

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 29 septembre 2010

Train de projets de lois sur le développement des infrastructures ferroviaires et sur les infrastructures cantonales de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois :

- a) PL 10748** **Projet de loi sur le développement des infrastructures ferroviaires**
- b) PL 10749** **Projet de loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois**

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Préambule

Le Conseil d'Etat vous soumet deux projets de lois portant sur le développement des infrastructures ferroviaires et sur les infrastructures cantonales de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Ces projets de lois permettront au canton de Genève de réaliser les infrastructures de transport suprarégionales indispensables à son développement, dans les domaines ferroviaires, routiers, de transports publics et de mobilité douce.

Toutes ces infrastructures bénéficient de financements fédéraux, par des contributions directes ou par des subventions, raison pour laquelle elles vous sont soumises par un train de lois.

En revanche, il est nécessaire de prévoir deux lois distinctes, car ces infrastructures sont planifiées par des autorités différentes, l'office fédéral des transports (OFT) pour les aspects ferroviaires et l'office du développement territorial (ARE) pour le trafic d'agglomération.

Le canton de Genève a en effet déposé le projet d'agglomération franco-valdo-genevois auprès de l'ARE et a conclu avec l'OFT, les Chemins de fer fédéraux (CFF) et le canton de Vaud une convention visant à améliorer l'offre entre Lausanne et Genève-Aéroport.

Ces deux projets reflètent les besoins de la région, qui est parmi les plus dynamiques d'Europe au plan économique. Cette attractivité se traduira en termes démographiques, puisque l'on envisage, à l'horizon 2030, 200 000 habitants supplémentaires et 100 000 emplois créés dans la région.

Les prochaines années sont donc capitales pour le développement du canton, tant à l'échelon transfrontalier qu'à l'échelon intercantonal.

Or, la réalisation des infrastructures de transports s'inscrit dans des planifications fédérales, lesquelles ne peuvent pas uniquement tenir compte des besoins des agglomérations, mais qui sont malheureusement également liées aux disponibilités financières de la Confédération.

Ainsi, la Confédération n'est pas en mesure d'allouer aux CFF tous les fonds utiles aux études et aux réalisations des infrastructures ferroviaires nécessaires au développement de l'offre entre Lausanne et Genève-Aéroport.

Quant à la libération des crédits en faveur du trafic d'agglomération, elle est non seulement conditionnée aux engagements financiers préalables des cantons, mais, de surcroît, elle ne sera pas probablement effective avant 2015.

Si le canton de Genève a pris conscience de son besoin en matière de grandes infrastructures et que les autorités politiques locales et régionales œuvrent de concert pour les voir se réaliser, force est de constater que les financements fédéraux sont loin d'être garantis.

Le fonds d'infrastructure et le fonds pour les grands projets ferroviaires ne suffiront pas à financer tous les projets et la Confédération ne s'engagera pas dans des projets que les cantons n'auraient pas déjà soutenus par des lois spécifiques de mise en œuvre et de financement.

Au vu de ce qui précède, il est important de se doter des conditions-cadres et des actes législatifs permettant la réalisation des infrastructures de transports nécessaires à un développement cohérent et harmonieux du bassin lémanique et de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Les deux projets de loi soumis avec ce train listent en détail toutes les mesures, études et réalisations qu'ils comportent.

Ils en apportent une partie du financement, aux côtés des partenaires de l'agglomération et des lois déjà en vigueur, tels que la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) et les crédits de programme.

En termes financiers, l'ensemble des infrastructures de transport est estimé au coût suivant, en millions de francs :

Bases légales / Mesures	Loi existante -H 1 50 ou crédit de programme)	Nouvelle loi sur les infrastructures ferroviaires	Nouvelle loi sur le trafic d'agglomération	Financement par les partenaires
Transports publics (trams et bus)				
Part canton	94.49			
Part Confédération	62.99			
Requalification de la route Suisse				
Parts GE/VD	5.24			5.24
Part Confédération	3.49			3.49
Domaine public communal				
Part canton			29.93	
Part Confédération			19.95	

Domaine public F				
Part France				55.98
Part Confédération				37.32
Trafic d'agflo (Voie verte, interfaces CEVA, etc)				
Part canton			46.61	
Part Confédération			31.07	
Mesures paysagères				
Part canton			14.7	
Mesures assumées par l'agflo				
			7.37	
Préfinancement ferroviaire (ZEB)		71		
Financement ferroviaire (convention OFT-CFF-VD-GE)				
Part Confédération		40.33		
Croisements CFF Mies/Chambésy				
Part canton		48.54		
Part Confédération		9.25		
TOTAL A FINANCER PAR LE TRAIN DE LOIS :				
Part canton		48.54	98.61	
Part Confédération		120.58	51.02	
TOTAL DEJA FINANCE PAR DES LOIS EN VIGUEUR				
Part canton	99.73			
Part Confédération	66.48			

Ainsi, la nouvelle loi cantonale sur les infrastructures ferroviaires doit permettre de financer les études et réalisations fixées dans la convention avec l'OFT, les CFF et le canton de Vaud, à hauteur de 169,13 millions de francs, dont 120.58 millions de francs seront ou pourront être remboursés par la Confédération.

Quant à la nouvelle loi cantonale sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération, elle financera, à raison de 149.63 millions de francs, des réalisations sur sol genevois, dont une contribution fédérale est attendue à hauteur de 51.02 millions de francs.

Enfin, les lois existantes financeront essentiellement les réalisations de trams, à hauteur totale de 166.21 millions de francs, dont 66.48 feront l'objet de contributions fédérales.

En conclusion, les enjeux en termes de travaux publics sont d'importance stratégique pour le développement de la région et la qualité de vie des citoyens.

Pour préparer l'avenir du canton de Genève, il est donc primordial de se doter de ces deux projets de loi.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent train de lois.

Annexe : tableau explicatif

LISTE DES MESURES (PRIORITE A)

	millions CHF 2005 hors TVA	Taux de contribution	Contribution Cantédonation millions CHF 2005 hors TVA	Solde millions CHF 2005 hors TVA	millions CHF Selon PA 2007	Solde Selon PA 2007
Domaine Tramways / TP routes						
34-2 Train Comavin-Orbe-Bernez	79.82	40.00%	31.93	47.89	92.00	55.20
Tronçon Comavin Georges-Favon						
34-3 Extension du Tramway extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex	60.73	40.00%	24.29	36.44	70.00	42.00
34-3 Reorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	6.46	40.00%	2.58	3.88	7.40	4.44
36-3-2 Développement TC sur l'axe Eaux-Vives-Communaux d'Amilly (MICA): Infrastructures pour trolleybus	10.47	40.00%	4.19	6.28	12.00	7.20
TOTAL	157.46		62.99	94.49	181.40	108.84
Routes cantonales (Crédits programmes)						
52-1 Requalification de la route Suisse (première étape) dont 50% sur territoire genevois (50% de 17.45 = 8.73)	8.73	40.00%	3.49	5.24	10.00	6.00
TOTAL	8.73		3.49	5.24	10.00	6.00

Trafic d'agglomération		Contribution Confédération		Solde		Solde	
Mesures sur domaine public cantonal ou communal		millions CHF		millions CHF		millions CHF	
Domaine public communal		2005 hors TVA		2005 hors TVA		2007	
millions CHF	Taux	millions CHF	2005 hors TVA	millions CHF	2005 hors TVA	millions CHF	2007
2005 hors TVA	de contribution	2005 hors TVA		2005 hors TVA		2007	2007
5.24	40.00%	2.10	3.14	6.00	1,145038168	3.60	
5.24	40.00%	2.10	3.14	6.00	1,145038168	3.60	
2.79	40.00%	1.12	1.67	3.20	1,146953405	1.92	
Mise en oeuvre concept MD (liste A)							
0.00	40.00%	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
10.50	40.00%	4.20	6.30	12.00	1,142857143	7.20	
0.79	40.00%	0.32	0.47	0.90	1,139240506	0.54	
1.75	40.00%	0.70	1.05	2.00	1,142857143	1.20	
0.00	40.00%	0.00	0.00	0.00	0	0.00	
2.62	40.00%	1.05	1.57	3.00	1,145038168	1.80	
12.22	40.00%	4.89	7.33	14.00	1,145662848	8.40	
8.73	40.00%	3.49	5.24	10.00	1,145475372	6.00	
49.88		19.95	29.93				
sous-total							

	millions CHF 2005 hors TVA	Taux de contribution	Contribution Confédération millions CHF 2005 hors TVA	Solde millions CHF 2005 hors TVA	millions CHF Selon PA 2007	Solde Selon PA 2007
En liaison avec CEVA						
10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares/halles de Pont-Rouge, Bachet, Champel, Eau-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse)	65.46	40.00%	26.18	39.28	75.00	45.00
10-4 Liaison souterraine mode dbox entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	12.22	40.00%	4.89	7.33	14.00	8.40
sous-total	77.68		31.07	46.61	89.00	53.40
Entièrement assumée par l'agglomération						
38-3-1 Route des communaux d'Ambilly	7.00	0.00%	0.00	7.00	0	0.00
13-3 Développement d'un réseau MD à Chancy, Pevigny en lien avec l'offre TC (RER, bus) et le P+R coût total 0.2mrd., 0.05 en F	0.15	0.00%	0.00	0.15	0	0.00
35-6 Liaison rurale modes doux Suissas - Centaux - Genève, coût total 0,3 millions, 0.08 en F	0.22	0.00%	0.00	0.22	0	0.00
sous total				7.37		
Mesures paysagères						
Mesures paysagères (selon détail)	14.70	0.00%	0.00	14.70	0	0.00
TOTAL	142.26		51.02	91.24		

Partenaires (infrastructures sur sol vaudois ou français)		millions CHF 2005 hors TVA	Taux de contribution	Contribution Confédération millions CHF 2005 hors TVA	Solde millions CHF 2005 hors TVA	millions CHF Selon PA 2007	Solde Selon PA 2007
sur VAUD							
32-1	Requalification de la route Suisse (première étape) dont 50% sur territoire genevois (50% de 17.45 = 8.73)	8.73		3.49	5.24		
		8.73	40.00%	3.49	5.24	10.00	1.145475372
sur France		93.30		37.32	55.98		
10-3	realignements des interfaces de la ligne CEVA (gares/halles de Port-Reppe, Bachet, Champet, Eau-Vivace, Chêne-Bourg et Annemasse						
	amélioration de l'intermodalité - sur territoire français 1/6 de 78.55	13.09	40.00%	5.24	7.85	15.00	1.145912911
10-6	Voie verte modes doux sur la franchise couverte de la ligne ferroviaire CEVA (troupan français)	0.52	40.00%	0.21	0.31	0.60	1.153846154
33-4	Nouvelle liaison directe modes doux entre St-Gelis et la zone d'activités de la ZYMESY dont 50% sur territoire suisse (50% de 1.57 = 0.79)	0.79	40.00%	0.32	0.47	0.90	1.139240506
35-5	Liaison modes doux entre St-Julien et Perly, en lien avec les aménagements pour le bus (sur territoire français)	1.40	40.00%	0.56	0.84	1.60	1.142857143
35-3	TCSP Saint-Julien Genève/troupan Saint-Julien (sous-préfecture) et Saint-Julien (gare)	3.32	40.00%	1.33	1.99	3.80	1.144578313
35-15	Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moillesulaz (par route de Genève)	58.99	40.00%	23.60	35.39	68.00	1.152737752
35-14	TCSP Annemasse (centre) et Moillesulaz (par route de Genève)	9.43	40.00%	3.77	5.66	10.80	1.145281018
35-15	Requalification de l'espace rue Annemasse - route de Genève	5.76	40.00%	2.30	3.46	6.60	1.145833333
TOTAL		102.03		40.81	61.22		
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES							
(D.M)	12-9 Amélioration de la capacité de la ligne FER Coppet-Genève Oléon de deux points d'encastrement	69.40	40.00%	27.76	41.64	80.00	1.152737752
Contrôle		479.90	-14.70	465.20			

	millions CHF 2005 hors TVA		Taux de contribution des tiers	Contribution de tiers millions CHF 2005 hors TVA		Solde millions CHF 2005 hors TVA	
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES découlant de la convention cadre OFT-Vaud-Genève							
ETUDES (art 4 LDIF)							
Préfinancement (art 4 LDIF)							
ZEB/LDIF Conv.OFT/VD- GE art 5.33	ZEB 4ème voie Lausanne-Henens (études)	7.20	2/3	4.80	2.40	2.40	71.00
	Augmentation du rendement dans la région de Genève	1.00	0.00%	0.00	1.00	1.00	
Financement remboursable							
Conv.OFT/VD- GE art 5.44	4ème voie Henens-Allaman (RER 2030)	15.00	2/3	10.00	5.00	5.00	
	Services Enclenchement Gare CORNAVIN	3.60	0.00%	0.00	3.60	3.60	
					0.00	0.00	
Augmentation capacité Genève							
Conv.OFT/VD- GE art 5.41	Lausanne (étude sommaire 4ème voie Allaman-Nyon)	1.00	2/3	0.67	0.33	0.33	
Conv.OFT/VD- GE art 5.44	Augmentation capacité Gare Cornavin	23.50	0.00%	0.00	23.50	23.50	
Conv.OFT/VD- GE art 5.44	Augmentation capacité à l'ouest de Genève (nouveau Châtelaine)	3.90	0.00%	0.00	3.90	3.90	
Conv.OFT/VD- GE art 5.44	Prolongement quai Genève- LaPlaineà 220 m et recalification gare LaPlaine	4.00	0.00%	0.00	4.00	4.00	40.33
REALISATION D'INFRASTRUCTURES (100% art 4 LDIF)							
Préfinancement (art 4 LDIF)							
ZEB/LDIF/Conv. OFT/VD-GE art 5.31	4ème voie Lausanne - Renens	202.60	2/3	135.20	67.60	67.60	
Financement remboursable							
LFR Art 6 A	Points de croisement de Mies et Chambesey (RER du PA) quotepart de confédération pour GE de 12-15 (loglo)*	27.76	2/3	18.51	9.25	9.25	
Financement cantonal							
LFR Art 6 A	Point de croisement de Mies et Chambesey et l'allongement des quais entre Coppet et Genève part sur territoire GE	48.54	0	0.00	48.54	48.54	57.79
* selon Note DCM							
	TOTAL	338.30		169.17	169.13	169.13	169.13
POUR MEMOIRE							
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES							
	12-9 Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet-Genève						
	Création de deux points de croisements	69.40	40.00%	27.76	41.64	80.00	1.152737752
	TOTAL						48.00

PL 10748**Projet de loi
sur le développement des infrastructures ferroviaires**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 12, alinéa 3, de la loi fédérale sur le développement de
l'infrastructure ferroviaire, du 20 mars 2009 (ci-après : la loi fédérale), et son
entrée en vigueur fixée par le Conseil fédéral au 1^{er} septembre 2009,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Dispositions générales**Art. 1 But**

¹ La présente loi a pour but de favoriser le développement de l'offre et des infrastructures ferroviaires bénéficiant et susceptibles de bénéficier de financement fédéraux, notamment dans le cadre du projet Rail 2030.

² Elle met ainsi en œuvre l'article 12 alinéa 3 de la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, autorisant les gestionnaires de l'infrastructure, sous réserve de l'approbation de l'Office fédéral des transports, à passer des conventions avec les cantons concernés pour préfinancer les mesures décidées et financées par l'Assemblée fédérale qui sont visées à l'article 4 de la loi fédérale.

Art. 2 Autorités compétentes

Le département de l'intérieur et de la mobilité et le département des constructions et des technologies de l'information sont chargés d'exécuter la présente loi.

Chapitre II Mesures**Art. 3 En général**

Les mesures concernées par la présente loi sont fixées par la convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération Suisse, l'Etat de Vaud, la République et canton de Genève et les Chemins de fer fédéraux (CFF), du 21 décembre 2009.

Art. 4 Projets ferroviaires

¹ Les infrastructures suivantes sont projetées d'être étudiées et réalisées en vue de développer les offres grandes-lignes et régionales à destination de Genève - Genève-Aéroport :

- a) études et réalisation de la 4^{ème} voie Lausanne-Renens à hauteur de 210 millions de francs, dont un tiers pris en charge par le canton de Genève et deux tiers par le canton de Vaud, à titre de préfinancement de la part fédérale de la mesure relevant du programme ZEB et autorisée par l'Assemblée fédérale;
- b) études pour l'augmentation du rendement dans la région de Genève à hauteur d'un million de francs, à titre de préfinancement par le canton de Genève de la part fédérale de mesures relevant du programme ZEB et autorisées par l'Assemblée fédérale;
- c) études des mesures projetées dans Rail 2030 :
 - 1° 3^{ème} voie Renens-Allaman : 15 millions de francs;
 - 2° accroissement des capacités sur le tronçon Genève-Lausanne : un million de francs;à titre de financement remboursable de la part fédérale, pour un tiers par le canton de Genève et pour deux tiers par le canton de Vaud;
- d) réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy, mesure issue du trafic d'agglomération :
 - 1° à hauteur de 27,76 millions de francs, à titre de financement remboursable de la part fédérale, pour un tiers par le canton de Genève et pour deux tiers par le canton de Vaud;
 - 2° à hauteur de 48,54 millions de francs, à titre de financement de la part cantonale.
- e) études des mesures projetées dans Rail 2030 et issues du développement du RER :
 - 1° renouvellement de l'enclenchement en gare de Cornavin : 3,6 millions de francs;
 - 2° augmentation de capacité de la gare de Cornavin : 23,5 millions de francs;
 - 3° allongement des quais à 220 m des haltes de la ligne Genève – La Plaine (excepté Genève et La Plaine) et reconfiguration de la gare de La Plaine : 4 millions de francs;

4° augmentation de la capacité du réseau à l'ouest de Genève (secteur de Châtelaine) : 3,9 millions de francs.

à titre de financement remboursable par le canton de Genève de la part fédérale.

² Ces montants correspondent aux estimations faites à l'élaboration des projets, valeur 2005, hors TVA et renchérissement.

