

*Date de dépôt : 2 septembre 2013*

## **Rapport**

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

*Rapport de majorité de M. Ivan Slatkine (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Miguel Limpo (page 207)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Ivan Slatkine**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des travaux s'est réunie à 16 reprises pour étudier le projet de loi 11029, du 11 décembre 2012 au 30 avril 2013. L'ensemble des séances a été présidé par M. Roger Golay. Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>me</sup> Laura Platchkov, que la commission remercie. Ont assisté à l'ensemble des travaux, M. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint, DU, M. René Leutwyler, ingénieur cantonal, DIME et M. Fabrice Etienne, chef de service à la direction des transports collectifs, DIME. Durant les auditions et les séances de présentation des projets, M. Jean-Baptiste Ferey, chef de projet infrastructures de mobilité transfrontalières, DU, a également participé aux séances.

## INTRODUCTION

Le projet de loi 11029 demande la validation du plan du réseau sur rail à l'horizon 2020 ainsi que le financement de l'ensemble des mesures de transports publics jusqu'en 2022, correspondant à la tranche B du projet d'agglomération (PA 2). Précédemment, la loi H 1 50 ne finançait que les mesures liées aux trams, tandis que les autres mesures de transports publics du projet d'agglomération 1 (PA1) étaient financées par la loi sur le projet d'agglomération (H 1 70). Le PL 11029 a pour objectif d'ancrer toutes les mesures dans une seule loi, celle justement intitulée *loi sur le réseau des transports publics*.

Il est important de relever en préambule que le Grand Conseil a voté, en 2010, un amendement à l'article 9, alinéa 3 de la loi actuelle indiquant : « ...un an au moins avant l'échéance de la loi, le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil une proposition de révision de la loi comprenant le cadre financier prévu pour les 10 années suivantes ». L'échéance de la loi est le 31 décembre 2013 d'où la nécessité de voter, avant la fin 2013, le PL 11029 qui a été déposé par le Conseil d'Etat devant le Grand Conseil le 20 septembre 2012.

Pour le Conseil d'Etat, l'enjeu de ce projet de loi est de coller au projet d'agglomération 2 (PA 2), projet qui est en cours d'examen auprès de la Confédération.

Enfin, il faut relever ici que ce projet de loi fixe uniquement un cadre de financement. Chaque mesure proposée devra faire l'objet d'une procédure d'autorisation de construire, voire même pour les projets de trams, d'une demande de concession auprès de l'Office Fédéral des Transports (OFT).

\*

\* \*

Si le préavis de la commission des transports a été bref dans son contenu, la commission des travaux a pris un temps certain pour étudier le présent projet de loi. Cette attention a été motivée par l'importance du projet qui est un des éléments fondateurs de la Genève demain. En lien avec le plan directeur de l'aménagement 2030, sous-tendu par le projet *Mobilité 2030*, engageant plus

de 800 millions brut<sup>1</sup> d'ici 2022, ce projet de loi méritait une attention particulière de la part des députés.

Les 16 séances durant lesquels la commission des travaux s'est penchée sur ce projet de loi ont nourri de nombreux débats. Le présent rapport ne relatera pas l'ensemble de ces derniers. Seuls les débats directement liés au projet de loi seront résumés. A n'en point douter, certains arguments qui pourraient manquer dans le présent rapport seront abordés en séance plénière durant les débats.

Le présent rapport est organisé en 4 sections. La première section est consacrée à la présentation du projet de loi dans tous ses détails. La deuxième section est consacrée quant à elle aux diverses auditions réalisées (14 auditions au total) alors que la troisième section relate les débats sur le projet de loi en tant que tel avec les votes des différents amendements. La quatrième section sera la conclusion politique sur ce projet de loi telle que la majorité l'a voté.

## I. PRÉSENTATION DU PROJET DE LOI

La présentation du projet de loi a fait l'objet de 7 séances de commission. Après une présentation du projet par le Conseil d'Etat, la majorité de la commission a demandé que lui soit présenté l'ensemble des mesures figurant dans le projet de loi.

**Présentation par M<sup>me</sup> Michèle Künzler, Conseillère d'Etat – DIME, M. François Longchamp, Conseiller d'Etat – DU, M. René Leutwyler, Ingénieur cantonal – DIME, M. Alexandre Prina, Directeur de la planification générale – DIME, M. Jean-Baptiste Ferey, Chef de projet infrastructures de mobilité transfrontalières – DU (détaché de la DGM à l'OU), M. Fabrice Etienne, Chef de service à la direction des transports collectifs – DIME.**

Mme Künzler indique que ce projet de loi est attendu depuis longtemps. La loi actuelle fixe le développement des lignes de trams à l'horizon 2010 et nécessite en conséquence une mise à jour pour les années à venir. M<sup>me</sup> Künzler explique que dans un premier temps sera présenté la stratégie *Mobilité 2030* pour montrer dans quel cadre s'insère la révision de la H 1 50 puisqu'il s'agit d'une planification à long terme. L'idée est donc d'avoir une

---

<sup>1</sup> Déduction faite des subventions à recevoir, le montant net pour l'Etat se chiffre à CHF 476 millions de francs.

planification sur tous les types de mobilité, avec une logique de complémentarité et surtout de multi-modalité, à l'image des usagers qui utilisent plusieurs types de transports. Cette révision s'inscrit aussi avec toutes les problématiques du projet d'agglomération et de tous les modes de transports. C'est un projet qui touche le *Grand Genève*. M<sup>me</sup> Künzler relève qu'il y a une explosion de la demande à laquelle il faut répondre. Le Conseil d'Etat projette d'avoir probablement 200'000 personnes de plus dans 20 ans, mais les problèmes se posent déjà maintenant. Ces 10 dernières années, l'augmentation des besoins en mobilité a été énorme : sur l'axe Genève-Lausanne, les CFF ont vu le nombre de passager journalier doubler, passant de 25'000 à 50'000 voyageurs. Aussi, chaque jour, au passage à la frontière, il y a 550'000 passages qui rentrent et sortent de Genève, quel que soit le mode de transport. Il y a eu une augmentation de 10% en 4 ans. A cette forte augmentation, la Conseillère d'Etat relève aussi que le territoire du canton est limité et que le contexte financier actuel pose aussi des limites en matière de développement des infrastructures. En outre, M<sup>me</sup> Künzler relève que la nouvelle constitution n'a pas arrangé les choses, car elle institue la liberté du choix de mode de transport ; la priorité pour les transports publics ; la mobilité pour tous et la fluidité pour tous. Tout ceci est un peu difficile à réaliser. Il faut donc prioriser. Plus on s'approche du cœur de l'agglomération, plus on doit favoriser les modes doux (piétons, vélos), les transports publics, et enfin les transports professionnels. Plus on s'éloigne, plus il faut avoir une hiérarchisation des transports individuels motorisés, et avoir des rues où l'on peut rouler. L'élargissement de l'autoroute de contournement et la traversée du lac d'ici 2030 font partie de cette vision à long terme, tel que définit dans le document *Mobilité 2030*. S'agissant des transports collectifs, le département a fait des lignes directrices pour tous les modes de transport et il faut se doter d'un réseau de transports publics structurants et connectés.

M. Etienne poursuit en indiquant que son objectif est de montrer la suite logique de cette révision de la H 1 50<sup>2</sup>. La loi sur les transports publics est une loi de planification qui donne la base légale pour toutes les extensions de lignes de tram que l'on compte réaliser. En l'occurrence, ce projet de loi vise l'horizon 2020-2022. La loi en vigueur aujourd'hui est à l'horizon 2013-2014. Il faut se projeter dans tout le travail dans le cadre du *Grand Genève* et du projet d'agglomération. Le Conseil d'Etat a étendu le spectre de cette loi à des lignes de trolleybus et d'autobus, et non pas seulement aux lignes de tram. C'est aussi de donner quelques aperçus sur les développements

---

<sup>2</sup> Voir en annexe 1 le résumé de la présentation faite par le Département.

structurants de transports publics, au-delà de 2020, en matière de tram et de transport ferroviaire. La procédure cantonale de modification de cette loi n'est pas anodine. Il faut savoir qu'il appartient au Conseil d'Etat de définir quelles sont les extensions de réseau de tram qu'il entend proposer au Grand Conseil, aux communes et à la population. Ce sont des tracés tout-à-faits sommaires. Dès le moment où ces intentions ont été traduites dans un plan, la carte est mise en consultation dans la FAO et les communes directement concernées doivent faire part de leur position dans un délai de 45 jours. Sur la base de la position des communes et du Conseil d'Etat, une décision est prise, puis un projet de loi est proposé. Ce projet de loi est ensuite soumis aux députés pour qu'ils se positionnent quant au développement qu'ils veulent donner au réseau. La carte annexée au PL 11029 a été mise en enquête dans la FAO à l'automne 2011.

