

Date de dépôt : 17 mars 2009

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)

Rapport de Mme Ariane Reverdin

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission s'est réunie à quatre reprises, soit les 13, 20 et 27 janvier et le 24 février 2009.

1^{re} séance

Sont présents :

- M. Mark Muller, conseiller d'Etat, DCTI ;
- M. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint, DCTI ;
- M. Jean-Bernard Haegler, ingénieur cantonal, DCTI ;
- M. René Leutwyler, directeur des ouvrages d'art, DCTI.

Pendant la première séance une première lecture du projet de loi est prévue. Le président ajoute que M. Girard a distribué un dossier jaune aux députés contenant les documents relatifs à cet objet (rapport du Conseil d'Etat du 27 juin 2007, rapport de M^me Keller du 28 avril 2008 et extrait de procès-verbal du Grand Conseil faisant mention de la prise d'acte de ces deux rapports). Le président salue l'arrivée de MM. Haegler et Leutwyler.

M. Muller affirme que ce projet de loi est très important, car il s'agit d'un crédit de 500 millions de F sur dix ans destiné à l'extension du réseau de tram genevois. Habituellement, le Grand Conseil votait une enveloppe globale de 300 millions de F sur 10 ans (soit 30 millions de F par année), avec la possibilité de doubler l'investissement sur une année tout en respectant

l'enveloppe globale octroyée. Le projet de loi présenté aujourd'hui a pour but de perpétuer ce système tout en augmentant la somme plafond à 500 millions de F sur dix ans (soit 50 millions de F par année), avec la possibilité de doubler l'investissement sur une année tout en respectant l'enveloppe globale. Il indique qu'à la suite du vote de ce crédit décennal, la Commission des travaux ne voit plus passer les projets de tram, car leur financement est assuré dans le cadre de l'enveloppe décennale et ils sont élaborés au niveau de l'administration et du Conseil d'Etat, représenté par une délégation du Conseil d'Etat composée de M. Cramer, qui la préside, et de MM. Muller et Unger. Les projets proposés par l'administration font l'objet de dossiers d'approbation de plan (dossiers PAP), déposés auprès de l'Office fédéral des transports. Les autorisations de construire sont alors délivrées sur le plan fédéral et ouvrent des voies de recours fédérales particulières. Le débat qui surgit périodiquement au sein de la Commission des transports concerne le tracé exact des trams, comme le débat qui a concerné le tram à Meyrin. Toutefois, ces décisions échappent de fait au Grand Conseil selon le système légal actuel. On peut certes se demander si ce système est bon et s'il appartient à l'administration et au Conseil d'Etat de prendre les décisions concernant le tracé exact des trams. M. Muller estime que c'est un bon système, car les décisions prises par le Conseil d'Etat sont des décisions d'exécution, la décision de principe de réaliser telle ou telle voie de tram figurant dans la loi sur les transports publics dont une annexe définit quelles lignes de tram vont être construites. Selon ce système, il appartient à l'administration cantonale d'entretenir des relations avec l'administration fédérale. M. Muller indique qu'une répartition semblable des compétences existe dans le domaine de l'aménagement du territoire ; le Grand Conseil vote les déclassements et il appartient ensuite au Conseil d'Etat d'appliquer ces décisions politiques en adoptant les plans localisés de quartier. Afin que le système fonctionne, il faut aujourd'hui renouveler le financement de l'extension des voies de tram par un crédit-cadre sur 10 ans. Ce crédit important est destiné à réaliser des infrastructures de tram qui ont déjà été évoquées et qui sont en cours actuellement.

M. Haegler indique que la planification financière qui va être présentée par M. Leutwyler est nécessaire pour les chantiers qui ont débuté et qui vont se poursuivre encore sur quelques années, soit le TCMC et le TCOB. Le DCTI ne s'est pas dépêché de présenter ce projet de loi 10384, car la décision d'ouvrir le chantier du TCOB (c'est-à-dire la PAP en force) est tombée fin 2008. Si les travaux n'avaient pas débuté fin 2008, la subvention fédérale aurait été perdue et le DCTI aurait dû revenir auprès du Grand Conseil avec

un financement augmenté de 90 millions de francs (équivalent à la part fédérale).

Le président passe la parole à M. Leutwyler.

M. Leutwyler revient sur le rapport qui a été distribué aux commissaires et résume la situation par une carte du réseau TPG, qu'il projette sur un écran. A la fin des années 1980, il n'existait que la ligne 12, qui allait de Moillesulaz jusqu'au rondou de Carouge. En 1991-1992, une prolongation de cette ligne jusqu'au Bachet fut réalisée et en 1997 la ligne fut prolongée jusqu'aux Palettes. Une traversée du lac au niveau du pont de la Coulouvrenière fut également réalisée. La période 2000-2010 verra la construction de 15,7 kilomètres de ligne en double voie (y compris le TCOB), qui a débuté avec la mise en service du tram Sécheron fin 2003. Ensuite, la section Acacias et Lancy-Pont Rouge fut mise en service le 15 décembre 2004.

Fin 2006, début 2007 le chantier TCMC (tram Cornavin-Meyrin-CERN) a débuté. Il s'agit d'une infrastructure de 3,6 km jusqu'à Meyrin puis de 4,5 km pour rejoindre le CERN. Prochainement, la tranchée de Meyrin sera terminée. L'objectif est de relier le CERN pour fin 2010. L'objectif suivant est le prolongement de la ligne vers la douane direction la France voisine jusqu'à Saint-Genis, où le tram rejoindrait un P+R. Le projet TCOB reliera Bernex (croisée de Confignon) et par la suite Bernex-Ouest. La construction du TGS (tram Grand-Saconnex) est prévue jusqu'à place de Carantec, avec un prolongement vers l'aéroport (le projet est en cours d'évaluation). De plus, on constate la volonté de construire une ligne direction Plan-les-Ouates et une autre direction Vézenaz. Le schéma présenté résume la planification pour les dix prochaines années. Le rapport distribué retrace les éléments que M. Leutwyler vient de présenter, y compris les chiffres et les perspectives d'avenir.

Une députée socialiste revient sur le TGS, qui est liée à la route des Nations. Elle a entendu dire que le Conseil fédéral avait retiré cet ouvrage de ses priorités. Elle demande ce qu'il en est et à quand cet ouvrage est reporté.

M. Leutwyler répond que la planification du TGS va redémarrer en 2009. Le projet est clair jusqu'à la place de Carantec et ensuite plusieurs variantes sont possibles. Il existe une corrélation directe de ce projet avec la route des Nations : en effet, de par la loi actuelle, la construction du TGS ne peut pas démarrer avant la construction de la route des Nations, dont la réalisation devrait s'achever en 2014.

La députée socialiste demande si le Conseil fédéral a renoncé à ce projet.

M. Leutwyler répond que le Conseil fédéral connaît la planification et il sait que le chantier du TGS devrait débuter en 2014. Actuellement, le canton de Genève a mis le TGS dans ses priorités B, tandis que le Conseil fédéral l'a mis dans ses priorités C. Rien n'est joué à ce niveau-là, car les projets les plus précis se trouvent dans les mesures A.

La députée socialiste rappelle qu'une motion prévoit la construction d'une zone artisanale à Colovrex afin de permettre la construction de logements à La Praille. Si la route des Nations n'est pas construite, tout le secteur de la rive droite (Bellevue, Collex, Grand-Saconnex) va alors être engorgé. La construction de la route de Nations doit justement desservir tout ce périmètre. Le TGS est donc une priorité afin d'aller de l'avant dans ce projet.

Le président rappelle que le rapport du Conseil fédéral se trouve disponible sur le lien qui a été indiqué aux députés.

M. Haegler répond que le Conseil fédéral, et plus précisément le Département des transports n'a pas exclu la construction du TGS, et mais il s'est basé sur la possibilité de réalisation annoncée par les cantons. La route des Nations doit être construite avant le TGS et c'est pourquoi le Conseil fédéral l'a classé en C. Ce projet a cependant été retenu par le Conseil fédéral, qui l'a inséré dans sa classification.

Un député socialiste estime que l'axe allant de Vézenaz à la frontière française est extrêmement engorgé et il demande s'il existe un projet concernant cet axe (par exemple un tram en direction de Douvaine). Il demande également si une ceinture tram de l'agglomération genevoise est prévue.

M. Muller répond que la mise en place d'une ceinture automobile doit être en lien avec la traversée du lac. S'agissant d'une ceinture tram, elle n'apparaît pas dans le plan présenté, qui propose des lignes radiales.

Le député socialiste note que la construction de lignes radiales peut être liée à la construction d'une ceinture.

M. Haegler explique que la possibilité d'une ceinture tram est déjà réservée, puisque l'espace pour faire passer le tram a été prévu dans le cadre de la traversée de Vézenaz. L'idée d'une ceinture a déjà germé dans les esprits et le DCTI veille à ce que cela soit possible. Concernant le projet de tram en direction de Vézenaz, il note qu'il n'y a aucune agglomération entre la ville et Vézenaz, ce qui pose la question de la rentabilité d'un tel projet.

Le président note que la carte projetée ne montre pas les pointillés du tram Plan-les-Ouates et du tram Vézenaz.

M. Leutwyler précise que cette carte est une carte technique du DT, qui présente les idées immédiates à fin 2008. Ce n'est pas une carte de réalisation. La question de la priorisation des lignes et des infrastructures à construire sera définie grâce au crédit de 500 millions de F.

Un député socialiste rappelle qu'à l'époque, un projet de tram était prévu jusqu'à Hermance. On ne se posait pas la question de savoir si une desserte entre la ville et Vézenaz existait.

M. Haegler précise que « d'autres extensions de tram » sont prévues dans la loi. Celles-ci sont clairement envisagées en direction de Plan-les-Ouates, de Genève-Plage-Vézenaz, de Saint-Genis, de l'aéroport et du périmètre de développement des communaux d'Ambilly.

Un député libéral demande que les tracés du RER et du futur CEVA soient ajoutés à la carte présentée pour la prochaine séance.

M. Leutwyler répond qu'il s'est concentré sur le réseau tram, qui a une pertinence avec les réseaux bus, trolleybus, trafic motorisé, piétons, vélos et P+R. Il présente une autre carte du réseau, beaucoup plus complète (TPG genevois, réseau ferroviaire, autres axes).

Le député libéral revient sur l'intervention de la députée socialiste et estime qu'il ne faut pas tout mélanger ; si la zone industrielle de la Praille est transposée à Colovrex, cela nécessitera des infrastructures de transport lourd (autoroute, train) et non le TGS.

La députée socialiste répond que les gens qui iront travailler dans cette zone industrielle auront besoin du TGS.

Le député libéral explique que dans les entreprises de transports, la moitié des gens viennent avec leur camion. Il estime que l'absence du TGS ne va pas préteriter la construction de la zone industrielle.

M. Leutwyler indique qu'il va s'assurer que le DT complète la carte tram par l'adjonction des infrastructures ferroviaires.

Un député MCG note que le réseau actuel est de 51 km, dont 12 km qui sont en chantier. Le projet de loi présenté aujourd'hui prévoit un investissement de 500 millions de F sur dix ans. Il demande de combien de kilomètres cette somme permettra d'augmenter le réseau, combien coûte un kilomètre de ligne, combien de trams sont aujourd'hui en exploitation sur le réseau et combien de trams y circuleront dans dix ans.

Le président indique que les TPG seront présents lors de la prochaine séance afin de préciser certaines réponses.

M. Leutwyler répond qu'un kilomètre de double voie coûte 20 millions de F, avec une marge de plus ou moins 30%. La question du chiffre

d'infrastructures est discutée, car les TPG comptent les kilomètres de lignes (en sachant que plusieurs lignes circulent sur les mêmes voies) alors que le DCTI comptabilise les kilomètres de voie. Les TPG aboutissent à un réseau d'environ 50 km, tandis que le DCTI aboutit à 28-30 km.

Le député MCG demande l'impact que ces 500 millions va avoir sur le réseau.

Le président indique qu'il faut diviser 500 millions par 20 millions (prix d'environ 1 km de voie).

M. Leutwyler répond qu'il est difficile de répondre précisément à cette question en raison de l'état d'avancement très variable des projets (par exemple, le projet du tram Plan-les-Ouates est encore flou).

Le député MCG rappelle sa question sur le nombre de véhicules tram circulant sur le réseau actuel.

M. Leutwyler répond qu'environ 50 à 60 véhicules tram y circulent.

M. Haegler indique que le tableau présenté donne le détail du crédit de 500 millions de F sur dix ans avec la possibilité de doubler ce chiffre par année tout en respectant l'enveloppe globale. Les coûts totaux sont diminués des participations fédérales, ce qui donne dans une ligne grisée la part de l'Etat de Genève. Comme le vote des Chambres n'a pas eu lieu, la part fédérale n'a pas été intégrée dans le tableau, mais les projets qui sont dans le volet ont toutes les chances d'être votés, ce qui représentera quelques dizaines de millions de F qui viendront soulager le bilan total.

2^e séance : Commissions des travaux et des transports réunies

Le Président, M. AMSLER, remercie la Présidente de la commission des transports, Mme CHATELAIN, de sa présence et accueille MM. Cramer et Muller ainsi que les représentants des départements. Il souhaite également la bienvenue à toutes les personnes présentes et ouvre la séance à 16h10.

PL 10384 modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)

Avec la collaboration de M. Pascal Ganty, directeur du développement et ingénierie auprès des TPG et Bernard Zurbrügg, responsable planification réseaux aux TPG

Le Président indique que le PL 10384 a déjà fait l'objet d'une présentation à la commission des travaux. L'objectif était d'informer celle-ci de la planification de l'extension des lignes de transports publics, en particulier de tramways. Il relève que MM. GANTY et ZURBRÜGG

pourront le cas échéant développer des aspects plus techniques. Il passe en revue l'ordre du jour. Les communes concernées par les futurs réseaux de trams ont été invitées à s'exprimer. Des lignes vers Ambilly ou Vézenaz sont mentionnées dans le projet de loi, mais s'agissant de projets moins avancés, il n'a pas été prévu d'auditionner ces communes.

M. Muller rappelle avoir eu l'occasion la semaine dernière de faire une présentation générale du projet de loi, en insistant surtout sur les aspects financiers puisque la commission des travaux vote les crédits liés aux travaux. Le cadre est particulier concernant les projets de tram vis-à-vis d'autres travaux car il ne s'agit pas de crédits d'investissements ad hoc pour chaque projet mais d'une enveloppe générale de 300 millions allouée pour les années 1999 à 2008. De grands projets sont en cours avec le TCMC et le TCOB qui vient de démarrer. Ces chantiers coïncident avec la fin de la période de 10 ans prévue pour l'enveloppe de 300 millions. Il est nécessaire, pour permettre la poursuite des travaux en cours et la construction ultérieure d'autres lignes de trams, de voter une nouvelle enveloppe financière, non pas de 300 millions mais de 500. Il est proposé de prévoir la possibilité de débloquer le double de la moyenne annuelle fixée. Parmi les motifs ayant amené le Conseil d'Etat à proposer une augmentation de l'enveloppe figurent les décaissements très importants prévus pour la poursuite des travaux sur le TCMC et le TCOB. Les députés ont donc à se déterminer sur la manière de financer les projets de trams et l'ampleur des moyens dont il convient de les doter.

M. Delacrétaz indique que le fondement de la planification du développement du réseau de trams est la loi H 1 50. Celle-ci comprend de nombreux aspects, notamment une carte du réseau. En termes d'infrastructures, 12,1 km de lignes sont aujourd'hui en chantier dans le canton. Il indique qu'à sa connaissance, il s'agit de la première fois que les chantiers de tram sont si importants. Au-delà de ces 12,1 km de chantier, 3,5 km sont en cours de procédure fédérale. Il s'agit notamment de la Directissima qui permettra au tram de circuler en direction du CERN sans faire de détour par la cité de Meyrin. D'autres projets de tronçons sont à l'étude au stade d'avant-projet, notamment un tronçon complémentaire pour le TCMC à Gravières, le Conseil d'Etat devant encore se prononcer sur l'opportunité du projet pour l'inscrire le cas échéant à la procédure fédérale. Le projet de tram au Grand-Saconnex n'a pas débuté. Des études ont été réalisées mais la demande de concession, condition nécessaire pour l'inscription à la procédure fédérale, vient seulement d'être déposée à l'OFT. Cela n'a pas été fait plus tôt car le Grand Conseil a exigé que le chantier du tram au Grand-Saconnex ne commence que lorsque la route des Nations

serait terminée. Des prolongements vers la France sont à l'étude et inscrits dans le projet d'agglomération. Un tram en direction de St-Julien est envisagé mais ne figure pas dans la loi. L'opportunité de ce projet doit encore être examinée.

Il présente des tableaux mettant en évidence l'évolution chronologique du réseau de tram. Il y a dix ans existaient les lignes 12, 13 et 16. Aujourd'hui 6 lignes circulent, sans compter les développements du réseau à venir.

A la fin 2009, le chantier du TCMC à Gravières sera achevé et l'année suivante, la ligne 18 ira jusqu'au CERN sur l'axe de Meyrin. Fin 2011 marquera l'ouverture du TCOB et la ligne 18 ira alors jusqu'à Bernex et permettra, en étant couplée à la ligne 19, aux gens de Bernex de rejoindre les secteurs du centre-ville. Une seule des ces deux lignes ira jusqu'à Bernex-Ouest, pour autant que le projet soit réalisé. Aujourd'hui, la clientèle existante ne justifie pas de faire circuler deux lignes jusqu'à Bernex-Ouest.

Il présente une planche décrivant les développements ultérieurs et des hypothèses à l'horizon 2016. Le tram au Grand-Saconnex sera alors réalisé. Concernant la prolongation de cette ligne, le projet n'étant pas encore réalisé, la demande de concession est restée ouverte sur les tracés. Une branche est souhaitée vers Ferney et une vers l'aéroport mais les tracés ne sont pas figés. Le tram du CERN sera alors prolongé jusqu'à St-Genis et en direction d'Annemasse.