Chapitre III Financement

Art. 5 Modalités de financement

Le financement des études et des réalisations des infrastructures décrites à l'article 4 s'effectue sous la forme de prêts sans intérêts en faveur des CFF, à l'exception de l'alinéa 1, lettre d, chiffre 2 qui constitue une contribution cantonale d'investissement.

Art. 6 Préfinancement

¹ Le préfinancement de la part fédérale des études et des réalisations des infrastructures autorisées par l'Assemblée fédérale, relevant du programme ZEB, est assuré par un investissement de 71 millions de francs, représentant la part du canton de Genève.

² Chaque mesure fait l'objet d'une convention spécifique soumise à l'approbation de l'Office fédéral des transports et définissant les modalités de préfinancement et de remboursement entre les CFF et les cantons concernés.

Art. 7 Financement remboursable

¹ Le financement de la part fédérale des études et des réalisations des infrastructures qui ne sont pas encore approuvées par l'Assemblée fédérale au 30 juin 2010, relevant des autres programmes, est assuré par un investissement de 49,58 millions de francs, représentant la part du canton de Genève.

² Chaque mesure fait l'objet d'une convention spécifique définissant les modalités de financement et de son remboursement entre les CFF et les cantons concernés.

Art. 8 Financement part cantonale

Le financement de la part cantonale des points de croisement de Mies et de Chambésy relevant du trafic d'agglomération est assuré par une contribution d'investissement en faveur des CFF, à hauteur de 48,54 millions de francs.

Art. 9 Etudes

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

² Le Conseil d'Etat est autorisé à engager les dépenses nécessaires à ces études.

Chapitre IV Rapport

Art. 10 Rapport

Chaque année, le Conseil d'Etat rend compte au Grand Conseil sous forme de rapport divers :

- a) de l'état d'avancement des travaux concernant le développement de l'infrastructure ferroviaire;
- b) de la conclusion de conventions spécifiques;
- c) des dépenses effectuées au titre de préfinancement, de financement remboursable et de financement cantonal;
- d) des dépenses effectuées au titre d'études préliminaires.

Chapitre V Dispositions finales et transitoires

Art. 11 Entrée en vigueur

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

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Préambule

En date du 2 avril 2009, les Conseils d'Etat vaudois et genevois ont adopté un protocole scellant leur accord, sous réserve d'approbation de leur parlement, de consacrer 300 millions de francs au préfinancement d'infrastructures ferroviaires sur la ligne entre Lausanne et Genève-Aéroport¹. Ce préfinancement doit permettre d'anticiper certains travaux d'amélioration des voies et d'accélérer ainsi la réalisation de l'ensemble des projets nécessaires à l'horizon 2030 sur cette ligne.

La ligne ferroviaire reliant les villes de Lausanne et Genève, qui constituent un pôle économique particulièrement dynamique et en constant développement, ne suffit plus à satisfaire la demande actuelle et doit être améliorée pour couvrir les besoins futurs. Les CFF prévoient une augmentation de 120% de la clientèle entre Genève et Lausanne d'ici 2030. Les objectifs prioritaires d'offre visent dans une première phase (horizon 2020) à doubler le nombre de places assises grandes-lignes entre Lausanne et Genève et à augmenter la capacité des compositions ferroviaires des réseaux RER franco-valdo-genevois et vaudois. Pour les phases suivantes, le développement des offres grandes-lignes et régionales doit se poursuivre avec comme objectif final le cadencement au quart d'heure de l'ensemble des produits existant entre Lausanne et Genève-Aéroport (liaisons directes, semi-directes, lignes RER, etc.).

Afin de concrétiser ce protocole, les gouvernements vaudois et genevois ont signé le 21 décembre 2009 avec la Confédération, représentée par l'OFT, ainsi qu'avec la Direction générale des CFF une convention-cadre relative au développement de l'offre sur la ligne Lausanne-Genève-Aéroport². Cette convention offre une vision globale des mesures prises en matière d'infrastructures ferroviaires jusqu'en 2030. Elle fixe des priorités en prévoyant trois phases de développement et un calendrier de réalisation anticipé grâce au préfinancement des cantons.

¹ Annexe 1 : protocole d'accord du 2 avril 2009

² Annexe 2 : convention-cadre du 21.12.09 relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne - Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

La présente loi cantonale de préfinancement des infrastructures ferroviaires a pour but de mettre en œuvre cette convention-cadre.

Par le biais d'un décret, le canton de Vaud poursuit le même objectif de préfinancement des infrastructures ferroviaires de la part le concernant que la présente loi cantonale.

2. Loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire

La loi fédérale, du 20 mars 2009, sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF³) est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2009.

La LDIF a pour objet de régler le développement de l'infrastructure ferroviaire et son financement.

Ses buts sont :

- d'accroître les capacités et d'augmenter le rendement dans le trafic des marchandises et dans le trafic des voyageurs à grande distance;
- d'augmenter le nombre des nœuds ferroviaires complets;
- de réduire les temps de parcours sur l'axe est-ouest;
- d'éliminer les goulets d'étranglement sur l'axe nord-sud.

En son article 4, elle décline les mesures concernant les grands projets ferroviaires, comprenant notamment l'augmentation du rendement dans la région de Genève, l'accroissement des capacités (4^e voie) sur le tronçon Lausanne-Renens et l'augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne.

Le financement de ces mesures est assuré par le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP), tandis que le préfinancement par les cantons ou par des tiers est formellement autorisé par l'art. 12, al. 3, de la LDIF, lequel stipule que :

"Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent, sous réserve de l'approbation de l'Office fédéral des transports, passer des conventions avec les cantons concernés ou avec des tiers (partenariats public-privé) pour préfinancer les mesures décidées et financées par l'Assemblée fédérale qui sont visées à l'art.4."

Cette disposition permet aux cantons de Genève et de Vaud de préfinancer les mesures déjà décidées par l'Assemblée fédérale et de s'assurer du remboursement.

³ RS 742.140.2

Pour les mesures qui ne figurent pas encore dans la LDIF, l'OFT s'est engagé, dans la convention-cadre, à permettre le remboursement des prestations effectuées par les cantons, sous réserve de l'approbation de l'Assemblée fédérale.

3. Rail 2030⁴

Le projet RAIL 2030 s'inscrit dans la poursuite directe des projets Rail 2000 et ZEB (dont l'aboutissement correspond à la mise en application de la LDIF). La démarche vise à augmenter la capacité du réseau en proposant plus de places, plus de trains et plus d'espace dans les gares.

Le Parlement a lancé ce projet afin d'éliminer les engorgements actuels et futurs au moyen d'une infrastructure ferroviaire moderne. De son côté, le Conseil fédéral a posé les jalons de la planification et du financement en décembre 2008 et a chargé l'OFT d'élaborer deux variantes portant respectivement sur une somme de 21 et de 12 milliards de francs. Ces moyens seraient prélevés du fonds FTP. La mise en consultation du projet devra avoir lieu au printemps 2011.

Les mesures mentionnées dans Léman 2030 sont, pour l'heure, toutes prises en compte dans RAIL 2030, mais à différents niveaux de priorité. L'enjeu sera qu'elles soient reconnues comme priorité 1.

4. Mesures de développement ferroviaire retenues dans la convention-cadre entre les cantons de Vaud et de Genève, l'Office fédéral des transports et les CFF

La convention fixe les grands objectifs d'étude et établit trois phases de réalisation. Elle permet à la région lémanique de disposer d'une vision globale des besoins principaux en infrastructures ferroviaires à l'horizon 2030 et identifie les projets pouvant bénéficier de financement au titre de ZEB, Rail 2030 ou du trafic d'agglomération.

Les trois phases de développement sont les suivantes :

Phase 1 : augmentation de la capacité des nœuds ferroviaires genevois et lausannois

L'augmentation de la capacité de ces nœuds passe par un ensemble de mesures impactant la configuration même des gares de Genève Cornavin et Lausanne, celle de leurs voies d'accès et des gares, ou haltes, à proximité immédiate.

⁴ Source : communiqué de presse DETEC du 23 mars 2010

Pour le nœud genevois, ces améliorations sont indispensables à la poursuite du développement de l'offre ferroviaire après la mise en place du RER franco-valdo-genevois. A cette date, la gare de Genève Cornavin sera arrivée à un niveau de saturation rendant impossible toute nouvelle évolution d'offre.

Ces améliorations correspondent à un ensemble de projet, soit :

- L'augmentation du rendement dans la région de Genève : prévus dans la LDIF, ces aménagements n'ont pas été clairement définis, mais doivent permettre, dans une première étape, d'optimiser l'utilisation de la gare de Genève Cornavin dans sa configuration actuelle;
- L'augmentation de capacité de la gare de Genève Cornavin, soit la création de nouvelles voies à quai dont le nombre et l'emplacement reste à définir, et de leurs voies d'accès;
- Le renouvellement des enclenchements en gare de Genève Cornavin : l'âge avancé des enclenchements actuels rend leur modernisation indispensable en cas de modification importante de la configuration de la gare.

Sur le nœud Lausannois, seule la création de la 4ème voie Lausanne - Renens est préfinancée par le canton de Genève. Cette participation se justifie par l'impact non négligeable de la création de cette nouvelle voie dans la densification du trafic régional et grandes-lignes sur l'axe Genève - Lausanne.

A cette réalisation, il faut aussi ajouter la réalisation d'un saut-de-mouton entre Lausanne et Renens, l'augmentation du rendement en gare de Lausanne (allongement quais, voies de garages,...), la modernisation des accès aux trains en gare de Renens et des aménagements autour des gares de Cully, Bussigny et Cossonay. Ces quatre mesures sont entièrement financé par le canton de Vaud.

Enfin, la première phase intègre aussi des aménagements dont la mise en service répond à l'évolution logique de l'offre et à une demande toujours grandissante sur le réseau régional genevois :

- Il s'agit en premier lieu de la réalisation des points de croisement de Mies et Chambésy, indispensable à la mise en place d'une desserte cadencée au ¼ d'heure entre Coppet et Genève (puis jusqu'à Annemasse avec le CEVA) à l'horizon 2015. Ces deux infrastructures sont complétées par l'allongement des quais à 220m des haltes de Sécheron, Tuileries, Genthod-Bellevue, Creux-de-Genthod, Pont-Céard et Tannay. Le gain maximum théorique en place offertes grâce à ces aménagements est estimé à + 200%.

- La ligne Genève – La Plaine est aussi concernée avec l'allongement à 220 m des quais des haltes de Cointrin, Vernier-Meyrin, Zimeysa, Satigny et Russin et la reconfiguration de la gare de La Plaine notamment. Ces aménagements doivent permettre de tripler l'offre en termes de places sur la ligne.

Phase 2 : séparation des trafics grandes-lignes, RER et fret

En seconde phase, le développement des offres grandes-lignes et régionales se poursuit. Une meilleure séparation des trafics est visée. Celle-ci doit permettre d'offrir plus de capacité et de fiabilité aux différents réseaux (grandes-lignes, RER franco-valdo-genevois et RER vaudois).

Deux grands projets répondant à ces objectifs sont inscrits :

- la réalisation d'une 3^e voie entre Renens et Allaman, comprenant aussi des aménagements dans les gares de Morges et Allaman et tenant compte de la modification des accès à Lausanne-Triage; combinée aux aménagements de la première phase, cette infrastructure vise la mise en circulation de quatre trains Intercités (IC) de grande capacité par heure et par sens entre Genève et Lausanne (mais sur le principe de circulation en rafale et donc cadencés à la demi-heure). Ces améliorations d'offre doivent aussi permettre l'accélération des trains à destination du Valais;
- la mise en place d'un ensemble d'aménagements visant à augmenter la capacité du réseau ferroviaire à l'ouest de Genève⁵. Ces aménagements doivent permettre l'insertion d'une desserte permanente et suffisamment importante de l'aéroport par le réseau RER (notamment en provenance du CEVA), la création de la halte dite de Châtelaine, le cadencement au quart d'heure de la ligne RER La Plaine – Genève Cornavin et le développement de l'offre régional et internationale en provenance de la France (Bellegarde, Lyon, Grenoble, Paris, etc.).

Phase 3 : développement de capacité sur l'axe Genève Aéroport – Lausanne

La dernière phase s'inscrit dans le souhait commun des cantons de Genève et de Vaud de proposer une cadence au quart d'heure sur l'ensemble des trains constituant la desserte entre Genève et Lausanne, soit les produits IC, Inter-Régio (IR) et Régio-Express (RE).

⁵ Le secteur principal d'étude se situe entre les gares de l'Aéroport, Vernier-Meyrin, Cornavin et Lancy-Pont-Rouge

La mise en œuvre de cette offre passe par la réalisation des projets relatifs aux deux grands objectifs suivants :

- augmentation de la capacité de l'axe Genève – Lausanne, basée sur le principe d'une section à 4 voies entre Gland et Rolle, permettant ainsi des dépassements dynamiques entre trains rapides et trains lents;
- augmentation de capacité autour de la gare de Genève-Aéroport (capacité en gare et voies d'accès).

A cet horizon, la première priorité des cantons de Vaud et de Genève est de proposer la cadence au quart d'heure sur les trains RE.

5. Préfinancement et financement conditionnellement remboursable de la part fédérale

Les cantons de Vaud et de Genève octroient un préfinancement de 210 millions de francs pour la réalisation anticipée de la 4^e voie entre Lausanne et Renens. Ils préfinancement également pour 27,76 millions de francs la part fédérale liée à la réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy.

Le canton de Vaud assure deux tiers de ces avances, contre un tiers pour le canton de Genève.

Par ailleurs et selon la même clé de répartition, les cantons de Genève et de Vaud s'engagent à financer les études et les avant-projets concernant la 3^e voie Renens-Allaman à hauteur de 15 millions de francs, ainsi que les études sommaires liées à un tronçon à 4 voies dans le périmètre Rolle – Gland pour une somme d'un million de francs.

Enfin, le canton de Genève assure le financement conditionnellement remboursable des frais d'études visant à l'augmentation du nombre de voies à quai en gare de Genève Cornavin et en gare de La Plaine, de l'allongement des quais des haltes de la ligne Genève - La Plaine et l'augmentation de capacité du nœud ferroviaire de Châtelaine, pour un montant total de 35 millions de francs.

Le canton de Vaud assume, pour sa part, le financement conditionnellement remboursable des frais d'études de la modernisation de la gare de Lausanne et de la gare de Renens pour quelque 23 millions de francs.

Le financement anticipé par les cantons de ces différentes études permettra de disposer d'avant-projets et de dossiers de mise à l'enquête aboutis lorsque les bases légales seront adoptées et que le financement intégral sera alloué par l'Assemblée fédérale.

Aux termes de la convention-cadre, le préfinancement des réalisations et le financement des études par les cantons de Genève et de Vaud s'élèvent à 312 millions de francs, dont environ 120 millions à la charge du canton de Genève.

6. Commentaires article par article

Article 1 But

Le but de la présente loi est de mettre en œuvre le protocole d'accord entre les gouvernements genevois et vaudois visant à développer l'offre ferroviaire entre Lausanne et Genève-Aéroport.

Article 2 Autorités compétentes

Le département de l'intérieur et de la mobilité est chargé d'organiser et de préfinancer les études avec les CFF et de les soutenir dans l'élaboration des dossiers d'études, d'avant-projets et de mise à l'enquête permettant de demander l'approbation des plans à l'Office fédéral des transports.

Le département des constructions et des technologies de l'information est chargé du préfinancement des réalisations ferroviaires par le biais de prêts conditionnellement remboursables en faveur des CFF et du financement cantonal par le biais d'une contribution d'investissement également en faveur des CFF.

Article 3 Mesures générales

Cet article limite le cadre des mesures nécessaires au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport, en se référant de manière explicite à la convention-cadre conclue le 21 décembre 2009.

Article 4 Projets ferroviaires

Cet article liste de manière exhaustive tous les projets ferroviaires qui concernent le canton de Genève. Il retient le coût total de la part fédérale de ces projets et la part genevoise est décrite aux articles 7 et 8.

L'article 4 est divisé en cinq parties :

a) Préfinancement de mesures ZEB

Il s'agit des mesures qui bénéficient déjà d'une base légale fédérale et pour lesquelles les cantons de Vaud et de Genève se sont engagés ensemble à préfinancer la part fédérale.

Seule est visée la 4^{ème} voie Lausanne – Renens pour un montant de 210 millions.

b) Préfinancement de mesures ZEB uniquement par le canton de Genève

Il s'agit de mesures qui bénéficient déjà d'une base légale fédérale et pour lesquelles le canton de Genève s'est engagé à préfinancer la part fédérale.

Il s'agit des mesures d'augmentation du rendement dans la région de Genève pour un montant d'études d'un million de francs.

c) Financement remboursable de mesures projetées dans Rail 2030

Il s'agit d'avances pour les études de mesures qui concernent les deux cantons et pour lesquelles l'OFT s'est engagé à demander la base légale de remboursement à l'Assemblée fédérale si les projets étaient retenues par cette dernière.

Sont visés ici la 3^{ème} voie Renens-Allaman et l'accroissement des capacités sur le tronçon Lausanne-Genève.

d) Financement remboursable de mesures issues du programme RER

Il s'agit de mesures issues du programme régional et qui doivent être cofinancées par les cantons et par la Confédération.

Estimés à 100 millions de francs, les points de croisement de Mies et de Chambésy sont financés par le canton de Genève à hauteur de 48,54 millions de francs (soit la part des travaux réalisés sur territoire genevois) et par la Confédération à hauteur de 27,76 millions de francs.

En application du protocole d'accord du 2 avril 2009, le canton de Vaud préfinance la part fédérale à raison de deux tiers et le canton de Genève pour un tiers, soit 9,25 millions.

L'OFT s'est engagé à en demander la base légale à l'Assemblée fédérale.

e) Financement remboursable exclusivement en faveur du canton de Genève

Les mesures visées sous lettre e) ne concernent que le canton de Genève et pourront relever soit du programme RER, soit de Rail 2030.

Le coût total des études s'élève à 35 millions et porte sur la reprise de l'enclenchement en gare de Cornavin, sur l'augmentation du rendement et de la capacité du nœud ferroviaire de Genève, sur le prolongement des quais et l'aménagement de la gare de La Plaine et, enfin, sur l'augmentation de la capacité du réseau à l'ouest de Genève (Châtelaine).

