René Koechlin, Charles Seydoux, Claude Blanc, Hubert Dethurens, Jeannine de Haller, Hervé Dessimoz, Walter Spinucci, Henri Duvillard, Pierre Ducrest, Geneviève Mottet-Durand, Christian Grobet, Catherine Passaplan, Françoise Schenk-Gottret, Christian Brunier, Laurence Fehlmann-Rielle et Jean-Marc Odier ouvrant un crédit d'étude en vue de la réalisation d'une liaison ferroviaire reliant la Gare de Cornavin à Annemasse par la Praille et la Gare des Eaux-Vives
- b) P 1267-A** la pétition concernant le transport ferroviaire transfrontalier
- c) P 1275-A** la pétition concernant le transport ferroviaire transfrontalier

Rapporteur: M. Pierre Meyll

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce projet de loi est né de la poussée quasi unanime du Grand Conseil suite à une motion concernant le train dit du « Tonkin » ligne Evian – St. Gingolph.

Un consensus s'est rapidement dégagé parmi les députés pour établir un projet de loi qui permettrait de construire le seul maillon manquant pour sortir Genève du cul-de-sac de la Praille et assurer un développement ferroviaire efficace pour l'agglomération transfrontalière, et une nécessaire desserte pour le stade et le centre commercial.

Le 14 mars dernier, la commission des travaux s'est réunie sous la présidence de M^{me} Anita Cuénod et, en présence du conseiller d'Etat Laurent Moutinot, chef du DAEL et de M. G. Gardet, directeur de l'aménagement.

Bien que faisant partie de la délégation du Conseil d'Etat aux transports, le conseiller d'Etat Moutinot quittera la séance avant l'arrivée de ses deux collègues qui exposeront la position du conseiller d'Etat sur ce projet de loi. Il juge que la Commission des transports et la Commission des travaux devraient siéger ensemble, ce que la Commission des travaux approuve.

La Commission des travaux passe à l'audition d'Alp-Rail

Le discours des 3 représentants d'Alp-Rail recoupe l'exposé des motifs du projet de loi et démontre avec des arguments techniques, la nécessité de la liaison La Praille – Eaux-Vives (LP-EV).

L'augmentation de la population des véhicules automobiles dans la région nous oblige à améliorer l'offre des transports publics (TP). De ce fait, LP-EV aura une utilisation régionale (RER), nationale (Rail 2000) et internationale en direction Vallée de l'Arve et Sud Léman Chablais.

Alp-Rail plaide pour la réactualisation de l'étude Bonnard et Gardel (BG) 1999. Dans la synthèse des études ferroviaires genevoises de décembre 1992, un mandataire du comité de suivi franco-genevois juge cette étude proche du niveau d'un avant-projet sommaire donc excellente.

Aux questions des député(e)s, MM. Maxwel, Graf et Fiechter font valoir qu'une double voie empruntera le tunnel qui répondra aux normes Union Internationale de Chemins de fer (UIC) soit Gabarit B+.

L'utilisation de cette ligne sera, pour le moins, trois fois supérieure à celle de l'Aéroport.

Les travaux de construction créeront peu de gêne puisque souterrains.

Le coût a été chiffré pour l'étude BG de Sécheron-LP-EV- frontière. Les éléments modifiés font que la somme de 740 millions est raisonnable, soit une part d'environ 400 millions à la charge de Genève, mais il faut faire vite car d'autres cantons mangent le gâteau fédéral.

La suppression des passages à niveau peut nous valoir des subventions, même un financement européen !

Un commissaire s'interroge sur d'autres variantes. Il lui est répondu qu'en 1988, cinq variantes avaient été étudiées, et que c'est celle d'aujourd'hui qui a été choisie avec réservation de terrain.

Au cours de la même séance, la Commission des travaux a entendu les deux conseillers d'Etat de la délégation transport, MM. G. Ramseyer et R. Cramer, accompagnés de M. Wittwer, directeur de l'OTC et de M. Matthey secrétaire-adjoint au DJPT.

Pour M. Ramseyer, le Conseil d'Etat tient au bouclage ferroviaire de Genève en surface ou en tunnel.

L'avenir de la ligne au pied du Salève s'assombrit et le barreau sud ne peut pas se raccorder sur un « tortillard » (*Le conseiller d'Etat Gérard Ramseyer dixit*). Les Français sont peu intéressés à l'amélioration de la ligne touristique du Tonkin.

Le conseiller d'Etat R. Cramer déclare que ce projet de loi est bienvenu et que pour bénéficier de Rail 2000, il faut décider en juin 2000.