Concernant le déroulement d'un projet de tram, la procédure fédérale connaît un requérant qui est toujours une entreprise de transports, soit les TPG pour Genève. Un représentant de la DGM présente le dossier à l'OFT. M. Delacrétaç présente un tableau montrant les délais liés à la procédure d'approbation d'un projet. Il précise que les délais présentés sont optimistes. Pour le TCOB il a été possible de tenir ces délais. La procédure d'appel d'offre dure en général 9 mois jusqu'à la sélection des mandataires et est suivie d'environ une année d'étude d'avant-projet. Il s'agit notamment d'études de tracés et de variantes, d'études de circulation ou des analyses d'opportunité. Cette étude permet ensuite de constituer le dossier de demande de concession qui est déposé à l'OFT. Celui-ci délivre, après une période d'examen, une décision d'octroi de la concession. Le projet définitif est en réalité lancé bien avant l'octroi formel de la concession car le travail est très important et nécessite environ 2 ans. Pour les dossiers les plus importants le département a envoyé des dossiers pilotes contenant quelques éléments essentiels des projets afin de pouvoir évaluer l'avis des autorités fédérales à leur sujet et savoir s'il était possible de continuer dans la voie amorcée. Cela a permis dans le cadre du TCOB d'obtenir ensuite très rapidement la décision d'approbation. La procédure d'approbation des plans comprend tout le

traitement des oppositions, piloté par l'OFT qui organise des conciliations. A l'issue de la décision d'approbation des plans, un recours est ouvert. Si le recours est exercé, un délai est nécessaire pour le traiter. Des décisions de levée de l'effet suspensif des recours sont possibles mais ne sont pas prises dans tous les cas. Des retards de plusieurs mois peuvent être ainsi engendrés comme cela a été le cas avec le tram sur Sécheron. La procédure est réglée par le TAF, un recours étant ensuite possible au TF. Grosso modo, cinq ans s'écoulent entre la naissance d'un projet et le début des travaux.

La Présidente remarque que les personnes présentes et souhaitant poser des questions sont nombreuses. Elle propose de regrouper les questions pour ensuite passer à la présentation des aspects financiers.

Un député radical s'interroge sur le financement des extensions vers Annemasse et St-Genis. Il souhaiterait connaître le planning des travaux à la route des Nation et savoir à quel moment des véhicules pourront y circuler. Il remarque que dans certaines ville européennes où le réseau de trams est dense, des trams cargos sont utilisés pour livrer les marchandises dans les commerces et autre. Il se demande si une telle idée est étudiée à Genève et si des perspectives existent en la matière. Il s'agit de mettre l'activité commerciale en cohérence avec les aménagements urbains comme les zones 30 ou piétonnes.

Un député UDC s'étonne qu'un projet concernant Plan-les-Ouates et St-Julien ne figure pas dans les projections pour 2016, d'autant plus que la commission auditionne aujourd'hui deux Conseillers administratifs de Plan-les-Ouates.

La Présidente se demande où figure l'information au Grand Conseil dans le tableau présenté concernant les étapes de la procédure d'approbation.

M. Delacrétaz indique, concernant la route des Nations, que tous les plannings sont faits en stipulant que le chantier du tram ne commence que lorsque la route des nations est en service. L'idée des trams cargos est appliquée à Amsterdam. La question du transport de marchandise est examinée car le développement du réseau public soulève des questions concernant le rail à la Praille notamment. Il a été décidé de traiter la question du transport de marchandise dans le cadre du projet d'agglomération. Concernant le réseau à l'horizon 2016, la carte de la loi H 1 50 fait état de la ligne vers St-Julien. Des pré-études avaient été faites en 2004-2005 pour déterminer s'il était possible de faire circuler des trams dans le secteur. Ces études avaient montré qu'il n'existait pas de potentiel suffisant pour justifier la mise en place d'une ligne de tram. Mais le projet d'agglomération prévoit

des développements forts pour la zone qui devient plus intéressante. Dans une première phase, il convient de développer le projet d'agglomération.

M. Cramer relève, concernant l'information au Grand Conseil, que celui-ci n'est pas informé mais décide des projets. Il rappelle que la loi sur le réseau des transports public, adoptée et mise à jour par le par le Grand Conseil, détermine les priorités pour le tram. Les lignes vers Meyrin, le CERN et Vernier ont été désignées comme prioritaires. La ligne vers le Grand-Sacconnex également, mais en étant subordonnée à la construction de la route des Nations. Il était aussi prévu d'étudier le tram sur l'axe de St-Julien et un passage de la frontière par le prolongement sur St-Genis du tram de Meyrin. Le département exécute donc ce qui est prévu dans la loi, en faisant le point tous les quatre ans via la planification du développement du réseau de transports publics. La problématique du tram vers St-Julien est inscrite dans le projet d'agglomération qui consiste en un projet d'urbanisation pour la région de Genève s'étendant au delà de la frontière. Selon les directives de la Confédération, le projet doit favoriser la densité et l'utilisation judicieuse de l'espace. Il a été préconisé pour Genève de développer des urbanisations (petites villes) autour d'axes de transport public importants. Il s'agit de mettre en place des axes structurants en lien avec le développement de projets d'urbanisation assez conséquents. Pour St-Julien, des discussions sont maintenant engagées avec les intéressés. C'est en fonction des discussions que seront choisies les options pour St-Julien. Il sera nécessaire de faire des choix. Concernant le projet d'agglomération, il estime que Genève peut être fier d'avoir établi un projet considéré par la Confédération comme excellent et exemplaire. La Confédération avait prévu une subvention possible jusqu'à 50%. Le maximum qui a été accordé est de 40% et Genève a été désigné comme pouvant bénéficier d'une telle proportion. Le projet fribourgeois n'a rien reçu. Le fait que le projet genevois soit transfrontalier a été considéré comme suffisamment exemplaire pour servir de projet témoin qui sera présenté en Suisse pour donner l'exemple. Il félicite tous les collaborateurs de l'administration qui ont participé à l'élaboration des projets.

M. Genoud indique, concernant l'information du Grand Conseil, que l'art. 6 al. 2 de la H 1 50 prévoit que le Conseil d'Etat établisse tous les deux ans un rapport sur son activité en la matière. Le dernier rapport date du 27 juin 2007.

M. Delacrétaz remarque, concernant la ceinture de trams, que le passage unique entre les deux rives constitue une importante fragilité du réseau. Un deuxième point de passage sera créé pour le TCOB, ce qui permettra d'aérer le réseau et d'offrir une capacité supplémentaire. L'intérêt des passagers est

de disposer de lignes diamétrales et c'est ce qu'il est tenté de faire. L'ancienne ceinture de tram complétait des lignes radiales. Le réseau n'est plus de ce type et la nécessité d'une ceinture se fait moins sentir. Il demeure possible qu'un tel besoin se présente à nouveau. Pour le moment, la question n'a pas été examinée.

Le Président cède la parole à M. Leutwyler pour la présentation de la planification des besoins financiers.

M. Leutwyler indique que le projet de loi modifie l'art. 9 de la H 1 50. Il s'agit d'un article spécifique de financement prévoyant une enveloppe de 300'000'000 répartie entre 1999 à 2008, avec la possibilité de dépenser lors d'un exercice 60'000'000. Ce financement ne suffit plus pour assumer les chantiers en cours. Il est donc proposé de modifier l'art. 9 afin de porter l'enveloppe à 500'000'000 pour les années 2009.2018, avec la possibilité de dépasser jusqu'au double la moyenne annuelle fixée. Il détaille l'annexe du PL 10384 qui décrit le planning général intentionnel des réalisations des projets de tramways 2006 à 2018. Parmi les projets figurent le TCOB, l'extension vers Bernex-Ouest et le tram vers Plan-les-Ouates. Le chantier du tram au Grand-Saconnex démarrera selon les prévisions en 2014. Le tableau des investissements prévisionnels de 2008 à 2018 présente, après déduction des contributions et subventions, les variations annuelles de la part de l'Etat de Genève pour le financement des nouvelles infrastructures pour tramways. Le cumul des années 2009 à 2018 donne 498 millions. C'est pourquoi 500'000'000 millions sont demandés.

La Présidente rappelle la question du député radical concernant le financement des extensions vers la France.

M. Leutwyler indique que les extensions de lignes sur le territoire français ne figurent pas dans la planification, étant considéré qu'elles seront assurées par les collègues français.

M. Leutwyler indique que le fond d'urgence subventionne 50% des TCOB et TCMC, le projet d'agglomération futur pouvant bénéficier d'une subvention jusqu'à 40%. Il s'agit de deux formes de subventions différentes.

M. Genoud précise que la subvention liée au projet d'agglomération peut se monter à 40% pour autant que le Parlement fédéral décide d'attribuer l'enveloppe au canton de Genève. Il n'est pas possible d'intégrer cette subvention au tableau des investissements prévisionnels car elle dépend d'une décision du Parlement fédéral qui n'interviendra qu'en 2010.

M. Cramer souligne qu'il n'a pour l'heure pas été pris de décision formelle de subventionnement pour le projet d'agglomération, ce qui implique de ne pas intégrer cet élément à la planification.

Un député radical souhaiterait une réponse plus politique à sa question sur le financement des extensions de lignes vers la France. Il se demande où en sont les négociations avec les français pour qu'ils inscrivent dans leur budget la construction des rails de tram. Il souligne qu'il est nécessaire que les collaborateurs des entreprises situées à Genève puissent prendre le tram dans les cités françaises.

M. Cramer indique que les interlocuteurs français ont bien compris que les conditions fixées par le cadre fédéral pour la subvention sont rigoureuses. Si les projets de la tranche A ne sont pas entamés d'ici 2014, la subvention est perdue et il en est de même des projets subventionnés sur France. Les français ont bien compris ce mécanisme. En particulier, les autorités de l'agglomération d'Annemasse sont en train de réaliser un effort particulier pour démarrer le chantier avant 2014. La volonté de la commune du pays de Gex a toujours été forte. Il a fallu du temps pour que le département de l'Ain réalise l'importance de l'objet. Il indique que le département du territoire est fortement pressé par les autorités du pays de Gex pour inscrire le projet dans la tranche A. Celles-ci promettent que les travaux pourront démarrer avant 2014. Le maire de St-Julien est très enthousiaste mais doit comprendre qu'un tram ne pourra pas circuler du jour au lendemain vers St-Julien. Le projet d'agglomération produit un effet très puissant sur les autorités françaises qui ont considéré comme une aubaine de voir 40% de subvention pour ces objets. Il souligne que l'agglomération d'Annemasse, avec 70'000 personnes, représente le plus gros nœud de pendulaires.

Un député PDC souhaiterait confirmation du fait que la deuxième tranche de subventions fédérales n'a pas été prise en compte. Si des subventions supplémentaires intervenaient, le montant global revenant à l'Etat de Genève serait nécessairement inférieur. Il remarque que le fait de disposer d'une somme plus importante laissera une marge pour accélérer éventuellement certains projets.

M. Cramer confirme. Le montant de 500 millions correspond à la planification et il serait malhonnête de ne demander que 300 millions. Tout ce qui provient de la Confédération s'ajoute ensuite. Il sera possible, si une subvention est accordée pour le projet d'agglomération, d'avancer plus vite sur certains projets. Il souligne que la loi demande l'étude d'autres éléments, comme une ligne vers la Pallenterie ou une liaison des lignes de Bernex et de Lancy. Dès que de l'argent provient de la Confédération, les projets peuvent être réalisés plus rapidement, toujours sous le contrôle du Grand Conseil et des communes qui se déterminent sur la carte annexée à la H 1 50.

La Présidente signale que la commission va procéder à l'audition des communes. Il s'agira d'exposer dans un premier temps les projets de tram prévus sur le territoire de celles-ci puis de recueillir leur avis.

Audition de Messieurs Roland Sansonnens, Conseiller administratif, Olivier Morand, Responsable Service urbanisme et travaux de la communes de Meyrin

Le Président accueille les orateurs et rappelle les motifs de leur audition. Il souligne qu'il a été souhaité donner un poids important à l'avis des communes dans le cadre du traitement du PL 10384.

M. Morand résume les différents projets et enjeux dans la commune. Il présente un tableau des différentes zones où est prévue l'installation de nouveaux empois ou logements. Concernant le quartier des Vergers, les PLQ sont à bout touchant. La revitalisation du centre de la cité est aussi un enjeu majeur, ainsi que l'indispensable requalification de la zone industrielle.

Le secteur de Cointrin est concerné par deux PLQ en cours d'adoption par le Conseil municipal. Les secteurs de Prébois et de la Gravière sont aussi très concernés par l'arrivée du nouveau tram. La proximité de l'aéroport implique une zone où les nuisances empêchent d'y implanter facilement des logements. Il présente un schéma identifiant les secteurs destinés au travail et les secteurs voués aux logements. Le PLQ des Vergers, élaboré avec l'Etat, contient un projet d'écoquartier que la commune a souhaité développer. Les projets sont ainsi en phase avec la prochaine arrivée du tram. Il présente les différents projets liés à la prochaine arrivée du tram. Un projet porte sur l'aménagement du centre de la cité. L'idée est de construire un grand parking souterrain et d'aménager une vaste place publique en surface, et créer ainsi un parc pour valoriser le centre de la cité. La procédure sera prochainement relancée pour les PLQ liés à ces projets accompagnant parfaitement l'arrivée du tram. Le secteur de Gravières a fait l'objet d'un projet de logements qui avait été rejeté. La commune y verrait volontiers une possibilité pour construire un équipement d'intérêt public, comme un collège. La révision des plans directeurs des zones industrielles est également prévue. Il existe sur ce point un énorme potentiel de revalorisation car les plans de zone sont vieux de 25 ans et ne répondent plus aux préoccupations. Il a donc été demandé une révision de ces instruments. La commune souhaite notamment bannir l'implantation de container de plein pied à proximité du tram. La commune tente autant que possible de densifier les zones industrielles. La commune lance ici un appel pour prévoir l'implantation d'activités porteuses d'emplois à proximité du tram.

Il a aussi été réfléchi à des aménagements autour des arrêts de la Diretissima. L'arrivée du tram générera sans doute des développements très importants des secteurs concernés. La commune souhaite introduire un maximum d'emplois compte tenu de la proximité des futurs arrêts. La future ligne offrira également la possibilité de rendre le village plus sympathique qu'aujourd'hui, grâce à une circulation automobile réduite. Autour de chaque station, des développements très importants sont attendus et la commune souhaiterait pouvoir faire en sorte que ceux-ci se fassent en phase avec ceux du futur réseau de trams.

Il est aussi prévu de mettre en place un réseau de bus pour accompagner le réseau de tram. Une proposition a été faite en ce sens à la DGM et aux TPG. Les trois communes de Vernier, Satigny et Meyrin se sont réunies pour élaborer le réseau. Des discussions sont en cours sur ce projet,

M. Sonnens indique que des discussions sont en cours sur ce sujet. Des propositions avaient déjà été formulées en 2003 et les discussions ont été reprises pour trouver des solutions plus adaptées. Il souligne la volonté de l'ensemble des trois communes de voir la cadence des RER augmentée. Il s'agirait avec ce réseau de bus d'assurer la liaison depuis la Ville et l'aéroport pour traverser la zone industrielle. Beaucoup de monde travaille en effet dans la zone sans que des transports publics n'y circulent.

La Présidente précise que les questions seront regroupées.

Le Président remarque que les présentes commissions souhaitent s'assurer du fait que la commune de Meyrin est en accord avec les différents projets prévus, notamment en lien avec la Diretissima.

M. Sonnens indique que la commune soutient les développements liés au tram. Meyrin a toujours été porteur de l'idée de la Diretissima. L'objectif est de faire circuler les Français aussi par les transports publics. Il apparaît que le P+R construit n'est pas utilisé. La Diretissima impliquera un changement de problématique, notamment une nouvelle culture des transports publics. Il est évident que si une offre convenable de transport public est souhaitée vers la France, il est indispensable d'aller chercher les gens de l'autre côté de la frontière. Il convient non seulement de porter l'effort sur les transports publics mais aussi sur les chemins de fer. La ligne Divonne/Bellegarde pourrait par exemple être reliée à la ligne du RER, ce qui améliorerait sensiblement la situation. L'idée concernant le tram est de rejoindre St-Genis et aussi Ferney. La commune soutient les propositions de développement qui sont faites. La route de Prébois est un des points sensible. Il confirme que d'autres lignes de bus seront créées. Il indique ne pas

disposer d'information concernant l'étude complémentaire sur Champs-Fréchets.

M. Delacrétaç indique la descente de Champs-Fréchets fait l'objet actuellement de la première étape de la procédure d'appel d'offre.

Audition de Messieurs Serge Dal Busco, Conseiller administratif et Pierre Bariatti, ingénieur communal de la commune de Bernex

Le Président accueille les orateurs et rappelle les motifs de leur audition. Il s'agit notamment d'expliquer les enjeux pour la commune en lien avec les extensions des lignes de trams vers Bernex-Ouest.

M. Dal Busco remercie la commission pour la présente audition. L'arrivée du tram à Bernex est aujourd'hui acquise mais cette extension, qui est venue dans un deuxième temps a suscité un certain nombre de discussions, surtout en automne 2005. Suite à ces discussions, le Conseil d'Etat avait décidé de retenir l'hypothèse de l'extension jusqu'à Bernex comme étant très importante. Certaines appréhensions se sont fait sentir au sein du Conseil municipal, liées au fait que l'arrivée vers l'est était perçue comme handicapante pour les habitants de Bernex. Le Conseil municipal, la population, ne comprenaient pas très bien pourquoi un village comme celui de Bernex, desservi de manière optimale, aurait besoin d'une nouvelle desserte par le tram qui ne pourrait pas traverser le centre du village. Dès que le Conseil d'Etat a pris la décision de faire circuler le tram à l'ouest, ce qui ne pouvait se faire que sur la route de Chancy, il est apparu à certaines personnes que des enjeux se présentaient non seulement en termes de desserte de transports publics mais aussi en termes urbanistiques. La commune de Bernex a eu l'occasion de discuter avec les services de l'Etat, en parallèle avec le projet d'agglomération, élément dont l'ampleur et l'importance n'avaient au départ peut-être pas été appréhendés dans toute leur mesure. Il est apparu évident que l'arrivée du tram dans la commune ouvrait un certain nombre de perspectives en matière d'aménagement. Le Conseil municipal a été informé au plus vite de la situation. De manière surprenante, il n'y a pas eu de syndrome de refus ou de position extrêmement négative vis-à-vis des ces projets. Le développement autour des lignes de transports public est une solution raisonnable. La commune ne s'est donc pas mise en opposition vis-à-vis des projets de tram mais dans une attitude critique et constructive. M. Cramer a été informé de ce point de vue et le Conseil municipal a pu s'exprimer à plusieurs reprises, en confirmant toujours l'optique qui veut que la commune soit associée aux réflexions future. La commune souhaite être acteur des développements liés au projet

d'agglomération et aux PACA plutôt que de subir le rythme dicté par l'administration.