A l'instar des mesures décrites sous lettres c) et d), l'OFT s'est également engagé à demander la base légale à l'Assemblée fédérale. Cet ancrage législatif permettra le remboursement du préfinancement cantonal.

Article 5 Modalités de financement

Conformément à la LDIF et à l'art. 20, al. 1, de la loi fédérale sur les chemins de fer fédéraux⁶, les contributions en faveur du développement ferroviaire sont financées par des prêts à intérêt variable remboursables sous conditions, accordés par la Confédération.

Le préfinancement par les cantons doit suivre la même forme et ne portera pas intérêt.

Le financement de la part cantonale se fait sous la forme d'une contribution d'investissement en faveur des CFF.

Article 6 Préfinancement

Cet article décline le financement de la mesure décrite à l'art. 4 (étude et réalisation de la 4^{ème} voie Lausanne-Renens).

Dans la mesure où cette mesure figure déjà à l'art. 4 de la LDIF, les cantons de Vaud et de Genève sont assurés d'obtenir le remboursement du préfinancement.

Il s'agit donc bel et bien d'un préfinancement et les modalités de remboursement seront fixées dans les conventions spécifiques, selon la convention de planification ZEB.

Article 7 Financement remboursable

Ce type de préfinancement est prévu pour les mesures qui ne figurent pas encore dans la LDIF, mais pour lesquelles les cantons de Vaud et de Genève sont convenus avec les CFF et avec l'OFT de les mettre en œuvre de manière anticipée.

Il s'agit de toutes les mesures décrites à l'art. 4, litt. c), d) et e), que les partenaires considèrent comme indispensables à l'amélioration de l'offre et de l'infrastructure de la ligne Lausanne - Genève-Aéroport.

Dans la convention-cadre, l'OFT s'est engagé à permettre le remboursement des prestations effectuées par les cantons, sous réserve de l'approbation par l'Assemblée fédérale.

Les cantons de Vaud et de Genève seront dès lors attentifs à l'inscription de ces mesures dans le prochain programme de développement ferroviaire de la Confédération, le projet RAIL 2030.

Article 8 Financement part cantonale

Cet article définit le montant de la participation du canton de Genève au projet de points de croisement de Mies et de Chambésy.

⁶ RS 742.31

Il s'agit de la part cantonale de la mesure décrite à l'art. 4 litt. d) qui est indispensable au développement de l'offre RER pour le canton.

Article 9 Etudes

Les différents projets cités à l'article 4 interagissent entre eux. Les études seront menées de manière coordonnée pour optimiser les investissements à réaliser sur l'axe Lausanne - Genève-Aéroport.

Ce article porte sur les études préliminaires et prend la forme de crédits de fonctionnement.

Les études de projets de construction sont couvertes par l'article 5 et constituent des investissements.

Article 10 Rapport

Afin d'associer étroitement le Parlement aux aides financières apportées par le canton à la Confédération pour anticiper certains travaux d'amélioration des voies et d'accélérer la réalisation des projets nécessaires à l'horizon 2030 sur la ligne Lausanne - Genève-Aéroport, le Conseil d'Etat prévoit de rendre annuellement un rapport d'activités au Grand Conseil.

De plus, ce contrôle parlementaire permettra de s'assurer que les investissements engagés couvrent l'ensemble des coûts des études et des réalisations projetées.

Article 11 Entrée en vigueur

Il convient que cette loi entre en vigueur aussitôt après sa publication dans la Feuille d'avis officielle.

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

Annexes :

- 1) *Planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction des décaissements prévus;*
- 2) *Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant de la dépense nouvelle;*
- 3) *Protocole d'accord du 2 avril 2009;*
- 4) *Convention-cadre du 21 décembre 2009 relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF.*

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle d'investissement

PLANIFICATION DES CHARGES FINANCIÈRES (AMORTISSEMENTS ET INTÉRÊTS) EN FONCTION DES DÉCAISSEMENTS PRÉVUS

Projet de loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Projet présenté par le DCTI

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Investissement brut	2'000'000	9'750'000	27'840'000	44'180'000	30'540'000	20'820'000	4'500'000	139'830'000
- Recette d'investissement	0	0	0	0	0	0	47'020'000	47'020'000
Investissement net	2'000'000	9'750'000	27'840'000	44'180'000	30'540'000	20'820'000	-42'520'000	92'810'000
Mesures sur domaine public cantonal ou communal								
Route - Subv. Invest. accordées / reçues	500'000	3'750'000	14'640'000	18'770'000	6'220'000	1'500'000	4'500'000	49'880'000
Recettes	0	0	0	0	0	0	19'950'000	19'950'000
Mesures Traffic agglomération (subventionnée)								
Génie civil - Invest. propre durée moyenne	1'000'000	3'000'000	5'000'000	20'040'000	19'320'000	19'320'000	0	67'680'000
Recettes	0	0	0	0	0	0	27'070'000	27'070'000
Mesures Traffic agglomération (non subventionnée)								
Génie civil - Invest. propre durée moyenne	500'000	3'000'000	3'500'000	370'000	0	0	0	7'370'000
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Mesures paysagères								
Génie civil - Invest. propre durée moyenne	0	0	4'700'000	5'000'000	5'000'000	0	0	14'700'000
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières	57'500	337'813	1'138'213	2'469'804	3'531'746	48'16'821	2'154'179	4'208'038
Intérêts	57'500	337'813	1'138'213	2'408'388	3'286'413	3'684'988	634'513	2'662'538
Amortissements	0	0	0	61'417	245'333	931'833	1'519'667	1'543'500

Signature du responsable financier: P. C.

Date: 6.9.2010

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle
PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DE LA DÉPENSE NOUVELLE
Projet de loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Projet présenté par le DCTI

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Résultat recurrent
TOTAL des charges de fonctionnement induites	2'557'500	2'837'813	3'638'213	4'969'804	3'531'746	4'816'821	2'154'179	4'206'038
Charges en personnel [30] <small>(augmentation des charges de personnel, formation, etc.)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses générales [31] Pré-études du projet d'Agglomération	2'500'000	2'500'000	2'500'000	2'500'000	0	0	0	0
Charges financières [32+33] Intérêts (report tableau)	57'500	337'813	1'138'213	2'469'804	3'531'746	4'816'821	2'154'179	4'206'038
Amortissements (report tableau)	0	337'813	1'138'213	2'469'804	3'531'746	4'816'821	2'154'179	4'206'038
Charges particulières [30 à 36] Dédouanement collective publique (352)	0	0	0	0	0	0	0	0
Provision [338] (préciser la nature)	0	0	0	0	0	0	0	0
Octroi de subvention ou de prestations [36] <small>(subvention accordée à des tiers, prestation en nature)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus de fonctionnement induits	0	0	0	0	0	0	4'000'000	0
Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46] <small>(augmentation de revenus (mots, émoluments, taxes), subventions reçues, dons ou legs)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres revenus [42] / Remboursement CH 40 %	0	0	0	0	0	0	4'000'000	0
Retour sur investissement (pour les projets informatiques)	0	0						
RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT (charges - revenus)	2'557'500	2'837'813	3'638'213	4'969'804	3'531'746	4'816'821	-1'845'821	4'206'038
Remarques :								

Signature du responsable financier: P. Cully

Date: 6.9.2010

Protocole d'accord

entre

le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève

et

le Conseil d'Etat du Canton de Vaud

Préambule

Les Gouvernements genevois et vaudois constatent que leurs deux Cantons forment une communauté d'intérêts découlant notamment des fortes imbrications économiques et des intenses flux de pendulaires.

Formé des deux centres urbains de Genève et de Lausanne, respectivement deuxième et cinquième villes du pays, ce pôle économique est par ailleurs l'un des plus dynamiques d'Europe avec, ces dix dernières années, une progression du nombre d'emplois et d'habitants nettement supérieure à la moyenne nationale.

Le maintien de la compétitivité économique et de la qualité de vie est une préoccupation partagée par les deux gouvernements. La saturation du réseau de transport - tant ferroviaire que routier - entre les deux centres urbains de Lausanne et de Genève constitue une entrave sérieuse au bon développement de la région.

Les deux gouvernements entendent développer et négocier ensemble les solutions permettant de pallier ces problèmes communs.

Ils entendent également œuvrer conjointement pour développer leur complémentarité économique et assurer à la région des infrastructures compétitives à l'échelle suisse et européenne.

Si les deux Gouvernements renforcent leurs liens, ils entendent inscrire leurs démarches dans un cadre plus large. Ils développeront ainsi leurs collaborations avec les cantons romands et, au-delà, avec l'ensemble des cantons avec lesquels ils partagent des intérêts communs.

Le retournement conjoncturel qui frappe l'économie mondiale depuis fin 2008 constitue pour les deux conseils d'Etat une motivation supplémentaire à l'intensification de leur collaboration. L'ambition première de cet accord est cependant de maintenir et de développer la compétitivité économique de la région pour ces prochaines décennies.

Ainsi, conformément à la déclaration d'intention portant sur les infrastructures d'importance suprarégionale, signée par les deux Cantons en date du 29 mai 2008, les Gouvernements vaudois et genevois ont adopté le protocole d'accord suivant. Ils s'engagent à faire ratifier par leurs Grand Conseil respectifs les dossiers impliquant une décision parlementaire.

1. Préfinancement des infrastructures ferroviaires

Dans le but d'anticiper l'ensemble des grands travaux permettant d'améliorer l'offre CFF sur les grandes lignes Berne-Lausanne-Genève et Neuchâtel-Lausanne-Genève, les cantons de Vaud et de Genève décident, sous réserve d'approbation de leurs parlements respectifs, de consacrer la somme de 300 millions de francs au préfinancement des chantiers ferroviaires dont il est fait état ci-dessous disposant d'une base légale et d'un financement fédéral.

1.1 Quatrième voie Lausanne-Renens

Les Cantons de Vaud et de Genève, sous réserve d'approbation de leurs parlements respectifs, décident, conformément à l'article 12 de la Loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), d'accorder aux CFF un prêt à titre de préfinancement pour la réalisation anticipée de la quatrième voie CFF entre Lausanne et Renens.

Ce prêt, de 210 millions de francs selon le coût estimé (cf Message du Conseil fédéral – prix 2005) de cette réalisation, est assuré à 2/3 par le Canton de Vaud et 1/3 par le Canton de Genève. Cette somme devra être remboursée selon un calendrier et des conditions qui doivent être négociés avec la Confédération. Les éventuelles charges d'intérêts, à négocier avec les partenaires de la Confédération, seraient assumées par chacun des Cantons selon la même clé de répartition 2/3 - 1/3.

1.2 Croisement de Mies (VD) et de Chambésy (GE)

Les Cantons de Vaud et de Genève décident, sous réserve d'approbation de leurs parlements respectifs, d'accorder aux CFF un prêt destiné au préfinancement de la part fédérale pour la réalisation anticipée des croisements de Mies et de Chambésy. Ces travaux, prévus dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois et dont la part fédérale sera financée par le Fonds d'infrastructure dédié aux projets d'agglomération (base légale attendue pour 2010), devront être conduits simultanément aux travaux de la 4ème voie.

Le préfinancement de la part fédérale, qui porte selon le devis estimatif sur 40 millions de francs, est assuré à raison de 2/3 par le Canton de Vaud et de 1/3 par le Canton de Genève. Cette somme devra être remboursée selon un calendrier et des conditions qui doivent être négociés avec la Confédération. Les éventuelles charges d'intérêts, à négocier avec les partenaires de la Confédération, seraient assumées par chacun des Cantons selon la même clé de répartition 2/3 - 1/3.

2. Préfinancement des travaux d'études pour la 3^{ème} voie Renens-Allaman

Soucieux de réaliser au plus vite la mise en troisième voie continue de l'axe Lausanne-Genève par la construction d'une troisième voie entre Renens et Allaman, les deux Gouvernements décident, sous réserve d'approbation de leurs parlements respectifs, d'allouer aux CFF une avance de fonds permettant de procéder sans tarder aux travaux d'études de ce projet. La base légale, assurant le financement par la Confédération, est attendue pour 2011.

Ce préfinancement serait assuré à raison de 2/3 par le Canton de Vaud et 1/3 par le Canton de Genève. Cette somme devra être remboursée selon un calendrier et des conditions qui doivent être négociés avec la Confédération. Les éventuelles charges d'intérêts, à négocier avec les partenaires de la Confédération, seraient assumées par chacun des Cantons selon la même clé de répartition 2/3 - 1/3.

3. Prise de participation au capital de Palexpo SA

Les Gouvernements genevois et vaudois partagent la conviction qu'il est dans l'intérêt de l'Arc lémanique de disposer d'infrastructures d'expositions de grande capacité, proches des axes de transports et capables de soutenir la concurrence des grands centres d'expositions à l'échelle européenne. Cette vocation de centre d'expositions de portée internationale confère à Palexpo une envergure de nature à compléter et non à concurrencer des centres de portée régionale ou nationale, à l'instar de Montreux ou Beaulieu par exemple.

Considérant les importantes retombées économiques des manifestations et foires internationales hôtes de Palexpo (Salon de l'auto, Telecom, etc.), notamment pour la branche de l'hôtellerie, et se réjouissant des travaux de modernisation estimés à près de 100 millions de francs qui ont déjà débuté à Palexpo, les deux Conseils d'Etat conviennent, sous réserve d'approbation du Parlement vaudois, d'ouvrir le capital action de Palexpo SA à une participation du Canton de Vaud pour un montant de 10 millions de francs.

4. Financement du surcoût du projet CEVA

Chantier phare du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) modifiera profondément les habitudes et la qualité de vie des pendulaires français, genevois et vaudois. Début 2009, le budget a dû être réévalué à la hausse, en raison d'un surcoût de 50% environ.

Les Gouvernements genevois et vaudois décident de défendre ensemble ce dossier devant la Confédération, de sorte qu'une solution simple et rapide soit trouvée pour que la Confédération puisse assurer le financement de sa part aux surcoûts, par le biais du 3^{ème} paquet de mesures de stabilisation par exemple.

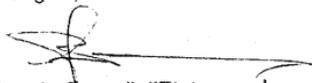
5. Autoroute de contournement de Genève et de Morges

S'ils entendent s'engager financièrement pour assurer un développement dans les meilleurs délais des infrastructures ferroviaires sur l'axe Lausanne-Genève, les gouvernements vaudois et genevois savent que le transfert modal qui découlera de l'étoffement de l'offre ne suffira pas à faire baisser le trafic routier de manière à en assurer la fluidité.

Le programme fédéral de « suppression des goulets d'étranglement » ne répond que très partiellement à ce problème. Il ne propose en effet pas de solution pour désengorger le trafic aux portes des agglomérations. Pour le Canton de Vaud, la solution la plus adaptée passe par la réalisation d'une autoroute de contournement de Morges. Pour Genève, la solution la plus adaptée consiste à délester l'autoroute de contournement par la réalisation d'une traversée du Lac.

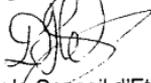
Les Cantons de Vaud et de Genève décident de porter et de promouvoir mutuellement ces deux projets majeurs dans le but de voir aboutir ces projets autoroutiers. Ils s'exprimeront notamment d'une même voix dans le cadre de la consultation en cours au sujet du programme fédéral susmentionné pour demander, en particulier, que le financement de ces deux ouvrages soit assuré par une augmentation unique, et non par étapes, de la taxe sur les huiles minérales (DCTI).

Prangins, le 2 avril 2009



Pour le Conseil d'Etat
du Canton de Vaud

Prangins, le 2 avril 2009



Pour le Conseil d'Etat
de la République et Canton de Genève



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

 SBB CFF FFS

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport

entre

la Confédération Suisse

représentée par l'Office fédéral des transports

(ci-après : « l'OFT »)

l'Etat de Vaud

représenté par le Conseil d'Etat

la République et Canton de Genève

représentée par le Conseil d'Etat

(ci-après : « les Cantons »)

et

les Chemins de fer fédéraux suisses CFF

représentés par la Direction de l'entreprise

(ci-après : « les CFF »)

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

Préambule

La ligne ferroviaire reliant les villes de Lausanne et Genève, lesquelles constituent un pôle économique particulièrement dynamique et en constante progression, ne suffit pas à satisfaire les besoins actuels et doit être améliorée pour couvrir également les besoins futurs.

Le 2 avril 2009, les Conseils d'Etat vaudois et genevois ont signé un protocole scellant leur accord, sous réserve d'approbation de leur parlement, de consacrer 300 millions de francs – selon une clé de répartition de deux tiers des investissements à charge du Canton de Vaud et un tiers à celle du Canton de Genève – au préfinancement d'infrastructures ferroviaires sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Il s'agit des infrastructures dont le financement est explicitement prévu par la législation fédérale en vigueur ou en projet, à savoir la 4^{ème} voie Lausanne - Renens et les points de croisement de Mies et de Chambésy, ainsi que des travaux d'étude pour la 3^{ème} voie Renens - Allaman. Par ailleurs, les cantons ont la volonté de développer le trafic RER sur leur territoire.

La loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2009. Parmi les mesures concernant les grands projets ferroviaires, à son article 4, let. b, la LDIF prévoit notamment le financement de l'augmentation du rendement dans la région de Genève, de l'accroissement des capacités (4^{ème} voie) sur le tronçon Lausanne – Renens et de l'augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne. La mise en œuvre de mesures de construction pour remédier aux inconvénients qu'entraîneraient les mesures précitées pour le trafic régional est réservée (cf. art. 6 LDIF). Pour le préfinancement de ces mesures, les CFF peuvent passer des conventions avec les Cantons concernés moyennant l'approbation de l'OFT (cf. art. 12 al. 3 LDIF).

En outre, selon l'art. 10 LDIF, le Conseil fédéral est chargé de soumettre à l'Assemblée fédérale d'ici 2010 un projet sur le développement ultérieur de l'offre et l'extension ultérieure de l'infrastructure, en particulier l'étoffement entre Lausanne et Genève. Un crédit d'engagement de CHF 40 millions a été alloué pour permettre d'étudier, entre autres, les projets visés par l'article 10 LDIF, dans le but d'élaborer le message du Conseil fédéral concernant Rail 2030.