Le Conseil d'Etat a décidé qu'il entendait développer trois projets de trams structurants: le tram qui va à Plan-les-Ouates puis qui continue sur Saint-Julien; l'extension du TCOB jusqu'à Bernex-Vailly, puis le raccordement de l'aéroport au tram du Grand-Saconnex. Dans la loi en vigueur aujourd'hui, le prolongement du tram de Nations jusqu'à Grand-Saconnex est déjà inscrit. Sur la carte de l'annexe 1 du projet de loi, ces 3 extensions sont indiquées par des traits pleins. Les autres traits sont soit des réalisations ou des intentions. Six communes ont eu à se prononcer sur ces extensions.

Un autre élément important est la procédure fédérale. Toute extension de tram est soumise à une procédure stricte en deux temps, ce qui est unique parmi les cantons suisses: tous les autres cantons utilisant la procédure fédérale uniquement. Genève a le principe d'une programmation cantonale et une décision du Conseil d'Etat, puis une procédure fédérale. La procédure fédérale commence par la demande d'une concession d'infrastructure. Le requérant sollicite auprès de la Confédération une concession d'infrastructure qui, avant d'être octroyée, nécessite une enquête publique. Ensuite, avec des préavis du canton et des Communes, il y a une délivrance de la concession. Sur cette base, le requérant peut lancer une procédure d'approbation des plans – la 2ème phase. A ce moment, les projets ont des tracés précis. Puis, le projet est de nouveau mis à l'enquête, et soumis à différents préavis. C'est dans le cadre de cette instruction qu'il y a des conciliations s'il y a des opposants. Par la suite, cela aboutit à une décision d'approbation des plans délivrée par la Confédération. Ces procédures conditionnent terriblement le planning de ces réalisations.

M. Etienne explique ensuite que s'agissant des trois projets principaux de trams figurant dans la loi, il n'y a pas encore de décision de concession ou d'approbation de plan. Les études ont été lancées pour définir ces projets. Suite à la mise en enquête de la carte annexée au projet de loi dans la FAO en octobre 2011, les positions des communes sont les suivantes. Bernex, par rapport à l'extension du TCOB, a approuvé le projet sans réserve. S'agissant du Grand-Saconnex, le tracé définit une intention uniquement. Pour mémoire, suite à une décision du Grand Conseil, la réalisation du tram Grand-Saconnex est conditionnée à la réalisation de la route des Nations. Il y a eu une approbation du projet et des réserves de la commune qui disait de faire attention au tracé. En ce qui concerne le tram de Saint-Julien qui passe par Perly, la Commune n'a pas fait signe par rapport à l'extension de cette ligne. Pourtant, le Département a rencontré la Commune plusieurs fois avant la publication dans la FAO. D'après la loi, l'absence d'observation équivaut à une acceptation sans réserves. Lancy est favorable au projet avec quelques réserves, notamment en lien avec le maintien du stationnement sur le Chemin des Palettes et des questions d'arborisation, mais globalement la Commune approuve le projet. Plan-les-Ouates approuve aussi mais demande à toujours considérer une éventuelle extension du réseau de tram dans le village de Plan-les-Ouates. Confignon n'a pas fait de résolution, mais, dans les réunions, s'est déclaré favorable et demande une réalisation au plus vite et en deux temps, pour aller au plus vite au quartier des Cherpines.

M. Etienne poursuit en indiquant que les études sommaires faites font les estimations suivantes : le prolongement du TCOB sur Bernex-Vailly dès 2015 est estimé à 65 millions ; le tram Palettes-Plan-les-Ouates-Saint-Julien est estimé à 190 millions ; l'aéroport, dès 2020, à 78 millions. Il s'agit du coût des projets, mais pas les coûts nets qui seront à charge du canton, car des contributions fédérales sont attendues, ainsi que parfois, des contributions des communes aussi. M. Etienne relève que la route de Ferney est déjà inscrite dans la loi actuelle. Au niveau des tramways, d'autres éléments d'infrastructure sont inclus dans la loi qui sont essentiels pour le bon fonctionnement du réseau. Il s'agit tout d'abord du prolongement du TCMC du CERN jusqu'à la douane aux horizons 2016 et qui coûte 21 millions. C'est aussi le réaménagement de la plateforme de Moillesulaz qui coûte 10 millions. Enfin, il y a les interfaces CEVA à l'horizon 2017 qui coûtent 65.8 millions. Il y a aussi plusieurs projets d'extension routiers de trolleybus dans ce projet de loi. Il s'agit d'une part, de créer une nouvelle branche en direction de MICA, sur le parcours des lignes 1 et 9, sur Frontenex. Ensuite, il y a le prolongement depuis Onex jusqu'à Cressy, ainsi que de Cressy jusqu'à Bernex. Tous ces éléments sont inscrits dans le projet

d'agglomération 2. Il y a aussi des aménagements sur l'axe Genève-Vernier, des lignes existantes où il faut réaménager les chaussées. Il y a aussi le tronçon entre Rive et Cornavin, et le prolongement depuis MICA jusqu'à la gare d'Annemasse, à un horizon plus lointain. Au niveau des autobus, une série de projets sont inscrits dans la loi, développés dans le cadre du projet d'agglomération et inscrits en partie dans le projet *Mobilité 2030*. Il y a le projet d'une moyenne ceinture qui part de l'aéroport, passe par le Pont-Butin, puis revient en direction de la rive gauche et l'interface aéroport. Il y a aussi l'axe Louis-Casaï ; une relation entre le PAV, les Grands Esserts et Vernier ; Champel-hôpital et les Grands Esserts ; le secteur Jonction-Stade de la Praille, puis Cherpines-Bernex et Eaux-Vive-Pallanterie. Tous ces aménagements sont prévus dans la loi pour améliorer la projection de ces bus et en faire des « BHNS ».

M. Etienne présente ensuite les visions ultérieures en matière de réseau de transports publics structurants, au-delà de 2020. Ce sont des intentions : elles devraient être confirmées et il n'y a pas d'études à ce stade. Si ces intentions sont retenues, elles devront faire l'objet de la même instruction de mise à l'enquête, sollicitation des communes, pour en faire un projet de loi avec des budgets. Il s'agit de développement de trams pour aller vers Vernier, le Lignon, Thônex, MICA, Vérenaz et la moyenne ceinture aéroport - Châtelaine - Praille-Acacias-Vernets (PAV) - Eaux-Vives qui fait l'objet de lignes de bus qui circulent actuellement de façon peu satisfaisante. Enfin, le dernier projet, au-delà de 2020 est un raccordement du projet CEVA, sous la place des Nations pour monter sous la Place du Forum Meyrin et rejoindre la gare Zimeysa.