Bernex est considéré comme un pôle du projet d'agglomération. Il est hors de question de répéter les erreurs d'urbanisation du passé mais la commune peut entrer en matière et discuter sur un projet équilibré. M. Dal Busco souligne que la demande de concession du TCOB ayant été déposée, la prochaine étape consistera en la procédure d'approbation des plans. Des personnes travaillent d'arrache pied sur ces plans et il est important que les lignes et l'ouvrage réalisés soient compatibles avec un éventuel et hypothétique développement. La commune a jusqu'aujourd'hui été entendue. Une résolution du Conseil municipal sur ce point détaille les cinq points qui paraissent le plus important.

La Présidente souligne que chaque arrivée d'une ligne de tram implique de repenser toute la région concernée.

Un député libéral remarque que la route d'Aire-la-ville constitue un point névralgique. Il se demande si un contournement par le nord ou le nord-ouest est envisagé.

M. Dal Busco indique que les études ont montré que le réseau routier sera à la limite de la saturation à cet endroit. La circulation ne pourrait être régulée que par un nouveau raccordement d'autoroute. Il s'agirait de mettre en place une desserte autoroutière directement raccordée sur les nouveaux quartiers.

M. Cramer indique qu'un ouvrage routier sera nécessaire à cet endroit. Dès lors que Bernex se trouve des deux cotés de la route de Chancy, c'est celle-ci qui sera la voie centrale de la commune. Il ne s'agirait que de deux voies de circulation alternée ce qui signifie qu'un contournement sera nécessaire. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire d'imaginer une route de Chancy qui soit compatible avec l'image future. Il s'agira d'une route redimensionnée et complétée par un nouvel ouvrage routier. Il souligne que la collaboration avec la commune de Bernex est exemplaire s'agissant de la façon dont il est possible de développer un projet d'agglomération. Les autorités de Bernex ont eu le courage de réunir toute la population de la commune pour discuter des projets. Cette manière de travailler s'est avérée extrêmement fructueuse.

La Présidente remercie les orateurs de leur présence.

Audition de Monsieur Arthur Plee, maire, Madame Elizabeth Böhler-Goodschip, Conseillère administrative et Monsieur Jean-Marc Comte, Conseiller administratif de la commune du Grand-Saconnex

Le Président accueille les orateurs. Il relève que l'exposé des motifs du PL 10384 mentionne le projet de tram au Grand-Saconnex. Il rappelle l'historique du projet de TGS et indique que la présente commission souhaite entendre la commune du Grand-Saconnex concernant les enjeux liés à celui-ci.

M. Plee remercie la commission d'accueillir la commune du Grand-Saconnex. Il indique que les autorités de la commune sont extrêmement favorables au projet de loi d'une manière générale, et particulièrement vis-à-vis des lignes prévues vers le Grand-Saconnex. Les autorités communales considèrent que la venue du tram revêt une énorme importance à plusieurs égards. Premièrement, la commune subit d'importantes nuisances en termes de bruit et de qualité de l'air, les valeurs admissibles y étant souvent dépassées. Le fait de réduire le nombre de véhicules est un point très important. De plus, la route de Fernex constitue un enjeu important. En revanche, les autorités communales estiment que les délais prévus par la planification mentionnée dans le projet de loi semblent trop long.

Le Grand-Saconnex est conscient des enjeux d'aménagement liés au TCOB et à la prolongation du tram entre le parc relais et Bernex-Ouest mais a l'impression qu'il serait plus judicieux de régler les problèmes de nuisance connus aujourd'hui avant d'augmenter l'agglomération. La seule façon de répondre de manière adéquate aux nuisances est d'opérer un transfert modal. M. Plee souligne que le TGS ne s'avère pas onéreux (CHF 80'000'000) vis-à-vis des autres infrastructures.

Le Grand-Saconnex souhaiterait confirmation que c'est le tracé empruntant la route de Ferney qui a été retenu, les études présentées mentionnant d'autres tracés. Il indique s'être entretenu avec le maire de la commune de Ferney, ce dernier ayant confirmé que même si cette ville n'avait pour l'heure pas la capacité de prolonger rapidement le tram sur son territoire, il s'agissait d'un élément revêtant une importance particulière. Les autorités de Ferney demandent déjà que la ligne F soit complétée, réaménagée en termes de cadence. La zone de Ferney constitue un noeud important de transfert entre différents modes de transport. Les autorités du Grand-Saconnex estiment important que le tram circule jusqu'à Ferney car cela permettrait une plus grande qualité de transport dans la zone. M. Plee souligne que le Grand-Saconnex ne peut pas être laissé pour compte dans le cadre des différents projets, ni être soumis aux aléas de l'avancement des travaux à la route des Nations. Il n'est pas évident dans ces conditions que le

tram circule un jour au Grand-Saconnex. Une telle situation n'est pas pensable pour cette partie du canton. Il estime nécessaire de sérieusement réfléchir à ce que des études soient lancées immédiatement et que d'ici un an et demi ou deux ans, il soit possible de prendre une décision pour savoir lequel des deux objets doit être prioritaire et déterminer si le projet de TGS peut démarrer.

M. Cramer indique qu'une concession fixe un tracé qui lie l'Etat. S'il est souhaité changer de tracé, une nouvelle demande de concession doit être déposée. Aujourd'hui, une concession a été obtenue pour un tracé déterminé. Le tracé fixé par la concession constitue en l'état le seul élément concret. La construction sera entamée sur ce tracé aussi vite que possible. Le Conseil d'Etat doit respecter les lois votées par le Grand Conseil qui a voulu modifier le projet de loi sur le développement du réseau des transports publics et soumis le chantier du TGS à l'achèvement de la route des Nations. Le Grand Conseil a voté un crédit d'étude pour la route des Nations et devra se déterminer sur le crédit de construction. Il souligne que les travaux du TGS seront entamés immédiatement dès l'ouverture de la route des Nations. Le Conseil d'Etat souhaite respecter la volonté du Grand Conseil autant que de lancer la construction du TGS le jour même de la fin du chantier sur la route des Nations.

Un député radical souligne que le conflit concernait la partie de tronçon prévue initialement en tranchée couverte. Il se demande si c'est ce point qui pose problème et où en sont les négociations.

Un député PDC souligne que le département montre peu d'empressement à la construction de la route des Nations. Un projet de loi pour les investissements avait été annoncé à la commission des travaux qui est toujours dans l'attente. Il admet que le Grand Conseil a conditionné l'exécution du TGS à la réalisation de la route des Nations. Il remarque cependant qu'il est aisé de temporiser ce projet. Il se demande pour quelles raisons ce projet de loi n'a pas été déposé.

M. Plee relève que fondamentalement, la commune du Grand-Saconnex a inscrit la route des Nations dans son plan directeur. La problématique découle du fait que cette route ne répond pas au plan directeur de la commune en termes de gestion et d'aménagement. Une route en tranchée ouverte créerait de nouvelles nuisances pour le Grand-Saconnex alors qu'il est hors de question d'en accepter davantage. Il s'agirait également d'une catastrophe paysagère, 50'000 mètres carrés de tranchée ouverte devant défigurer le village.

Il souligne que la commune a donné son avis il y a un an. Le département avait estimé que la commune n'avait pas d'avis déterminant et ne pouvait s'opposer que par une procédure. La commune a ensuite été reçue par la commission des travaux où il lui a été possible d'expliquer la problématique. Le DCTI a alors prêté une oreille plus attentive à l'opinion du Grand-Saconnex, mais les travaux se sont poursuivis sans que la commune ne soit jamais avisée. Si le chantier de la route des Nations a pris du retard, ce n'est pas à cause de la commune du Grand-Saconnex qui a déjà exprimé il y a un an son point de vue.

M. Cramer indique avoir cru comprendre dans les propos d'un député PDC une assignation selon laquelle le Conseil d'Etat aurait intérêt à retarder le travail sur la route des Nations. Il indique que telle n'est pas l'intention du Conseil d'Etat qui souhaite que le tram soit réalisé le plus vite possible.

M. Haegler précise que suite à la position de la commune du Grand-Saconnex, des contacts ont eu lieu et ont été menés par M. Muller. La commune a en accord avec Muller commandé une expertise attendue pour la fin du mois.

M. Cramer souligne qu'au niveau de la gestion de la circulation à Genève, la jonction autoroutière est un ouvrage indispensable.

M. Comte se demande comment est appréhendée la question par le département.

La Présidente remercie les orateurs.

Audition de Messieurs Laurent Seydoux, Maire et Thierry Durand, Conseiller administratif de la commune de Plan-les-Ouates

Le Président accueille les orateurs et rappelle les motifs de leur audition.

M. Seydoux affirme la volonté des autorités communales de voir un transport public performant desservant Plan-les-Ouates. Il relève que la route de Base devient un lieu extrêmement utilisé en raison du développement du village. Le secteur des Voirets est le plus peuplé de la commune. Si un tram circulait dans cette zone, cela serait à satisfaction de tout le monde. Il s'agit d'un point de l'étude du PACA. Que les études concluent à un transport sur pneus ou sur rails pour Plan-les-Ouates, la commune soutient le développement du réseau de trams.

M. Durand indique que la commune craint que le tram ne circule qu'une fois que le développement de la plaine de l'Aire aura été effectué. Au vu des projets en cours, cela serait possible dans 15 ou 20 ans. Il estime que cette plaine sera fortement développée et qu'il convient de ne pas répéter les

erreurs du passé et de mettre le tram en circulation en même temps que les constructions d'importance sont projetées.

Un député libéral comprend que Plan-les-Ouates est plutôt favorable à une ligne par la route de Base que par la route de St Julien.

M. Durand indique que le Conseil municipal a décidé de ne pas parler de tracé. Il indique que le tracé par la route de Base semble préférable à première vue.

M. Cramer indique que contrairement aux autres communes comme Meyrin et Bernex où les éléments sont déjà très précis, les choses sont encore assez ouvertes sur l'axe en question. Il estime que la situation va largement se clarifier ces prochains mois, notamment avec les PACA. Il conviendra de trancher entre les deux tracés possibles avec suffisamment d'arguments convaincants. La planification présentée dans le projet de loi peut toujours être revue au niveau temporel.

M. Seydoux remarque que le secteur de Plan-les-Ouates devrait déjà aujourd'hui, au vu de son développement, bénéficier d'un service de transport performant.

La Présidente souligne que des IUE sont régulièrement déposées pour réclamer des lignes de transports car celles existantes ne sont pas satisfaisantes.

M. Haegler signale que 3 requêtes en autorisation de construire ont été déposées pour l'aménagement de la ligne D sur Plan-les-Ouates.

M. Durand craint que les aménagements arrivent tard.

La Présidente note le souhait de la commune de voir des améliorations notables s'agissant des liaisons de transports publics sur son territoire. Elle remercie les orateurs de leur présence.

Suite de la discussion

Le Président relève que la commission des transports transmettra probablement sa position à la commission des travaux qui poursuivra la discussion sur le projet de loi et procédera au vote d'entrée en matière.

Un député libéral estime à titre personnel, au vu de la crise actuelle et des besoins de mobilité liés au projet d'agglomération, qu'il est nécessaire d'investir beaucoup dans les transports, qu'ils soient routiers, ferrés, publics ou privés. Genève ne pourra se développer que sur la base d'un réseau de transports efficace. Il souligne que Genève connaît beaucoup de bouchons par rapport aux autres villes.

M. Cramer souligne que Genève a négligé pendant longtemps les transports publics alors qu'aujourd'hui, la Confédération estime le projet genevois comme aussi bon que ce qui se fait à Zurich ou à Bâle. Il s'agit de construire une agglomération autour des grands axes de communication qui sont en construction. Les grands projets coïncident avec un moment où il est bon d'investir. Il espère que grâce à l'argent de la Confédération, il sera possible d'aller plus vite que prévu sur certains projets, voire d'en imaginer de supplémentaires.

La Présidente remercie toutes les personnes présentes pour leur participation.

3^e séance

Une députée libérale demande des informations sur le budget de fonctionnement des nouvelles lignes de tram.

M. Haegler indique que le projet présenté pour l'investissement permettrait de respecter la planification définie des lignes de tram faite par les TPG. La planification n'est pas modifiée. Par exemple, les TPG prévoient la mise en service de la ligne TCMC jusqu'à Meyrin dès la fin de l'année et pour tenir cette planification, il y a besoin de ces 50 millions de francs par année.

La députée libérale demande si cela touche le budget de fonctionnement des TPG.

M. Haegler répond que non. Le budget de fonctionnement des TPG est défini en fonction de la planification des lignes de TPG qui ne sont pas modifiées. C'est pour respecter les mises en service planifiées que le projet d'investissement de 50 millions de francs par année est prévu. Si la demande était refusée, il faudrait revoir les programmes de construction pour les différer dans le temps. Le projet de loi présenté ne modifie en rien le budget de fonctionnement des TPG.

La députée socialiste revient sur l'enveloppe globale de 500 millions de F pour les années 2008-2018. Le TGS est prévu dans cette enveloppe de 500 millions de F. Elle rappelle que le TGS est subordonné à la construction de la route des Nations. Elle demande s'il y aura un subventionnement pour construire la route des Nations.

M. Muller répond que le crédit d'étude a été voté. L'étape suivante est le crédit d'investissement avec une participation de la Confédération dans le cadre des financements fédéraux. Cependant, le projet de route des Nations

n'est pas classé en très bonne position dans le rapport du Conseil fédéral sur le projet d'agglomération et ce projet ne recevra vraisemblablement pas de subvention fédérale rapidement. Le Conseil d'Etat pourrait toutefois demander au Conseil fédéral de reclasser le projet de route des Nations dans la catégorie A en faisant valoir que le projet de TGS y est subordonné. Si cette demande aboutit, la Confédération transmettra son message aux Chambres fédérales et ces sont les chambres qui décideront. Il précise que le message doit être publié en 2009 pour que les chambres votent en 2010.

La députée socialiste rappelle que l'on parle de cette route des Nations depuis 1983 et qu'il y a à ce sujet une promesse du canton de Genève voire de la Confédération. Elle estime qu'il faut que le Conseil d'Etat rappelle l'importance du périmètre du Grand-Saconnex pour la Genève internationale.

Un député PDC note que la planification de la route des Nations ne lui plaît guère mais il comprend les raisons de celle-ci. Il demande quand les députés seront saisis du crédit d'investissement concernant ce projet et s'il serait pensable, nonobstant la classification de la Confédération, de lancer les travaux sans que les fonds de la Confédération aient été attribués.

M. Muller indique que, concernant l'avancement du crédit d'investissement, la commune du Grand-Saconnex n'est pas d'accord avec le tracé actuellement prévu et soutient un autre tracé de la jonction autoroutière qui aurait moins d'impact sur l'environnement et sur le voisinage. Le DCTI considère que la proposition de la commune n'est pas réalisable, mais laisse la possibilité à la commune d'essayer de lui démontrer le contraire.

D'autre part M. Muller considère qu'au niveau politique, il est risqué de relancer une telle manœuvre, car la Confédération partira du principe que Genève n'a pas tellement besoin de cette subvention si celle-ci n'attend pas la subvention pour démarrer les travaux.

M. Girard répond que le risque juridique est encore plus avéré, puisque la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure empêche le démarrage des travaux sans avoir préalablement obtenu la subvention. Si l'on démarre quand même, on perd la subvention.

M. Haegler précise que les coûts portés au projet de loi présenté tiennent compte également des subventions acquises, mais pas des subventions qui n'ont pas encore été accordés. Toute subvention qui n'est pas aujourd'hui acquise viendra en déduction du budget présenté.

Une députée socialiste annonce que le projet d'investissement présenté concerne la mobilité douce et le rail et elle ne peut, à ce titre, que lui être favorable. Il est important d'investir dans la période actuelle pour jouer un rôle anticyclique. Par ailleurs, elle estime qu'il faut aussi se pencher sur les

AIMP. Elle est d'accord de jouer le jeu anticyclique, mais il faut que cela soit favorable aux travailleurs du canton de Genève. Elle rappelle la motion qui demande de tenir compte du critère des apprentissages et elle demande ce qu'il en est advenu. Elle demande qu'une séance soit consacrée à cette question.

M. Muller répond que cette motion ainsi que différentes interventions demandent de prendre en compte à la fois le critère de la formation et du développement durable, mais le canton doit en même temps respecter les règles intercantionales et fédérales en matière de marchés publics, notamment l'égalité de traitement entre les entreprises. En effet, on ne peut pas favoriser la formation des apprentis à Genève sans s'exposer aux recours de la part des entreprises extra-cantoniales déboutées, qui argueraient d'une inégalité avec les entreprises non genevoises. Quant au critère du développement durable, il figure dans les critères des AIMP, mais c'est un critère secondaire et non déterminant. Les deux critères principaux sont les qualifications de l'entreprise et le prix.

M. Haegler note que jusqu'à maintenant, les lignes de tram ont été construites par des entreprises cantonales. Lors de la dernière adjudication, une entreprise extra-cantonale était arrivée en tête, mais elle s'était ensuite retirée car elle ne rentrait pas dans ses frais. Concernant les places d'apprentis, il est délicat de prendre en compte le critère des apprentis formés par les entreprises, car Genève n'est pas en tête par rapport aux autres cantons.

Un député libéral évoque le problème du manque de terrains pour enfouir leurs remblais qu'affrontent les entreprises genevoises. A ce niveau-là, les entreprises des autres cantons sont favorisées. Le Département de l'environnement a fait un plan des zones aptes à recevoir ou non des remblais. Ce plan est très restreint à Genève. Il s'inquiète donc de la compétitivité des entreprises genevoises à ce niveau-là. Il ajoute que le groupe libéral s'inquiète du suivi de cette loi qui prévoit un crédit de 50 millions de F par an sur dix ans. Il revient sur l'affaire du TCMC, qui a donné lieu à un fort émoi public.

Le député libéral indique qu'il est d'accord avec le fait de voter ce financement de 50 millions de F par année, mais sans se fixer d'objectifs trop précis afin de rester souple en fonction du développement de Genève.