Les CFF veulent développer l'axe Lausanne – Genève-Aéroport en fonction de deux objectifs prioritaires, à savoir le doublement de la capacité en places assises Grandes Lignes et la fréquence au quart d'heure sur le RER franco-valdo-genevois (Coppet - Annemasse) et le RER vaudois (Cully – Bussigny/Cossonay). A cet effet, une dizaine de projets d'infrastructure – comprenant la 4^{ème} voie Lausanne - Renens et les points de croisement de Mies et de Chambésy – apparaissent nécessaires dans une 1^{ère} phase. La liste de ces projets figure au chiffre 2.2 de la présente convention.

Toutefois, les CFF n'ont pas de budget pour entreprendre les études de ces objets et doivent attendre une commande ou un financement de la Confédération ou des Cantons.

Désireuses de collaborer pour atteindre les objectifs de développement des capacités ferroviaires (offres et infrastructures), les parties conviennent de ce qui suit, ceci dans le cadre d'une convention-cadre, afin d'assurer le financement intégral des mesures à prendre, la réalisation coordonnée et dans les meilleurs délais des travaux ainsi que la mise en place de l'organisation adéquate pour garantir l'affectation optimale des ressources :

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

1. Objectifs en terme d'offre pour les voyageurs

- 1.1 La présente convention a pour objectif le développement de l'offre sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Les parties conviennent que le développement de l'offre doit s'articuler selon les trois phases temporelles suivantes qui tiennent compte des plans-cadres développés par les CFF pour les nœuds de Lausanne - Renens et de Genève.
- 1.2 La phase 1 vise les objectifs suivants en matière de développement de l'offre Grandes Lignes et RER, à savoir :
 - l'augmentation pouvant aller jusqu'au doublement de la capacité en places assises Grandes Lignes entre Lausanne et Genève par l'introduction de nouveaux produits et l'utilisation de trains à deux étages plus longs ;
 - l'augmentation des cadences des RER franco-valdo-genevois (Coppet - Annemasse) et vaudois (Cully - Bussigny/Cossonay) ;
 - la cadence à la demi-heure avec une desserte RER partielle sur la ligne Lausanne - Allaman ;
 - l'amélioration de la cadence à la demi-heure sur le RER Genève-La Plaine avec des rames de 220m.
- 1.3 La phase 2 comprend le développement des offres RER et la poursuite du développement de l'offre Grandes Lignes, à savoir :
 - nouveaux potentiels d'offres Grandes Lignes et en trafic international (notamment liaisons supplémentaires Pied-du-Jura – Genève aux heures de pointe, non intégration du trafic Genève – Milan à l'offre de base) ;
 - l'augmentation de la qualité de la desserte RER (cadence demi-heure systématique) sur la ligne Lausanne - Allaman ;
 - l'augmentation des cadences du RER La Plaine - Genève ;
 - l'éventuelle desserte RER de Genève-Aéroport.

Des analyses d'horaire et des études sommaires ou exploratoires sur les infrastructures nécessaires seront effectuées au préalable dans le cadre des mandats de planification régionaux et des plans-cadres.

- 1.4 La phase 3 comprend l'augmentation des cadences au quart d'heure d'un ou de plusieurs produits Grandes Lignes entre Lausanne et Genève.
- 1.5 L'OFT s'engage exclusivement à reconnaître le phasage du développement de l'offre. Il ne prend aucun engagement financier.

2. Mesures d'infrastructures envisagées et ordre de priorité

- 2.1 Le présent chapitre indique les différentes infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de l'offre suivant les trois phases définies au chiffre 1 ci-dessus.

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

2.2 Phase 1 : développement des noeuds

Afin d'atteindre les objectifs en terme d'offre de la phase 1 définie au chiffre 1.2 et sous réserve de la réalisation des mesures nécessaires hors du périmètre Lausanne – Genève-Aéroport, respectivement Genève – La Plaine, les mesures d'infrastructures suivantes sont notamment envisagées :

Secteur de Lausanne :

- l'accroissement des capacités sur le tronçon Lausanne – Renens :
 - la 4^{ème} voie Lausanne – Renens ;
 - le saut-de-mouton entre Lausanne et Renens ;
- l'augmentation du rendement dans le nœud ferroviaire de Lausanne :
 - le renouvellement de l'enclenchement du nœud de Lausanne ;
 - le prolongement des quais à Lausanne ;
 - la modification des têtes de gare Est et Ouest de Lausanne ;
 - la réalisation de deux nouvelles voies de garage de 420m à Paleyres ;
- la modernisation des accès aux trains en gare de Renens ;
- les aménagements à Cully, Bussigny et Cossonay.

Secteur de Genève :

- la création de deux points de croisement de Mies et de Chambésy ;
- la réalisation d'une voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon ;
- l'augmentation du rendement et de la capacité du nœud ferroviaire de Genève :
 - l'augmentation de la capacité de la gare de Genève-Cornavin ;
 - le renouvellement de l'enclenchement de Genève-Cornavin ;
 - la banalisation des voies 7/8 en gare de Genève-Cornavin ;
- le prolongement des quais de La Plaine à Genève (Genève exclu) et les aménagements en gare de La Plaine.

2.3 Phase 2 : séparation des trafics RER, Grandes Lignes et fret

Afin d'atteindre les objectifs en terme d'offre de la phase 2, les mesures d'infrastructures suivantes sont notamment envisagées :

- les aménagements nécessaires à l'augmentation de la capacité de la ligne liée aux nouveaux potentiels Grandes Lignes ;

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

- la 3^{ème} voie Renens – Allaman (y compris gare de Morges et accès à Lausanne-Triage) ;
- les aménagements nécessaires à l'augmentation de la capacité du réseau à l'Ouest de Genève (Genève-Châtelaine).

Les études des horaires et les réflexions concernant le plan-cadre de Genève peuvent toutefois mettre en évidence des infrastructures supplémentaires à étudier.

2.4 Phase 3

Afin d'atteindre les objectifs en terme d'offre de la phase 3, les mesures d'infrastructures suivantes sont notamment envisagées :

- tronçons à 4 voies (dont la localisation et la longueur restent à déterminer) ;
- augmentation de la capacité de la gare de Genève-Aéroport.

Les études des horaires et les réflexions concernant le plan-cadre de Genève peuvent toutefois mettre en évidence des infrastructures supplémentaires à étudier.

3. Etudes à réaliser

- 3.1 Les études nécessaires pour les travaux d'infrastructure envisagés au ch. 2 ci-dessus seront effectuées de façon globale afin de pouvoir procéder à une planification cohérente et coordonnée des projets à réaliser selon le calendrier prévisionnel figurant en annexe.

3.2 Phase 1

Les études à réaliser en vue de la phase 1 comprennent les études préliminaires, l'avant-projet, le dossier pour la procédure d'approbation des plans (ci-après : PAP) et la procédure PAP.

Le détail des prestations, les délais, les ressources et les coûts de chacune de ces études feront l'objet d'une convention spécifique sur la base de la présente convention-cadre.

3.3 Phase 2

Les études à réaliser en vue de la phase 2 comprennent les études préliminaires et l'avant-projet.

Le détail des prestations, les délais, les ressources et les coûts de chacune de ces études feront l'objet d'une convention d'étude spécifique sur la base de la présente convention-cadre.

3.4 Phase 3

Les études à réaliser en vue la phase 3 consistent en des études exploratoires et sommaires destinées notamment à identifier les besoins de protection de tracés.

Le détail des prestations, les délais, les ressources et les coûts de ces études feront l'objet d'une convention d'étude spécifique sur la base de la présente convention-cadre.

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

4. Modes de financement

- 4.1 Le financement des projets de développement des infrastructures ferroviaires repose actuellement sur trois principaux modes de financement :
- le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP),
 - la contribution du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (fonds d'infrastructure) et
 - les conventions de prestations entre la Confédération et les CFF.
- 4.2 Selon les mesures concernées, le financement de la part fédérale interviendra, le cas échéant, au travers de l'un ou l'autre des modes précités ou à venir, auxquels s'ajoutent d'éventuels financements spéciaux (art. 8 alinéa 5 de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux). L'OFT et les CFF ne s'engagent pas sur les horizons de financement. Ces derniers dépendent des financements disponibles.
- 4.3 L'OFT s'engage à prendre en compte les infrastructures ferroviaires précitées lors de la mise en application de ZEB et des projets d'agglomération ainsi que lors de l'élaboration du message Rail 2030. Pour les projets d'agglomération, une coordination OFT/ ARE est cependant nécessaire. Une prise en compte sera également opérée dans le cadre de la convention sur les prestations OFT/ CFF.
- 4.4 L'OFT, les Cantons et les CFF s'engagent, selon les conclusions des études, en recourant à toutes les possibilités prévues par les législations en vigueur, à faire les demandes pour s'assurer les moyens nécessaires au financement des mesures envisagées, sous réserve de l'acceptation, respectivement, de l'Assemblée fédérale et de chacun des parlements cantonaux, afin de garantir la coordination générale et le phasage correct des projets.

5. Prestations des parties

- 5.1 Les prestations financières des Cantons feront l'objet de conventions spécifiques ultérieures découlant de la présente convention-cadre, que les parties s'engagent à conclure en respectant les principes généraux ci-après.
- 5.2 Les CFF s'engagent à effectuer les études dans les meilleurs délais selon les modalités fixées dans les conventions spécifiques ultérieures.
- 5.3 *Préfinancement des études et des infrastructures dont la réalisation et le financement reposent sur une base légale fédérale en vigueur ou sur un projet adopté par le Conseil fédéral*

Les Cantons s'engagent, sous réserve de l'accord de leur parlement, à préfinancer la part incombant à la Confédération des frais d'études et de réalisation des infrastructures dont la réalisation et le financement reposent sur une base légale fédérale en vigueur, ou qui figurent dans un projet adopté par le Conseil fédéral sous réserve de décision de l'Assemblée fédérale, dans la mesure où le financement fédéral n'est pas immédiatement disponible. Les modalités de préfinancement feront l'objet de conventions spécifiques ultérieures pour chaque objet.

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

5.31 Les Cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF sous la forme de prêts sans intérêts en application de l'article 12 LDIF les moyens nécessaires au préfinancement des études et des infrastructures dont la réalisation et le financement reposent sur l'article 4, let. b ch. 2 LDIF (programme « ZEB ») à hauteur d'un montant maximum de CHF 210 millions (hors TVA, prix de base 2005) soit :

- deux tiers par le Canton de Vaud ;
- un tiers par le Canton de Genève.

Les modalités de la mise à disposition du préfinancement, du versement aux CFF, du remboursement du préfinancement reçu des Cantons ainsi que du montant des tranches feront l'objet d'une convention séparée. Sous réserve de moyens suffisants du fonds FTP, le remboursement des montants mis à disposition à titre de préfinancement se fera par tranche au plus tard dès 2020.

5.32 Sous réserve de la décision de l'Assemblée fédérale et de la signature d'une convention sur les prestations relative à l'agglomération franco-valdo-genevoise, les Cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF les moyens nécessaires aux études et à la réalisation des points de croisement de Mies et de Chambésy, selon l'Arrêté fédéral à hauteur de CHF 27.76 millions (hors TVA, prix de base octobre 2005) pour la part fédérale sous forme de prêts sans intérêts aux CFF (art. 21, al. 2, let. c OUMin), soit:

- deux tiers par le Canton de Vaud ;
- un tiers par le Canton de Genève.

Les modalités de la mise à disposition du préfinancement, du versement de la part fédérale aux CFF et du remboursement du préfinancement reçu des cantons feront l'objet d'une convention tripartite séparée. Sous réserve de moyens suffisants du fonds d'infrastructure, le remboursement se fera par tranche dès 2016.

5.33 Le Canton de Genève s'engage à préfinancer les études d'infrastructures relatives à l'augmentation du rendement dans la région de Genève (article 4, ch. 1 LDIF - programme « ZEB »).

5.4 *Financement des études d'infrastructures dont la réalisation et le financement ne reposent pas sur une base légale fédérale*

Les Cantons s'engagent, sous réserve de l'accord de leur parlement, à financer les frais des études des infrastructures suivantes ne reposant pas sur une base légale fédérale. Sous réserve de l'approbation par l'Assemblée fédérale, l'OFT s'engage à permettre le remboursement des prestations effectuées par les Cantons.

Les modalités de financement par les Cantons feront l'objet de conventions ultérieures séparées pour chaque objet.

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

5.41 Etudes pour la troisième voie Renens - Allaman

Les Cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF jusqu'à un montant maximal de CHF 15 millions (hors TVA, prix de base 2009) les moyens nécessaires aux études telles que définies au ch. 3.3. ci-dessus pour une 3^{ème} voie de Renens à Allaman, selon une proportion de :

- deux tiers par le Canton de Vaud ;
- un tiers par le Canton de Genève.

En complément de cette contribution, les cantons s'engagent à mettre à disposition des CFF, selon la même clé de répartition, un montant maximal CHF 1 million (hors TVA, prix de base 2009), nécessaire à l'étude sommaire concernant l'augmentation de la capacité Lausanne-Genève (tronçon de 4^{ème} voie entre Allaman et Nyon), selon l'article 3.4.

5.42 Etudes pour d'autres infrastructures

Les Cantons peuvent, par le biais de conventions spécifiques ultérieures, s'engager à financer ou à cofinancer d'autres études d'infrastructures ne reposant pas sur une base légale fédérale mais qui sont nécessaires au développement de l'offre sur la ligne Lausanne - Genève-Aéroport (cf. ch. 3 ci-dessus).

5.43 Sous réserve de l'accord du Grand Conseil, le Canton de Vaud s'engage à mettre à disposition des CFF les montants nécessaires au financement ou au cofinancement des études jusqu'à un montant maximal de CHF 23.5 millions (hors TVA, prix de base 2009) pour la réalisation des infrastructures nécessaires pour répondre aux développements de l'offre mentionnés au ch. 1 ci-dessus, soit selon une répartition indicative concernant le nœud ferroviaire de Lausanne - Renens :

- la modification des têtes de gare Est et Ouest de Lausanne ;
- le prolongement des quais de Lausanne ;
- le saut-de-mouton entre Lausanne et Renens ;
- la modernisation des accès aux trains en gare de Renens.

5.44 Sous réserve de l'accord du Grand Conseil, le Canton de Genève s'engage à mettre à disposition des CFF les montants nécessaires au financement ou au cofinancement des études jusqu'à un montant maximal de CHF 35 millions (hors TVA, prix de base 2009) pour la réalisation des infrastructures nécessaires pour répondre aux développements de l'offre mentionnés au ch. 1 ci-dessus, soit selon une répartition indicative concernant le nœud ferroviaire de Genève :

- l'augmentation de la capacité de la gare de Genève-Cornavin y compris le renouvellement de l'enclenchement de Genève ;
- l'augmentation de la capacité Genève – La Plaine ;
- les projets permettant l'augmentation de capacité du nœud de Châtelaine.

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

6. Structure de projet

6.1 Organisation « Léman 2030 »

L'OFT, les Cantons et les CFF mettent en place une organisation de projet "Léman 2030" visant à réaliser leurs objectifs de développement de la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Cette organisation sera détaillée dans le cadre d'un manuel de projet établi ultérieurement.

- 6.2 Les compétences décisionnelles des autorités fédérales sont réservées, en particulier en ce qui concerne l'exécution des projets ZEB, LGV, Conventions de prestations, Projets d'agglomérations, Rail 2030. Un comité de coordination assure la coordination avec les autorités fédérales compétentes.

7. Reporting et modalités de paiement

- 7.1 Les CFF seront responsables du reporting du coût des études et de la réalisation.
- 7.2 La libération des montants par les Cantons aura lieu sur la base de budgets détaillés fixés dans les conventions séparées.
- 7.3 Les Cantons fourniront leurs prestations aux CFF au fur et à mesure des études et des travaux. Les autres modalités de paiement et de remboursement sont réglées dans des conventions spécifiques.

8. Communication

- 8.1 Les parties se concertent avant toute communication relative à l'existence et au contenu de la présente convention.

9. Litiges entre les cantons et les CFF

- 9.1 Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention-cadre que les cantons et les CFF ne parviendraient pas à résoudre à l'amiable sera soumis à un tribunal arbitral composé de trois arbitres, siégeant à Lausanne et dont les parties s'engagent à accepter la décision.
- 9.2 A la requête de la partie la plus diligente, chaque partie ou groupe de parties dispose d'un délai de trente jours pour la désignation d'un arbitre. Les arbitres désignés par les parties disposent à leur tour d'un délai de 30 jours pour nommer le Président du Tribunal arbitral. A défaut de désignation par une partie de son arbitre, ou en cas de désaccord des arbitres sur le choix du Président, la désignation en incombe au Tribunal cantonal vaudois.
- 9.3 La récusation, la révocation et le remplacement des arbitres sont régis par le Concordat intercantonal sur l'arbitrage.
- 9.4 Le Tribunal arbitral applique le Code de procédure civile suisse du 19 décembre 2008, sous réserve des dispositions impératives du Concordat.

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

10. Dispositions finales

- 10.1 La présente convention-cadre entre en vigueur dès sa signature par toutes les parties et reste valable jusqu'à l'achèvement des études et l'acquittement des frais d'études par les parties.
- 10.2 Elle est établie en quatre exemplaires. Chacune des parties en reçoit un exemplaire dûment daté et signé.
- 10.3 Toute modification de la présente convention requiert la forme écrite.

Convention-cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport entre la Confédération, les cantons de Vaud et de Genève ainsi que les CFF

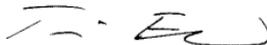
Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour l'Office fédéral des transports, au nom de la Confédération

Dr. Max Friedli
Directeur



Toni Eder
Sous-directeur
Chef de la Division Infrastructure



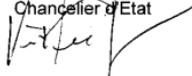
Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour l'Etat de Vaud, au nom du Conseil d'Etat

Pascal Broulis
Président du Conseil d'Etat



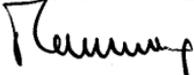
Vincent Grandjean
Chancelier d'Etat



Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour la République et Canton de Genève, au nom du Conseil d'Etat

François Longchamp
Président du Conseil d'Etat

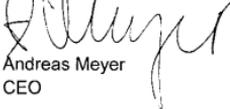


Anja Wyden Guelpa
Chancelière



Lausanne, le 21 décembre 2009

Pour les Chemins de fer fédéraux suisses CFF



Andreas Meyer
CEO



Philippe Gauderon
Membre de la Direction du groupe
Chef Infrastructure

PL 10749**Projet de loi****sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu la loi sur le fonds d'infrastructure, du 6 octobre 2006;
vu l'article 24 de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire, du 7 novembre 2007 (ci-après : l'ordonnance);
vu la loi sur les aides financières et les indemnités, du 5 octobre 1990,
décrète ce qui suit :

Art. 1 But

La présente loi a pour but de mettre en œuvre la réalisation sur le territoire cantonal genevois des mesures d'infrastructure issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Art. 2 Mesures

¹ L'ensemble des mesures fait l'objet d'un accord sur les prestations, au sens de l'article 24 de l'ordonnance, entre la Confédération et le canton de Genève concernant le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, partie transport et urbanisation, tranche A.