Les considérations financières sont des éléments décisifs. Dans les différents projets de lois antérieurs à la loi 11029, il y a eu les montants suivants: 300 millions avaient été alloués au Conseil d'Etat pour la période 1999-2008 et 400 millions pour la période 2009-2013 pour continuer ce développement. Pour ce projet de loi, qui porte sur la période 2014-2022, il s'agit de 376 millions net pour les trois projets de tram et l'extension des réseaux trolleybus et autobus, avec des investissements annuels maximum de l'ordre de 70 millions. Cet horizon de planification qui est 2014-2022 est en parfaite conformité avec le projet d'agglomération 2, envoyé en juin 2012 à la Confédération. Ils sont de plus en parfaite adéquation avec la LGAF par rapport aux détails sur les enveloppes budgétaires pour chacun des projets. Il est maintenu une clause, à savoir soumettre à la Commission des transports et des travaux toute incidence du développement du réseau de tram sur le budget de fonctionnement de l'Etat. Les chiffres seront présentés au fur et à mesure de l'avancement des projets avant toute décision quant à leur

réalisation. Des coûts totaux, il faut retrancher les subventions fédérales. Une partie a déjà été reçue. Pour le TCMC, le canton a reçu 210 millions dans le cadre du fond d'urgence. Pour le TCOB, la subvention fédérale touchée se monte à 90 millions. Il y a aussi le fond d'infrastructure pour le projet d'agglomération 1 envoyé en 2007, où le canton avait reçu une contribution de 63 millions. Le 2<sup>ème</sup> projet d'agglomération est en cours d'évaluation au sein des différents offices fédéraux. Le canton attend encore la réponse quant à des contributions de l'ordre de 130 millions pour la période 2015-2018 et environ 140 millions pour 2019-2022. Ce sont des projections pour l'instant. On trouvera dans l'annexe 1 du projet de loi un tableau récapitulatif détaillant l'ensemble des coûts estimés, et ce par projet.

M. Etienne relève que la Commission des transports, lors de sa séance du 30 octobre 2012, a voté favorablement le PL 11029 y compris la carte annexée. Elle a donc approuvé le montant de la loi de 376 millions net ainsi que le fait d'une dépense maximale annuelle de 70 millions. Elle a proposé cependant un amendement qui a été approuvé par 8 voix contre 6, pour prolonger le délai de réalisation de 2022 à 2030, de façon à échelonner d'avantage les dépenses.

\*

\* \*

M. Longchamp confirme que les choix faits sur les trois options essentielles et concrètes de ce PL - l'aéroport, Bernex, Plan-les-Ouates-Perly - sont issues de réflexions qui sont en phase avec les projets d'aménagements qui ont lieu dans ces quartiers. Il s'agit des Cherpines avec la volonté d'une ligne de tram en son sein ; ainsi que les problématiques d'aménagement de Bernex qui pour pouvoir se réaliser doivent être couplées avec cet effort en matière de transports publics. C'est là que se situent les deux grands projets d'importance en matière d'urbanisme qui nécessitent une ligne de tram. Ces deux projets sont prioritaires et la taille justifie un changement de mode de transport pour passer des bus aux trams.

Mme Künzler relève que la priorité numéro 1 sur le réseau ferroviaire est l'extension de la gare Cornavin, et les points de croisement de Mies et Chambésy. Il y a aussi le désenchevêtrement de Châtelaine. Quand il y aura un financement fédéral, ils penseront à faire cela. Pour l'instant, c'est à l'étude. L'objectif du Conseil d'Etat est d'avoir le financement fédéral pour l'extension de la gare. Ce financement est prévu à l'horizon 2025.

S'agissant de la route des Nations, Mme Künzler indique que le Conseil d'Etat est en train de déposer l'autorisation de construire pour la jonction

autoroutière et que cette dernière a été transmise à Berne. Le projet de tram du Grand-Saconnex étant lié à la réalisation de la route des Nations est donc moins précis que les deux autres projets cités par M. Longchamp.

Concernant la route des Communaux d'Ambilly, M. Leutwyler relève que la requête en autorisation a été déposée. Le Département est en train d'analyser 65 oppositions. La prochaine étape sera de traiter et lever ces oppositions. Si les choses vont bien, il imagine qu'il sera possible de construire d'ici 1 à 1 an et demi. Sinon, c'est plutôt dans les 2 ans, au mieux.

Concernant les coûts estimés dans le projet de loi, M. Ferey explique que 100 millions ont déjà été votés. Ces 100 millions ont été votés dans le cadre du projet d'agglomération et non dans la H 1 50. Il a été décidé de rapatrier ces 100 millions dans cette loi. Cela explique que le projet indique un montant global net de 476 millions mais qu'il y a en réalité de nouveaux engagements pour 100 millions de moins, soit 376 millions.

Concernant le futur tram passant par Perly pour atteindre St-Julien, Mme Künzler indique que sur ce tracé, l'idée est de faire une route et de déclasser le périmètre entre l'autoroute et la commune de Perly. Ceci permettrait d'avoir un tram en site propre dans le village de Perly, avec une extension autour.

Concernant la traversée du Lac, Mme Künzler relève qu'il s'agit d'un dossier fédéral. Il y a différents fonds, qui sont chacun associé à des questions particulières : quand il s'agit de questions d'agglomération, il faut répondre avec des éléments de projets d'agglomération, quand il y a des questions sur le ferroviaire, il s'agit de questions ferroviaires, avec un fond particulier. S'agissant des goulets d'étranglement, la confédération a étudié de nombreuses variantes pour notre canton. Elle en a retenu trois. L'une passerait par le haut – l'aéroport, Ferney, etc. : tout en souterrain. Cela résout le goulet, mais coûte 5 milliards. La 2<sup>ème</sup> proposition est l'élargissement de l'autoroute de contournement actuelle avec un coût de l'ordre de 1.5 milliards. La 3<sup>ème</sup> est la traversée du lac, qui a des avantages pour l'agglomération, mais qui ne résout pas le goulet d'étranglement, l'aggravant même selon les spécialistes de l'OFROU. Ainsi, la réponse de la Confédération est que le meilleur moyen pour résoudre le goulet d'étranglement genevois est l'élargissement de l'autoroute. C'est un préalable à une traversée du lac. Les priorités au niveau fédéral sont donc l'extension de la gare Cornavin, et l'extension de l'autoroute de contournement. Concernant la traversée du Lac, M<sup>me</sup> Künzler pense qu'il n'y aura pas de possibilité de financement d'un tel projet avant 2025-2030.

M<sup>me</sup> Künzler insiste sur pertinence du plan *Mobilité 2030* qui est à la base de la révision de la H 1 50. Dans ce plan, il y a une vraie hiérarchie du réseau routier. Les gens circuleront mieux. A Genève, il y plus de routes principales que de routes secondaires, ce qui crée des problèmes. L'objectif du Conseil d'Etat est de mieux gérer la mobilité en réduisant le trafic automobile à l'hyper-centre favorisant ainsi les transports publics et la mobilité douce. M<sup>me</sup> Künzler insiste sur le fait que des routes vont être construites pour faciliter la mise en place du plan *Mobilité 2030*. A Bernex, une nouvelle route sera faite. Il en ira de même à Perly pour permettre le site propre du tram au milieu du village. Il y a aussi la Route des Nations pour le tram du Grand-Saconnex. Ainsi, le Département développe des sites propres pour les transports publics mais en développant aussi d'autres infrastructures pour les automobilistes. Mme Künzler relève que dans *Mobilité 2030*, une attention particulière est portée sur les déplacements professionnels.

### *Discussion*

Un commissaire libéral relève que la pierre angulaire du projet *Mobilité 2030* est la traversée du lac, car elle représente l'unique solution pour sortir les voitures de l'hyper-centre. Selon les informations dont disposent les commissaires, ce projet de traversée du lac ne se réalisera pas avant 2050-2080. Dès lors, le commissaire s'interroge sur la pertinence du projet de loi en l'absence de la réalisation de la traversée du lac. De plus, concernant les trolleybus, ce même commissaire s'interroge sur la faisabilité de la création d'une ligne importante en direction des Communaux d'Ambilly sachant que les dimensions des chaussées existantes sont réduites.

