

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 29 octobre 2008

Projet de loi

modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 9, lettre a (nouvelle teneur)

- a) de 1999 à 2008, un investissement moyen annuel net à hauteur de 30 millions de francs; le montant annuel inscrit au budget d'investissement ne peut dépasser deux fois la moyenne annuelle fixée. De 2009 à 2018, un investissement moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 50 millions de francs; le montant annuel inscrit au budget d'investissement ne peut dépasser deux fois la moyenne annuelle fixée.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Certifié conforme
Le chancelier d'Etat : Robert Hensler

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Cadre légal actuel

Le financement et la planification du développement du réseau des transports publics, et plus particulièrement des nouvelles infrastructures de tramways, sont régis par la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), du 17 mars 1988.

Cette loi oriente la planification de la construction des lignes de tramways en indiquant, par l'intermédiaire d'une carte du développement du réseau, les nouvelles infrastructures à construire.

L'article 9 de cette loi prévoit que le financement des infrastructures nouvelles du réseau sur rail à écartement métrique est assuré notamment par :

- a) de 1999 à 2008 un investissement moyen annuel à hauteur de 30 000 000 F; le montant annuel inscrit au budget d'investissement ne peut dépasser deux fois la moyenne annuelle fixée. Dès 2009 un investissement jusqu'à concurrence de 30 000 000 F par an;
- b) des subventions fédérales et toutes les autres contributions de corporations publiques ou privées.

Concrètement, dès 1999 et pour une période de dix ans, un montant net cumulé de 300 000 000 F est attribué à la réalisation des nouvelles infrastructures pour tramways, soit en moyenne par an, une dotation de 30 000 000 F.

En outre, cet article de loi donne la flexibilité suffisante en spécifiant que ce montant peut atteindre jusqu'en 2008 inclus 60 000 000 F par an (deux fois la moyenne annuelle), étant toutefois entendu que le total cumulé sur 10 ans ne peut dépasser les 300 000 000 F.

Comme il a été expliqué dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les transports publics du 28 juin 2007 (RD 696), jusqu'à fin 2008, les dispositions de l'article 9 ont permis de mettre en œuvre le programme de réalisation des nouvelles lignes de tramways en respectant l'enveloppe budgétaire mise à disposition. Alors que la période de dix ans prévue par la loi est sur le point de s'achever à la fin 2008, il convient de procéder à une adaptation législative permettant de poursuivre l'action entamée pour les années futures.

2. Les nouvelles infrastructures pour tramways réalisées depuis 1998

Entre 1999 et 2008, les nouvelles infrastructures suivantes ont pu être mises en œuvre, permettant de mettre en service de nouvelles lignes de tramways qui remportent aujourd'hui un grand succès (pour plus de détails, voir le rapport du Conseil d'Etat RD 696).

La section de tram « Sécheron » longue de 2,3 kilomètres, reliant la gare de Cornavin et la place des Nations, a permis de créer en décembre 2003 la ligne de tram 13. Cette infrastructure a représenté un investissement budgétaire total de près de 90 000 000 F, dont 60 000 000 F à la charge de l'Etat.

La section « Acacias » d'une longueur de 2,3 kilomètres également, reliant le rond-point de Plainpalais et la boucle du Pont-Rouge, a été inaugurée en décembre 2004 et a constitué la première étape du bouclage du réseau de tram entre Lancy et Carouge. Ce dernier a pu être mis en service complètement au printemps 2006, grâce à la réalisation de la section « Lancy ». Cette infrastructure représente un investissement budgétaire total de près de 130 000 000 F, dont 89 000 000 F à la charge de l'Etat.

Il convient de signaler que les infrastructures mentionnées ci-dessus ont bénéficié d'une contribution fédérale de 16 260 957 F au titre d'améliorations techniques au sens de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF – RS 742.101).

La période 1999-2008 a vu également le lancement d'autres réalisations très importantes qui doivent s'achever entre 2010 et 2014.

Il s'agit du tram Cornavin-Meyrin-Cern (TCMC) et du tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB). Ces deux infrastructures (voir ci-dessous pour plus de détails) représentent des investissements budgétaires globaux de respectivement 420 et 370 millions, dont près de 200 et respectivement 260 millions resteront à la charge de l'Etat. En effet, pour la première étape du TCMC (Cornavin - Avanchets), la Confédération a participé à hauteur de 10 000 000 F au titre de l'article 56 de la LCdF. Au surplus, le canton de Genève recevra 210 000 000 F de la part de la Confédération au titre du fonds d'urgence pour le TCMC.

Le TCOB bénéficiera également pour la réalisation de sa première étape, allant de la gare de Cornavin jusqu'au P+R de Bernex, d'une subvention de la Confédération, au titre du fonds d'urgence, à hauteur de 90 000 000 F.