² Seules les mesures nécessitant un financement cantonal, en tout ou en partie, font l'objet de la présente loi.

³ Chaque mesure fait l'objet d'une convention spécifique de financement entre l'office fédéral compétent et le canton.

Art. 3 Financement

¹ Le financement est assuré par :

- a) un investissement global de 149.63 millions de francs, représentant le coût total des mesures financées par la présente loi;
- b) les lois spéciales cantonales attribuant des ressources financières à la réalisation de mesures spécifiques, notamment la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

² Ce montant correspond aux estimations faites à l'élaboration du projet d'agglomération, valeur 2005, hors TVA et renchérissement.

Art. 4 Subventions fédérales

¹ Une subvention fédérale de 40% est prévue au titre de contribution issue du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

² D'autres subventions fédérales pourront être allouées, notamment aux mesures d'accompagnement paysagères au titre de la protection de la nature et du paysage.

³ Le canton est autorisé à préfinancer la part de la contribution fédérale en cas de manque de disponibilités de la Confédération, sous forme de prêts sans intérêts.

Art. 5 Contributions communales

¹ Les communes financent les objets à réaliser sur leurs domaines publics.

² L'Etat peut, à titre exceptionnel, verser une subvention aux communes sur la base d'un projet précis et arrêté.

³ La subvention de l'Etat est calculée en fonction de la capacité financière de la commune intéressée.

Art. 6 Réalisation

Le Conseil d'Etat veille à ce qu'une collaboration adéquate s'instaure entre toutes les instances concernées, notamment les communes et l'ensemble des partenaires de la Charte du projet d'agglomération, dans le cadre des études et de la construction des mesures.

Art. 7 Utilité publique

Les mesures prévues dans la présente loi sont déclarées d'utilité publique.

Art. 8 Rapport

Chaque année, le Conseil d'Etat rend compte au Grand Conseil sous forme de rapport divers :

- a) de l'état d'avancement des études et des travaux relatifs aux mesures fixées dans l'accord sur les prestations;
- b) de la conclusion de conventions spécifiques de financement;
- c) des dépenses effectuées selon l'article 3;
- d) des contributions et subventions mentionnées aux articles 4 et 5.

Art. 9 **Entrée en vigueur**

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

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Préambule

Par sa politique des agglomérations, la Confédération entend contribuer au développement durable des agglomérations qui accueillent 75 pour cent de la population suisse. Cette politique a notamment comme objectif de soutenir le maintien et l'amélioration de l'attrait économique et de la qualité de vie dans les villes et agglomérations, ainsi que l'encouragement à la densification urbaine.

Pour y parvenir, la Confédération a pris la décision de coupler ses contributions au financement des infrastructures de transport aux projets d'agglomération élaborés par les cantons et par les communes concernés. Ces projets doivent proposer des mesures d'infrastructure coordonnées et priorisées avec l'urbanisation et maîtrisant les impacts sur l'environnement.

Le versement des contributions se fonde sur la loi sur le fonds d'infrastructure (LFinfr; RS 725.13).

Pour pouvoir bénéficier de ces contributions, les projets d'agglomération doivent remplir certaines exigences de base. De plus, leurs mesures doivent prouver des effets positifs dans les domaines de la qualité des transports, du développement urbain, de la sécurité du trafic, des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources.

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois a été déposé auprès de la Confédération en décembre 2007. Les mesures d'accompagnement paysagères ont joué un rôle important dans la définition du taux de subventionnement. Le résultat de l'évaluation par le Conseil fédéral est contenu dans le rapport d'examen 2009 (annexe 3). Un accord règle la participation de la Confédération à la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, partie transport et urbanisation (annexe 4).

Dans son message du 11 novembre 2009 relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 (Message 09.083, FF 2009, p. 7509), le Conseil fédéral a évalué tous les projets d'agglomération et fixé la subvention pour le projet d'agglomération franco-valdo-genevois à hauteur de 40%, représentant un

montant maximal de 186,05 millions de francs (valeur octobre 2005, hors TVA et renchérissement).

La présente loi a pour but d'assurer la mise en œuvre des mesures d'infrastructures de transport et paysagères issues du projet d'agglomération, en prévoyant le financement de l'ensemble des mesures à assumer, en tout ou en partie, par le canton de Genève, ainsi qu'un éventuel préfinancement de la contribution fédérale qui serait indisponible pour une question de manque de liquidités du fonds d'infrastructure. Le financement cantonal pourrait également être attribué à des mesures sur domaine communal en cas de co-maîtrise d'ouvrage ou de capacité financière réduite de la commune concernée.

2. Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (RS 725.13)

Les normes fédérales applicables au cofinancement des infrastructures de transports d'agglomérations par la Confédération sont les suivantes :

- l'art. 86 al. 3 let. b^{bis} de la Constitution fédérale (RS 101),
- la loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr, RS 725.13),
- la loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin, RS 725.116.2)
- l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin, RS 725.116.21).

Les principes généraux applicables à l'utilisation des moyens du fonds d'infrastructure sont définis à l'art. 4 LFIInfr, plus particulièrement en son alinéa 2, qui stipule que l'utilisation des moyens doit reposer sur une vision globale des transports. Enfin, l'aide accordée au trafic d'agglomération est plus spécifiquement régie par la LUMin.

Il ressort en particulier de ces dispositions légales les points suivants :

- les contributions financières sont destinées uniquement à des infrastructures de transport et non à leur exploitation;
- les contributions sont allouées aux cantons à l'attention des organismes responsables;
- le Conseil fédéral désigne les villes et les agglomérations qui ont droit à une contribution. Les villes et les agglomérations bénéficiaires sont mentionnées dans l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin);

- les contributions sont calculées d'après l'efficacité globale des projets d'agglomération. Elles s'élèvent au maximum à 50% des frais pris en compte; en l'occurrence, pour le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, le taux retenu par l'arrêté fédéral est de 40%.

La priorité est accordée aux projets qui contribuent à résoudre les problèmes de circulation et d'environnement les plus importants. Des contributions ne sont versées que si les conditions suivantes sont remplies :

- les projets prévus s'inscrivent dans une planification globale des transports et sont harmonisés avec les réseaux de transport de hiérarchie supérieure et avec le développement de l'urbanisation tel qu'il est fixé par les plans directeurs cantonaux;
- les projets prévus respectent les plans directeurs cantonaux;
- le financement résiduel des investissements pour les projets prévus est dûment garanti et les charges inhérentes à l'exploitation et à l'entretien sont supportables;
- les investissements pour les projets prévus ont un effet global positif.

L'efficacité globale d'un projet correspond au rapport entre le coût et les objectifs suivants :

- amélioration de la qualité du système de transports;
- développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti;
- réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources;
- accroissement de la sécurité du trafic.

Ces dispositions sont complétées par les articles 19 à 25 de l'OUMin, qui précisent les règles relatives aux frais imputables, au taux de participation, à l'organisme responsable et à l'accord sur les prestations entre la Confédération et les organismes responsables des projets d'agglomération retenus.

Il est prévu de signer l'accord sur les prestations relatif aux mesures de l'agglomération franco-valdo-genevoise fin 2010, ce qui permettra de conclure les premières conventions de financement pour la réalisation des projets prêts à démarrer en 2011. L'accord sur les prestations entérine l'engagement de mise en œuvre des mesures retenues par les agglomérations, concrétisé notamment par le dépôt préalable d'une demande de financement par les exécutifs des collectivités concernées. Le présent projet de loi s'inscrit dans cette obligation et dans ce planning.

On notera également dans les directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération, édités par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) du 13 janvier 2010, que le taux de cofinancement peut être diminué de 5 ou 10 % en fonction du degré de mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de 1^{ère} génération. Il en résulte qu'il est extrêmement important de s'assurer de la mise en œuvre et des financements nécessaires à la réalisation de l'ensemble des mesures retenues par la Confédération, faute de quoi ce malus sera appliqué aux financements des prochaines mesures, tels que les futurs trams en direction du Grand-Saconnex ou de Plan-les-Ouates.

3. Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois et le financement de ses mesures d'infrastructure de transport

3.1 Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois répond à la volonté de donner vie à une agglomération transfrontalière franco-suisse à la mesure des solidarités qui unissent le canton de Genève, le district de Nyon dans le canton de Vaud et les territoires voisins des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie dans la Région Rhône-Alpes. Le défi est particulièrement exigeant : le projet implique 204 communes suisses et françaises, deux cantons suisses, deux départements français, une région française et deux pays. Près de 800 000 habitants se sont réunis pour relever enjeux et projets à construire ensemble en matière d'urbanisation, de mobilité, de logement, d'économie, de formation, d'environnement, d'agriculture, de santé, de politique sociale et de culture.

En décembre 2007, les 18 partenaires ont signé officiellement la Charte d'engagement du projet d'agglomération franco-valdo-genevois pour construire ensemble un développement durable de la région. Ce projet se décline en trois niveaux :

- la vision politique « GENEVE AGGLO 2030 » et ses cinq finalités : la solidarité, la cohésion et l'équité; le développement économique; la qualité de l'environnement; l'efficacité des investissements publics; la gouvernance;
- une planification stratégique en deux démarches qui se fécondent mutuellement : le schéma d'agglomération, traduction spatiale des objectifs du projet d'agglomération, et les politiques de services, nécessaires pour améliorer concrètement la cohésion territoriale et les conditions de vie de la population;

- des projets stratégiques de développement, des mesures d'infrastructures pour lesquelles le fonds d'infrastructure est sollicité et des fiches actions pour les politiques de services.

La stratégie de développement propose la construction d'une agglomération compacte, multipolaire et verte, assurant un développement équilibré de la région pour accueillir 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030 :

- compacte, elle est capable d'accueillir le développement et de répondre aux besoins de mobilité en préservant les ressources environnementales;
- multipolaire, elle rééquilibre la répartition de l'habitat et des emplois au sein de l'agglomération tout en valorisant les atouts spécifiques des sites locaux;
- verte, en préservant ses paysages, son agriculture dynamique et ses zones naturelles et en assurant une forte présence de la nature en ville.

S'agissant du projet GENEVE AGGLO 2030, il honore un triple rendez-vous :

- avec la Confédération tout d'abord, qui offre aux agglomérations suisses de soutenir le développement de leurs infrastructures de transport, à condition de garantir une cohérence entre mobilité, urbanisation et impact sur l'environnement;
- avec l'Etat français ensuite qui, en réponse à son appel à coopération « pour un rayonnement européen des métropoles françaises », a retenu la candidature transfrontalière de l'agglomération franco-valdo-genevoise; les financements de l'Etat français suite au Grenelle de l'environnement pour les transports publics sont également une source de financement des mesures pour les partenaires français;
- avec la Région Rhône-Alpes enfin, qui reconnaît l'agglomération franco-valdo-genevoise comme sa deuxième métropole et qui lui a attribué son label « Grands projets » afin d'intensifier les coopérations dans divers domaines, notamment dans la mise en œuvre du projet d'agglomération. Ce dispositif constitue un autre levier important de financement des projets côté français.

3.2 Le financement des infrastructures de transport

L'évaluation du projet d'agglomération franco-valdo-genevois par le Conseil fédéral et par les services de la Confédération a été extrêmement positive. L'intégration des problématiques d'urbanisation, de mobilité et d'environnement ainsi que la prise en compte des territoires transfrontaliers et intercantonaux ont été particulièrement remarquées.

Le concept paysager de l'agglomération a notamment été identifié comme un élément positif pour la préservation des espaces ouverts de l'agglomération et la reconnexion biologique de la région du Salève a été identifiée comme indispensable au fonctionnement durable des espaces de l'Arve. Le volet paysage a donc identifié une série de projets venant compléter les maillons manquants de la charpente paysagère. L'objectif de ces mesures vise principalement à connecter, relier et valoriser les différentes composantes du paysage rural et urbain. Ces mesures sont le complément indispensable à l'intégration du programme d'urbanisation de l'agglomération. D'autres financements fédéraux sont attendus sur la réalisation des mesures d'accompagnement paysagères, en vertu de la loi sur la protection de la nature et du paysage du 1^{er} juillet 1966 (LPN, RS 451).

Aussi, la Confédération a proposé que le projet bénéficie d'un taux de financement global de 40% sur un taux maximum de 50%, applicable à l'ensemble des infrastructures. Seules 13 autres agglomérations se sont vu accorder un taux si élevé. La part de financement fédéral accordée au projet franco-valdo-genevois est ainsi de 186.05 millions de francs et elle sera prise en charge par le fonds d'infrastructure, selon décision du Parlement fédéral qui alloue ce montant pour la tranche A couvrant la période de 2011 à 2014.

La part incombant aux partenaires de l'agglomération s'élève à 279.10 millions de francs. Enfin, le montant total des mesures concernées par le fonds d'infrastructure s'élève à 465.15 millions de francs.

Il s'agit d'une première échéance (tranche A) et des financements complémentaires seront libérés par cycles de quatre ans (tranche B pour la période 2014-2018 et tranche C dès 2019), sur la base des projets d'agglomération de deuxième et de troisième générations.

Les mesures du projet d'agglomération sont classifiées en 3 catégories, selon l'analyse des offices fédéraux compétents :

- les mesures non imputables au fonds d'infrastructure;
- les mesures assumées entièrement par l'agglomération parce qu'elles n'ont pas un effet suffisant sur le territoire suisse ou qu'elles sont d'un montant modeste;

- les mesures finançables par le fonds d'infrastructure, organisées par tranches de réalisation, A pour 2011-2014, B pour 2015-2018 et C dès 2019. L'arrêté fédéral relatif à la libération des fonds dès 2011 concerne uniquement le financement des mesures de la tranche A.

La Confédération est entrée en matière sur la plupart des mesures proposées par le canton de Genève dans le projet d'agglomération, notamment pour ce qui concerne la tranche A, c'est-à-dire les infrastructures prévues à l'horizon 2011-2014. Elle confirme aussi le financement d'infrastructures sur le territoire français, à condition que ces mesures s'inscrivent dans une conception générale à l'échelle transfrontalière. Il faut pour cela apporter la preuve que l'utilité de la mesure profite principalement à la partie suisse de l'agglomération.

La liste des mesures des 3 catégories retenues pour le projet d'agglomération franco-valdo-genevois figure en annexe 1 du présent projet de loi.

Une part du financement est assurée par le fonds d'infrastructure. Chaque collectivité concernée par une mesure doit assurer le solde des financements.

Les mesures sur territoires vaudois et français doivent trouver le complément au financement fédéral, voire, selon la catégorie de mesures, la totalité du financement auprès des autorités compétentes.

Pour les mesures sur sol genevois, celles qui sont réalisées sur le domaine public communal sont en principe à financer par les communes concernées. Pour les mesures de compétence ou sur domaine public cantonal, il faut distinguer celles relevant de mécanismes de financement existant (loi sur le réseau des transports publics ou crédit de programme) et celles nécessitant un nouveau financement cantonal. Parmi celles-ci figurent les mesures ci-après, qui font l'objet de la présente loi :

3.2.1 Mesures non imputables au fonds d'infrastructure

Selon l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération dès 2011, certaines mesures incluses dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois ne sont pas imputables au fonds d'infrastructure et doivent trouver un financement entièrement assumé par l'agglomération.

Pour le canton de Genève, il s'agit des mesures suivantes :

Mesures non imputables au fonds d'infrastructure

Mesure	Coût	Contribution cantonale-100%
13-3 Développement d'un réseau MD à Chancy, Pougny en lien avec l'offre TC (RER, bus) et le P+R Coût total 0.2 mio, 0.05 en F Tronçon GE	0.15	0.15
35-6 Liaison rurale modes doux St-Julien - Certoux -Genève, coût total 0.3 moi, 0.08 en F Tronçon GE	0.22	0.22
36-3-1 Route des Communaux d'Ambilly	7.00	7.00
Total	7.37	7.37

Les travaux de ces mesures doivent débiter dans la tranche A soit entre 2011 et 2014.

Les mesures d'accompagnement paysagère (MAP) faisant partie du projet d'agglomération ont participé à la bonne évaluation par le Conseil fédéral et ses services. Ainsi les MAP liées aux mesures d'infrastructure en tranche A font partie de l'accord sur les prestations. Ces mesures sont au nombre de trois :

Mesures d'accompagnement paysagères non imputables au fonds d'infrastructure

Mesure	Coût	Contribution cantonale
14-0 pont biologique sur l'autoroute A40, la ligne SNCF et la route départementale au pied du Salève, coût 12 moi, 50% assurés par la France	6.00	6.00
34-MAP césure paysagère de Bernex/Presqu'île de Loëx	6.10	6.10
361-MAP Foron (partie urbaine)	2.60	2.60
Total	14.70	14.70

3.2.2 Liste des mesures et paquets de mesures, priorité A (liste A)

En vertu des articles 7 LFInfr, 17a-d LUMin et 24 OUMin, ainsi que de l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic

d'agglomération à partir de 2011, la Confédération garantit le financement des mesures et paquets de mesures énumérés ci-dessous.