M<sup>me</sup> Künzler répond que le plan *Mobilité 2030* est une projection pour avoir une vision à moyen-long terme. La traversée du lac n'est qu'une des composantes du plan. Avant 2030, Mme Künzler indique qu'il faut déjà se projeter en 2020 avec la mise en service du CEVA, la réalisation de nouvelles lignes de trams, la hiérarchisation du réseau routier qui se met en place et divers autres propositions pour la mobilité douce. Selon elle, la traversée du Lac ne prédétermine pas tout le reste. Si la traversée du lac ne se fait pas à l'horizon 2030, alors le « U » routier lacustre actuel restera en fonction. Mais elle relève que l'élargissement de l'autoroute de contournement, préalable à la traversée du lac, sera en place. Il y aura alors un gain substantiel pour les automobilistes. Mme. Künzler rappelle que la réalisation de l'autoroute de contournement a permis d'enlever 30'000 véhicules sur le Pont du Mont-Blanc. Pour elle, le projet de loi 11029 s'inscrit dans cette vision globale et reste très modeste. Les projets présentés s'inscrivent en harmonie avec le plan d'aménagement du canton. Le tram de Bernex est lié au développement

d'un nouveau quartier très urbain alors que celui de Saint-Julien a pour objectif d'accompagner le développement du secteur des Cherpines. Enfin, M<sup>me</sup> Künzler relève que ce projet de loi doit aussi permettre de commencer des études pour un tram « des cités »<sup>3</sup> ainsi qu'un tram passant par le pont du Mont-Blanc pour se rendre en direction de Châtelaine et Vernier. Cet axe est actuellement saturé et nécessite une adaptation. La desserte de Vernier est essentielle à ses yeux. Enfin, en ce qui concerne les Communaux d'Ambilly, Mme Künzler estime que leur développement nécessite une offre en transports publics fortes. D'autant plus forte qu'avec le développement de logement sur Cologny (Tulettes) la demande sur cet axe ne va qu'augmenter.

Suite à la question d'un commissaire concernant la raquette ferroviaire prévue entre la gare et l'aéroport, M<sup>me</sup> Künzler indique que ce projet est embryonnaire. Il y aura une fenêtre d'opportunité vers 2025-2030 qu'il faut anticiper.

Concernant les planifications du Conseil d'Etat au sujet de l'urbanisation de Bernex, Mm. Künzler indique qu'il n'y a pas de financement direct sur les investissements pour le tram de Bernex pour 2013 et 2014. Il y a encore beaucoup d'oppositions à lever le long de la route de Chancy. Cela n'empêche pas le projet d'avancer, la procédure d'approbation des plans ayant été faite. Le Conseil d'Etat est dans la dernière phase des autorisations et ce projet est prioritaire.

M. Leutwyler relève que le projet de loi proposé, avec le tableau détaillant les coûts par projet qui lui est annexé, est en harmonie avec le fond d'infrastructure. Il s'agit d'une loi-cadre qui permet à l'administration de mettre au budget certains projets. Cela est aussi extrêmement utile pour les négociations menées avec la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération. Cette loi donne des bases légales pour planifier les choses avec la Confédération.

Un commissaire radical demande si les collectivités françaises voisines ont accepté de défrayer aux coûts suisses la couverture du déficit d'exploitation sur les lignes transfrontalières. Pour ce même commissaire, rien ne marchera correctement sans éloigner le trafic de transit. Il ne voit pas de solutions se dessiner. Cela ne sert à rien d'investir des millions sur des transports collectifs qui vont être englués dans le trafic général. Aujourd'hui, il y a déjà des embouteillages de transports collectifs.

---

<sup>3</sup> Moyenne ceinture passant par le pont Butin et desservant les communes urbaines telles que Vernier, Lancy, Onex, Carouge, etc....

M<sup>me</sup> Künzler indique que le CEVA va permettre de désengorger la ligne 12 qui est l'une des plus chargée d'Europe. Aussi il faut une hiérarchisation des transports. Le centre-ville doit devenir piéton, avec des transports publics efficaces, des accès pour handicapés et des transports de marchandises.

Concernant les 190 millions prévus pour le tram de Saint-Julien, M. Leutwyler précise que ce montant comprend tout ce qui est nécessaire. Néanmoins, le département ne sait pas encore très bien où passera le tram car il n'y a pas de consensus sur toute la ligne. Pour arriver au chiffrage, quant il n'y a pas de projet, le département fait du *benchmarking*. Avec l'expérience, le Département peut estimer avec une marge d'erreur de 30% le coût d'un projet. Il confirme enfin que les prix indiqués sont des prix totaux avec les emprises, y compris les frais d'ingénieurs.

Suite à la demande d'un commissaire libérale de recevoir un tableau chiffrant l'incidence du vote du PL 11029 sur le coût de fonctionnement des TPG, un tableau récapitulatif est donné aux commissaires<sup>4</sup>. D'un point de vue global, selon les chiffres travaillé par le Département avec l'appui des TPG, le déficit d'exploitation de l'ensemble des projets sera de l'ordre de 22,3 millions par an. Ce chiffre représente ce qui figurerait au contrat de prestation. C'est un chiffre complet qui englobe les amortissements, les frais financiers sur les matériaux et les salaires. Il s'agit donc des surcoûts de déficits d'exploitation à charge de l'Etat.

## **I.II Présentation de chacun des projets contenus dans la pl 11029<sup>5</sup>**

Relevons en préambule que les présentations qui ont été faites, sont des présentations qui n'ont pas encore un haut degré de finesse. Comme indiqué ci-dessus, la présente loi est une loi cadre qui fixe des enveloppes sans aller dans le détail de chacun des projets, qui feront eux l'objet de loi spécifique.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, M. Girard fait un point de situation sur les processus liés aux démarches fédérales, sur l'évaluation des projets et enfin sur l'évaluation et le financement des projets d'agglomération à Berne.

Il y a une dizaine d'années, la Confédération a adopté un rapport et mis sur pied un mécanisme d'élaboration de financement des projets d'agglomération à travers le fonds d'infrastructure. Cela a fait l'objet de beaucoup de rapports et directives qui ont décliné les grands principes suivants : que les projets d'agglomération sont nécessaires pour la planification, la coordination et le

---

<sup>4</sup> Voir annexe 2.

<sup>5</sup> Voir à ce sujet le tableau figurant en annexe de la loi. Ce tableau décrit l'ensemble des projets contenus dans le projet de loi avec leurs dates de réalisation et leurs coûts respectifs.

pilotage des politiques publiques et que d'un point de vue formel, ils sont un moyen par lequel les cantons soumettent à la Confédération une demande de subventionnement de leurs infrastructures de transport.

En 2006, la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure a été votée. Cette loi crée un fonds, alimenté par la vignette autoroutière entre-autres, constitué de 20 milliards de francs, à utiliser sur 20 ans pour 4 catégories :

- 1) 8,5 milliards pour l'achèvement des routes nationales ;
- 2) 5,5 milliards pour l'élimination des goulets d'étranglement ;
- 3) 0,8 milliards pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et périphériques ;
- 4) 6 milliards qui ont été décliné en deux : 2,56 milliards pour les projets urgents déjà en demande de subventionnement à Berne en 2005, et 3,44 milliards pour le trafic d'agglomération à distribuer sur 20 ans.

S'agissant des projets urgents, en 2006, la Confédération a fait bénéficier Genève de 30% de ces 2,56 milliards. Genève a donc obtenu 210 millions pour le TCMC dont le chantier a été ouvert début 2006 et un financement pour le TCOB et le CEVA.

Pour la Confédération, le point crucial pour l'évaluation de ces projets est la partie du financement cantonal.

Il y a deux ans, le Grand Conseil a adopté les PL 1748 et 1749 représentant un total de 570 millions d'investissement.

Trois bases légales permettent le financement du projet d'agglomération. En premier lieu la loi sur le réseau des transports publics qui finance l'essentiel des trams, en second lieu la loi sur le réseau ferroviaire et enfin la loi sur le trafic d'agglomération.

Les premières mesures qui vont être présentées sont les mesures déposées à Berne pour le projet d'agglomération 2 qui est en cours d'évaluation. Le préavis de la Confédération sera donné courant 2013 et les votes sur les crédits fédéraux seront quant à eux faits en 2014 et 2015.

Le PL 11029 n'est donc pas une autorisation de construire ou de dépenses mais uniquement une base légale. Chaque projet devra faire l'objet de son propre processus de validation. L'autorisation de dépenses est demandée chaque année sur le budget, budget sur lequel les députés peuvent agir.