M. Haegler répond que le problème des remblais évoqué est réel. Il précise que les travaux du tram ne donnent pas lieu à de gros terrassements. Il note que les entreprises extra-cantoniales ne sont pas forcément avantagées, car elles doivent faire les trajets pour atteindre la zone où elles enfouissent

leurs remblais. Les entreprises extra-cantoniales ne « sacrifient » pas leur trou, car elles savent que tôt ou tard, elles en obtiendront le prix.

Le président ajoute qu'aujourd'hui il s'agit plutôt de 20 F le m³ de remblais et c'est un gros problème. La commission ne peut pas s'autosaisir d'un sujet, mais elle peut éventuellement faire une motion afin d'étudier la question. Ce problème crucial génère des dépenses importantes pour tous les gros chantiers.

M. Muller intervient au sujet du suivi de plan. Le désir d'information du Grand Conseil et de la commission est légitime et ne rencontre pas d'opposition au sein du Conseil d'Etat. Il évoque le risque qui pourrait découler du transfert de compétences décisionnelles au Grand Conseil au sujet des tracés des lignes, car il s'agit d'un travail d'experts et de spécialistes. Les tracés qui, à première vue, peuvent sembler suivre des lignes politiques, sont en fait proposés par des experts et sont souvent les meilleurs. Le tracé du tram à Meyrin a soulevé un tollé dans la commune de Meyrin et les habitants ont demandé une consultation. M. Muller a accepté de suspendre les travaux. Le pool d'experts consultés a confirmé à l'unanimité que le tracé préparé au niveau de la délégation du Conseil d'Etat était le meilleur. Ce processus a cependant renchéri le coût des travaux et perturbé les entreprises. Il fait un parallèle entre les compétences en matière de tram et les compétences en matière d'aménagement du territoire, où le Grand Conseil vote le principe du déclassement et le Conseil d'Etat et l'administration réalisent les projets. Il est cependant légitime que le Conseil d'Etat fasse une présentation au moment opportun afin d'informer les députés des choix qui sont effectués.

Un député socialiste indique que le débat sur les AIMP est fait. Il en a été le rapporteur de majorité, qui refusait les AIMP. Il a déploré que les critères de formation et de développement durable n'aient pas été insérés dans les critères AIMP. Maintenant, la loi est votée et il faut l'appliquer. Il faut se poser les bonnes questions avant de voter des lois d'une telle importance. Par ailleurs, il se demande si les tracés construits à Genève sont véritablement pertinents. Il déplore qu'on en soit encore à se demander si le CEVA se fera en 2020 ou en 2030. Il estime que les anciens qui ont créé le réseau routier avaient une logique ; ils construisaient des axes radiaux, puis une ceinture les reliant entre elles, ce qui n'est pas fait en matière de tram. Il faudrait consacrer deux fois plus d'argent aux trams. Il votera ce budget les yeux fermés, mais il le trouve insuffisant. La ligne qui relierait Vézenaz lui semble fort intéressante, et il ne comprend pas la réponse qui lui a été faite à ce sujet. Il faut être proactif en matière de transports publics et non réactif.

Un député libéral précise que ses propos sur les AIMP et les frais de terrassement ont été mal compris par le député socialiste. Il explique que les entreprises genevoises et extra-cantoniales ne paient pas leur trou le même prix. Les contraintes techniques et de sécurité sont plus importantes à Genève qu'ailleurs, ce qui influe sur la compétitivité des entreprises.

Un député MCG demande ce que sont les AIMP. Il demande comment une entreprise pourrait faire recours si on ne lui attribue pas le marché.

M. Muller répond qu'AIMP est l'acronyme d'Accord intercantonal sur les marchés publics, qui contraint les marchés publics à publier leurs appels d'offre. Toutes les entreprises qui soumissionnent sont informées du résultat des soumissions. Une voie de recours est expressément mentionnée dans le courrier que chaque entreprise déboutée reçoit. Il s'agit en effet d'une véritable gestion du risque juridique.

Une députée socialiste rappelle que la commission a fait une motion votée à la quasi unanimité du Grand Conseil pour intégrer les critères de développement durable et de formation. Le Conseil d'Etat doit en tenir compte. Elle considère par ailleurs qu'il ne faut pas toujours écouter les experts, car ils peuvent se tromper. Il faut donner la priorité aux usagers, qui sont les plus compétents pour juger de la pertinence d'un tracé.

Une députée libérale soutient M. Muller, car elle estime qu'il faut bien distinguer le pouvoir exécutif et le pouvoir législatif. Il ne faut absolument pas que le Grand Conseil intervienne dans le choix des tracés des trams afin de ne pas créer de ralentissement dans la réalisation de ces projets. Elle demande à M. Muller s'il serait possible que les députés aient une vue du budget de ces projets, afin de savoir quelles sont les implications des lignes sur le budget de fonctionnement des TPG.

M. Muller répond qu'un tel droit de regard serait possible. Il précise toutefois que le Grand Conseil vote les subventions aux TPG et la répercussion des frais de fonctionnement induits par de nouvelles lignes de tram se répercute dans la subvention versée aux TPG et votée par le Grand Conseil dans le cadre du contrat de prestation. Le Grand Conseil est informé mais de plus il se prononce. Cependant, il serait possible de fournir une information aux députés avant que le contrat de prestation ne soit présenté et que les lignes soient en cours de construction.

Le président annonce que la commission arrive au terme du premier débat. Il propose de voter l'entrée en matière du projet de loi 10384.

Vote d'entrée en matière du projet de loi 10384

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

Contre : –

Abstentions : –

Le président annonce qu'il a préparé un document regroupant les propositions d'amendements. Par rapport à l'article 6, la proposition était de rajouter une lettre e (contrôle parlementaire). Par rapport à l'article 9, l'idée était de rajouter une lettre d (mention des incidences de l'investissement sur le budget de fonctionnement). Le dernier amendement proposé a aussi trait à l'article 9. Il propose le rajout d'une lettre f (présentation de la nouvelle enveloppe une année avant l'échéance de la loi).

Proposition d'amendements

Modifications loi H 1 50 sur les transports publics

Art. 6, al. 3 Suivi (nouveau)

³ Le Conseil d'Etat présente à la commission travaux le budget d'investissement et d'exploitation, ainsi que les plans de construction de toute nouvelle ligne du réseau sur rail à écartement métrique avant leur présentation à l'autorité fédérale, conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer. Le budget mentionne le montant et l'affectation des subventions d'investissement accordées éventuellement par la Confédération, les montants à charge des Communes, des entreprises de transport et de tout autre entité publique ou privée concernée. Le Conseil d'Etat présente simultanément un récapitulatif financier de l'ensemble des projets d'infrastructures de transports publics détaillant les montants dépensés, les montants engagés par rapport à des travaux adjudés, ainsi que les montants prévus pour la ligne projetée.

Art. 9, al. 2 et 3 Ressources (nouveau)

L'article 9 actuel devient l'art. 9 al. 1, lettre a à c.

² Lors de la présentation de toute nouvelle infrastructure du réseau sur rail à écartement métrique, le Conseil d'Etat présente à la commission travaux et transports les incidences de l'investissement sur le budget de fonctionnement des Transports publics genevois pour approbation. Après validation, ces dépenses seront intégrées dans le contrat de prestations annuel des Transports publics genevois.

³ Un an au moins avant l'échéance de la loi, le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil une proposition de révision de la loi comprenant le cadre financier prévu pour les dix années suivantes.

Un député MCG demande pourquoi la mention « le Grand Conseil » a été barrée dans le premier amendement pour le remplacer par « la Commission des travaux ». La mention « le Grand Conseil » permet d'éviter tout problème, sachant qu'au bout du compte le projet aboutira à la Commission des travaux.

M. Muller répond que cela permet une procédure relativement simple, par souci d'éviter de perdre du temps.

Une députée socialiste comprend les arguments de M. Muller mais elle adhère aux propos du député PDC. Elle estime qu'il faut que les informations parviennent au Grand Conseil, car si les informations sont envoyées à diverses commissions, la situation deviendra rapidement ingérable.

M. Muller comprend ce souci, mais il indique que cela n'est pas nouveau. Dans le cadre de la loi sur la gestion financière et administrative, la Commission des travaux a déjà des compétences particulières. En ce sens, la proposition de l'amendement à l'article 6 n'a rien de nouveau.

Un député socialiste ajoute que s'il s'agit d'une simple information, il n'y a pas de problème qu'elle parvienne directement à la Commission des travaux. Par contre, si cette information a pour conséquence des modifications budgétaires, il faut passer par le Grand Conseil.

Un député radical note que la teneur de ces amendements est d'informer. La commission peut toujours informer le Grand Conseil si elle le souhaite, c'est pourquoi il soutiendra cette version de l'amendement.

Une députée socialiste craint qu'à travers cette information, la Commission des travaux n'empiète sur la compétence de la Commission des transports. Elle demande s'il n'est pas possible d'obtenir cette information sans que cela soit mentionné formellement dans la loi.

Le député socialiste revient sur le premier amendement à l'article 9. Il demande à qui est envoyé le contrat de prestation.

Le président répond qu'il sera présenté à la Commission des transports et il va dans le sens de la députée socialiste en indiquant que les informations soient communiquées de manière informelle.

Le député PDC dit qu'il trouve ces trois amendements intéressants, mais qu'il s'abstiendra sur le premier amendement car il a un doute sur le fait

qu'une commission puisse s'attribuer des compétences. En tant que membre du Bureau, il préfère s'abstenir par précaution.

Une députée libérale demande si dans dix ans il y aura toujours des trams à construire et si l'amendement à l'article 9, lettre f, est vraiment nécessaire.

Le président répond que le but de cet amendement est d'éviter de se retrouver dans la situation actuelle, avec des travaux en cours et une enveloppe budgétaire non votée.

La députée libérale demande durant combien de temps se poursuivront les constructions de tram.

M. Haegler répond que dans la loi actuelle, d'autres lignes sont mentionnées comme étant à l'étude, notamment en direction de Genève-plage/Vésenaz, de St-Julien, d'Annemasse, de Ferney et de Saint-Genis.

Le député socialiste estime que l'amendement à l'article 9 mentionne des compétences qui sont du ressort de la Commission des finances.

Le président précise que l'idée de la lettre d de l'article 9 était que ce contrat de prestations des TPG soit ensuite traité par la Commission des finances après sa présentation à la Commission des travaux.

Un député PDC revient sur les propos de la députée libérale. Il précise que la loi n'est pas exclusivement réservée aux infrastructures de tram.

Le député PDC propose de transmettre cette proposition d'amendement au Bureau dès ce soir afin d'obtenir son préavis sur l'amendement à l'article 6.

Une députée des Verts indique qu'elle se sent mal à l'aise avec l'attribution à une commission d'une activité particulière. Elle préfère le terme générique « Grand Conseil ». Elle se rallie à la proposition du député PDC.

Un député libéral revient sur l'amendement à l'article 9. Il est important de connaître les incidences sur le budget de fonctionnement. Il serait malheureux de construire une ligne qui ne serait pas utilisable par manque de personnel, par exemple.

Le président met aux voix la proposition d'obtenir le préavis du Bureau et de traiter la fin de ce projet de loi lors de la prochaine séance. Cette proposition est acceptée.

Vote sur la proposition de transmettre les propositions d'amendements au Bureau

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

Contre : –

Abstentions : –

Le président annonce qu'il transmettra les amendements concernés au Bureau dès le lendemain.

4^e séance

Le président indique que M. Girard a préparé des copies de la loi L 1 50 ainsi que de son règlement d'application à l'intention des députés.

M. Girard annonce qu'il a également préparé des copies des amendements préparés par le président.

Proposition d'amendements

Modifications loi H 1 50 sur les transports publics

Art. 6, al. 3 Suivi (nouveau)

³ Le Conseil d'Etat présente à la commission travaux le budget d'investissement et d'exploitation, ainsi que les plans de construction de toute nouvelle ligne du réseau sur rail à écartement métrique avant leur présentation à l'autorité fédérale, conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer. Le budget mentionne le montant et l'affectation des subventions d'investissement accordées éventuellement par la Confédération, les montants à charge des Communes, des entreprises de transport et de tout autre entité publique ou privée concernée. Le Conseil d'Etat présente simultanément un récapitulatif financier de l'ensemble des projets d'infrastructures de transports publics détaillant les montants dépensés, les montants engagés par rapport à des travaux adjugés, ainsi que les montants prévus pour la ligne projetée.

Art. 9, al. 2 et 3 Ressources (nouveau)

L'article 9 actuel devient l'art. 9 al. 1, lettre a à c.

² Lors de la présentation de toute nouvelle infrastructure du réseau sur rail à écartement métrique, le Conseil d'Etat présente à la commission travaux et transports les incidences de l'investissement sur le budget

de fonctionnement des Transports publics genevois pour approbation. Après validation, ces dépenses seront intégrées dans le contrat de prestations annuel des Transports publics genevois.

³ Un an au moins avant l'échéance de la loi, le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil une proposition de révision de la loi comprenant le cadre financier prévu pour les dix années suivantes.

Le président présente ensuite un bref historique des travaux de la commission au sujet du projet de loi 10384. Une première lecture a été faite par la commission, puis des auditions ont été effectuées de manière commune avec la Commission des transports. Ensuite, ce projet de loi a été abordé sous l'angle des amendements à apporter. La question du contrôle parlementaire et la demande d'information à la commission ont été abordés. La teneur du premier amendement s'est étoffée pour qu'il y ait, au moment de la construction de nouvelles lignes, une présentation financière sur les montants dépensés, les montants engagés par rapport à des adjudications et les montants prévus pour la nouvelle ligne.

Un deuxième amendement a été proposé sur l'implication des nouvelles lignes sur le budget de fonctionnement des TPG. Le troisième amendement prévoit une information financière anticipée par rapport à l'échéance de la ligne concernée.

Un député radical demande si l'amendement concerné est celui qui a été transmis aux commissaires par courrier électronique.

Le président répond qu'il s'agit bien du même amendement, qui a été rédigé, repris et remodifié. Il y a eu un débat au sein de la commission afin de savoir si les informations supplémentaires devaient être adressées au Grand Conseil ou à la Commission des travaux. Or, la loi L 1 50 mentionne déjà la Commission des transports, qui doit effectuer le suivi des projets de tram. Est-il dans ce cas possible de mentionner que les informations doivent être adressées à la Commission des travaux ?

Le député radical estime qu'il serait intéressant que la Commission des travaux soient chargées de traiter ces informations.

Un député PDC demande si l'amendement à l'article 9 proposé implique une modification de l'article 12 de la loi L 1 50.

M. Girard répond qu'en principe non, car de nombreuses autres mesures d'exécution ont déjà été prévues par le règlement. L'article 12 désigne une délégation chargée du suivi des travaux, qui est concrétisée dans le règlement d'application de la loi.

Une députée socialiste comprend le souci de transparence qui a mené à ces amendements, mais l'alourdissement administratif qu'ils apportent lui cause du souci et elle craint que les fonctionnaires ne passent plus de temps à informer les députés qu'à élaborer les projets de tram.

M. Haegler apprécie la remarque, mais il comprend également le souci du suivi des députés. Personnellement, il estime qu'il serait préférable que les informations soient communiquées sur demande de la commission, dans la mesure où celles-ci pourraient intervenir à d'autres occasions que la construction de nouvelles lignes de tram. Par exemple, une demande d'informations pourrait être faite concernant des travaux sur les lignes TCMC et TCOB. La solution sur demande est plus souple et permet aux députés de demander en tout temps des informations sur les modifications qui sont intervenues dans les projets.

Un député socialiste indique que cet amendement est intéressant dans la mesure où il apporte un supplément de transparence au bénéfice de la commission. Les commissaires ont longtemps lutté pour obtenir de telles informations. Le seul problème est que ces informations vont apporter de la jalousie de la part de la Commission des transports. Il attire l'attention de ses collègues sur l'importance des informations concernant l'exploitation et il souhaite que de telles informations soient communiquées à la commission. Il revient sur l'amendement à l'alinéa 3 et estime qu'il en résulte une contrainte supplémentaire pour le Conseil d'Etat. Il est cependant favorable aux amendements proposés.

Le député radical adhère aux propos de son collègue socialiste. Il est cependant gêné par la mention « sur demande », qui implique une demande formelle de la part de la commission. Il préférerait l'option donnée par l'amendement proposé, dans la mesure où les députés pourraient toujours renoncer à une telle présentation s'ils estiment que leur connaissance du dossier est suffisante.

Un député libéral indique qu'un point attire son attention. On ne sait pas dans quelle mesure le canton devra investir à l'avenir dans des voies de type train pour les besoins de sa population. Il propose donc de supprimer la mention « à écartement métrique ».

Le président demande si la loi L 1 50 vise l'ensemble du réseau de transports publics.

M. Leutwyler précise que cette loi concerne l'ensemble des transports publics (trams, bus, trolleybus).

M. Haegler précise que le financement proposé est de toute manière prévu pour le réseau ferroviaire à écartement métrique uniquement, et non les autres transports publics.

Une députée des Verts se pose la question de l'utilité d'un tel rapport, car elle estime que cet amendement rajoute une couche de contrôle au niveau du Grand Conseil. Cependant, la masse des rapports qui sont transmis au Grand Conseil est déjà très importante, alors que souvent les députés n'ont pas le temps de traiter tous les rapports qui lui sont déjà transmis. Elle remarque que les informations dont il est question peuvent être obtenues par les députés par l'entremise de leurs représentants au sein des conseils d'administration. Elle remet donc en question l'utilité de l'amendement proposé.

Le président rappelle le constat qui avait été fait par la commission. Des enquêtes publiques avaient été lancées par l'Etat dont les députés n'avaient même pas vu les plans et étaient pris à partie dans des démarches dont ils n'avaient pas la connaissance. L'idée de cet amendement était d'apporter un supplément d'information à la commission. Il ajoute qu'il ne s'agit pas d'une validation, mais d'une simple information.

La députée des Verts demande ce qu'il en est de la LIAF, dont le but est de vérifier et de valider de telles informations en amont.