Le canton de Genève doit assurer le 60% du financement des mesures et paquets de mesures infrastructurelles suivants :

	Millions CHF 2005 hors TVA	Taux de contribution	Contribution Confédération en Millions CHF 2005 hors TVA	Solde Millions CHF 2005 hors TVA
Trafic d'agglomération				
Mesures sur domaine public cantonal et communal				
33-6 Requalification de l'espace rue sur route de Meyrin	5.24	40%	2.10	3.14
34-4 Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy	5.24	40%	2.10	3.14
30-6 Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias- Vernets	2.79	40%	1.12	1.67
30-4 Prolongement de la voie verte sur la couverture CEVA vers l'Hôpital (tronçon de la ceinture modes doux de la Ville de Genève)	10.50	40%	4.20	6.30
33-4 Nouvelle liaison modes doux entre St-Genis et la zone d'activités de la ZIMEYSA dont 50% sur territoire suisse (50% de 1.57 = 0.79)	0.79	40%	0.32	0.47

30-2 Aménagements piétonniers d'accès à la ligne TCOB à la Jonction	1.75	40%	0.70	1.05
30-5 Construction de pistes cyclables sur les axes pénétrants de la ville de Genève (compléments aux itinéraires balisés)	2.62	40%	1.05	1.57
30-3 Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux du Mont-Blanc>VdG	12.22	40%	4.89	7.33
30-7 Nouvelle passerelle piétonne et deux-roues de Sécheron	8.73	40%	3.49	5.24
En liaison avec CEVA				
10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares/haltes de Pont-Rouge, Bacht, Champel, Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse) amélioration de l'intermodalité sur territoire suisse 5/6 de 78.55	65.46	40%	26.18	39.28
10-4 Liaison souterraine mode doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	12.22	40%	4.89	7.33
TOTAL fi-A	127.56	40%	51.02	76.54

Le coût total des mesures 3.2.1 et 3.2.2 ci-dessus s'élève à 149.63 millions de francs.

La part cantonale représente 98.61 millions de francs et la part fédérale 51.02 millions de francs. Les participations communales doivent encore être précisées selon le développement des projets chevauchants domaines cantonal et communal. A ce jour, elle sont estimées à 29.93 millions de francs.

3.2.3 Degré de maturité des devis

L'estimation des couts mentionnés ci-dessus est basée sur des valeurs de 2005 pour des études préliminaires datant de 2007, date du dépôt du projet d'agglomération. L'approfondissement des études débouchera sur une adaptation des projets et des coûts.

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

Annexes :

- 1) Tableaux financiers*
- 2) Annexe à l'article 2 alinéa 2 de la présente loi : tableau des mesures concernées*
- 3) Extrait du rapport fédéral d'évaluation 2009*
- 4) Accord sur les prestations entre la Confédération et les cantons de Vaud et Genève, version provisoire du 26.08.2010*

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D. 1.05) - Dépense nouvelle d'investissement

PLANIFICATION DES CHARGES FINANCIÈRES (AMORTISSEMENTS ET INTÉRÊTS) EN FONCTION DES DÉCAISSEMENTS PRÉVUS

Projet de loi sur le développement des infrastructures ferroviaires

Projet présenté par le DCTI

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 et suivants	TOTAL
investissement brut	3'700'000	9'130'000	27'830'000	31'830'000	42'670'000	21'360'000	32'600'000	169'120'000
- Recette d'investissement	0	0	0	0	0	0	111'330'000	120'580'000
investissement net	3'700'000	9'130'000	27'830'000	31'830'000	42'670'000	12'110'000	78'730'000	48'540'000
1) "Préfinancement ZEB - 4ème voie Lausanne-Renens"								
Prêts	700'000	450'000	330'000	4170'000	16'750'000	16'000'000	32'600'000	71'000'000
Recettes	0	0	0	0	0	0	71'000'000	71'000'000
2) "Financement Point de croisement Mies-Chambésy"								
Prêts	1'000'000	2'500'000	18'500'000	19'500'000	16'250'000	0	0	57'750'000
Recettes	0	0	0	0	0	9'250'000	0	9'250'000
3) "Financement Pré-études"								
Prêts	2'000'000	6'180'000	9'000'000	8'160'000	9'630'000	5'380'000	40'330'000	40'330'000
Recettes	0	0	0	0	0	0	40'330'000	40'330'000
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières								
	106'375	368'863	1'168'975	2'084'088	3'310'850	2'263'488	0	1'395'525
Intérêts	106'375	368'863	1'168'975	2'084'088	3'310'850	2'263'488	0	1'395'525
Amortissements	0	0	0	0	0	0	0	0
		2,875%						
charges financières récurrentes								
								0

Signature du responsable financier: P. Cady

Date: 6.9.2010

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle
PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DE LA DÉPENSE NOUVELLE
Projet de loi sur le développement des infrastructures ferroviaires

Projet présenté par le BCTI

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 et suivants	Résultat récurrent
TOTAL des charges de fonctionnement induites	1 063 375	3 683 863	1'168 975	2'084 088	3'310 850	2'263 488	0	1'395 525
Charges en personnel [30] <small>(augmentation des charges de personnel, formation, etc.)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses générales [31]	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges financières [32+33]	1 063 375	3 683 863	1'168 975	2'084 088	3'310 850	2'263 488	0	1'395 525
Intérêts (report tableau)	0	3 683 863	1'168 975	2'084 088	3'310 850	2'263 488	0	1'395 525
Amortissements (report tableau)	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges particulières [30 à 36] Bénéficiaire: la nature	0	0	0	0	0	0	0	0
Provision [338] (Bénéficiaire: la nature)	0	0	0	0	0	0	0	0
Octroi de subvention ou de prestations [36] <small>(subvention accordée à des tiers, prestation en nature)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus de fonctionnement induits	0							
Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46] <small>(augmentation de revenus (impôts, amendements, taxes), subventions reçues, dons ou legs)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres revenus [42] / Remboursement CH	0	0	0	0	0	0	0	0
Retour sur investissement (pour les projets informatiques)	0							
[RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT] (charges - revenus)	1 063 375	3 683 863	1'168 975	2'084 088	3'310 850	2'263 488	0	1'395 525

Remarques :

Signature du responsable financier : P. Cully

Date : 6.9.2010

ANNEXE 2

millions CHF 2005 hors TVA	Taux de contribution	Contribution Confédération millions CHF 2005 hors TVA	Solde millions CHF 2005 hors TVA	millions CHF Selon PA 2007	Solde Selon PA 2007
Trafic d'agglomération					
Mesures sur domaine public cantonal ou communal					
Domaine public communal					
33-5 Requalification de l'espace rue sur route de Meyrin	40.00%	2.10	3.14	6.00	1.145038168
34-4 Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy	40.00%	2.10	3.14	6.00	1.145038168
30-6 Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias-Vernets	40.00%	1.12	1.67	3.20	1.146953405
Mise en oeuvre concept MD (liste A)					
(p.m) 10-6 Voie verte modes doux sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)	40.00%	0.00	0.00	0.00	0.00
30-4 Prolongement de la voie verte sur la couverture CEVA vers l'Hôpital (tronçon de la ceinture modes doux de la ville de Genève)	40.00%	4.20	6.30	12.00	1.142857143
33-4 Nouvelle liaison directe modes doux entre St-Geis et la zone d'activités de la ZYMESY dont 50% sur territoire suisse (50% de 1.57 = 0.79)	40.00%	0.32	0.47	0.90	1.139240506
30-2 Aménagements piétonniers d'accès à la ligne TCOB à la Jonction	40.00%	0.70	1.05	2.00	1.142857143
(p.m)35-5 Liaison modes doux entre St-Julien et Pery, en lien avec les aménagements pour le bus (sur territoire français)	40.00%	0.00	0.00	0.00	0
30-5 Construction de pistes cyclables sur les axes pénétrants de la ville de Genève (complément aux itinéraires balisés)	40.00%	1.05	1.57	3.00	1.145038168
30-3 Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux du Mont-Blanc > VdG	40.00%	4.89	7.33	14.00	1.145662848
30-7 Nouvelle passerelle piétonne et deux-roues de Sécheron	40.00%	3.49	5.24	10.00	1.145475372
sous-total		19.95	29.93		

ANNEXE 3

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – Rapport d'examen de la Confédération

Liste A

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005 ⁵	Contribution fédérale ⁷
10-3	Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA	90.00	78.55	31.42
10-4	Liaison souterraine modes doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	14.00	12.22	4.89
33-6	Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin	6.00	5.24	2.09
34-2	Tram Cornavin - Onex - Bernex : tronçon Cornavin - George-Favon	92.00	79.82	31.93
34-5	Extension du tramway : extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex	70.00	60.73	24.29
34-3	Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	7.40	6.46	2.58
34-4	Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy	6.00	5.24	2.09
35-3	TCSP Saint-Julien - Genève : tronçon Saint-Julien (sous-préfecture) et Saint-Julien (gare)	3.80**	3.32	1.33
36-1-6	Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moëllésulaz (par route de Genève)	68.00	58.99	23.60
36-1-4	TCSP à Annemasse perpendiculaire au tram : rabattement sur CEVA et tram	10.80**	9.43	3.77
36-1-5	Requalification de l'espace rue Annemasse - route de Genève	6.60	5.76	2.30
36-3-2	Développement TC sur l'axe Eaux-Vives - Communaux d'Ambilly (MICA) : infrastructures pour trolleybus	12.00	10.47	4.19
30-3	Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux pont du Mont-Blanc	14.00	12.22	4.89
30-6	Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias-Vernets	3.20	2.79	1.12
30-7	Nouvelle passerelle piétonne et 2 roues de Sécheron	10.00	8.73	3.49
52-1	Requalification de la route Suisse (première étape)	20.00	17.45	6.98
12-9	Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet - Genève : création de deux points de croisements	80.00	69.40	27.76
	Concept mobilité douce Liste_A		18.33	7.33
	Total		465.15	186.05

Tableau no 2-1 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA; ** coûts adaptés selon le Benchmark « systèmes de gestion du trafic »)

Les mesures ou paquets de mesures ci-après ne seront pas prêts à être construits et financés d'ici quatre ans, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. La Confédération prévoit les moyens nécessaires pour le cofinancement dans son budget, mais ne demande pas leur libération par le Parlement :

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – Rapport d'examen de la Confédération

ANNEXE

La liste ci-dessous présente les mesures comprises dans les paquets de mesures de mobilité douce.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005	Priorité de la mesure
10-6	Voie verte modes doux sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)	0.60	0.52	A
30-4	Prolongement de la voie verte sur la couverture CEVA vers l'Hôpital (tronçon de la ceinture modes doux de la ville de Genève)	12.00	10.50	A
33-4	Nouvelle liaison directe modes doux entre St-Genis et la zone d'activités de la ZYMESA	1.80	1.57	A
30-2	Aménagements piétonniers d'accès à la ligne TCOB à la Jonction	2.00	1.75	A
35-5	Liaison modes doux entre St-Julien et Perly, en lien avec les aménagements pour bus	1.60	1.40	A
30-5	Construction de pistes cyclables sur les axes pénétrants de la ville de Genève (complément aux itinéraires balisés)	3.00	2.62	A
12-10	Accessibilité modes doux de la gare de Coppet : prolongement du passage sous-voie à Coppet	6.00	5.24	B
31-3	Accessibilité modes doux des gares principales dans le canton de Vaud : passerelle entre Prangins et Nyon	2.00	1.75	B
31-4	Accessibilité modes doux des gares principales dans le canton de Vaud : nouveau passage sous-voie à Nyon	6.00	5.24	B
31-5	Accessibilité modes doux des gares principales dans le canton de Vaud : nouveau passage sous-voie à Gland	6.00	5.24	B
Total		41.00	35.83	

Les montants des mesures de mobilité douce ne sont pas réduits.
Voir l'explication de la méthode dans le rapport explicatif.

Concept mobilité douce Liste A	18.33	A
Concept mobilité douce Liste B	17.45	B

Tableau Annexe (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA ; ** Une différence peut exister entre le total des coûts des mesures individuelles (indiqué dans le 1er tableau ci-dessus) et les mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce »). Cette différence s'explique par les arrondis effectués. Les montants des mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce ») font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)

5.3 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu des ressources limitées du fonds d'infrastructure et pour concentrer celles-ci sur les mesures les plus significatives et les plus difficilement finançables, il est admis que certaines mesures, d'envergure relativement locales ou dont les coûts sont clairement supportables par l'agglomération, sont du ressort de l'agglomération ou de tiers. Ces mesures ne sont donc pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, mais sont prise en compte dans l'évaluation de l'effet du projet d'agglomération avec le degré de priorité annoncé. Ces mesures sont listées ci-dessous.

Liste des prestations assumées entièrement par l'agglomération

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Horizon de réalisation
12-6	P+R à Coppet et à Gland	4.50	A
12-7	Coppet accès gare	4.00	A
12-11	P+R à Nyon, Rolle et sur la ligne ferroviaire Nyon – St-Cergue – Morez	12.50	B
13-4	P+R complémentaire à Bellegarde	2.40	A
13-8	P+R de Pougny	0.50	B
15-1	P+R à Reignier	0.80	A
16-2	P+R de Machilly	1.60	A
16-3	P+R de Bons-en-Chablais	0.70	A
16-4	P+R de Perrignier	0.70	A
16-5	Extension du P+R / B+R de Machilly	1.60	B
31-1	Route de distribution urbaine de Nyon première partie	10.00	A
31-2	Collectrice ouest de Gland	17.00	A
35-4	Organisation du pôle multimodal de la gare de Saint-Julien	4.00	A
35-6	Liaison rurale modes doux St-Julien - Certoux - Genève	0.30	A
36-2-3	Aménagement du pôle multimodal Etoile Annemasse, y compris développement des réseaux d'accès modes doux et stationnement vélos	27.00	A
36-3-1	Route des Communaux d'Ambilly	7.00	A
37-1	Renforcement de l'offre sur la ligne de bus Genève – Douvaine – Thonon – Évian : réalisation d'aménagements d'amélioration de la vitesse commerciale	0.50	A

Tableau no 5-3

5.4 Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ci-après, la participation de la Confédération est d'ores et déjà envisagée et décidée au travers d'autres instruments de financements que le fonds d'infrastructure ou une participation de la Confédération au travers de ces instruments peut être sollicitée par l'agglomération (respectivement le canton).

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Instrument de financement
12-3	Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon - St-Cergue - Morez	13.00	Budget ordinaire des entreprises de transports

Tableau no 5-4

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – Rapport d'examen de la Confédération

Liste B

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005 ⁵	Contribution fédérale ⁵
33-7	Extension du tramway : prolongement entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre	126.00	109.31	43.72
12-8	Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le Canton de Vaud	14.00	12.22	4.89
13-7	Nouvelle halte ferroviaire à Châtelaine	5.00	4.34	1.74
35-15	Requalification de l'espace-rue sur la route de St-Julien, y.c aménagements pour bus	25.00	21.82	8.73
36-3-4	Prolongement de l'axe TC entre MICA et la Gare d'Annemasse	8.00	6.98	2.79
	Concept mobilité douce Liste B		17.45	6.98
	Total		172.12	68.85

Tableau no 2-2 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA)

Remarque importante sur les coûts des mesures

Les coûts des mesures indiqués ci-dessus sont ceux indiqués dans le projet d'agglomération. La contribution de la Confédération est calculée sur cette base.

Il est important de rappeler ici que chaque mesure fera l'objet d'une convention de financement entre l'entité responsable et l'office compétent de la confédération. La convention de financement comprendra le plafond définitif de la contribution que la Confédération est susceptible d'allouer pour une mesure ou un paquet de mesures et ceci selon les pratiques usuelles des offices compétents. Les coûts d'entretien en particulier ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure.

En ce qui concerne les mesures d'amélioration de la sécurité dans les traversées de localité, un montant maximum par mètre carré sera fixé dans le but de garantir un standard de qualité, mais d'éviter le cofinancement de mesures perfectionnistes.

Projet du 26 août 2010

ANNEXE 4

Accord sur les prestations

entre la

Confédération suisse

représentée par

le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Kochergasse 10, CH-3003 Bern

ci-après dénommée la Confédération

le

Canton de Genève (organisme responsable)

représenté par

le Conseil d'Etat, Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale 3964
1211 Genève 3

et le

Canton de Vaud

représenté par

le Conseil d'Etat, [adresse]

ci-après dénommés les cantons

concernant

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois partie transport et urbanisation

1^{ère} génération
2007

ci-après dénommé le projet d'agglomération franco-valdo-genevois

du

xx.12.2010

Les parties contractantes conviennent ce qui suit :

1 Préambule

- 1.1 Conformément à la loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr ; RS 725.13), la Confédération participe au financement de mesures qui améliorent les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Les mesures sont issues d'un projet d'agglomération qui vise une coordination de l'urbanisation et des transports en intégrant l'aspect environnement. Ce projet d'agglomération a été déposé auprès de la Confédération pour examen ; le résultat est contenu dans le rapport d'examen 2009 (annexe 2).
- 1.2 Le présent accord règle la participation de la Confédération à la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, partie transport et urbanisation. En vertu de l'arrêté fédéral du XXX sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 qui a été édicté sur la base de l'examen de tous les projets d'agglomération, la subvention pour le projet d'agglomération franco-valdo-genevois est fixée à raison d'un taux de contribution de 40% et d'un montant maximum de 186.05 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement). Le taux de contribution ne s'applique qu'aux mesures de la liste A de cette étape.
- 1.3 Le présent accord repose sur l'article 24 de l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin ; RS 725.116.21).

2 Parties contractantes et obligations

2.1 Parties contractantes

- 2.1.1 Les compétences du DETEC pour la conclusion du présent accord repose sur l'article 24 alinéa 1 OUMin.
- 2.1.2 La compétence du Conseil d'Etat du Canton de Genève pour la conclusion du présent accord repose sur la décision du Conseil d'Etat du 5 décembre 2007 (annexe 3).
- 2.1.3 La compétence du Conseil d'Etat du Canton de Vaud pour la conclusion du présent accord repose sur la décision du Conseil d'Etat du [date] (annexe 4).

2.2 Obligations

- 2.2.1 La Confédération s'engage à cofinancer les mesures conformément au chapitre 3.3 et 4 du présent accord. Les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.
- 2.2.2 Les cantons s'engagent dans le cadre de leurs compétences à mettre en oeuvre les mesures conformément aux chapitres 3.1, 3.2, 3.3 et 3.5 du présent accord.