Concernant le fonctionnement des démarches à Berne, le canton dépose ses projets à l'Office fédéral du développement territorial (ARE) qui étudie ces derniers et donne des mandats à des bureaux d'étude extérieurs pour les analyser, les étudier dans le détail, mesure par mesure. Un rapport technique est ensuite rendu puis transmis au Parlement qui validera les choix fait. L'ARE travaille en collaboration avec l'Office fédéral des transports (OFT), notamment sur les projets ferroviaires, et l'Office fédéral des routes (OFROU) sur les aménagements routiers. A ce sujet, M. Girard précise que l'ARE analyse les projets, fait des propositions au Conseil fédéral qui adopte un message avec une demande de libération de crédit. C'est ce message qui est ensuite étudié par la commission des transports et télécommunication puis par les chambres fédérales.

#### A. Fonds d'urgence et PA 1 (subventions fédérales acquises)

##### *i) Présentation du projet d'extension du TCOB à Bernex*

M. Etienne refait rapidement la présentation du prolongement du TCOB qui avait déjà été faite en novembre 2011<sup>6</sup>. S'agissant de la procédure, la mise à l'enquête publique a été faite, et le Département est en phase de conciliation avec des opposants. Une dizaine de protocoles ont été signés. L'objectif est que la procédure soit bouclée d'ici quelques mois. Le Département espère une autorisation de construire d'ici l'été 2013 pour pouvoir tenir le rythme prévu. Le devis général est le devis qui figure dans le PL 11029, soit 65 millions.

##### *ii) Présentation du prolongement de la ligne de trolleybus d'Onex jusqu'à Cressy<sup>7</sup>*

L'itinéraire est aujourd'hui celui de la ligne 21. Le projet est d'électrifier l'itinéraire présenté en bleu sur la carte de l'annexe 4, de sorte que les lignes de trolleybus puissent aboutir à Cressy et que le bus 21 puisse opérer sur une autre ligne. Il y a la volonté de créer une voie de bus sur la route de Loëx pour faire en sorte que le trolleybus puisse aboutir au carrefour sans être impacté par les files d'attente. Le coût du projet est de l'ordre de CHF 7,4 millions. Pour ce projet il ne s'agit pas de mettre en place des mégabus et les voiries existantes permettent l'absorption d'une telle ligne.

---

<sup>6</sup> Voir annexe 3.

<sup>7</sup> Voir annexe 4.

iii) *Trolleybus Axe Frontenex*<sup>8</sup>

Le projet part de la place des Eaux-Vives pour prendre Frontenex, le barreau Frank-Thomas, le chemin de Grange-Canal, la Gradelle, Jean-Jacques Rigaud, pour rejoindre MICA. C'est un projet de requalification de l'axe, en vue d'implanter un trolleybus. Il y a eu un objectif de valorisation de cet axe pour le renforcer avec un trolleybus à double articulation. Les études préliminaires sont en cours d'achèvement. Les carrefours et arrêts de bus sont maintenus dans les secteurs où il y a déjà des arrêts de bus et ils sont repositionnés en partie dans les secteurs du chemin de la Montagne ou de MICA où trois arrêts sont prévus. Dans le secteur de Frank-Thomas, une voie bus est aménagée. Sur le chemin de la Gradelle, il y a la voie de bus existante et dans l'autre sens, il y a la possibilité d'implanter une nouvelle voie de bus aussi. L'autre secteur est Mirany, où des voies de bus sont projetées, pour faciliter la progression des bus, avec des feux supplémentaires pour atteindre des vitesses commerciales élevée. Ce projet doit répondre à la vitesse idéale. Par rapport à l'aménagement, l'objectif est d'implanter une berne centrale là où c'est possible. Un souci particulier a été mis sur la position des mâts, avec l'objectif de les minimiser. Sur Jean-Jacques Rigaud, il n'est pas possible de loger une voie bus ou une berne centrale vu l'exiguïté du site. Il y a un mât latéral qui soutient les deux lignes de contact. Au niveau du projet, ils en sont à la phase de l'étude préliminaire, avec pour objectif des travaux à l'horizon 2015-2017. Le projet a fait l'objet de beaucoup d'échanges avec les communes concernées et il est toujours en étude au sein de l'administration.

Concernant la largeur de la chaussée sur Jean-Jacques Rigaud, M. Leutwyler confirme que cette dernière est étroite. Néanmoins cela n'empêche pas les *mégatrolleybus* de passer. L'objectif est de mettre le trolleybus en site propre partout où cela est possible.

Un projet de P+R est prévu sur France en relevant que l'idée à terme serait de poursuivre cette ligne de trolleybus jusqu'à la gare d'Annemasse.

Concernant la liaison entre MICA et les communes des Trois-Chênes, M. Etienne explique que si l'axe fort sera la ligne de trolleybus décrite. Il y aura encore des lignes transversales, comme la 31, la 34 ou la ligne C, qui sont sur la route de Jussy. Il est prévu que la ligne C fasse un écart sur MICA. Le problème des Trois-Chênes est qu'il y a deux pôles d'attractions. Le

---

<sup>8</sup> Voir annexe 5 et 5 bis. On notera ici que ce point est décomposé en 2 objets. Un objet inclus dans le PA 1 correspondant au développement de la ligne de trolleybus pour un montant de 13,6 millions, et un autre objet figurant dans le PA 2 correspondant aux aménagements routier nécessaires pour un montant de 52 millions.

centre de Thônex avec la place Graveson, et la gare de Chêne-Bourg. Il s'agit d'une distance pas facile à gérer, mais qui est prévue par des bus à fréquence plus faible, pour relier transversalement non seulement MICA, mais aussi Puplinge et Jussy. M. Etienne ajoute que dans le cadre de MICA, il y a l'objectif d'améliorer les dessertes tangentielles par la création d'emprises. Une analyse a été faite sur l'Avenue Tronchet, avec un projet à bout touchant, et la route de Jussy. Ce projet n'est pas sur la liste du projet de loi mais c'est au cœur des préoccupations du Département.

*iv) Réaménagements trams aux abords des Interface CEVA<sup>9</sup>*

M. Etienne commence par la gare de Chêne-Bourg. Il est prévu d'abandonner la boucle existante pour faire une boucle autour du quartier.

Aux Eaux-Vives, le concept est identique.

Au niveau du Bachet de Pesay, il y a une refonte des infrastructures des trams, qui sont démolies dû aux travaux en lien avec le CEVA. Les 3 réaménagements prévus sont évalué à CHF 26 millions de francs.

**B. PA 2 (subventions fédérales en cours de traitement)<sup>10</sup>**

M. Ferey commence par la présentation du **tram qui ira jusqu'à St-Genis**<sup>11</sup>. Il s'agit d'un projet dont le coût est estimé à 22,5 millions. Le but est de prolongé le TCMC sur France. Le coût estimé est celui jusqu'à la frontière, les autorités françaises prenant en charge le coût de l'investissement sur territoire français. L'enquête publique est prévue pour fin 2013, et le début des travaux en 2015 pour une mise en service en 2017.

Au niveau de l'exploitation de cette ligne transfrontalière, Mme Künzler relève que si l'Union européenne exige normalement des appels d'offres pour l'exploitation des lignes de tram sur son territoire, des exceptions sont possibles. Les discussions sont en bonne voie pour que se soit les TPG qui exploitent ces lignes transfrontalières.

M. Ferey passe ensuite à **l'aménagement de la plateforme de Moillesulaz**<sup>12</sup>. Le projet suit son cours. Il y a des variantes à étudier. Le but est de réaménager la plateforme en déplaçant la boucle, en prenant en compte la dimension urbanistique. Le coût de cet aménagement est estimé à

---

<sup>9</sup> Voir annexe 6.

<sup>10</sup> Voir annexe 7.

<sup>11</sup> Voir aussi annexe 8.

<sup>12</sup> Voir aussi annexe 9.

CHF 8 millions. Selon M. Ferey, le projet de tram sur Annemasse avance bien côté français. L'avant-projet est terminé, le but étant de faire à présent l'enquête publique pour une mise en service fin 2016 probablement.

Selon Mme Künzler, il n'y a aucun doute que le projet avance bien côté français. Il ne faut pas oublier que 50'000 personnes vivent à Annemasse et ont besoin de plus de transports collectifs.

Est abordé ensuite par M. Ferey le **tram de Saint-Julien**<sup>13</sup>. Il décrit le tracé qui part des Palettes, pour passer ensuite par les Cherpines et le nœud autoroutier de Perly, pour rejoindre la route de Saint-Julien. Il continue sur Saint-Julien pour avoir un terminus à la gare SNCF de Saint-Julien-en-Genevois. Depuis les Palettes, le tram est en site central, avec des aménagements paysagers.