M. Girard précise qu'il y a bien une loi qui ratifie les contrats de prestation entre l'Etat de Genève et les TPG, adopté en application de la LIAF. Il s'agit d'un contrat quadriennal, et non annuel comme indiqué dans le dernier amendement, et soumis à la ratification du Grand Conseil. Le dernier en date est la loi 9898. Il invite par ailleurs les députés à consulter le règlement d'application de la loi sur le réseau des transports publics, qui mentionne en son article 7 une concertation et un contrôle parlementaire sur la réalisation des infrastructures prévues par la loi, avec un projet de rapport qui doit être déposé au Grand Conseil tous les deux ans.

M. Haegler indique que ce n'est pas le Conseil d'Etat qui peut présenter le budget d'exploitation au Grand Conseil, mais les TPG. Il propose donc la modification du premier amendement.

Le président indique que l'on peut dans ce cas laisser tomber les termes « et d'exploitation » de l'amendement à l'article 6, alinéa 3 (premier amendement).

Le député socialiste indique que la commission se prononce en dernier lieu sur les investissements proposés et en ce sens il est intéressant de s'assurer que le budget d'exploitation permet un fonctionnement correct des nouvelles infrastructures. Il est donc favorable à ce que la commission dispose d'une information au sujet de l'exploitation.

M. Haegler précise que le problème soulevé est relatif à la formulation de l'amendement en question, car ce sont les TPG et non le Conseil d'Etat qui sont à même de présenter le budget d'exploitation.

Un député MCG demande une lecture du texte final corrigé.

Le président indique les modifications qui ont été apportées aux amendements imprimés, qui sont les suivantes :

Art. 6 Suivi

Al. 3 (nouveau)

Le Conseil d'Etat présente à la commission des travaux le budget d'investissement ~~et d'exploitation~~, ainsi que les plans de construction de toute nouvelle ligne du réseau sur rail ...

Art. 9 Ressources

Al. 2

...Après validation, ces dépenses seront intégrées dans le contrat de prestations *quadriennal* des Transports publics genevois.

Le président procède ensuite au vote article par article.

Titre et préambule : pas d'opposition, adopté.

Article 1 : il comporterait à présent les trois amendements suivants :

Amendement numéro 1 prévoyant un al. 3 (nouveau) à l'article 6 de la loi L 1 50

Pour : 10 (2 S, 1 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : 3 (1 S, 2 Ve)

Abstentions : 1 (1 MCG)

Amendement numéro 2 prévoyant un alinéa 2, à l'article 9 de la loi L 1 50

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

Contre : –

Abstentions : 3 (1 S, 2 Ve)

Amendement numéro 3 prévoyant un alinéa 3 (nouveau) à l'article 9 de la loi L 1 50

Une députée socialiste demande si cette disposition ne se trouve pas déjà formellement dans le règlement d'application.

Le président indique que visiblement cela n'est pas intégré dans le règlement d'application.

La députée des Verts demande au président quel est le délai de traitement de ces nombreux rapports. Selon elle, ces rapports sont traités en 1,5 année par les députés. Elle demande pourquoi les informations demandées ne sont pas incluses dans le rapport fourni à la Commission des transports. Elle indique que les Verts refuseront cet amendement.

Le président précise que le rapport RD 696 a été déposé le 28 juin 2007 et le rapport de M^{me} Keller a été déposé le 28 avril 2008.

La députée des Verts note que le Grand Conseil a mis une année à traiter ces rapports. La responsabilité du délai de traitement incombe aux députés. Elle estime qu'il faut utiliser au mieux les ressources disponibles, ce qui n'est pas le cas.

Amendement numéro 3 prévoyant un alinéa 3 (nouveau) à l'article 9 de la loi L 1 50

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

Un député PDC annonce que le PDC souhaite vivement que les projets touchant à l'accès au Grand-Saconnex soient réalisés au plus vite, car la situation actuelle n'est pas tenable vis-à-vis des autorités communales. Il espère par ailleurs que les autres projets seront réalisés le plus vite possible. Il souligne le soutien du PDC aux projets de transports publics.

Le président indique qu'il ne votera pas lors du troisième débat, car il est impliqué dans la réalisation de l'une des lignes de tram dont il est question.

Vote final sur le projet de loi 10384

Pour :	10 (2 S, 1 PDC, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre :	—
Abstentions :	4 (1 S, 2 Ve, 1 L)

Un député PDC propose que le débat soit traité en catégorie 2.

Une députée socialiste propose de traiter ce projet de loi en catégorie 1 (débat libre), afin de permettre un véritable discours politique au sujet de ce budget très important de 500 millions de F sur dix ans pour une politique des transports.

Un député libéral comprend l'avis de sa collègue, mais il estime que débattre librement d'un sujet sur lequel tous les députés sont d'accord est inutile. Il est favorable au traitement en catégorie 2.

Le député PDC indique que par souci pour la minorité politique, il retire sa proposition.

Une députée libérale est d'accord avec le député PDC. Elle estime que ce sujet est véritablement politique. Elle est par conséquent favorable à ce que chacun puisse s'exprimer librement sur ce sujet.

Le président met au vote le traitement de ce projet de loi en catégorie 2.

Vote sur le traitement du projet de loi 10384 en catégorie de débat 2

Pour : 6 (2 R, 1 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre : 6 (3 S, 1 PDC, 2 L)
Abstentions : 2 (2 Ve)

Le président décide que le débat sera traité en catégorie 1.

Projet de loi (10384)

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. 6, al. 3 (nouveau)

³ Le Conseil d'Etat présente à la commission travaux le budget d'investissement ainsi que les plans de construction de toute nouvelle ligne du réseau sur rail à écartement métrique avant leur présentation à l'autorité fédérale, conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer. Le budget mentionne le montant et l'affectation des subventions d'investissement accordées éventuellement par la Confédération, les montants à charge des Communes, des entreprises de transport et de tout autre entité publique ou privée concernée. Le Conseil d'Etat présente simultanément un récapitulatif financier de l'ensemble des projets d'infrastructures de transports publics détaillant les montants dépensés, les montants engagés par rapport à des travaux adjugés, ainsi que les montants prévus pour la ligne projetée.

Art. 9, al. 2 et 3 (nouveaux, l'al. unique devenant l'al. 1)

² Lors de la présentation de toute nouvelle infrastructure du réseau sur rail à écartement métrique, le Conseil d'Etat présente à la commission travaux et transports les incidences de l'investissement sur le budget de fonctionnement des Transports publics genevois pour approbation. Après validation, ces dépenses seront intégrées dans le contrat de prestations quadriennal des Transports publics genevois.

³ Un an au moins avant l'échéance de la loi, le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil une proposition de révision de la loi comprenant le cadre financier prévu pour les dix années suivantes.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Loi sur le réseau des transports publics (LRTP)

H 1 50*du 17 mars 1988*

(Entrée en vigueur : 2 juillet 1988)

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

Chapitre I⁽¹⁾ Dispositions générales

Art. 1 Principe

¹ L'ensemble des modes de transports collectifs et semi-collectifs est organisé de manière à offrir un réseau complet au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.

² Les modes de transports cités à l'alinéa 1 et les modes de déplacement individuels sont conçus et organisés dans une perspective complémentaire.⁽¹⁾

³ D'entente avec les entreprises exploitant des lignes de transports publics, le Conseil d'Etat établit un plan directeur du réseau qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle. Le plan directeur du réseau ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de trois mois.⁽²⁾

Art. 2 Offre de base

Par étapes d'ici à 2005, le plan directeur du réseau des transports publics conduit à la réalisation d'une offre de transports publics répondant au moins aux objectifs suivants dans tout le canton :⁽¹⁾

- a) la vitesse commerciale d'un bout à l'autre de la ligne est supérieure à 18 km/h pour les lignes importantes du réseau qui empruntent le réseau routier, elle est supérieure à 30 km/h pour les lignes en site propre intégral;

- b) en dehors des heures de pointe, tous les passagers disposent en principe d'une place assise; durant les heures de pointe, il ne doit pas être nécessaire de refuser des passagers;
- c) dans l'agglomération urbaine, le réseau et l'horaire sont organisés de telle sorte que la durée de parcours de n'importe quel arrêt de transports publics à l'arrêt le moins accessible est inférieure à 60 minutes;
- d) toutes les lignes régulières sont desservies tous les jours entre 6 h et 24 h; sur les lignes importantes du réseau, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 6 minutes entre 7 h et 19 h 30 du lundi au vendredi; sur les autres lignes, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 30 minutes en début de matinée, en milieu de journée et en fin d'après-midi et 60 minutes en dehors de ces heures;
- e) la distance entre le point de départ ou le point de destination d'un déplacement et l'arrêt de transports publics le plus proche ne dépasse en principe pas 300 mètres ou 5 minutes à pied dans l'agglomération urbaine, 500 mètres ou 10 minutes à pied dans le reste des zones habitées du canton.

Art. 3⁽⁶⁾ Harmonisation des prestations

¹ Les horaires, tarifs et titres de transport sont harmonisés de manière à permettre l'accès à l'ensemble du réseau.

² Afin de renforcer l'attrait des transports publics en facilitant leur usage, notamment par une offre tarifaire régionale globale et cohérente, l'Etat peut conclure un contrat de prestations pluriannuel avec les Chemins de Fer Fédéraux Suisses SA (CFF), les Transports publics genevois (TPG), la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) et tout autre opérateur de transport dont les prestations poursuivent des buts analogues, afin de permettre aux usagers de bénéficier de titres de transport combinés dans un périmètre arrêté par les autorités organisatrices de transport.

³ L'Etat requiert des opérateurs de transport qu'ils se regroupent pour assumer leurs missions dans le cadre d'une Communauté tarifaire intégrale.

Chapitre II⁽¹⁾ Infrastructures du réseau

Art. 4⁽⁷⁾ Réseau

¹ Le réseau des transports publics est renforcé d'ici à 2010 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 aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire pour y développer un réseau express régional (RER), avec l'étude d'une extension ultérieure en direction du Pays de Gex. Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, en particulier sous l'égide du Comité stratégique franco-valdo-genevois pour le développement des transports régionaux (DTPR).

b) Tramways

1° Des lignes de tramways sont développées par étapes; elles sont réalisées en principe partout où cela est possible en site protégé, tout en réservant des possibilités d'extension aux extrémités et d'interconnexion de lignes supplémentaires. La réalisation des étapes du réseau global peut être modifiée en fonction des autorisations fédérales et des possibilités d'ouverture des chantiers.

2° La première étape de cette construction de lignes porte sur le prolongement Cornavin – rond-point de Plainpalais – Acacias, jusqu'au Grand-Lancy, puis jusqu'aux Palettes ainsi que la ligne entre Cornavin et Meyrin.

3° La deuxième étape porte sur :

a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, dès que la route des Nations sera construite;

b) la réalisation d'une ligne de tramways desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex.

4° D'autres extensions du réseau de tramways et ferroviaire sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure en direction :

– de Genève-Plage – Vézenaz,

– de Saint-Julien,

– d'Annemasse,

– de Ferney,

– de Saint-Genis.

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.

d) Transports semi-collectifs

Des transports semi-collectifs peuvent être mis en place dans les secteurs ou aux heures où l'exploitation de lignes régulières n'est pas adéquate.

e) Mesures d'accompagnement

Les développements mentionnés dans le présent alinéa doivent s'accompagner de mesures de promotion propres à rendre attractif l'usage des transports publics tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses.

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

³ Tout projet de modification du plan 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 plan 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.

⁵ Les modalités d'exploitation des lignes sont définies d'entente entre l'autorité compétente et les opérateurs de transport concernés.

Art. 5⁽¹⁾ Réalisation

¹ Le Conseil d'Etat veille à ce qu'une collaboration adéquate s'instaure entre toutes les instances concernées, notamment les communes et l'entreprise des Transports publics genevois, dans le cadre des études et de la construction des lignes du réseau sur rail à écartement métrique à créer en vertu de l'article 4.⁽³⁾

² L'élaboration, la réalisation et l'exploitation des infrastructures nouvelles peuvent être confiées, en tout ou en partie, à une entreprise ou une association d'entreprises; dans ce cas, le Conseil d'Etat conclut le contrat et le soumet à l'approbation du Grand Conseil sous forme de projet de loi.

Art. 6⁽¹⁾ Suivi***Concertation***

¹ Le Conseil d'Etat veille à l'information et à la consultation régulière sur la réalisation des infrastructures prévues à l'article 4 du Grand Conseil, des communes, des populations particulièrement concernées et des associations intéressées.

Contrôle parlementaire

² Il présente tous les deux ans au Grand Conseil un rapport sur :

- a) l'état d'avancement de la réalisation des infrastructures prévues à l'article 4;
- b) la prochaine étape de réalisation;
- c) les aménagements induits pour les modes de déplacements individuels et les autres lignes de transports publics;
- d) les modalités de financement des nouvelles infrastructures et de l'exploitation du réseau.

Art. 7⁽¹⁾ Concession

¹ Les lignes du réseau sur rail à écartement métrique à créer font l'objet d'une demande de concession auprès de l'autorité fédérale, conformément à l'article 5 de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957.⁽³⁾

² Dans le cadre des demandes de concession, le dossier présenté à l'autorité fédérale est soumis à une enquête publique de 30 jours annoncée 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.

³ Le dossier est 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 des plans à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve.

Art. 8⁽¹⁾ Plans de construction

¹ Les plans de construction des lignes du réseau sur rail à écartement métrique sont soumis à l'approbation de l'autorité fédérale conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer.⁽³⁾

² Dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation, les plans de construction présentés à l'autorité fédérale sont soumis à une enquête publique de 30 jours annoncée 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 des plans à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations. La qualité de partie à la procédure n'est toutefois reconnue que conformément à la loi fédérale sur la procédure administrative, du 20 décembre 1968.

³ Les plans de construction sont également soumis pour avis aux communes concernées, qui se prononcent dans un délai de 30 jours. Leur silence vaut approbation sans réserve.

⁴ Les éléments des projets de construction qui ne font pas l'objet de la procédure d'approbation fédérale sont soumis aux procédures cantonales d'autorisation instituées par la loi sur les routes, du 28 avril 1967, et la loi sur les constructions et les installations diverses, du 14 avril 1988.

Chapitre III⁽¹⁾ Financement

Art. 9⁽¹⁾ Ressources

Le financement des infrastructures nouvelles du réseau sur rail à écartement métrique prévues à l'article 4 est assuré par :⁽³⁾

- a) de 1999 à 2008 un investissement moyen annuel à hauteur de 30 millions de francs; 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 millions de francs par an.⁽⁴⁾
- b) des subventions fédérales et toutes les autres contributions de corporations publiques ou privées;
- c) le produit d'une recette nouvelle que le Conseil d'Etat proposera par un projet de loi, préalablement à l'approbation du contrat prévu à l'article 5, alinéa 2.

Chapitre IV⁽¹⁾ Dispositions finales et transitoires

Art. 10⁽¹⁾ Règlement d'exécution

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'application de la présente loi.

Art. 11⁽¹⁾ Dispositions transitoires

L'article 7, alinéas 2 et 3, et l'article 8, alinéas 2 et 3, ne sont pas applicables aux tronçons de lignes pour lesquels la concession a été délivrée avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 12⁽⁵⁾ Disposition expérimentale sur le suivi des projets et des travaux

¹ La commission des transports du Grand Conseil désigne une délégation formée d'un député par parti représenté en son sein, dont elle désigne le président et le vice-président, pour suivre l'élaboration du projet de réseau au sens de l'article 4 de la présente loi et l'avancement de sa réalisation.

² La délégation convoque régulièrement les responsables des projets et des travaux pour remplir la mission qui lui est confiée. Elle présente tous les six mois un rapport à la commission des transports. Celle-ci le transmet ensuite au Grand Conseil accompagné, le cas échéant, de ses recommandations.

³ Le présent article est adopté à titre expérimental pour une durée de deux ans. Il est soumis à la loi concernant la législation expérimentale du 14 décembre 1995, dans le but d'expérimenter le fonctionnement d'une délégation réduite de députés pour suivre l'avancement des projets de lignes de tramway, ainsi que leur réalisation et s'assurer ainsi que les objectifs fixés par le Grand Conseil à cet égard sont poursuivis.



Règlement d'exécution de la loi sur le réseau des transports publics (RRTP)

H 1 50.01

du 6 novembre 2002

(Entrée en vigueur : 14 novembre 2002)

Le CONSEIL D'ETAT de la République et canton de Genève,
vu l'article 10 de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988
(ci-après : loi);

considérant que les actions prospectives à mener dans le domaine des déplacements doivent davantage intégrer encore les aspects liés à l'aménagement du territoire, à l'environnement et au développement économique;

considérant que les extensions des lignes de tram sur le réseau urbain doivent être poursuivies selon le programme établi par le Grand Conseil dans la loi,
arrête :

Art. 1 Délégalion du Conseil d'Etat

¹ La délégation du Conseil d'Etat aux transports (ci-après : délégation) est composée des chefs des départements du territoire⁽²⁾, des constructions et des technologies de l'information⁽²⁾ ainsi que de l'économie et de la santé⁽²⁾. Le département des finances est régulièrement informé du suivi des travaux de la délégation.

² Le secrétariat permanent de la délégation est assuré par le secrétaire adjoint en charge du domaine et rattaché au département du territoire⁽²⁾.

Art. 2 Plate-forme interdépartementale

¹ La plate-forme interdépartementale (ci-après : plate-forme) comprend un représentant pour les volets déplacements / aménagement du territoire / protection de l'environnement / développement économique.

² Sa présidence est assurée par le directeur de la direction générale de la mobilité⁽³⁾. Les trois autres membres sont le directeur de l'aménagement, le directeur du service d'étude de l'impact sur l'environnement⁽³⁾ et le directeur des affaires économiques.

Art. 3 Missions de la plate-forme

¹ La plate-forme a pour mission de piloter les dossiers prospectifs inhérents à la mobilité, en y intégrant de façon systématique les aspects liés à l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement et au développement économique. Il appartient à la plate-forme de traduire les objectifs gouvernementaux en moyens d'action cohérents.

² La plate-forme veille à prendre en considération les aspects socio-économiques liés à la mobilité dans la perspective du développement durable.

³ La plate-forme doit mener ses travaux prospectifs en étroite collaboration avec les instances cantonales, régionales et transfrontalières concernées.

Art. 4 Modification du réseau d'extension des transports publics

¹ La plate-forme soumet à la délégation toute proposition de modification législative concernant le réseau des transports publics.