L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

2.2.3 Les cantons confirment que toutes les collectivités suisses et françaises, impliquées dans les mesures mentionnées dans les chapitres 3.1, 3.2, 3.3 et 3.5 (pour les collectivités françaises: à l'échelon des communautés de communes pour les chapitres 3.1, 3.2) se sont engagées dans les limites de leurs compétences à mettre en œuvre lesdites mesures (annexe 5). L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

2.2.4 Les cantons s'engagent à veiller à la réalisation des mesures effectuées par les différents organes des cantons et des communes. Il met tout en œuvre pour éviter qu'une mauvaise réalisation ne mette en danger le présent accord.

3 Mesures et paquets de mesures à mettre en œuvre

Ce chapitre énumère toutes les mesures qui ont été prises en considération lors de l'évaluation coût/utilité et qui ont été pertinentes pour la fixation du taux de contribution.

3.1 Mesures non imputables au fonds d'infrastructure

Les cantons, pour les mesures d'urbanisation et de transports (qui ne peuvent pas être financées par le fonds d'infrastructure) énumérées ci-dessous, sont soumis aux obligations conformément au chapitre 2.2 du présent accord:

Nr.	Mesure	Office fédéral compétent	Organe de coordination projet d'agglomération (PA)	Horizon temporel	
ARE-Code	No. PA				
Urbanisation					
6621.201	10-UD	Praille-Acacias-Vernet / Carouge, Genève	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.202	10-UD	Lancy, Carouge, Genève-Eaux-Vives, Chêne-Bougeries, Thônex	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.203	10-UD	La Chapelle-Les Sciens / Planles-Ouates, Lancy	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.204	10-UD	gare des Eaux-Vives / Genève	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.205	10-UD	gare de Chêne-Bourg	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.206	10-UD	Etoile Annemasse / Annemasse (F)	ARE	ARC-F	en cours
6621.207	11-UD	Jardin des Nations	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.208	11-UD	Sud de l'aéroport (Meyrin, Vernier, Grand Saconnex)	ARE	DGAT-GE	2014
6621.209	12-UD	centre local Gland	ARE	Régionyon/SDT-VD	2014
6621.210	12-UD	Gland-Ouest / Gland, Vich	ARE	Régionyon/SDT-VD	2014
6621.211	12a-UD	Nyon / Nyon, Eysins	ARE	Régionyon/SDT-VD	2014

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – projet d'accord sur les prestations de la Confédération du 30 juillet 2010

Nr. ARE- Code	No. PA	Mesure	Office fédé- ral compé- tent	Organe de coord- ination projet d' agglomération (PA)	Horizon temporel
6621.212	12a-UD	Coppet	ARE	Régionyon/SDT- VD	2013
6621.213	12a-UD	Versoix La Ville, Versoix La Gare	ARE	DGAT-GE	2013
6621.214	12-UD	Nyon Nord-Ouest	ARE	Régionyon/SDT- VD	Jusqu'à 2018
6621.215	12-UD	Prangins Nord-Ouest	ARE	Régionyon/SDT- VD	Jusqu'à 2014
6621.216	12-UD	Asse (Nyon)	ARE	Régionyon/SDT- VD	Jusqu'à 2014
6621.217	12-UD	Eysins	ARE	Régionyon/SDT- VD	Jusqu'à 2014
6621.218	12-UD	Rolle – Gare	ARE	Régionyon/SDT- VD	Jusqu'à 2014
6621.219	12-UD	Les Tuilleries - Bellevue	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.220	13-UD	Meyrin et Vernier	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.221	13-UD	Meyrin-Satigny	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.222	13-UD	Satigny-Gare	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.223	13-UD	Plaine – Dardagny	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.224	13a-DU	centre régional Bellegarde-sur- Valserine (F)	ARE	ARC-F	en cours
6621.225	13-UD	Bellegarde-Sud	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.226	13-UD	Bellegarde-Ouest	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.227	14-UD	Centre local Valleiry	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2018
6621.228	14-UD	Centre local Viry	ARE	ARC-F	en cours
6621.229	14-UD	Viry-Gare	ARE	ARC-F	**
6621.230	14a-DU	St-Julien-en-Genevois	ARE	ARC-F	2014
6621.231	14-UD	St-Julien-Gare	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.232	14-UD	Veyrier-Ouest	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2018
6621.233	14-UD	Iles – Etrembières	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2018
6621.234	14-MAP	connexions des piémonts du Salève avec pénétrantes de verdure de Genève-Sud	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2018
6621.235	14-MAP	connexions des piémonts du Vuache avec la Champagne	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2018
6621.236	15-UD	Brouaz – Annemasse	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.237	15-UD	Centre local Reignier	ARE	ARC-F	**
6621.238	16-UD	Annemasse-ville-la-Grand (F)	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – projet d'accord sur les prestations de la Confédération du 30 juillet 2010

Nr. ARE- Code	No. PA	Mesure	Office fédé- ral compé- tent	Organe de coord- ination projet d' agglomération (PA)	Horizon temporel
6621.239	16-DU	Boix-Enclos	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.240	16-UD	Machilly	ARE	ARC-F	**
6621.241	16-UD	Bons-en-Chablais	ARE	ARC-F	**
6621.242	16-UD	Centre local Perrignier- Mésin- ges	ARE	ARC-F	**
6621.243	16- MD+IM+REP	Gare Thonon-les-Bains	ARE	ARC-F	**
6621.244	32.1-UD	Centre régional de Ferney- Voltaire	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.245	32.1-UD	Ferney-Sud	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2018
6621.246	32.1-UD	Centre local Gex	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.247	32.1-UD	RD 1005	ARE	ARC-F	en cours
6621.248	32.2-UD	Les Vergers – Meyrin	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.249	32.2-UD	Nord aéroport (Meyrin, Ferney- voltaire et Prévessins-Möens)	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2018
6621.250	33-UD	Genève-petit-Saconnex, Ver- nier, Meyrin	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.251	33-UD	CERN	ARE	DGAT-GE	2014
6621.252	33-UD	St-Genis Sud	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.253	33-UD	Thoiry - Saint-Genis	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.254	33-UD	Centre régional St-Genis- Pouilly	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.255	34-UD	Lancy-Onex	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.256	34-UD	Bernex-Est	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.257	34-UD	Bernex-nord	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.258	34-UD	Pointe de la Jonction	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.259	34-MAP	césure paysagère de Bernex- presqu'île de Loëx / Bernex, Confignon	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.260	35-DU	Lancy, Plan-les-Ouates	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.261	35-UD	Plaine de l'Aire-Est	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.262	35-UD	Plaine de l'Aire-ouest	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.263	35-UD	St-Julien Sud	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.264	36.1-UD	Chêne-Bougeries, Chêne- Bourg et Thônex	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – projet d'accord sur les prestations de la Confédération du 30 juillet 2010

Nr. ARE- Code	No. PA	Mesure	Office fédé- ral compé- tent	Organe de coord- ination projet d' agglomération (PA)	Horizon temporel
6621.265	36.1-UD	Chablais-gare	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.266	36.1-UD	Vétraz-Monthoux-Cranves- Sales	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.267	36.1-MAP	Foron (partie urbaine)	ARE	DGAT-GE	2014
6621.268	36.1-MAP	Seymaz (partie urbaine)	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.269	36.1-MAP	césures vertes Annemasse – Cranves-Sales	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2018
6621.270	36.3-UD	MICA / Puplinge, Thônex	ARE	DGAT-GE	2014
6621.271	36.3-UD	Belle-Idée / Thônex	ARE	DGAT-GE	2014
6621.272	36.3-UD	Frontenex-Tulette / Genève, Cologny	ARE	DGAT-GE	en cours
6621.273	37-UD	Centre local Vézenaz	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.274	37-UD	Collonge-Bellerive Nord	ARE	DGAT-GE	Jusqu'à 2014
6621.275	37-UD	Centre local Douvaine	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.276	37-UD	Centre local Sciez	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
Transports					
6621.004	10-7	Construction d'une vélostation à la gare d'Annemasse	ARE	ARC-F	2014
6621.010	33-5	Développement des réseaux modes doux à Saint-Genis- Pouilly, Sergy et Thoiry	ARE	ARC-F	2014
6621.026	36-2-4	Voie verte gare d'Annemasse - centre d'Annemasse - quartier du Perrier	ARE	ARC-F	2014
6621.028	13-5	Modification de l'électrification de la ligne ferroviaire Belle- garde - Genève	ARE	ARC-F	**
6621.034	12-5	Développement d'un réseau MD à Divonne en lien avec la restructuration de l'offre TC	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2018
6621.035	13-3	Développement d'un réseau MD à Chancy, Pougny et Chal- lex en lien avec l'offre TC (RER, bus) et le P+R	ARE	DGAT-GE ARC-F	2014
6621.036	14-1	Développement des modes doux en liaison avec les gar- es/haltes de la ligne ferroviaire Bellegarde - Annemasse (itiné- raires et stationnement)	ARE	ARC-F	**
6621.037	16-1	Développement modes doux vers les gares de Bons, Machil- ly, Perrignier et Thonon	ARE	ARC-F	2017
6621.042	37-3	Revalorisation du centre-ville de Douvaine et amélioration	ARE	ARC-F	à 2014

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – projet d'accord sur les prestations de la Confédération du 30 juillet 2010

Nr. ARE-Code	No. PA	Mesure	Office fédéral compétent	Organe de coordination projet d'agglomération (PA)	Horizon temporel
des mobilités douces					
6621.053	14-0	pont biologique sur l'autoroute A40, la ligne SNCF et la route départementale au pied du Salève	ARE	DGAT-GE ARC-F	Jusqu'à 2018
6621.064	14-2	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare d'Ar-champs/Collonges	ARE	ARC-F	**
6621.073	32-1-8	Requalification RD 1005 pour la mise en site propre du bus Gex - Ferney-Voltaire et intégration MD par création d'une voie verte entre Gex et Ferney-Voltaire	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2018
6621.095	36-1-7	P+R / B+R Pas de l'Echelle	ARE	ARC-F	Jusqu'à 2014
6621.105	14-4	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare Viry	ARE	ARC-F	**
6621.106	14-5	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare ferroviaire à Veyrier - Etrembières (Pas de l'Echelle)	ARE	ARC-F	**

Tableau 3.1

* La Confédération et cantons prennent acte que cette/ces mesure/s ne sera/ont pas réalisée/s. Suite à la signature de l'accord sur les prestations, les modifications ne peuvent être entreprises qu'avec un accord écrit de l'ARE)

** La Confédération et cantons prennent acte que cette/ces mesure/s sera/ont réalisée/s au-delà de 2018.

3.2 Prestations entièrement assumées par l'agglomération, priorité A

Les cantons, pour les mesures et paquets de mesures infrastructurelles (qui ne sont pas cofinancées par la Confédération) énumérés ci-dessous, sont soumis aux obligations conformément au chapitre 2.2 du présent accord :

Nr. ARE-Code	No. PA	Mesure	Coût [en millions de francs] selon PA
Rail			
6621.044	12-6	P+R à Coppet et à Gland	4.50
6621.045	13-4	P+R complémentaire à Bellegarde	2.40
6621.046	15-1	P+R à Reignier **	0.80
6621.047	16-2	P+R de Machilly **	1.60
6621.048	16-3	P+R de Bons-en-Chablais **	0.70
6621.049	16-4	P+R de Perrignier **	0.70
TIM			
6621.054	12-7	Coppet accès gare : Desserte du pôle de développement et desserte routière de la gare (P+R et bus)	4.00
6621.055	31-1	Route de distribution urbaine de Nyon_première partie	10.00

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – projet d'accord sur les prestations de la Confédération du 30 juillet 2010

Nr. ARE-Code	Mesure No. PA		Coût [en millions de francs] selon PA
6621.056	31-2	Collectrice ouest de Gland	17.00
6621.059	36-3-1	Route des Communaux d'Ambilly	7.00
		Mobilité douce	
6621.020	35-6	Liaison rurale modes doux St-Julien - Certoux - Genève	0.30
		Plateformes multimodales	
6621.018	35-4	Organisation du pôle multimodal de la gare de Saint-Julien	4.00
6621.025	36-2-3	Aménagement du pôle multimodal Etoile Annemasse, y compris développement des réseaux d'accès modes doux et stationnement vélos	27.00
		Gestion des systèmes de transports	
6621.033	37-1	Renforcement de l'offre sur la ligne de bus Genève - Douvaine - Thonon - Évian : réalisation d'aménagements d'amélioration de la vitesse commerciale	0.50

Tableau 3.2

** La Confédération et cantons prennent acte que cette/ces mesure/s sera/ont réalisée/s au-delà de 2018.

3.3 Liste des mesures et paquets de mesures, priorité A (liste A)

En vertu des articles 7 LFInfr, 17a-d LUMin et 24 OUMin ainsi que de l'arrêté fédéral du **XXX** sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011, la Confédération garantit le cofinancement des mesures et paquets de mesures énumérés ci-dessous. Les cantons, pour les mesures et paquets de mesures infrastructurelles suivantes, sont soumis aux obligations conformément au chapitre 2.2 du présent accord :

Nr. ARE-Code	Mesure No. PA	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement	Contribution de la Confédération [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement ; montants maxima	Office fédéral compétent	Organe de coordination projet d'agglomération (PA) (organe cantonal)
		Rail			
6621.061	12-9	Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet - Genève : création de deux points de croisements	69.40	27.76	OFT DGM/OGC (GE) SM (VD)
		Tramways/tramways en site propre			
6621.012	34-2	Tram Cornavin - Onex - Bernex : tronçon Cornavin - George-Favon	79.82	31.93	OFT DGM/OGC (GE)
6621.013	34-5	Extension du tramway : extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex	60.73	24.29	OFT DGM/OGC (GE)

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – projet d'accord sur les prestations de la Confédération du 30 juillet 2010

Nr.		Mesure	Coût investis- sement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA et ren- chéris- sement	Contribution de la Confédé- ration [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA et ren- chérissement ; montants maxima	Office fédéral compé- tent	Organe de coordination projet d' aggloméra- tion (PA) (organe cantonal)
ARE-Code	No. PA					
6621.022	36-1-6	Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moëllésulaz (par route de Genève)	58.99	23.60	OFT	DGM/OGC (GE) AAggllo (F)
		TP- route				
6621.015	34-3	Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	6.46	2.58	OFROU	DGM/OGC (GE)
6621.023	36-1-4	TCSP à Annemasse per- pendiculaire au tram: rabat- tement sur CEVA et tram	9.43	3.77	OFROU	OGC (GE) AAggllo (F)
6621.032	36-3-2	Développement TC sur l'axe Eaux-Vives - Communaux d'Ambilly (MICA) : infrastruc- tures pour trolleybus	10.47	4.19	OFROU	DGM/OGC (GE)
		Mobilité douce				
6621.038*	30-3	Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagement modes doux pont du Mont-Blanc	12.22	4.89	OFROU	OGC (GE) VdGenève
6621.124		Concept mobilité douce liste A	18.33	7.33	OFROU	DGM/OGC /DGAT/ Genève (GE) AAggllo, St- Genis, St- Julien (F)
		Valorisation des traversées de localités, resp. la sécurité de l'espace routier				
6621.011	33-6	Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin	5.24	2.09	OFROU	DGAT/OGC (GE)
6621.016	34-4	Requalification de l'espace rue sur la route de Chaney	5.24	2.09	OFROU	DGAT/OGC (GE)
6621.024	36-1-5	Requalification de l'espace rue Annemasse - route de Genève	5.76	2.30	OFROU	DGAT/OGC (GE) AAggllo(F)
6621.040	30-6	Requalification de l'espace public du projet de densifica- tion Praille-Acacias-Vernets	2.79	1.12	OFROU	DGAT/OGC VdGenève
6621.057	52-1	Requalification de la route Suisse (première étape)	17.45	6.98	OFROU	DGAT/OGC (GE) SR (VD)
		Plateformes multimodales				

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – projet d'accord sur les prestations de la Confédération du 30 juillet 2010

Nr.	Mesure	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement	Contribution de la Confédération (en millions de francs); prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement; montants maxima	Office fédéral compétent	Organe de coordination projet d'agglomération (PA) (organe cantonal)	
ARE-Code	No. PA					
6621.001	10-3	Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares/haltes de Pont-Rouge, Bachet, Champel, Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse), amélioration de l'intermodalité	78.55	31.42	OFROU	DGAT/OGC (GE) AAggllo (F)
6621.002	10-4	Liaison souterraine modes doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	12.22	4.89		OGC (GE)
6621.041	30-7	Nouvelle passerelle piétonne et 2 roues de Sécheron	8.73	3.49	OFROU	OGC (GE) VdGenève
		Gestion des systèmes de transports				
6621.017	35-3	TCSP Saint-Julien - Genève : tronçon Saint-Julien (sous-préfecture) et Saint-Julien (gare) Aménagement du TCSP et réalisation de la tranchée routière couverte	3.32	1.33	OFROU	OGC (GE) Ville de Saint-Julien (F)
Total			465.15	186.05		

Tableau 3.3 (* Mesure qui doit être soumise pour audition à l'OFEV lors de la procédure de mise à l'enquête publique.)

3.4 Liste des mesures et paquets de mesures, priorité B (liste B)

La liste ci-dessous oriente les futurs travaux. Lors de la révision et l'examen de la 2^{ème} génération des projets d'agglomération, les cantons et/ou la Confédération devront soigneusement justifier pourquoi ils modifient ou renoncent à une mesure de la liste B. La liste ne confère aucune assurance financière de la part de la Confédération et ne crée aucune obligation pour les cantons.