M. Etienne ajoute que l'une des demandes de la Commune de Lancy, dans le cadre de sa résolution sur cette loi, était le traitement de cet axe, notamment la végétation et le stationnement, ce qui a été intégré dans le projet. M. Ferey explique que le tram continu sur l'avenue Curé-Baud, avec une station en site latéral propre et une arborisation tout le long de l'axe. En continuant, le tram bifurque vers la future place des Cherpines. Ensuite, il revient vers la ZIPLO, toujours en site latéral. Le tram arrive alors à la place du Tourbillon, où il fait un coude et continue pour traverser l'autoroute, avec un franchissement de cette dernière à réaliser pour rejoindre la route de Saint-Julien pour un nouvel arrêt. Le tram arrive alors jusqu'au centre de Saint-Julien-en-Genevois, avec, au terminus, un aménagement devant la gare pour optimiser la circulation des bus. L'aménagement d'un P+R est de plus prévu. Sur les cartes mises en annexes, des traits indiquent l'éventualité d'un prolongement futur vers Bardonnex, si l'idée d'un P+R près de la douane se concrétisait. Aujourd'hui, le Département est en procédure d'appel d'offre pour choisir les mandataires. Il est prévu le début de l'étude de l'avant-projet avec le dépôt de la demande de concession à la Confédération en avril 2013. En été 2014, il y aura le dépôt du dossier pour mener l'enquête publique. En automne 2015, il est prévu la décision d'approbation des plans et le début des travaux pour une mise en service programmée à la fin 2018.

Cette ligne de tram sur Saint-Julien, reliera au final cette localité au Grand-Saconnex, une fois la route des Nations et le tram construit.

Il est encore précisé que la finalisation des plans est en court et qu'un projet de P+R ne figurant pas dans ce PL est prévu.

---

<sup>13</sup> Voir détail annexes 10 et 10 bis.

Concernant le phasage des travaux, Mme Künzler indique qu'une première étape doit desservir les Cherpines. En ce qui concerne Perly, il y a un développement important. Le phasage n'est pas terminé et aucune procédure d'approbation des plans n'a été déposée à Berne. Ils sont dans les procédures de l'avant-projet. Il est donc possible de réaliser cette ligne par étapes.

M. Etienne ajoute que les études doivent se faire néanmoins sur l'entier du projet, avec en tête l'éventuelle réalisation par étapes. Les études doivent se réaliser d'un seul tenant, que ce soit les études d'avant-projet qui leur permettra de faire la demande de concession, ou ensuite pour l'approbation des plans, en 2014. C'est au moment de la décision d'approbation des plans par la Confédération qu'il faudra se positionner et déterminer s'il s'agira d'aller jusqu'au Cherpines d'abord et ensuite à Saint-Julien ou si cela se réalise d'un seul tenant. C'est à l'horizon 2015 que cette question devra être tranchée. Pas avant.

Il faut relever ici que la discussion sur la ligne de Saint-Julien a nourri un débat sur les types de tram exploités sur le réseau genevois. Ce débat relatif aux trams bidirectionnels ne sera pas retranscrit dans le présent rapport même s'il faut relever qu'il peut avoir un certain intérêt. Il s'agit comme l'a indiqué Mme Künzler d'un débat sur des options techniques. Selon elle, le fait que les trams puissent aller dans les deux directions est un plus. Les trams bidirectionnels ont de plus grosses capacités et il s'agit de tram construit en Suisse. Mme Künzler a aussi rendu attentif les commissaires que les boucles prennent beaucoup de place et que cela est un problème dans un canton aussi exigu que cela de Genève.

M. Ferey aborde ensuite la mesure 30-16 relative au **réaménagement des interfaces de trams principales** dans le cœur de l'agglomération. Les interfaces sont Rive, Stand et Plainpalais. L'estimation est de 3 millions par interface. Une importance majeure a été accordée à ces interfaces de tram pour améliorer la multi-modalité.

M. Ferey poursuit la présentation en indiquant que les projets à venir sont des projets où les études sont très en amont, qui ont des estimations sommaires et dont le début des travaux est plus lointain que les projets présentés jusqu'à présent. S'agissant du **réaménagement de l'interface TP de l'aéroport**, le projet vise à favoriser l'organisation des flux de transports individuels motorisés, de transports publics et de mobilité douce. Le projet est en lien avec le terminal, la gare CFF et le projet d'esplanade de l'aéroport. Il y a une révision de tout l'aménagement de l'interface multimodal, en lien avec une future traversée qui se fera au-dessous de l'autoroute.

M. Ferey passe ensuite aux projets de **réaménagement en lien avec la ligne de la moyenne ceinture**. Il est prévu de faire une ligne tangentielle de transports publics qui desserve différents quartiers. Un exemple est la mesure au niveau de la route de Pré-Bois où il est envisagé un réaménagement de la voirie en faveur des bus, pour une meilleure circulation. Cette mesure est chiffrée à 6 millions de francs. Il y a d'autres aménagements liés tels que la requalification de l'avenue Louis-Casaï avec des aménagements pour la mise en site propre de bus et la prise en compte d'aménagements pour la mobilité douce.

La mesure suivante concerne la **desserte de Veyrier – les Grands-Esserts** estimée à 5 millions de francs. L'idée est de mettre des voies en site propre pour les bus pour avoir une vitesse commerciale plus importante. Cette ligne a pour but notamment de desservir les futurs quartiers des Grands-Esserts.

Suit une mesure concernant la **requalification urbaine de l'axe entre le Stade de Genève et la Jonction** pour améliorer la vitesse commerciale des transports publics, et faciliter les cheminements de mobilité douce. Il s'agira aussi de mettre en place **une ligne appelée « petite ceinture »** qui continuera au-delà de la Jonction pour aller jusque vers les Nations.

La dernière mesure figurant dans le PA 2 est la mesure concernant la liaison entre Champel-Hôpital et les Grands-Esserts<sup>14</sup>. Le but est de relier la future halte CEAV de Champel et les Grands-Esserts avec une ligne de bus qui serait prolongée. Cette mesure est chiffrée à une dizaine de millions.

### C. Projet d'agglomération 3 (PA 3)<sup>15</sup>

L'ensemble des mesures présentées jusqu'ici sont celles figurant dans le fonds d'urgence et le PA 1 pour les quelles les aides fédérales ont été obtenues (40% du coût global) puis celles du PA 2 et qui ont fait l'objet de demande de subventions auprès de la Confédération.

Les dernières séries de mesures figurant dans le projet de loi sont celles concernant le PA 3. Ces mesures, dont le début des travaux est prévu entre 2019 et 2022, feront l'objet d'analyses dans 4 ans par la Confédération. Des demandes de subventions seront alors adressées par le canton. Dans un souci de vision à long terme, le Département a préféré mettre ces mesures du PA 3 dans le projet de loi 11029 afin d'indiquer à quoi on peut s'attendre pour la suite.

---

<sup>14</sup> Voir annexe 11.

<sup>15</sup> Se référer ici à l'Annexe 7.

M. Ferey commence par les mesures 32-1-2 et 32-2-2 que sont la **réalisation du tram vers la douane de Ferney et la branche de l'aéroport**. Il précise que le tracé n'est pas encore défini et doit être étudié. La mesure est estimée à 178 millions de francs.

Il passe ensuite à la mesure relative **au prolongement de la ligne de trolleybus qui arrive à MICA<sup>16</sup> jusqu'à la gare d'Annemasse**. Cette ligne offrirait un rabattement direct vers le réseau RER franco-valdo-genevois.

La mesure suivante est la **poursuite du trolleybus entre Onex et Cressy**. L'objectif est de franchir l'autoroute et de récupérer le futur barreau nord de Bernex. Le chiffrage de cette mesure est de 40 millions.