Comme le résume le tableau annexé, les investissements nets totaux à la charge de l'Etat pour les années 1999 à 2008 s'élèvent à près de 246 000 000 F. Ce faisant, le cadre financier global et la limite annuelle maximale ont été respectés.

3. Infrastructures en cours de réalisation et planifiées de 2009 à 2018

Infrastructures en cours de réalisation

Deux réalisations engagées durant la période 1999-2008 verront leur achèvement durant la période 2009-2018, puisque elles sont au bénéfice d'une décision d'approbation des plans de la part de l'Office fédéral des transports (OFT).

Tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC)

Les travaux de réalisation de cette ligne de tramways ont commencé en décembre 2005 par la première étape « Cornavin - Avanchets ». Avec ses quelque neuf kilomètres de double voie entre la gare de Cornavin et le CERN, le TCMC constitue la plus importante extension du réseau des tramways depuis 1998.

Sa mise en service est prévue en trois étapes successives :

- « Cornavin - Avanchets » : décembre 2007
- « Avanchets - Meyrin Cité » : fin 2009
- « Meyrin-Cité - CERN » : fin 2010

D'importantes constructions d'ouvrages d'art sont nécessaires pour la réalisation des infrastructures du TCMC, avec notamment la construction de la tranchée couverte de Meyrin et le viaduc « Lect ».

A signaler que la demande de concession pour la Diretissima, une double voie directe sur la route de Meyrin, entre le Jardin Alpin et le village de Meyrin en direction du CERN, a été déposée en juin 2008 à la Confédération. L'objectif est de réaliser la Diretissima également pour fin 2010, puis le prolongement jusqu'à la frontière pour 2012.

Tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB)

Le dossier de demande de concession a été remis à fin décembre 2005 à l'Office fédéral des transports et la concession a été délivrée en janvier 2007. Le dossier d'approbation des plans a été déposé à l'OFT pour approbation en été 2007. La délivrance de l'autorisation de construire (décision d'approbation des plans) a été délivrée le 29 août 2008.

Cette nouvelle infrastructure permettra de relier la gare de Cornavin au parking d'échange de Bernex, via la place Bel-Air, la rue du Stand, le pont de

Saint-Georges et la route de Chancy. L'échéance planifiée pour la mise en service de ce tronçon est décembre 2011.

Le prolongement du tram en direction de Bernex « ouest » est également déjà planifié. Les études y relatives sont en cours pour permettre le dépôt de la demande de concession et pour initier la procédure d'approbation des plans auprès de l'OFT en automne 2008.

Infrastructures planifiées

Tramway Grand-Saconnex (TGS)

Le dossier de demande de concession a été envoyé à l'OFT en même temps que celui du TCOB. Les premières études de faisabilité et d'insertion du tram ont été menées. Du fait de son lien étroit avec le projet de la route des Nations, dont la mise en service est prévue pour fin 2013, l'élaboration du projet définitif est toutefois différée à 2009, lorsque seront terminées les phases d'études techniques et de procédures liées au TCMC et au TCOB.

Le prolongement en direction de Ferney en France voisine a fait l'objet d'une étude préliminaire par les autorités françaises compétentes. Ce projet est placé dans la planification des autorités françaises, mais à moyenne échéance.

Autres extensions du réseau de tramways prévues

Des extensions d'infrastructures tramways sont déjà concrètement envisagées et attendues en direction de Plan-les-Ouates (tram PLO) avec prolongation jusqu'à St-Julien, en direction de Genève-Plage / Vésénaz, de St-Genis depuis la douane de Meyrin, ainsi que d'une branche aéroport depuis le Grand-Saconnex.

Il en va de même d'une infrastructure permettant de desservir le périmètre de développement des Communaux d'Ambilly.

Ainsi, à l'horizon 2018 et selon la planification envisagée aujourd'hui, le réseau des infrastructures pour tramways sera augmenté avec les lignes du TCMC (Cornavin-Meyrin-Cern) y compris la Diretissima, du TCOB (Cornavin-Onex-Bernex) ainsi que du TGS (Grand-Saconnex). En outre, la procédure d'approbation des plans pour le tram vers Plan-les-Ouates devrait également avoir abouti et la réalisation en cours.

A signaler que les extensions du réseau des tramways, déjà planifiées et mentionnées ci-dessus, figurent déjà concrètement en tant que mesures

d'infrastructures en faveur des transports publics dans le projet d'agglomération « franco-valdo-genevois », projet déposé par le canton auprès des autorités fédérales à la fin de l'année 2007. A ce titre et la décision formelle devrait intervenir fin 2009, elles sont susceptibles de recevoir de la part de la Confédération (fonds d'infrastructure) également des contributions financières subséquentes.

Le planning général de réalisation des projets de tramway est présenté à l'annexe N° 1.

4. Planification des moyens financiers nécessaires

Les projets de tramways aujourd'hui déjà en cours de réalisation ou au bénéfice d'une concession de l'Office fédéral des transports coûteront, selon les dernières estimations, respectivement 420 000 000 F pour le TCMC, 370 000 000 F pour le TCOB et 80 000 000 F pour le TGS.