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – projet d'accord sur les prestations de la Confédération du 30 juillet 2010

Nr.		Mesure	Coût investis- sement (mil- lions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA et renché- rissement	Remarques
ARE-Code	No. PA			
Rail				
6621.063		13-7 Nouvelle halte ferroviaire à Châtelaine	4.34	
Tramways/tramways en site pro- pre				
6621.006		33-7 Extension du tramway : prolongement entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre	109.31	<p>La réalisation du tram doit s'accompagner de densifications conséquentes. Les études urbaines n'ont pas le degré de maturité suffisant pour justifier la réalisation du tram avant 2014. Le fonctionnement des lignes TP de rabattement doit être précisé.</p> <p>Par ailleurs, en matière d'opportunité, un axe tram en direction de Ferney est plus justifié que vers St-Genis. Toutefois, pour des raisons de degré de maturité, la Confédération admet une inversion de l'ordre de priorité de ces deux axes.</p>
TP-route				
6621.029		12-8 Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le Canton de Vaud	12.22	<p>Le degré de maturité de la mesure n'est pas encore suffisant, notamment dans le lien qu'elle entretient avec les mesures 12-12 et 12-13.</p> <p>Des mesures plus légères (exploitation) doivent être évaluées avant la réalisation de nouvelles infrastructures.</p>
6621.077		36-3-4 Prolongement de l'axe TC entre MICA et la Gare d'Anne- masse	6.98	
Mobilité douce				
6621.125		Concept mobilité douce liste B	17.45	
Valorisation des traversées de localités, resp. la sécurité de l'espace routier				
6621.076		35-15 Requalification de l'espace- rue sur la route de St-Julien, y.c aménagement pour bus	21.82	

Tableau 3.4

3.5 Mesures dans le domaine du rail sans participation du fonds d'infrastructure (financement encore ouvert)

Des mesures dans le domaine du rail, dont une participation financière de la Confédération par le biais du fonds d'infrastructure n'entre pas en considération, sont énumérées dans le

rapport d'examen et dans les annexes 17 et 18 du message sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 ; elles entrent en ligne de compte pour une participation financière par le biais du budget ordinaire des entreprises ferroviaires. Il sera tenu compte de ces mesures lors de l'évaluation de l'effet du projet d'agglomération, même s'il n'y a pas de cofinancement par le biais du fond d'infrastructure. Les cantons sont soumis aux obligations conformément au chapitre 2.2 du présent accord uniquement si le financement de la Confédération est assuré.

4 Financement des mesures et des paquets de mesures de la liste A

4.1 Contribution

- 4.1.1 La Confédération et les cantons ainsi que, le cas échéant, d'autres partenaires (collectivités régionales, communes suisses et collectivités françaises) assurent conjointement le financement des mesures et paquets de mesures conformément à la liste des mesures, priorité A (ch. 3.3).
- 4.1.2 La participation financière en faveur du projet d'agglomération franco-valdo-genevois fixée à 186.05 millions de francs (prix octobre 2005, hors TVA et renchérissement) (ch. 1.2) est un montant maximum de la subvention qui ne peut pas être dépassé (art. 2 al. 1 et 2 de l'arrêté fédéral du XXX sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011).
- 4.1.3 Le taux de contribution (ch. 1.2) fixé pour une agglomération s'applique à chacune des mesures et à chacun des paquets de mesures cofinancés prévus dans le projet d'agglomération (ch. 3.3 et art. 2 al. 2 de l'arrêté fédéral du XXX sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011).
- 4.1.4 La Confédération cofinance chacune des mesures et chaque paquet de mesures au plus jusqu'au montant maximum (+TVA et renchérissement) inscrit dans la liste A (ch. 3.3). Le solde du financement des mesures et des paquets de mesure est à la charge des cantons et, le cas échéant, d'autres partenaires (collectivités régionales, communes suisses et collectivités françaises)
- 4.1.5 Si les coûts pour la mise en œuvre d'une mesure ou d'un paquet de mesures diminuent, la Confédération ne prend à sa charge que les coûts correspondants à sa part en pourcentage.

4.2 Convention de financement

- 4.2.1 Lorsqu'une mesure de la liste A est prête à être réalisée et financée, et est conforme au projet d'agglomération franco-valdo-genevois ainsi qu'aux conditions imposées par la Confédération dans le cadre de l'examen du projet d'agglomération, l'office fédéral compétent (ch. 3.3) conclut une convention de financement avec le canton responsable de la mesure sur la base du présent accord en y joignant, pour les mesures d'infrastructure ferroviaire (ch. 4.2.3), l'entreprise de transport (art. 17b al. 1 et 3 LUMin). Pour les mesures qui comportent un ensemble de mesures individuelles (ex. les paquets de mesures de la liste A relatifs à la mise en œuvre du concept de mobilité douce de l'annexe 1), l'office fédéral compétent peut également ne conclure qu'une seule convention de financement, ceci dès que l'une de ses mesures est prête à être réalisée et financée.

- 4.2.2 Les mesures ou paquets de mesures du chapitre 3.3 peuvent être répartis par l'office fédéral compétent sur plusieurs conventions de financement lorsqu'elles/ils tombent dans la compétence de différentes communes, de différents cantons et/ou comprennent différentes catégories de mesures (ex. TIM valorisation de traversées de localité ou tramway). Lorsqu'une mesure ou un paquet de mesures fait l'objet de plusieurs conventions de financement, la première convention peut être conclue, s'il existe une règle liante qui fixe, pour chaque partie de mesure ou chaque mesure du paquet, la part de la contribution fédérale correspondante.
- 4.2.3 Après la signature de la convention de financement, les modifications importantes nécessitent un accord écrit entre l'Office fédéral du développement territorial (ARE), l'office fédéral compétent pour la convention de financement (ch. 3.3) et le canton responsable de la mesure. Sont réputées importantes les modifications de mesures, engendrant des coûts supplémentaires ou susceptibles de causer une dégradation de l'efficacité en vertu des critères d'évaluation fixés par la Confédération, qui pourraient mettre en danger le concept global du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. La Confédération ne peut prendre à sa charge aucun coût supplémentaire (ch. 4.1.4).
- 4.2.4 Les contributions aux infrastructures ferroviaires destinées au trafic d'agglomération sont versées aux entreprises de transport (entreprises ferroviaires) par l'intermédiaire des instruments de financement prévu dans la législation sur les chemins de fer.

4.3 Début des travaux et droit aux contributions fédérales

- 4.3.1 La mise en chantier d'une mesure ou d'un paquet de mesures ne peut avoir lieu, sous réserve du chapitre 4.3.2, qu'après la signature de l'accord sur les prestations et de la convention de financement correspondante.
- 4.3.2 La mise en chantier d'une mesure ou d'un paquet de mesures ne peut avoir lieu avant la signature de la convention de financement qu'avec l'autorisation de l'office fédéral compétent pour cette signature. Cette autorisation peut être accordée si l'accord sur les prestations a déjà été signé et qu'il n'est pas possible d'attendre la signature de la convention de financement sans de graves inconvénients. Cette autorisation ne donne aucun droit à l'aide financière. Aucune contribution fédérale n'est accordée pour les travaux qui ont été mis en chantier sans autorisation (art. 26 LSu).
- 4.3.3 Aucun délai n'a été fixé pour la mise en chantier des mesures et paquets de mesures de la liste A (ch. 3.3), sous réserve du chapitre 4.3.1. Toutefois, l'échelonnement de chacune des mesures ou paquets de mesures doit respecter l'esprit originel du projet d'agglomération. S'il s'avère lors de l'élaboration du rapport quadriennal sur la mise en œuvre du projet d'agglomération (ch. 5) que la réalisation de certaines mesures ne pourra pas être mise en œuvre pendant la durée du fonds d'infrastructure, le droit aux aides financières correspondantes s'éteint.

4.4 Modalités de paiement

- 4.4.1 Sur demande du canton responsable de la mesure et dans le cadre des contributions fédérales convenues en vertu du chapitre 3.3 et sous réserve des chapitres 4.4.2 et 4.4.3, la Confédération verse une fois par an les fonds nécessaires.

- 4.4.2 Le paiement des contributions fédérales s'effectue sous réserve de l'approbation par le Parlement des crédits budgétaires concernés (souveraineté de l'Assemblée fédérale en matière budgétaire, art. 10 LFIInfr) et de modifications du droit fédéral.
- 4.4.3 Le versement de contributions fédérales ne s'effectue qu'en faveur de prestations effectuées. La demande de versement et l'attestation des coûts doivent être adressées à l'office fédéral compétent en vertu du chapitre 3.3.
- 4.4.4 En cas de liquidités insuffisantes du fonds d'infrastructure, les mesures et paquets de mesures de la liste A (ch. 3.3) peuvent être préfinancées par le canton responsable de la mesure et, le cas échéant, par d'autres partenaires (collectivités régionales, communes suisses et collectivités étrangères). Le versement d'intérêts par la Confédération pour les sommes ainsi avancées est exclu. Les conditions seront fixées par le Conseil fédéral.

5 Contrôle de la mise en œuvre, contrôle de l'effet et controlling (contrôle des délais, des coûts et financier)

5.1 Contrôle de la mise en oeuvre

Les cantons garantissent que tous les quatre ans soit exposé dans un rapport de mise en œuvre à l'attention de l'Office du développement territorial (ARE) l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures convenues dans l'accord sur les prestations sur la base des directives du DETEC (Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème génération, janvier 2010). La Confédération examinera en particulier, comment les mesures ont été échelonnées, quelles sont les mesures indépendantes d'un financement de la Confédération qui ont été mises en œuvre et, dans le cas de préfinancement, les priorités qui ont été données.

5.2 Contrôle de l'effet

- 5.2.1 Le contrôle des effets du projet d'agglomération compare, à l'aide d'indicateurs, le développement visé avec le développement effectif.
- 5.2.2 L'ARE fixera les indicateurs pour le contrôle de l'effet ; il consultera les collectivités et les offices fédéraux partenaires pour la vérification des données utilisées et l'interprétation des résultats. Le monitoring sera établi et publié tous les 4 à 5 ans par l'ARE.

5.3 Controlling (contrôle des délais, des coûts et financier)

- 5.3.1 Dans les domaines des routes et de la mobilité douce, le controlling est réglé dans les directives de l'OFROU relatives aux volets Circulation routière et Mobilité douce.
- 5.3.2 Dans le domaine du transport ferroviaire, le controlling est réglé dans les lignes directrices de l'OFT (projets de type D).

5.4 Contrôles par sondage

L'office compétent de la Confédération peut effectuer des contrôles par sondage, après préavis, à tout moment. Les cantons l'autorisent à consulter tous les documents importants.

6 Exécution de l'accord sur les prestations

6.1 Exécution de l'accord

L'accord est exécuté lorsque les mesures ont été mises en oeuvre conformément aux chapitres 3.1, 3.2 et 3.3 et que la Confédération a versé les contributions en vertu des chapitres 3.3 et 4.

6.2 Mise en oeuvre du projet

Au cas où les mesures ou paquets de mesures du projet d'agglomération ne sont que partiellement mises en oeuvre, il en sera tenu compte des prochaines générations du projet d'agglomération lors de la détermination du taux de contribution.

6.3 Effets du projet

Les résultats du contrôle des effets (ch. 5.2) font partie intégrante de l'examen des prochaines générations du projet d'agglomération.

6.4 Réduction/Remboursement des indemnités pour les mesures et les paquets de mesures

Les articles de la loi sur les subventions sont applicables (art. 28ss LSu).

6.5 Fonds non réclamés

Les ressources qui ont été prévues pour des mesures ou des paquets de mesures du chapitre 3.3 non réalisés (ch. 4.3.3) ou qui n'ont pas pu être réclamées en vertu d'une réduction/remboursement de la contribution fédérale, restent acquises au fonds d'infrastructure. Elles seront mises à disposition des mesures des prochaines étapes du programme en faveur du trafic d'agglomération. Ainsi, les contributions fédérales ne peuvent pas être engagées pour la réalisation d'autres mesures ou paquets de mesures que ceux pour lesquels elles ont été initialement prévues.

7 Adaptation de l'accord sur les prestations

7.1 Adaptation ordinaire de l'accord sur les prestations

7.1.1 Les cantons révisent le projet d'agglomération tous les quatre ans conformément aux directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème génération (janvier 2010). S'appuyant sur l'examen de la Confédération du projet d'agglomération révisé, le Parlement libère les moyens de la prochaine étape de financement. L'accord sur les prestations est mis à jour sur la base du nouvel arrêté fédéral et du nouveau rapport d'examen de la Confédération.

7.1.2 Les organes compétents pour le projet d'agglomération qui ne déposent pas de projet d'agglomération révisé renoncent à la contribution fédérale de la prochaine étape. Les droits au financement des mesures conformément au chapitre 3.3 restent réservés.

7.2 Adaptation extraordinaire de l'accord sur les prestations

- 7.2.1 Les parties contractantes s'engagent à s'informer mutuellement d'éventuelles modifications des conditions générales qui ont des effets qui ne peuvent pas être traités par le biais de l'adaptation ordinaire.
- 7.2.2 Si pendant la durée de l'accord les conditions générales changent dans une mesure facilitant ou compliquant excessivement l'exécution de l'accord, les parties, conjointement, redéfiniront l'objet de la convention ou résilieront prématurément l'accord sur les prestations. La *clausula rebus sic stantibus* demeure réservée.
- 7.2.3 La partie souhaitant une adaptation extraordinaire de l'accord devra en faire la demande par écrit, accompagnée d'une justification.

8 Clause de sauvegarde

Si une disposition du présent accord sur les prestations reste entièrement ou partiellement sans effet, la validité juridique de l'accord sur les prestations dans son ensemble n'en est pas affectée, dans le sens que l'objectif visé par le biais de cette disposition doit être atteint dans la mesure du possible.

9 Dispositions applicables et voies de droit

- 9.1 Sont notamment applicables les articles de la loi sur le fonds d'infrastructure (LFI_{nfr}; RS 725.13), la loi fédérale et l'ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUM_{in} ; RS 725.116.2/ OUM_{in} ; RS 725.116.21) et subsidiairement la loi sur les subventions (LSu; RS 616.1).
- 9.2 Les voies de droit sont régies par les dispositions générales relatives à la procédure administrative fédérale (art. 35, al. 1, LSu).

10 Entrée en vigueur de l'accord sur les prestations

- 10.1 La convention entre en vigueur au moment de sa signature par les parties.
- 10.2 L'accord est valable aussi longtemps que les conventions de financement qui en découlent sont valables, que le monitoring n'est pas terminé et que les éventuels préfinancements ne sont pas remboursés.

11 Ordre de priorité

Les documents suivants font partie intégrante du présent accord et, en cas de contradiction, valent dans l'ordre de priorité suivant :

1. Enoncé du présent accord et ses commentaires
2. Liste des mesures et paquets de mesures pour la mise en oeuvre du concept mobilité douce ; annexe 1
3. Rapport d'examen de la Confédération 2009 ; annexe 2
4. Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2007
5. Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération (décembre 2007)
6. Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération (13 janvier 2010)
7. Directives de l'OFROU relatives aux volets Circulation routière et Mobilité douce du XXX
8. Lignes directrices de l'OFT (projets de type D) du XXX

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – projet d'accord sur les prestations de la Confédération du 30 juillet 2010

Le présent accord est établi en 3 exemplaires, soit un exemplaire à l'intention de chaque partie.

Berne, Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

Chef de département Moritz Leuenberger

Genève, Au nom du Canton de Genève

[Personne autorisée à signer, titre]

Au nom du Canton de Vaud

[Personne/s autorisée/s à signer, titre]

Destinataires: le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, le Canton de Genève et le Canton de Vaud.

Annexes :

- Annexe 1 : Liste des mesures et paquets de mesures pour la mise en oeuvre du concept mobilité douce
- Annexe 2 : Rapport d'examen de la Confédération 2009
- Annexe 3 : Décision du Conseil d'Etat Genevois du 5 décembre 2007
- Annexe 4 : Décision du Conseil d'Etat Vaudois du [date]
- Annexe 5 : Ensemble des décisions concernant l'engagement des collectivités suisses et françaises
 - convention Vaud-Genève pour le développement ferroviaire,

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – projet d'accord sur les prestations de la Confédération du 30 juillet 2010

- protocole additionnel Vaud, Régionyon et communes vaudoises)
- engagement à l'intention du Canton de Genève de mise en œuvre des collectivités françaises compétentes pour les mesures du chapitre 3.3 et mesures d'urbanisation s'y rapportant (chapitre 3.1 partiel);

Option (à confirmer par les partenaires français, en cours)

- confirmation , à l'intention du Canton de Genève, de l'ARC syndicat mixte (France) , des conseils généraux de l'Ain et de la Haute Savoie, du Conseil Régional de Rhône Alpes quant à l'engagement de ses collectivités dans un processus d'aménagement tendant à la réalisation des mesures 3.1 et 3.2 fixé à horizon temporel 2014

Annexe 6 : Commentaires sur l'accord sur les prestations version 30 juillet 2010

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – projet d'accord sur les prestations de la Confédération du 30 juillet 2010

Annexe 1 (Liste des mesures et paquets de mesures pour mettre en œuvre le concept mobilité douce)

Priorité A

Nr.	Mesure/paquet de mesures	Coût investissement (millions CHF); prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement	Contribution de la Confédération [en millions de francs]; prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement; montants maxima	
ARE-Code	No. PA			
6621.003	10-6	Voie verte modes doux sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)	0.52	0.21
6621.005	30-4	Prolongement de la voie verte sur la couverture CEVA vers l'Hôpital (tronçon de la ceinture modes doux de la Ville de Genève)	10.5	4.19
6621.009	33-4	Nouvelle liaison directe modes doux entre St-Genis et la zone d'activités de la ZYME-SA	1.57	0.63
6621.014	30-2	Aménagements piétonniers d'accès à la ligne TCOB à la Jonction	1.75	0.70
6621.019	35-5	Liaison modes doux entre St-Julien et Perly, en lien avec les aménagements pour bus	1.40	0.56
6621.039	30-5	Construction de pistes cyclables sur les axes pénétrants de la Ville de Genève (complément aux itinéraires balisés)	2.62	1.05
		Total	18.33	7.33
6621.124		Concept mobilité douce Liste A	18.33	7.33

Tableau A1.1

Priorité B

Nr.	Mesure/paquet de mesures	
ARE-Code	No. PA	
6621.079	12-10	Accessibilité modes doux de la gare de Coppet : prolongement du passage sous-voie à Coppet,
6621.080	31-3	Accessibilité modes doux des gares principales dans le Canton de Vaud : passerelle entre Prangins et Nyon
6621.081	31-4	Accessibilité modes doux des gares principales dans le Canton de Vaud : nouveau passage sous-voie à Nyon
6621.082	31-5	Accessibilité modes doux des gares principales dans le Canton de Vaud : nouveau passage sous-voie à Gland
6621.125		Concept mobilité douce Liste B

Tableau A1.2