² Le département du territoire⁽²⁾ ouvre l'enquête publique et sollicite l'avis des communes sur la proposition de modification du plan du réseau des transports publics approuvé par la délégation.

Art. 5 Collège de direction

Le président du collège de direction TC 2005 (ci-après : collège) est désigné par le Conseil d'Etat. Les autres membres sont désignés par la délégation.

Art. 6 Mission du collège

Le collège a la responsabilité opérationnelle de l'extension des transports collectifs urbains décidés par le Grand Conseil et figurant dans la loi, sur la base des plans généraux établis par la direction générale de la mobilité⁽³⁾, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports au niveau cantonal, et des dispositions du plan directeur cantonal.

Art. 7 Concertation et contrôle parlementaire

¹ La plate-forme et le collège proposent à la délégation, dans le cadre de leurs compétences respectives, une politique d'information et de consultation sur la réalisation des infrastructures prévues dans la loi.

² Ils remettent à la délégation, dans le cadre de leurs compétences respectives, au mois de janvier des années impaires, un projet de rapport au Grand Conseil conformément à la loi.

Art. 8 Gestion

¹ La plate-forme et le collège préparent, dans le cadre de leurs compétences respectives, à l'intention de la délégation et en vue de leur intégration dans le budget de l'Etat, leur projet de budget annuel des frais d'étude, respectivement de réalisation d'infrastructures. Ils présentent régulièrement des comptes à la délégation.

² Dans le cadre du budget voté par le Grand Conseil, la plate-forme et le collège, dans le cadre de leurs compétences respectives, sont compétents pour engager toute dépense jusqu'à 100 000 F. Ils soumettent à l'approbation préalable de la délégation toutes les dépenses d'un montant supérieur.

Art. 9 Autorité organisatrice des transports

¹ Le département du territoire, par la direction générale de la mobilité⁽³⁾, est l'autorité organisatrice des transports (ci-après : autorité organisatrice) pour le canton.

² Celle-ci est chargée de la mise en œuvre des options stratégiques en matière de mobilité. Elle collabore à cet effet étroitement d'une part avec les autorités organisatrices du canton de Vaud et de la France voisine et d'autre part avec le département des constructions et des technologies de l'information⁽²⁾.

³ Elle élabore et suit la mise en œuvre des contrats de prestations et conventions avec les opérateurs de transport.

⁴ Elle est le répondant du canton auprès de l'Office fédéral des transports.

Art. 10 Plan régional des déplacements

L'autorité organisatrice est responsable de la préparation du Plan régional des déplacements. Elle est en charge des études préalables qui y sont liées, en collaboration avec les autorités régionales compétentes, les opérateurs de transport et le département des constructions et des technologies de l'information⁽²⁾.

Art. 11 Plan directeur du réseau des transports publics

L'autorité organisatrice prépare, en collaboration avec les communes concernées, les opérateurs de transport et le département des constructions et des technologies de l'information⁽²⁾, l'actualisation périodique du plan directeur du réseau des transports publics à moyen terme.

Art. 11A⁽¹⁾ Plan d'organisation du réseau des transports publics

¹ Dans le plan d'organisation des transports publics prévus par l'article 3B de la loi sur les routes, du 28 avril 1967, sont appelés central, principal et régional les trois niveaux hiérarchiques du réseau des transports publics.

² Le réseau des transports publics est organisé autour de quatre interfaces principales (Cornavin, Bel-Air, Rive, rond-point de Plainpalais) ainsi que de plusieurs interfaces secondaires.

³ Le réseau routier utilisé par les transports publics est subdivisé en :

- a) un niveau central constitué des routes empruntées par des lignes de transports publics reliant les quatre interfaces principales et les routes empruntées par les tramways;
- b) un niveau principal constitué des axes routiers supportant au moins une ligne à haute fréquence;
- c) un niveau régional constitué des axes routiers supportant au moins une ligne de transports publics.

⁴ Sur le niveau central la progression est systématiquement maximisée, afin de respecter les dispositions prévues à l'article 2 de la loi, notamment concernant la vitesse commerciale. Sur le niveau principal, la priorité par rapport aux autres modes de déplacement est accordée aux transports publics, par la signalisation lumineuse ou par des aménagements spécifiques, partout où cela est possible et dans le respect des principes énoncés aux articles 3A et 3B de la loi sur les routes, du 28 avril 1967. Sur le niveau régional, le respect des gabarits doit être observé.

Art. 12 Concession et plan de construction

L'autorité organisatrice est le répondant de l'autorité fédérale pour une demande de concession d'infrastructure et d'approbation de plans adressées à celle-ci par des requérants. Il ouvre l'enquête publique et sollicite l'avis des communes conformément à la loi.

Art. 13 Clause abrogatoire

Le règlement d'exécution de la loi sur le réseau des transports publics, du 16 février 2000, est abrogé.

Art. 14 Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le lendemain de sa publication dans la Feuille d'avis officielle.

Secrétariat du Grand Conseil**RD 696***Date de dépôt : 28 juin 2007***Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur les transports publics**

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 (H 1 50) :

- d'établir l'état d'avancement de la réalisation des infrastructures de transports publics;
- de préciser les perspectives de réalisations futures en matière de transport 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.

Préambule

Ce rapport rappelle les projets menés en matière de transports publics depuis 1998. Il s'attache cependant plus précisément à indiquer les projets qui ont été mis en œuvre depuis 2003, date du dernier rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil, et les perspectives de développement du réseau de transports publics à venir.

Pour mémoire, les dispositions et la planification prévues à l'article 4 de la loi sur le réseau des transports publics sont :

- le renforcement et développement de la desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin de fer, notamment par la réalisation du raccordement Cornavin – Annemasse via La Praille – les

Eaux-Vives et des aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire pour y développer un réseau express régional (RER), avec l'étude d'une extension ultérieure en direction du Pays de Gex;

- le développement par étape des lignes de tramways avec pour première étape la construction de lignes portant sur le prolongement Cornavin – rond-point de Plainpalais – Acacias, jusqu'au Grand-Lancy, puis jusqu'aux Palettes, ainsi que la ligne entre Cornavin et Meyrin;
- la deuxième étape de développement du réseau de tramways porte sur le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, dès que la route des Nations sera construite et la réalisation d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex;
- l'étude d'autres extensions du réseau de tramways et ferroviaire en vue d'une réalisation ultérieure en direction de Genève-Plage – Vésenaz, de Saint-Julien, d'Annemasse, de Ferney et de Saint-Genis;
- l'adaptation et l'amélioration des lignes de transports publics sur pneus avec la possibilité de mettre en place des transports semi-collectifs dans les secteurs ou aux heures où l'exploitation de lignes régulières n'est pas adéquate.
- Par ailleurs, ces développements doivent s'accompagner de mesures de promotion propres à rendre attractif l'usage des transports publics tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses.

Ce volet de la politique de déplacements repose principalement sur le plan directeur des transports publics, dont les contrats de prestations avec les opérateurs de transport, tels qu'ils sont approuvés par le Grand Conseil, sont la traduction opérationnelle. Les enjeux sont aujourd'hui, comme cela est indiqué dans ces différents documents, de relever les défis que l'augmentation attendue de la mobilité dans notre agglomération va poser aussi bien en termes de congestion des routes que de pollution, de bruit et de sécurité du trafic.

C'est ainsi que le Plan directeur des transports publics 2003-2006 a été mis en œuvre et que le Grand Conseil a adopté lors de sa séance du 28 avril 2006 le Plan directeur des transports publics 2007-2010. Dans ce document figurent les grandes orientations en matière de transports publics dont les éléments principaux sont repris ci-après. Par ailleurs, le contrat de prestations avec les TPG, principal opérateur de transports publics dans le canton de Genève, a été approuvé le 1^{er} décembre 2006 par le Grand Conseil pour la

période 2007-2010. Les contrats de prestations en vigueur concernant la Société des Mouettes Genevoises de Navigation (SMGN) et Unireso sont, quant à eux, renégociés au cours de l'année 2007. Concernant l'offre ferroviaire, conformément à la loi fédérale sur les chemins de fer, le canton passe annuellement commande aux CFF pour faire circuler les trains régionaux.

A part ce travail au niveau cantonal, priorité est donnée aux réflexions à l'échelle de l'agglomération transfrontalière. Après avoir signé la Charte pour le développement des transports publics régionaux dans le bassin franco-valdo-genevois (DTPR) en juillet 2003, le canton de Genève s'est notamment engagé dans la réalisation d'un projet d'agglomération transfrontalier en lien avec ses partenaires français. Ce travail, en cours, permettra de préciser les projets pouvant bénéficier du fonds fédéral d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

1. Les projets de transports réalisés depuis 1998 (cf. art. 4 Loi H 1 50)

1.1 *En matière d'infrastructure*

Les projets de tramways

Le 27 mars 1998, la mise en service de la section appelée « **Stand** » a permis de relier la rue de la Corraterie au boulevard Georges-Favon. Ce double tronçon, d'une part sur 260 mètres par la rue du Stand et, d'autre part, par le quai de la Poste sur 290 mètres, a permis de connecter la ligne du tram n° 12 à la gare de Cornavin. Les coûts à la charge de l'Etat de Genève ont représenté 11 MF, avec une participation de la Confédération de 4,5 MF au titre de l'article 21 de l'ordonnance sur la séparation des courants de trafic (RS 752.121).

Le samedi 13 décembre 2003 a été inaugurée la section de tram « **Sécheron** ». Cette extension du réseau des tramways a permis de prolonger la ligne de tram n° 13 depuis la gare de Cornavin, à travers la rue de Lausanne, puis l'avenue de France, jusqu'au cœur des organisations internationales situées à la place des Nations. Pour ce faire, ce tronçon de près de 2 300 mètres de double voie a notamment nécessité le renforcement structurel de la dalle de couverture du parking de la place de Cornavin, ainsi que le remplacement du pont routier de l'avenue de France, ouvrage de franchissement des 14 voies CFF situées à l'entrée de la gare de Cornavin.

Les coûts à la charge de l'Etat de Genève ont été de 60 MF. Ces infrastructures ferroviaires ont bénéficié d'une subvention fédérale de 7,6 MF au titre de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF-RS 742.101). Le

réaménagement des espaces publics urbains a été réalisé par la Ville de Genève en coordination avec le chantier du tram.

L'inauguration, le 15 décembre 2004, de la section « **Acacias** » a représenté la deuxième mise en service importante dans le cadre de l'extension du réseau des infrastructures de tramway en faveur des transports publics genevois. En effet, ce tronçon s'étend sur une distance de 2350 mètres entre le rond-point de Plainpalais et la boucle du Pont-Rouge, située en bas de la rampe de la route du Grand-Lancy (Ports Fracs). Cette infrastructure permet de desservir nouvellement par une ligne de tramway, depuis le rond-point de Plainpalais notamment, le bâtiment universitaire d'UNI-Mail et toute la route des Acacias pour aboutir à la boucle du Pont-Rouge, constituant un pôle d'échange avec le P+R de l'Etoile et la halte CFF de Lancy-Pont-Rouge. Pour la réalisation de cette infrastructure, l'Etat de Genève a investi 54 MF. Cette réalisation a pu bénéficier d'une contribution fédérale de 5 MF au titre de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF-RS 742.101). Le réaménagement des espaces publics urbains a été réalisé, sur son territoire, par la Ville de Genève, en coordination avec le chantier du tram.

Entre le réseau déjà existant de la boucle du Pont-Rouge et celle des Palettes, la construction d'une double voie sur la rampe du Grand-Lancy et l'avenue des Communes-Réunies représente le premier bouclage du réseau des tramways genevois dans le cadre des extensions du réseau réalisées depuis les années nonante. Ce tronçon de 1,5 km de double voie de la section « **Lancy** » a été mis en service le 20 mai 2006. Pour réaliser les infrastructures nécessaires à la section « Lancy », l'Etat de Genève a investi près de 35 MF. Cette réalisation a également pu bénéficier d'une contribution fédérale de 3,5 MF au titre de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF-RS 742.101).

Avec cette dernière extension, les TPG possèdent un réseau d'infrastructure pour les tramways de près de 20 km.

Les projets ferroviaires

Le 15 décembre 2002, après 6 mois de travaux, **la halte de Lancy-Pont Rouge** a été inaugurée. D'un coût de 2,6 MF, 20% ont été pris en charge par les CFF soit 0,5 MF.

C'est au changement d'horaire de décembre 2004 qu'a été inaugurée la « **3^{ème} voie CFF Coppet – Genève** » et la nouvelle halte de Genève – Sécheron. La participation de l'Etat de Genève à ces travaux d'infrastructures sur territoire genevois a représenté 9,5 MF sur un montant total de 290 MF.

Enfin, le 21 décembre 2006 a été inauguré le prolongement de la voie 1 de la gare Cornavin, 1^{er} tronçon du **projet CEVA**. Ces travaux, d'un montant d'environ 30 MF, ont consisté à prolonger la voie 1 et son quai afin d'accroître la capacité de la gare en supprimant un goulet à simple voie qui n'aurait pas permis l'exploitation optimale de la ligne CEVA. Ces travaux d'une grande complexité technique ont démarré au mois de septembre 2005, après l'obtention de l'autorisation de construire au printemps 2005, et se sont déroulés en respectant l'enveloppe financière et les délais prévus.

1.2 Les aménagements sur les lignes de transports publics

Durant la période 1998-2003, divers autres investissements d'infrastructures pour les transports publics (accélération des lignes et aménagements sur le domaine des routes cantonales et communales) ont été réalisés pour un montant de 21 MF. Il s'agit notamment de travaux d'adaptation des lignes de contacts pour les infrastructures de trolleybus et des travaux d'infrastructures de tramway sur la route de Chêne (secteur Amandolier) avec une participation de la Confédération de 1 MF.

Pour la période 2004-2006, des aménagements similaires ont été réalisés pour un montant de 8 MF. Il s'agit notamment des travaux pour les aménagements de la ligne de tramway au goulet de Chêne-Bourg, ainsi que la construction du nouveau raccordement de voies de tramway réalisé au carrefour du boulevard Georges-Favon et de la rue du Stand. Ces deux réalisations ont bénéficié d'une participation de la Confédération pour un montant de 0,7 MF.

1.3 Impact sur l'offre de transports publics

Evolution du réseau TPG

- Les premiers investissements réalisés en 1998 sur le réseau de trams ont permis la mise en service d'une nouvelle ligne (16) pour relier la douane de Moillesulaz à la Gare de Cornavin.
- La réalisation du tram des Nations (« Sécheron ») a permis la mise en service des nouvelles lignes de trams 13 « Nations – Palettes », puis 15 « Nations - Lancy-Pont-Rouge ». Cette nouvelle infrastructure a été suivie de modifications du réseau d'autobus, avec la suppression de la ligne 4 (anciennement) entre Cornavin et le Jardin Botanique et l'extension de la ligne 1 entre Wilson et le Jardin Botanique.
- En décembre 2004, la réalisation du tram Acacias a permis la création de la ligne 15 « Nations - Lancy-Pont-Rouge » et son prolongement jusqu'au bas de la route du Grand-Lancy. La ligne 4 (anciennement) entre Cornavin et Pont-Rouge a donc été supprimée.

- En décembre 2005, le terminus de la gare des Eaux-Vives a été remis en fonction, pour faire circuler la ligne 17 en direction de Lancy-Pont-Rouge.
- Et finalement, en mai 2006, le bouclage du Grand-Lancy a été réalisé pour desservir les Palettes. Cela a permis de prolonger la ligne 15 « Nations -Lancy-Pont-Rouge » aux Palettes et la ligne 17 « Eaux-Vives-Lancy-Pont-Rouge » aux Palettes. L'ancienne ligne 4 entre Pont-Rouge et Palettes a pu être complètement supprimée.

Il convient de relever que les variations de l'offre de tramways ont aussi été marquées par des modifications de fréquences, en heures de pointe et en heures creuses, et par la mise en service de nouveaux véhicules (21 Cityrunners de 42 mètres).

Par ailleurs, l'offre de nuit (réseau nocturne) a été fortement étoffée en particulier avec une extension de l'offre les vendredis et samedis en fin de soirée. La fin de service a été reculée de minuit à 1h30 pour la majorité des lignes urbaines, avec une fréquence à 20 min.

Simultanément, sur la période 2003-2006, les TPG ont été dotés d'une enveloppe financière en très nette augmentation, compte tenu des objectifs très ambitieux que l'Etat leur a imposés (+ 20% d'offre supplémentaire). Ces éléments sont consultables dans le contrat de prestations TPG 2003-2006.

En fin de compte, sur ces quatre années, l'offre (en places x kilomètres) a été globalement augmentée de 25%, soit par la création de lignes nouvelles, soit par le prolongement de lignes existantes, soit par l'augmentation des fréquences ou encore par la mise en service de véhicules de plus grande capacité.

Variations de l'offre trams et total TPG

Offre [Places x Km] en millions	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (planifié)
--	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	---------------------------

Trams	375	375	409	475	590	618
-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

TOTAL TPG	1'673	1'719	1'850	1'929	2'093	2'219
------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Variation avec 2002		+2.8%	+10.6%	+15.3%	+25.1%	+32.6%
----------------------------	--	--------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Evolution du réseau des Mouettes Genevoises

Les lignes lacustres exploitées par les Mouettes Genevoises ont connu aussi une très nette croissance. En effet, en 2004, l'exploitation a été étendue à l'année et deux nouvelles lignes ont été créées.

La fréquentation est ainsi passée de 595 000 passagers en 2003 à près de 1,1 million de passagers en 2006.

Evolution du réseau ferroviaire

En septembre 2001, le RER Cornavin - La-Plaine a été prolongé jusqu'à Bellegarde, nécessitant des contrôles de police embarqués en lieu et place des contrôles en douane de Cornavin. Par la suite, le nombre de services prolongés, initialement de 5 allers-retours par jour (AR/j), a été augmenté de 3 AR/j en décembre 2006. Des accords spécifiques entre la Région Rhône-Alpes, la SNCF, les CFF et le canton de Genève ont été signés pour la gestion de l'exploitation et la prise en charge des déficits d'exploitation.

Durant cette période, le nombre de services de RER entre Cornavin et La-Plaine a été progressivement augmenté, de 26 AR/j en 1996 à 34 AR/j en décembre 2006, compte tenu notamment de la fréquentation en très nette augmentation (près de + 40% depuis 2000).