A entendre la délégation du Conseil d'Etat, les commissaires comprennent que la situation évolue en faveur de LP-EV avec un trafic régional et national pour le moins.

Le 21 mars, la Commission des travaux s'est réunie conjointement avec la Commission des transports, présidée par M^{me} A. Briol. En l'absence de M^{me} A. Cuénod, M. Blanc préside les débats en présence de MM. Wittwer directeur de l'OTC, Favre du DAEL et Matthey du DJPT.

La séance est courte car un bref tour de table confirme l'accord de tous sur ce projet de loi.

Les députés demandent à être tenu au courant des études et des travaux au moins tous les 6 mois ou à la demande de l'une ou de l'autre des commissions.

La décision du choix de la liaison LP-EV doit être portée à la connaissance de l'autorité fédérale courant juin 2000 afin de bénéficier de la manne fédérale de Rail 2000:

1. l'application de la Convention 1912* et subside divers (passage à niveaux autres travaux)* selon l'engagement du conseiller fédéral Leuenberger par sa lettre du 8 décembre 1999, adressée au président d'Alp-Rail, M. Maxwell ;
2. les aides fédérales Rail 2000 ;
3. les aides fédérales pour travaux divers (par exemple suppression des passages à niveaux, etc.).

Par ailleurs, l'exposé des motifs du projet de loi retrace tout l'historique du projet de la liaison LP-EV et des lois qui en découlent.

La députée Anne Briol, présidente de la Commission des transports, demande le vote du projet de loi : **unanimité**.

Le député Claude Blanc qui préside la séance demande le vote de la Commission des travaux : **unanimité**.

D'autre part, les pétitions 1267 et 1275 concernant toutes deux le transport ferroviaire frontalier et comportant 26 signatures pour l'une et 1593 pour l'autre seront envoyées au Conseil d'Etat par un vote unanime des 2 commissions réunies.

Ce projet de loi est quasi historique car il est rare de trouver au Grand Conseil une telle convergence de vues sur un sujet si important et dont dépend l'avenir économique de toute une région.

Les commissions sont particulièrement satisfaites d'un tel dénouement de 88 ans, voire 119 ans d'attente. Elles souhaitent un vote unanime au Grand Conseil et sollicitent l'aide précieuse du Conseil d'Etat pour mener à bien cette réalisation mémorable pour Genève et la Haute-Savoie !

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à voter ce projet de loi et à renvoyer ces 2 pétitions au Conseil d'Etat.

Projet de loi (8191)

ouvrant un crédit d'étude en vue de la réalisation d'une liaison ferroviaire reliant la Gare Cornavin à Annemasse par la Praille et la Gare des Eaux-Vives

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

Art. 1 Crédit d'étude

Un crédit de 6 000 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour l'étude de la construction d'une liaison ferroviaire reliant la Gare Cornavin à Annemasse par la Praille et la Gare des Eaux-Vives, selon le tracé O^{bis} abaissé, tel qu'adopté par arrêté du Conseil d'Etat du 4 juillet 1990.

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2001, sous la rubrique...

Art. 3 Financement et couverture des charges financières

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

Art. 4 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou intitulé) selon la méthode linéaire. Il est porté au compte de fonctionnement.

Art. 5

La Commission des transports et la Commission des travaux du Grand Conseil sont régulièrement informées de l'avancement des études.

**Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière
de l'Etat de Genève**

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

Pétition (1267)

concernant le transport ferroviaire transfrontalier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Pétition au Grand Conseil de Genève :

- pour un schéma directeur ferroviaire régional ;
- pour le bouclage ferroviaire du Léman ;
- pour la liaison Annemasse – Eaux-Vives – Cornavin ;
- pour la réhabilitation de la ligne du Tonkin (St-Maurice – Bouveret – St-Gingolph – Evian).

N.B. : 26 signatures

M. Charles Dumont, 6, chemin Vieux-Aubonne, F-74140 Douvaine

Pétition (1275)

concernant le transport ferroviaire transfrontalier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Pétition au Grand Conseil de Genève :

- pour un schéma directeur ferroviaire régional ;
- pour le bouclage ferroviaire du Léman ;
- pour la liaison Annemasse – Eaux-Vives – Cornavin ;
- pour la réhabilitation de la ligne du Tonkin (St-Maurice – Bouveret – St-Gingolph – Evian).

N.B. : 1593 signatures

ALP-Rail, 127, Petit Bel-Air, 1226 Thônex