Vient la mesure concernant le **nouvel axe fort entre Vernier et Annemasse**. Ici, il y a la volonté de construire un axe fort en site propre entre le centre de Genève et Vernier, vers la Zymesa. Les études détermineront s'il s'agira d'un bus ou d'un tram. Le chiffre, 68,6 millions, reflète l'idée de construire un site propre pour mettre des bus et réserver l'emprise pour un éventuel tram.

La mesure suivante, soit **l'aménagement d'un site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin**, reflète toujours l'idée de créer une diamétrale avec un passage sur le pont du Mont-Blanc pour créer un axe fort de transports publics.

La présentation de cette mesure fait réagir plusieurs commissaires et un débat s'ouvre alors sur la problématique du pont du Mont-Blanc. A ce sujet, M. Leutwyler relève que le pont a un certain âge. Depuis 1974, il a été versé au patrimoine administratif de la Ville de Genève. Son état actuel nécessite un assainissement dans les années à venir. Le pont ne satisfait plus aux normes actuelles de charges. Les travaux d'assainissement seront conséquents et prendront des voies de circulation. Se posera donc la question de savoir si l'on veut renforcer l'ouvrage pour permettre le passage du tram. Aujourd'hui, le tram ne passerait pas. M. Leutwyler relève encore que la responsabilité de l'entretien du pont du Mont-Blanc par rapport à son affectation actuelle revient à la Ville de Genève.

La mesure qui suit concerne **l'aménagement en site propre entre les Cherpines et Bernex**. Il s'agit d'un nouvel axe de transports publics tangentiel pour relier 2 zones importantes en développement.

Les deux mesures suivantes correspondent au renforcement d'**axes forts sur la moyenne ceinture dans le secteur de l'Etang et celui de l'Avenue de**

---

<sup>16</sup> Mesure figurant dans le PA 1.

**l'Ain.** Une des premières mesures sera la requalification de la route de Pré-Bois. Il est prévu un aménagement routier pour favoriser la progression des bus officiant pour faire une moyenne ceinture qui reliera l'aéroport, passera par le pont Butin pour se rendre vers le PAV et revenir sur la gare des Eaux-Vives. Au secteur de l'Etang, la mesure vise des aménagements pour les transports en commun et des aménagements paysagers qui intègrent les différentes mobilités douces. La même chose est prévu dans le secteur de l'Avenue de l'Ain.

La dernière mesure du projet de loi qui figure dans le PA 3 concerne **les aménagements pour les transports publics entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie** qui est identifiée comme un grand projet de futur quartier urbain. Le but est d'y prévoir des aménagements routiers pour permettre la progression en site propre de bus qui relieraient rapidement la future gare CEVA des Eaux-Vives au futur quartier urbain de la Pallanterie.

### **I.III Position des communes<sup>17</sup>**

M. Etienne explique que selon la procédure inscrite dans la H 1 50, les communes directement concernées par les extensions planifiées de tram - celles devant être réalisée à un horizon proche (2020) - doivent prendre position par voie de résolution dans les 45 jours après la publication de la carte dans la FAO. Les communes concernées sont Bernex, Grand-Saconnex, Perly, Lancy, Plan-les-Ouates et Confignon. L'annexe 12 explique comment s'est déroulée cette consultation. Au mois de juin et août 2011, le Conseil d'Etat a rencontré les six communes une à une pour les informer de la procédure et de sa volonté de modifier cette carte et de la mettre à l'enquête. La mise à l'enquête a été effective du 5 octobre au 3 novembre 2011. La carte et les modifications du texte de loi ont été publiées dans la FAO. Le 19 septembre 2012, le Conseil d'Etat a approuvé le projet de loi qui est depuis le 16 octobre 2012 en traitement devant Grand Conseil. L'annexe 12 bis comprend les résolutions des communes. Deux communes n'ont pas fait part de leur position. La première est Confignon qui est très peu impactée par l'extension du TCOB. Toutefois, le département s'est rendu compte qu'elle est très favorable, qu'elle demande d'accélérer le projet et souhaite une réalisation partielle telle qu'une mise en service jusqu'aux Cherpines d'abord, puis jusqu'à Saint-Julien. La 2<sup>ème</sup> commune est Perly-Certoux, qui a émis un certain nombre de remarques, mais qui ne s'est pas prononcée par voie de résolution. Selon la loi, l'absence de résolution équivaut à l'approbation du projet. La mise à l'enquête de la carte est une obligation

---

<sup>17</sup> Voir annexe 12 et 12 bis.

légale cantonale. Toutefois, la réalisation d'une ligne de tram obéit à une réglementation fédérale qui nécessite deux mises à l'enquête : tout d'abord pour obtenir une concession, puis pour la décision d'approbation des plans. Les quatre communes qui ont répondu par courrier sont toutes favorables. Certaines ont émis des réserves qui ont été intégrées.

Concernant les mesures comprises dans le PA 2, M. Ferey indique que le Département a travaillé avec les communes concernées. Il cite les PACA dans lesquels les concepts de développement des transports publics ont été revus et révisés avec les communes. Au travers du Comité de pilotage, des représentants de l'ACG ont fait le relai de tout ce qui est présenté dans le Projet d'agglomération. Une Charte reprenant toutes les mesures présentées à Berne a aussi été signée.

Concernant la consultation des communes, M. Girard rappelle aux commissaires que la loi sur le réseau des transports publics ne demande de consulter que les communes qui sont impactées par le tram.

#### **LIV Préavis de la commission des transports<sup>18</sup>**

Le Président indique que la commission des transports a transmis un préavis positif à la commission des travaux, préavis qui a néanmoins fait l'objet d'une proposition d'amendement demandant que le montant annuel moyen se monte à 32 millions de francs et que la période de réalisation s'étale de 2014 à 2030.

M<sup>me</sup> Künzler relève que ce qui est important pour le Conseil d'Etat c'est de pouvoir maintenir la possibilité de pouvoir dépenser jusqu'à hauteur de 70 millions dans une année afin de pouvoir réaliser correctement les projets prévus. Dès lors, la mention de 32 millions en moyenne est acceptable.

M. Leutwyler confirme que « diluer » un chantier en cours n'est pas bon et se réjouit que l'amendement proposé par la commission des travaux ne soit pas un frein pour les chantiers en cours.

Une commissaire socialiste se réfère à l'amendement proposé par la commission des transports et demande si ce dernier peut avoir une incidence sur les subventions à recevoir de la Confédération.

M<sup>me</sup> Künzler indique que l'incidence qu'elle voit est le fait qu'il faut que les projets soient maintenus pour pouvoir prétendre à des subventions auprès de Berne. L'autre problème qu'elle voit est la date de 2030 qui signifierait que le

---

<sup>18</sup> Voir annexe 13.

canton renonce à ses ambitions, en affichant tout de suite que cela ne va pas se faire. L'étalement financier est moins problématique selon elle.

M<sup>me</sup> Künzler insiste sur le fait que ce projet de loi a des visées directes sur les 3 lignes de tram décrites lors de la présentation initiale du projet par M. Etienne ainsi que le tram de Ferney qui était déjà financé. Les autres projets mentionnés ne sont que des études.

#### **I.V. Demandes d'auditions et votes**

Suite à l'ensemble des explications et présentations reçues sur le PL 11029, un commissaire libéral demande l'audition des communes de Confignon et de Perly-Certoux. De plus, dans le cadre du projet de trolleybus de MICA, il demande l'audition des communes touchées, soit Thônex, Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries et Cologny. Enfin, il demande encore l'audition des TPG, du GTE et de l'ATE.

Un commissaire Vert demande quant à lui l'audition de la FER et de la FMB.