En décembre 2002, la ligne ferroviaire régionale Nyon - Genève a été prolongée à Lancy-Pont-Rouge, offrant 8 AR/j à cette nouvelle destination.

En décembre 2004, la réalisation de la 3^{ème} voie CFF Coppet - Genève (projet Rail 2000) a permis d'offrir une fréquence intégrale de 30 minutes pour tous les services Coppet - Cornavin - Lancy-Pont-Rouge. Un service de bus de substitution entre Nyon, Céligny et Coppet complète cette offre. A cette même date, la halte de Genève-Sécheron a été mise en service.

Les résultats en matière de fréquentation sur l'ensemble des lignes CFF à la suite de ces évolutions sont prometteurs. Ainsi, pour la période 2002-2006, le nombre de voyageurs a augmenté de 46%.

1.4 Les aménagements induits sur les autres modes de transports (piéton / vélo / voiture)

En règle générale, les importants travaux réalisés dans le cadre des extensions de lignes de tramways induisent une requalification de l'espace urbain, l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables, ainsi que l'aménagement de trottoirs agrandis permettant d'accueillir le flux des piétons provoqué par l'exploitation des lignes de tramways. Les projets des trams « Sécheron », « Acacias » et « Lancy » ont ainsi fait l'objet d'une conception systématique d'aménagements de mobilité douce.

En matière d'aménagement en faveur des vélos, en 2006, nous dénombrons, sur l'ensemble du territoire cantonal, 342 km d'aménagements (bandes, pistes, contresens, etc.), soit 9% de plus qu'en 2003.

Par ailleurs, le canton de Genève a défini au cours de l'année 2006 une stratégie pour « une politique du vélo pour le canton de Genève », afin de mieux orienter et préciser les actions menées dans ce domaine à l'échelle cantonale.

1.5 Les mesures d'accompagnement mises en œuvre pour promouvoir l'usage des transports publics

Communauté tarifaire

La communauté tarifaire intégrale (CTI) a été mise en service en juillet 2001 sur tout le canton de Genève. Un contrat de prestations entre les trois opérateurs TPG, CFF et Mouettes Genevoises et l'Etat cadre les relations des parties et définit les indemnisations.

Deux adaptations tarifaires ont été mises en application durant la période 2003-2006, ce qui a permis de se rapprocher du tarif national et ainsi de s'affranchir des indemnisations jusque-là versées aux opérateurs suite aux refus du Conseil d'Etat d'augmenter les tarifs durant les années précédentes.

En 2005, une convention tarifaire régionale transfrontalière a été signée pour harmoniser l'ensemble des titres de transports publics, jusqu'alors très disparates sur le bassin. Six autorités organisatrices de transports et six opérateurs ont signé cette convention. Cet accord est expérimental, notamment en raison de son unicité dans le domaine des transports publics, et de lacunes dans l'application de certaines règles de fonctionnement administratif. Un travail est en cours pour améliorer cette convention et la pérenniser.

En 2006, cette convention a été complétée par des accords commerciaux entre Unireso et la SNCF pour vendre des billets combinés depuis Bellegarde, Annecy, Cluse, Evian et Thonon. Des accords similaires entre Unireso et les opérateurs d'autocars exploitant les lignes Annecy - Genève et Evian/Thonon - Genève sont en cours de discussion.

Les actions en matière de P+R

En 2002, l'office cantonal de la mobilité (OCM), en partenariat avec la Fondation des parkings, a développé le plan d'actions des parcs-relais 2003-2006, qui répondait à la nécessité de disposer d'un cadre opérationnel permettant à la Fondation des parkings, aux CFF et aux autres intervenants de la politique des parcs-relais de planifier les ouvrages à mettre en service durant une période quadriennale.

Les parcs-relais mis en service durant la période 2003-2006 représentent environ 1350 places supplémentaires offertes dans le canton de Genève, qui se répartissent de la manière suivante :

– **Parc-relais (P+R) de Genève-Plage**

– Un parc-relais d'une capacité de 900 places a été mis en service à Genève-Plage en février 2004. En parallèle à l'ouverture du parc-relais, une ligne urbaine principale (ligne 6) a été prolongée jusqu'au parc-relais et l'offre des Mouettes Genevoises a été renforcée au départ du Port-Noir en direction du centre-ville et du quartier de Sécheron.

– **Parc-relais (P+R) de Sécheron**

– Un parc-relais provisoire de 100 places a été mis en service à Sécheron, en lien avec la mise en service de la ligne de tramway 13 en décembre 2003, puis de la ligne de tramway 15 en décembre 2004. L'étape suivante, la mise en service d'un parking définitif de 400 places, interviendra dans la période quadriennale à venir.

– **Parc-relais (P+R) P49**

– Un parc-relais de 260 places a été mis en service sur le parking P49 de l'aéroport en juin 2005.

– **Parcs-relais (P+R) du Bachet-de-Pesay**

– La Fondation des parkings a obtenu, dès 2003, la mise à disposition de 50 places pour une utilisation à titre de parc-relais dans le parking situé dans les bâtiments des TPG.

– **P+Rail de La Plaine**

– Un P+Rail de 79 places a été ouvert à la gare de La Plaine le 1^{er} février 2006. Les abonnements sont vendus par les CFF.

A cela s'ajoute un parking de 250 places se situant sur la commune de Saint-Julien, actuellement mis à disposition gratuitement pour inciter à l'usage des transports collectifs et signalé comme tel. Il permet un accès aisé à la ligne transfrontalière D et la signalétique est mise en place par la Fondation des parkings.

Campagne de communication

La communication sur l'offre de transports publics à Genève est de la compétence des trois opérateurs membres d'Unireso. L'Etat contribue à ces frais par le biais du contrat de prestations de la CTI et des contrats bilatéraux qu'il a avec les opérateurs.

Sur l'espace transfrontalier, la communication de l'offre de transports publics est aussi de la compétence des opérateurs, en coordination avec les autorités organisatrices.

En ce qui concerne l'action de l'Etat, le Service de la communication et de l'information (SIC) du département du territoire intègre les transports collectifs, le cas échéant, dans sa stratégie globale de communication grand public axée sur l'incitation aux changements de comportement en matière de mobilité. L'Etat réalise également de l'information et de la communication liée à ses tâches en matière de planification de nouvelles offres de transport.

Ainsi, pendant la période 2003-2006, l'Etat a réalisé différentes actions de promotion des transports en commun :

- A Noël 2002, il a initié la campagne grand public « les courses de Noël en bus ou en tram ».
- Dès 2003, et, périodiquement, encore actuellement, la campagne « L'esprit mobile » met en scène tram, bus et train.
- Par ailleurs, dans le cadre de la promotion des plans de mobilité d'entreprise menée avec ses partenaires, notamment le canton de Vaud, l'Etat a encouragé les sociétés établies à Genève à inciter leurs employés, leurs clients et leurs fournisseurs à utiliser les transports en commun. A cet effet, il a notamment publié une brochure, organisé un séminaire et décerné un Prix de la mobilité d'entreprise.
- Dans le même esprit d'encouragement au transfert modal, il a organisé l'utilisation du Fonds de promotion des transports publics à la Praille.
- L'Etat a participé à la promotion des P+R.
- Enfin, il a organisé des conférences de presse, réceptions et événements promotionnels à l'occasion d'inaugurations de trams ou de gares interfaces, ainsi que de signatures d'accords importants concernant les transports publics.

Sur le plan transfrontalier, diverses actions de communication de type institutionnel ont été réalisées dans le cadre du DTPR : carte des réseaux de transports publics du bassin franco-valdo-genevois, guide horaire des principales destinations et dépliant explicatif sur les tarifs. Ces documents ont été à chaque reprise distribués aux frontières afin de sensibiliser les automobilistes.

1.6 Les enquêtes aux frontières : pour une meilleure connaissance de la mobilité

En novembre 2002 a été réalisée une première enquête sur les déplacements à travers les frontières du canton de Genève. Trois ans après,

en 2005, suite à l'entrée en vigueur des accords bilatéraux en 2004 et pour prendre en compte les évolutions marquées en termes d'emplois et d'habitat que connaît la région franco-valdo-genevoise, les autorités organisatrices des déplacements ont décidé de réaliser une deuxième enquête.

Cette enquête a été réalisée en partenariat avec le S.M.E.T.D (Syndicat mixte d'études des transports et des déplacements dans le bassin franco-valdo-genevois qui regroupe les Conseils généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie, ainsi que les Communautés de communes du bassin franco-valdo-genevois). Grâce à la collaboration des gendarmeries genevoise et vaudoise, des douanes suisse et française, près de 100 000 questionnaires ont été distribués à différents moments de la journée pendant une période de trois semaines, à près de 30 passages de frontière. C'est donc une source importante de la connaissance des échanges au sein de notre agglomération pour préciser leurs caractéristiques et les enjeux auxquels nous devons faire face.

Il ressort de l'enquête que près de 500 000 personnes entrent ou sortent chaque jour du canton de Genève, soit 32 000 de plus qu'en 2002. Plus du tiers de ces échanges se fait avec le canton de Vaud, alors que 45% des échanges concernent la Haute-Savoie et 20% le Pays de Gex. De 1980 à 2005, le trafic routier a plus que doublé.

La part des transports collectifs a quant à elle progressé, de 10% de l'ensemble des déplacements en 2002 à 12 % en 2005, ce qui est une bonne nouvelle. Cela traduit les efforts importants de développement de l'offre, en particulier sur l'axe Vaud - Genève. On peut constater une corrélation entre offre et fréquentation des transports en commun.

En matière de destinations, les flux qui franchissent la frontière vont principalement au centre de Genève (37 %). Le transit ne représente que 6 % des flux, essentiellement sur l'autoroute.

1.7 Le Groupement local de coopération transfrontalière

Afin de répondre aux engagements pris par l'ensemble des acteurs des transports publics transfrontaliers dans le cadre de la Charte du DTPR signée en juillet 2003, un Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) a été créé. Cette instance a en charge depuis le 1^{er} janvier 2007 la gestion des lignes de transports publics routières transfrontalières (ligne D, D', F, F', Y, et services autocars entre Genève/Thonon et Genève/Annecy).

Rendue possible par les Accords de Karlsruhe, cette entité dispose d'une personnalité juridique propre et d'une autonomie budgétaire afin de gérer les lignes de transports publics transfrontalières, d'organiser le développement concerté de ces lignes et de lancer le cas échéant des appels d'offres. Les

autorités organisatrices de transports faisant partie du GLCT sont l'Etat de Genève, l'Etat de Vaud, les Conseils généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie et les Communautés de communes du Genevois et du Pays de Gex. Ces mêmes autorités, auxquelles s'ajoutent la Région Rhône-Alpes et la Communauté de communes de l'agglomération annemassienne, siègent également dans un Comité stratégique ayant pour mission de planifier le réseau des transports collectifs dans le bassin franco-valdo-genevois, dans la droite ligne de la charte du DTPR.

2. Les prochaines étapes de réalisation

2.1 Le Projet CEVA : épine dorsale d'un véritable RER franco-valdo-genevois

La période 2003-2006 a permis l'élaboration du dossier technique du projet CEVA sur sa partie suisse et sur sa partie française. Ces travaux ont eu lieu au sein du comité franco-suisse CEVA. Ils ont concerné aussi bien l'approche en termes d'infrastructure que de premières réflexions concernant l'offre de services sur l'ensemble du réseau ferroviaire franco-valdo-genevois impacté par le projet CEVA. Des travaux sont également en cours afin de permettre la signature d'un accord international précisant les conditions de réalisation de cette infrastructure transfrontalière.

Simultanément, pour la partie suisse du projet, les études ont été menées afin d'élaborer le dossier d'approbation des plans qui a été déposé, pour sa partie principale (tronçon 2), à l'Office fédéral des transports (OFT) et pour lequel l'enquête publique a eu lieu du 11 septembre au 10 octobre 2006. Le traitement des oppositions est en cours afin de permettre une mise en service en décembre 2012. Ce projet, estimé à 940 MF, est financé à hauteur de 540 MF par la Confédération au titre du fond d'infrastructure voté par les Chambres fédérales en 2005 et dont la part pour le CEVA a été votée lors de la session d'automne 2006.

Les travaux continuent avec la Région Rhône-Alpes et le canton de Vaud afin de permettre la contractualisation et la mise en œuvre de l'offre RER liée au projet CEVA sur le réseau ferroviaire franco-valdo-genevois.

Pour une meilleure exploitation du RER à l'échelle de l'ensemble de ce bassin franco-valdo-genevois, le changement d'électrification de la ligne ferroviaire de La Plaine en 25 KV est un enjeu important pour le canton de Genève. Les CFF sont convaincus de son intérêt et ce projet pourrait se réaliser pour 2012 sur sa partie suisse. Il reste à convaincre les partenaires français de procéder à la même évolution sur leur territoire. Des échanges ont lieu entre les CFF et ces derniers afin que Réseau Ferré de France

(propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en France) engage les études nécessaires pour y parvenir.

2.2 La ligne TGV du Haut-Bugey

Afin d'améliorer les relations ferroviaires entre la Suisse occidentale et le réseau à grande vitesse français, il a été décidé de moderniser et électrifier le tronçon ferroviaire entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde-sur-Valserine en le remettant en service. Cela permettra de réduire de 47 km le trajet actuel entre Paris et Genève et ainsi de réduire de près de 30 minutes le temps de parcours entre ces deux agglomérations. Dans un premier temps, 9 AR/j sont prévus entre Genève et Paris.

Ce projet a fait l'objet d'une convention bilatérale entre l'Etat français et la Confédération, signée le 5 novembre 2005, et d'un accord sur le financement de sa réalisation, signé le 25 août 2005. D'un montant de 550 MF, ce projet est financé par la Confédération à raison d'une participation forfaitaire de 110 MF. Les travaux sont en cours et la mise en service est prévue pour mi-2009.

2.3 Les nouveaux projets de tramways

Les principales réalisations à venir en matière de tramways, pour lesquelles une demande de concession a été obtenue auprès de l'Office fédéral des transports, sont :

Le Tramway Cornavin - Meyrin - CERN (TCMC)

Les travaux de réalisation ont commencé en décembre 2005 pour la 1^{ère} étape « Cornavin – Avanchets ». Avec ses quelques 9 kilomètres de double voie entre la Gare de Cornavin et le Cern, le TCMC constitue la plus importante extension du réseau des tramways TPG à ce jour.

Sa mise en service est prévue en trois étapes successives :

- « Cornavin – Avanchets » : décembre 2007
- « Avanchets - Meyrin Cité » : septembre 2009
- « Meyrin Cité – Cern » : septembre 2010

Pour l'année 2007, le début des travaux de réalisation des 2^{ème} et 3^{ème} étapes de ce tram est planifié, à savoir les tronçons Avanchets- Gravière (Cité de Meyrin) et Gravière-Village de Meyrin-Cern. D'importantes constructions d'ouvrages d'art sont nécessaires pour la réalisation de cette 2^{ème} étape, avec notamment la construction de la tranchée couverte de Meyrin et le viaduc « Lect ».

Il convient de relever que le démarrage de certains travaux nécessitera que l'autorisation de construire fédérale soit en force, ce qui n'est pas encore le cas sur l'ensemble du tracé. En effet, cinq recours ont été déposés contre la décision d'approbation des plans délivrée par l'Office fédéral des transports en août 2006. L'Etat de Genève a obtenu auprès de la Commission fédérale de recours une levée de l'effet suspensif portant sur les tronçons non directement concernés par les recours, décision qui a été récemment confirmée par le Tribunal fédéral. Les travaux peuvent donc désormais débiter, sauf sur le tronçon faisant l'objet des recours, situé entre le viaduc de la rue Lect et la Promenade du Corzon, à Meyrin.

Parallèlement, dans la perspective de la mise en œuvre de la Charte du DTPR, la Communauté de communes du Pays de Gex a engagé en 2005 des réflexions concernant le prolongement du TCMC sur territoire français, avec la localisation d'un P+R à son extrémité. En lien avec ce prolongement, l'Etat de Genève examine l'opportunité de réaliser la « Direttissima » sur sol suisse. Cette dernière serait réalisée simultanément à la 3^{ème} étape « Meyrin – Cern », soit pour juin 2010.

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. Les études d'avant-projet contribuant à l'élaboration du dossier d'approbation des plans sont en cours. L'ensemble du dossier doit être déposé à l'OFT à fin juin 2007. Ce délai est impératif pour permettre l'examen complet du dossier par l'Office fédéral des transports et la délivrance de l'autorisation de construire avant la fin de 2008. En effet, la subvention fédérale de 90 MF attribuée au TCOB dans le cadre du fonds d'urgence est conditionnée par un démarrage du chantier en 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.

L'extension du tram en traversée de Bernex se fera dans un deuxième temps. Les études sont en cours pour permettre le dépôt de la demande de concession auprès de l'autorité fédérale.

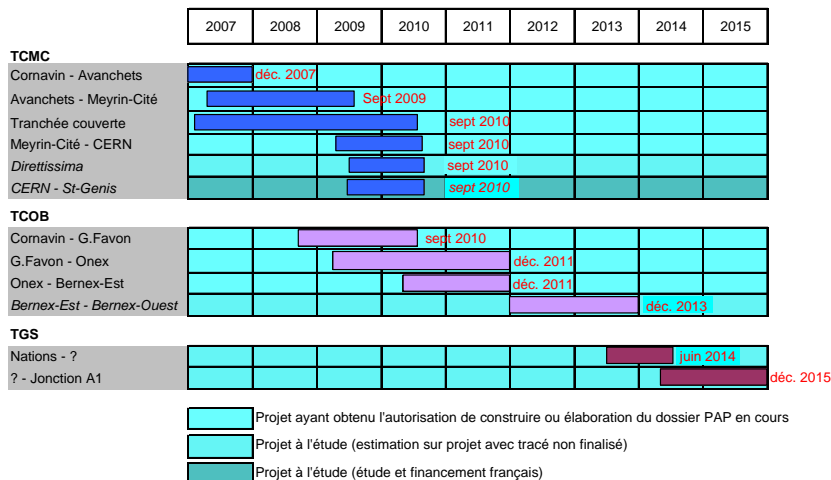
Tramway Grand-Saconnex (TGS) :

Le dossier de demande de concession a été envoyé à l'office fédéral des transports en même temps que celui du tramway Cornavin - Onex - Bernex. 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 réalisation

est prévue pour 2013, l'élaboration du projet est toutefois différée à 2009, lorsque seront terminées les phases d'études techniques et de procédures liées aux TCMC et TCOB.