Dans le tableau présenté en annexe N° 2 et pour la période 1999-2018, le financement net réalisé et à venir, à charge du canton, pour l'extension des lignes de tramways, représente près de 745 000 000 F. Pour la période 1999-2007, le besoin financier total, visé par l'article 9 de la loi H 1 50, aura été de 208 000 000 F.

En outre, les besoins financiers nets pour permettre la mise en service du TCMC et du TCOB sur la période 2006 à fin 2012 sont estimés à près de 420 000 000 F.

Il découle ainsi de cette situation qu'à partir de l'année 2009 les dépenses nettes annuelles, qui sont actuellement plafonnées par l'article 9 de la loi à 60 000 000 F pour 2008 et dès 2009 à 30 000 000 F, seront supérieures à cette limite. Dans cette situation, il ne serait pas possible de tenir les objectifs de réalisation décrits dans la planification mentionnée plus haut. C'est pourquoi le Conseil d'Etat ne souhaite ni retarder ni compromettre l'achèvement ou la réalisation de ces infrastructures et propose d'adapter la législation aux besoins financiers des réalisations futures, en modifiant l'article 9 de la loi sur le réseau des transports publics en conséquence.

Il s'agit de reconduire le principe d'une enveloppe budgétaire globale pour une durée de 10 ans avec un montant total maximum de 500 000 000 F.

Dès lors, la modification proposée répond au besoin du financement en fonction de la planification générale. En outre, elle assure également, jusqu'à l'horizon 2018, la flexibilité des dotations en moyens financiers annuels indispensables et découlant notamment des délais impartis aux procédures

administratives fédérales pour l'obtention des décisions d'approbation des plans valant autorisation de construire.

La planification des besoins financiers prévisionnels est présentée à l'annexe N° 2.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) *Planning général de réalisation des projets de tramway*
- 2) *Planification des besoins financiers prévisionnels*

Planning général intentionnel des réalisations des projets de tramways 2006 à 2018

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
TCCM (Cornavin - Meyrin - Cem)													
Cornavin - Avanchets													
Avanchets - Meyrin-Cité													
Tranchée couverte													
Meyrin-Cité - CERN													
Direttissima et prolongement CERN-frontière													
TCCB (Cornavin - Onex - Bernex)													
Cornavin - Bernex EST													
Prolongement BERNEX (OUEST)													
TGS (Grand-Saconnex)													
Nations - vers Jonction de Ferney													
Desserte Aéroport													
Tram PLO et autres													
Plan-les-Ouates (et autres)													

Mise en service des infrastructures tramways
Mise en service des infrastructures tramways en relation avec prolongement sur St-Genis (F)

Nouvelles infrastructures pour tramways - Investissements prévisionnels de 2008 à 2018

Investissements prévisionnels 2009 à 2018																
	Millions	1999 à 2007	2008	1999 à 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL	TOTAL
		Dépensé	Budget	Dépensés	Estimé	Estimé	Estimé	Estimé	prévision	prévision	prévision	prévision	prévision	prévision	2009 à 2018	1999 à 2018
Nouvelles infrastructures pour tramways	CHF BRUT		75.2	135.0	153.0	156.0	95.0	95.0	29.0	35.0	25.0	35.0	15.0	10.0	688.0	
<i>Stand-Palettes-Stecheron-Acacias-Lancy</i>		246.4	0.4	246.8											0.0	246.8
<i>TCMC</i>		67.1	72.8	139.9	70.0	73.0	56.0	5.0							200.0	339.9
<i>Directissima et prolongement CERN-Frontière(Ch)</i>		0.0		0.0	8.0	10.0	6.0	5.0	1.0						30.0	30.0
<i>TCOB</i>		0.0	2.0	2.0	57.0	70.0	96.0	60.0	3.0						288.0	290.0
<i>prolongement Bernex</i>		0.0		0.0			25.0	25.0	25.0	10.0					60.0	60.0
<i>TGS</i>		0.0		0.0						25.0	25.0	25.0	5.0		80.0	80.0
<i>PLO et autres</i>		0.0		0.0								10.0	10.0	10.0	30.0	30.0
					135.0	153.0	156.0	95.0	29.0	35.0	25.0	35.0	15.0	10.0	688.0	1076.7
Contributions et Subventions		105.3	37.0	142.3	52.7	58.2	56.4	21.1	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	189.4	331.7
Nouvelles infrastructures pour tramways	CHF NET	208.2	38.1	82.3	94.8	99.6	73.9	28.1	35.0	25.0	35.0	15.0	10.0	498.6		
Part ETAT de Genève																
CUMUL NET part Etat de Genève	CHF NET			246.3	328.6	423.4	523.0	596.9	624.9	659.9	684.9	719.9	734.9	744.9	744.9	744.9