Le prolongement sur France de ce projet en direction de Ferney a fait l'objet d'une étude préliminaire par les autorités françaises compétentes qui n'envisagent pas dans l'immédiat poursuivre cette réflexion. Ce projet reste cependant dans la planification des autorités françaises, mais à plus long terme.

Le planning général de réalisation des projets de tramway



Investissements en matière de transports publics

Les projets de tramways présentés précédemment coûtent respectivement 390 MF pour le TCMC (estimation de la Direttissima comprise), 307 MF pour le TCOB (dont l'extension de Bernex) et 122 MF pour le tramway du Grand Saconnex.

Pour la 1^{ère} étape du TCMC (Cornavin-Avanchets), la Confédération a participé à hauteur de 10 MF au titre de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF-RS 742.101).

Au surplus, le canton de Genève recevra 210 MF de la part de la Confédération au titre du fond d'urgence pour le TCMC, auxquels s'ajoute une contribution financière de 10 MF de la commune de Meyrin pour la

tranchée couverte (projet routier lié au projet TCMC). Le TCOB bénéficiera également d'une subvention de la Confédération, au titre du fonds d'urgence, à hauteur de 90 MF.

Par ailleurs, l'extension de Bernex, la Direttissima et le tramway du Grand-Saconnex sont susceptibles de bénéficier d'une contribution fédérale, dans le cadre du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, pouvant atteindre 50% du coût global, soit de l'ordre de 91 MF. A cet effet, ces projets sont intégrés aux réflexions en cours dans le cadre du projet d'agglomération.

Dans le tableau présenté ci-après pour la période 1999-2012, la part de financement du canton de Genève pour l'extension des lignes de tramways sera de 476 MF. Pour la période 1999-2008, le besoin financier total, visé par l'article 9 de la loi H 1 50, aura été de 164 MF, en tenant compte des contributions de la Confédération obtenues au titre du fond d'urgence. Les besoins financiers estimés pour permettre la mise en service du TCMC et du TCOB sur la période 2009-2012 seront de 312 MF.

Il découle de cette situation que, à partir de l'année 2009, les besoins annuels, qui sont plafonnés par l'article 9 de la loi H 1 50 à 30 MF par an, seront supérieurs à cette limite. Le Conseil d'Etat présentera donc un projet de loi modifiant la loi H 1 50 sur ce point au cours de l'année 2008 pour permettre la réalisation des projets de tramways prévus dans cette loi.

Investissements transports publics réalisés jusqu'en 2006 et dépenses prévisionnelles jusqu'en 2012

(en vertu de H 1 50* / H 1 55.04**)

* Loi sur les transports publics

** Cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois

CHF (kFrs)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Extensions et nouvelles lignes tram (BRUT) *	1'296	3'120	3'545	39'464	72'520	62'980	38'237	41'309
Participations et Subventions ⁽¹⁾	1'360	0	1'791	11'523	37'318	31'093	9'933	6'824
Extensions et nouvelles lignes tram (NET) - ETAT * : Sécheron / Acacias / Lancy / TCMC avec Diretissima et TCOB avec extension Bernex	-64	3'120	1'754	27'941	35'202	31'887	28'304	34'485
CUMUL (NET) - ETAT de 1999 à 2012	-64	3'056	4'810	32'751	67'953	99'840	128'144	162'629
Autres aménagements divers (BRUT) * / **	20	3'295	4'634	3'129	5'299	5'372	3'285	2'359
Participations et Subventions	1'241	0	0	0	0	1'535	177	0
Total aménagements divers (NET) - ETAT	-1'221	3'295	4'634	3'129	5'299	3'837	3'108	2'359
Dépenses totales extension nouvelles lignes tram ainsi que les autres aménagements divers (BRUT)	1'316	6'415	8'179	42'593	77'819	68'352	41'522	43'668
Participations et Subventions ⁽¹⁾	2'601	0	1'791	11'523	37'318	32'628	10'110	6'824
Dépenses totales (NET) - ETAT **	-1'285	6'415	6'388	31'070	40'501	35'724	31'412	36'844

CHF (kFrs)	2007 Budget	2008 Estimé	2009 Estimé	2010 Estimé	2011 Estimé	2012 Estimé
Extensions et nouvelles lignes tram (BRUT) *	81'500	105'000	135'000	162'000	90'000	60'000
Participations et Subventions ⁽¹⁾	6'264	178'800	71'200	38'900	25'300	0
Extensions et nouvelles lignes tram (NET) - ETAT * : Sécheron / Acacias / Lancy / TCMC avec Diretissima et TCOB avec extension Bernex	75'236	-73'800	63'800	123'100	64'700	60'000
CUMUL (NET) - ETAT de 1999 à 2012	237'865	164'065	227'865	350'965	415'665	475'665
Autres aménagements divers (BRUT) * / **	7'300	6'000	4'000	4'000	4'000	4'000
Participations et Subventions	0	0	0	0	0	0
Total aménagements divers (NET) - ETAT	7'300	6'000	4'000	4'000	4'000	4'000
Dépenses totales extension nouvelles lignes tram ainsi que les autres aménagements divers (BRUT)	88'800	111'000	139'000	166'000	94'000	64'000
Participations et Subventions ⁽¹⁾	6'264	178'800	71'200	38'900	25'300	0
Dépenses totales (NET) - ETAT **	82'536	-67'800	67'800	127'100	68'700	64'000

(1) de la Confédération au titre art. 21 de l'ordonnance sur la séparation des courants de trafic (RS 752.121).

de la Confédération au titre du fonds d'infrastructure (fonds d'urgence pour TCMC et TCOB)

de la Confédération au titre de route principale suisse par l'OFROU (tranchée couverte de Meyrin)

2.4 Les aménagements complémentaires en lien avec le réseau de transports publics

Un certain nombre d'aménagements complémentaires, de natures et d'origines différentes, seront réalisés sur le territoire cantonal dans les années à venir en vue d'adapter le réseau routier aux évolutions des réseaux de tramways et ferroviaires dans un souci de fluidifier le trafic et d'étendre le réseau de pistes cyclables :

- les aménagements induits par les projets de tramways présentés précédemment, comme la déviation de lignes de trolleybus ou l'élargissement de la route du Grand-Lancy afin de permettre le passage des bus par cet itinéraire;
- les aménagements des interfaces de transport liés aux haltes CEVA (Lancy - Pont Rouge, Bachet, Champel, Eaux-Vives et Chêne-Bourg);

- les aménagements liés aux évolutions du réseau existant tels que l'aménagement de l'arrêt Graveson à Chêne-Bourg ou la desserte de la gare de Chêne-Bourg dès décembre 2007;
- l'entretien du réseau existant, avec en particulier des investissements nécessaires pour rénover les infrastructures les plus anciennes.

Par ailleurs, le plan d'action des parcs-relais (P+R) 2003-2006 ayant montré son intérêt, il a été jugé nécessaire de développer un nouveau plan d'action des parcs-relais pour la période 2007-2010. Celui-ci se recentre sur le développement de l'offre en parcs-relais, en lien avec les stratégies d'ensemble en termes de mobilité. En effet, pour amplifier l'impact du développement de l'offre en transports publics et son intérêt, une véritable politique en faveur des parcs-relais doit être menée dans les années à venir. Les mesures retenues pour la période quadriennale 2007-2010 concernent cinq axes d'actions :

- l'optimisation des parcs-relais existants;
- le développement de parcs-relais en lien avec la branche de tram Cornavin-Meyrin-Cern (TCMC) :
 - Extension du P+R Balaxert,
 - P+R halte RER La Plaine Vernier-Meyrin,
 - P+R Planche (Meyrin),
 - P+R CERN;
- d'autres nouvelles réalisations de parkings en lien avec le reste du réseau de transports publics :
 - Extension du P+R de Sous-Moulin,
 - Extension du P+R Sécheron,
 - P+R Tuileries;
- le développement d'offres à moindre coût;
- les études à mener durant la période quadriennale.

En parallèle au plan d'action 2007-2010, un document présentant la stratégie à plus long terme (horizon 2020) et sur un cadre géographique plus large (périmètre d'agglomération) est en cours d'élaboration. Cette stratégie cantonale sera disponible dans le courant de 2007. Une réflexion va être également engagée en lien avec nos partenaires français à l'échelle transfrontalière, dans le cadre du Projet d'agglomération.

3. Perspectives de développements futurs

3.1 A l'échelle de l'agglomération transfrontalière

La politique fédérale des agglomérations prévoit de soutenir le développement des infrastructures de transport en milieu urbain, moyennant l'élaboration d'un projet d'agglomération qui coordonne l'urbanisation et la mobilité, dans l'optique d'un développement durable. Un « fonds d'agglomération », volet du fonds fédéral d'infrastructure, sera doté à cet effet de 3,5 milliards de francs pour une durée de 20 ans. Ce fonds sera disponible dès le 1^{er} janvier 2011.

L'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise s'est engagée sur cette voie. Un projet d'agglomération est à l'étude depuis 2004, sur le périmètre de douze territoires français, genevois et vaudois. L'avant-projet 2015-2020, qui a été remis à la Confédération le 9 février 2007, intègre les planifications engagées des douze territoires qui composent l'agglomération. Il comprend donc les projets de transports publics contenus dans la loi H 1 50.

La poursuite de ce travail en 2007 permettra, sur la base d'une vision partagée de l'évolution du territoire de l'agglomération, de préciser l'ordre des priorités des projets d'infrastructures et de procéder à leur évaluation technique, conformément aux directives de l'Office fédéral du développement territorial. La version finale du projet d'agglomération doit être remise à la Confédération en décembre 2007.

3.2 Le projet de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)

Le projet ZEB (« Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ») remplace en fait la 2^{ème} étape de Rail 2000 et déterminera dans une large mesure le niveau de performance du réseau ferroviaire de notre pays à l'horizon 2030. Ce projet a été mis en consultation par le Conseil fédéral le 30 mars 2007. Ses objectifs sont l'amélioration des correspondances, l'augmentation des cadences et la réduction des temps de parcours.

Dès la présentation de ce projet aux cantons en avril 2006, les cantons de Genève et de Vaud, soutenus par des résolutions adoptées par leur Grand Conseil respectif, de même que l'ensemble des cantons membres de la Conférence des directeurs des transports de la Suisse occidentale (CTSO) (GE, VD, FR, BE, VS, JU, NE), se sont alliés pour défendre la prise en compte, dans ce projet, d'infrastructures vitales pour la Suisse romande, comme la 3^{ème} voie entre Genève et Lausanne.

Le Conseil fédéral, dans son projet mis en consultation, a décidé de ne pas inclure ces infrastructures indispensables. C'est pourquoi les cantons de

Genève et de Vaud, avec les autres cantons suisses, vont intervenir fermement lors de la phase de consultation et lors des débats aux Chambres fédérales pour exiger que le projet ZEB réponde aux besoins de mobilité du pays, notamment sur l'axe Genève-Lausanne.

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'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Charles Beer

Secrétariat du Grand Conseil**RD 696-A***Date de dépôt : 28 avril 2008***Rapport****de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les transports publics****Rapport de M^{me} Virginie Keller**

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le rapport du Conseil d'Etat a été étudié par la Commission des transports lors de sa séance du 11 mars 2008, sous la chaleureuse présidence de M. Jean-Marc Odier, en présence de MM. Christophe Genoud, secrétaire adjoint DT, René Leutwyler, DCTI, et de M^{me} Rebecca Dougoud, OCM. Les notes de séance ont été prises par M^{me} Caroline Martinuzzi, qu'elle en soit vivement remerciée.

M. Genoud explique que de nombreuses choses se sont passées depuis le mois de juin 2007, date de ce document. Il rappelle que celui-ci découle d'une obligation demandant au Conseil d'Etat de faire régulièrement le point sur le développement du réseau et les infrastructures et leurs modalités financières. Ce rapport couvre la période 2003-2007 et a englobé de nouvelles infrastructures et procédures liées aux trams.

D'une manière générale, M. Genoud fait remarquer que le bilan des transports publics a déjà été tiré lors de l'examen du contrat de prestations des TPG et du plan directeur. En ce qui concerne l'offre ferroviaire, il met en évidence la mise en place de la troisième voie CFF jusqu'à Coppet et l'augmentation de fréquentation de 46% sur la ligne Cornavin-La Plaine.

Concernant le dossier CEVA, M. Genoud indique que la définition de l'offre fera l'objet, d'ici à la fin du mois de mars, d'un protocole d'accord. Ainsi, une image précise pourra être donnée à ce moment. La troisième voie entre Genève et Lausanne est en discussion à la Commission des transports

du Conseil des Etats. Il apparaît que l'infrastructure pourrait être redimensionnée car les coûts sont élevés.

Dans le dossier des P+R, M. Genoud souligne que le chantier le plus important est l'extension du P+R de Sous-Moulin, qui comportera deux étages de plus. Le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) se charge des lignes de transport public exploitées par la Haute-Savoie. Celles-ci ont été mises au concours. La ligne Y a été remportée par les TPG. Les lignes D et F seront prochainement également mises au concours. Enfin, une enquête étendue aux frontières est en cours du côté français et permettra une modélisation des déplacements.

M. Leutwyler fait distribuer des tableaux relatifs aux investissements des transports publics réalisés jusqu'en 2006 et les dépenses prévisionnelles jusqu'en 2012 ainsi que le planning général de réalisation des projets de tram.

En ce qui concerne le TCMC, M. Leutwyler indique que les plannings semblent respectés. Pour le TCOB, la phase d'exécution est en pleine préparation. Quant au TGS, il représente plus une musique d'avenir puisque l'enquête publique sera lancée avant l'été.

Un commissaire démocrate-chrétien souhaite avoir des renseignements concernant les oppositions qui se sont présentées face au TCOB.

M^{me} Dougoud répond qu'il existe environ 70 oppositions. De nombreux accords sont en cours de négociation avec les propriétaires et les communes. Il y a bon espoir que ces oppositions soient levées.

M. Genoud ajoute que 20 oppositions ont d'ores et déjà été levées. Il n'y a pas de problème avec les communes de Lancy, Bernex, Confignon et Onex. Les demandes de concession sont en préparation. Il reste la Ville de Genève, qui représente le cas le plus difficile à traiter en raison de la question de répartition des coûts et le statut de la rue des Deux-Ponts. En effet, la première partie de la rue doit être fermée, ce qui engendre de nombreux recours. Il y a également les oppositions du TCS, de la CITRAP, du GTE et de Pro Vélo. Ces oppositions portent à peu près toutes sur le même périmètre. Cependant, il y a bon espoir de trouver des solutions.

M. Leutwyler fait remarquer que la question essentielle repose sur l'existence ou non de l'effet suspensif. S'il s'agit d'une question de prix du terrain, il n'y aura pas d'effet suspensif, mais s'il s'avère que la question est fondamentale, il risque d'y en avoir un.

Un commissaire écologiste demande combien va coûter le tunnel des Nations.

M. Leutwyler indique qu'il coûtera environ 120 millions de F. Cette somme est en train d'être calculée. Quand il s'agit d'un tunnel, les risques financiers sont accrus.

M. Leutwyler commente ensuite le tableau des investissements, qui n'appelle pas de questions de la part des députés.

M. Odier remercie M. Leutwyler avant de le libérer.

Une commissaire socialiste souligne que M. Genoud avait évoqué la possibilité de mettre en place des P+R le long du TCMC ainsi qu'en France. Elle demande ce qu'il en advient.

M. Genoud indique que cette idée ne remporte pas un franc succès le long du TCMC. En effet, les discussions avec les propriétaires et les exploitants n'ont pas permis de mettre en place le nombre de places souhaité. Il donne également l'exemple du Salon de l'auto, pour lequel il a manqué 400 places. Ces places ont disparu depuis l'an dernier, car les terrains ne sont plus disponibles. Il est difficile de trouver des surfaces, même pour des événements ponctuels. Il y a eu un tout petit peu plus de places à Balaxert que le nombre fixé au préalable, ce qui est positif. Pour le reste, les derniers chiffres ne sont pas très optimistes. En ce qui concerne la planification au niveau transfrontalier, les premiers résultats sont attendus pour le mois d'avril prochain. Il y a un besoin à Bardonnex, même si le premier projet a été abandonné, car il était trop coûteux. Il est évident qu'il existe un besoin d'un P+R de grande taille avec une ligne de transport public.

M^{me} Dougoud ajoute que la priorité a été donnée à la modification des grands parkings, car cela exige moins d'investissements. Des échanges fructueux avec la France ont lieu sur ce point.

Une commissaire écologiste souhaite connaître la situation lorsque le tram parviendra jusqu'au bout de sa ligne.

M. Genoud indique qu'il est prévu de mettre en place un grand P+R lorsque le tram se rendra jusqu'à Saint-Genis. Mais il est vrai que la situation actuelle n'est pas très incitative.

Une commissaire libérale demande si le P+R situé à la douane de Saint-Julien fonctionne.

M. Genoud répond qu'il ne fonctionne pas très bien, alors qu'il est gratuit. Il ne remporte pas un grand succès en raison des problèmes de sûreté qui sont survenus. Il faut également travailler sur l'aspect de la tarification, car les Français n'ont pas pour habitude de payer un abonnement pour parquer leur voiture et prendre le bus.

M^{me} Dougoud souligne qu'il y a aussi le problème de la fréquence de la ligne D. Pour que cela fonctionne, il faut en effet une bonne fréquence.

Une commissaire libérale souhaite savoir ce qui est proposé en contrepartie aux propriétaires de terrains.

M. Genoud explique qu'il n'existe pas de cas où le P+R est installé en location. Si une parcelle devait être occupée à long terme, il s'agirait alors de trouver un terrain d'entente avec le propriétaire. Si le P+R est payant, il pourra financer le terrain. S'il est gratuit, il faudra bien que quelqu'un paie.

Le président propose de prendre acte de ce rapport.

Il est ainsi pris acte du RD 696 à la majorité :

Pour :	12 (3 S ; 1 Ve ; 3 L ; 1 PDC ; 2 R ; 2 UDC)
Contre :	–
Abst. :	1 (MCG)