Le Président met aux voix l'audition de la commune de Confignon:

Pour :	3 L, 2 R, 2 MCG, 1 UDC
Contre :	3 Ve, 2 S
Abstention :	---

#### **L'audition de la commune de Confignon est acceptée.**

Le Président met aux voix l'audition de la commune de Perly-Certoux:

Pour :	3 L, 2 R, 2 MCG, 1 UDC
Contre :	3 Ve, 2 S
Abstention :	---

#### **L'audition de la commune de Perly-Certoux est acceptée.**

Le Président met aux voix l'audition conjointe des communes de Chêne-Bougerie, Chêne-Bourg et Thônex:

Pour :	3 L, 2 R, 2 MCG, 1 UDC
Contre :	3 Ve
Abstention :	2 S

**L'audition de la commune de Chêne-Bougerie, Chêne-Bourg et Thônex est acceptée.**

Le Président met aux voix l'audition de la commune de Coligny :

Pour :	3 L, 2 R, 2 MCG, 1 UDC
Contre :	3 Ve, 2 S
Abstention :	--

**L'audition de la commune de Coligny est acceptée.**

Le Président met aux voix l'audition des TPG:

Pour :	3 L, 2 R, 2 MCG, 1 UDC, 2 S
Contre :	---
Abstention :	3 Ve

**L'audition des TPG est acceptée.**

Le Président met aux voix l'audition de la FER:

Pour :	3 Ve, 2 S, 1 UDC, 1 MCG
Contre :	--
Abstention :	1 MCG, 3 L, 2 R

**L'audition de la FER est acceptée.**

Le Président met aux voix l'audition de la FMB:

Pour :	3 Ve, 2 S, 1 UDC, 2 MCG
Contre :	---
Abstention :	3 L, 2 R

**L'audition de la FMB est acceptée.**

Le Président met aux voix l'audition du GTE :

Pour :	2 MCG, 3 L, 2 R, 1 UDC, 2 S
Contre :	3 Ve
Abstention :	---

**L'audition du GTE est acceptée.**

Le Président met aux voix l'audition de l'ATE :

Pour :	2 MCG, 3 L, 2 R, 1 UDC, 2 S
Contre :	---
Abstention :	3 Ve

**L'audition de l'ATE est acceptée.****II. AUDITIONS****Audition de M. Dinh Manh UONG, Conseiller administratif de Confignon et M. Mario Rodriguez, Secrétaire général adjoint de la commune de Confignon**

M. Uong excuse M<sup>me</sup> Jay qui devait normalement venir pour traiter ce sujet. Quatre projets concernent directement Confignon. En partant du Sud vers le Nord, il y a en premier lieu un projet de tram qui va passer de la route de Base jusqu'à Perly. C'est un projet très important, car étroitement lié au développement des Cherpines. C'est un élément structurant qui permettrait un développement harmonieux. Ils qualifient ce projet de prioritaire et souhaitent qu'il soit réalisé en même temps que les premières constructions du quartier. En second lieu, il y a la ligne de bus tangentielle entre les Cherpines et Bernex-Nord qui est aussi un projet qui les intéresse et que la Commune souhaite. Les questions de mobilité entre les Cherpines et le reste du village de Confignon pour aller jusqu'à Bernex est une préoccupation majeure pour la commune. Ils suivent cela de près pour voir le tracé final. En troisième lieu, en ce qui concerne le prolongement du TCOB pour aller jusqu'à Vailly, la commune y est aussi très favorable. Toutefois, la commune de Confignon a déposé à l'OFT une opposition par rapport à ce projet à cause de l'abandon d'un passage souterrain qui se trouve à la sortie de l'autoroute. Pour Confignon, c'est un élément qui constitue une garantie en termes de sécurité pour les piétons entre le village et Cressy. Ils souhaitent qu'une solution permette de débloquer cette situation. Enfin, concernant le projet de trolleybus qui va de Cressy jusqu'à Bernex, il n'y a aucun problèmes pour la commune. Ils voient cela comme un élément positif qui permet de réaménager la place du quartier de Cressy, pour la rendre encore plus conviviale.

M. Uong relève que la commune n'a pas jugé utile de manifester sa position par voie de résolution. Il précise que la question de la mobilité est une préoccupation majeure de la commune de Confignon. Quand il s'agit du projet de tram dans le secteur des Cherpines, tous les membres s'accordent à dire qu'il faut absolument développer cette ligne de tram. Les commissions communales ont eu l'occasion de discuter sur le projet. La position que M. Uong exprime est celle du conseil municipal et des habitants de Confignon. Il confirme que la commune est par principe très favorable au développement des transports collectifs.

**Audition de M. Fernand Savigny, Conseiller administratif de la Commune de Perly-Certoux accompagné de M. Christian Gorce, adjoint au maire.**

M. Savigny signale que le tracé qui figure en annexe du projet de loi n'est pas le tracé retenu aujourd'hui, ce qui modifie les impacts sur la commune. Il ne sait pas si les commissaires sont au courant de cette modification. S'il a bien compris, contrairement à ce qui est présenté dans le projet de loi, le tram ne remontera le chemin de la Galaise que sur 200 mètres, partira en direction de l'autoroute puis rejoindra la route de Saint-Julien.

M. Ferey précise que le département a présenté à la commission l'étude d'insertion avec le dernier tracé.

M. Savigny dit qu'ils attendent encore le tracé précis du tram sur la route de Saint-Julien. Par rapport au nouveau tracé, il a aussi été prévu d'y mettre un P+R conséquent à 1'500 places. La Commune s'y est opposée. Elle pense que le report modal prévu dans l'exposé des motifs ne sera pas aussi important. En tout cas, il ne règlera pas une problématique actuelle qui est le trafic pendulaire pour la commune et l'incidence du tram sur la route de Saint-Julien. Ils ne sont pas au clair sur où vont aller ces véhicules, ce qui ne les satisfait pas. L'exposé des motifs indique une subvention de 40% de la part de Confédération et un financement de la part des communes. La route de Saint-Julien est un territoire cantonal, mais la modification du tracé du tram est sur le territoire communal. M. Savigny ne sait pas ce que cela signifie en termes de coûts à charge des communes. Il faut des précisions. Ils partent de l'idée que toute modification de la route de Saint-Julien ne sera pas à charge de la commune.

M. Gorce précise que les volumes de report modal paraissent faibles, compte-tenu de l'obstruction que va représenter le tram sur la route de Saint-Julien.

Ils s'inquiètent par rapport à la direction du trafic pour qu'il puisse s'écouler. Les propositions à ce sujet leur paraissent utopiques. Ils s'opposent à tout renvoi de ce trafic à l'intérieur du village de Perly. Il répète l'opposition au P+R et la volonté à ce que le report modal puisse se faire par des parkings en amont de la ligne de tram et pas sur son itinéraire.

### *Réponses aux questions des commissaires*

Un commissaire UDC remarque qu'il y a eu une enquête publique. La commune a été invitée à se prononcer par voie de résolution, chose qu'elle n'a pas faite. Il est étonné que les autorités de la commune n'aient pas pris l'option d'exprimer ces réserves par voie de résolution, étant donné que l'absence de prise de position équivaut à une acceptation du PL 11029 sans réserve.

M. Savigny indique que le tracé définitif n'est pas dans le projet de loi. Les conséquences ne sont donc pas définies dans le projet. Il s'agit juste du principe du tram auquel ils ne s'opposent pas. Ils ont évoqué de manière très claire les problèmes qu'ils voient. Le tracé exact revêt une grande importance sur le fonctionnement de la route de Saint-Julien. Ils ont fait des propositions de route qui va dans le sens du projet du plan directeur cantonal d'urbaniser ou développer la partie entre la route de Saint-Julien et l'autoroute, sur le territoire de Bardonnex. La création de cette voirie pourrait trouver une solution pour les véhicules privés de la route de Saint-Julien, pour qu'ils ne soient pas envoyés sur le village de Perly. Ils sont dans l'expectative de voir comment cela va se réaliser. Il rappelle que sa commune est l'un des plus petits territoires du canton.

M. Savigny insiste suite à la question d'un commissaire sur le fait que la route de Saint-Julien ne permet pas la création d'un site propre pour le tram. La problématique est que pour assurer une vitesse de transport adéquate au tram, il faut réduire le trafic des véhicules privés. L'Etat a déclaré ceci. Les propositions qu'ils ont faites est la tranchée couverte au niveau de l'arrivée de Perly ou la route de desserte de la future zone d'activité entre l'autoroute et la route de Saint-Julien qui paraît être l'une des solutions les plus sûres, pour autant que les véhicules qui viennent de France puissent la prendre. M. Savigny explique qu'ils demandent que des solutions soient trouvées. Tout doit être clairement défini. La problématique du trafic des pendulaires est très importante et ne va pas se réduire. Les gens ne prendront pas forcément l'autoroute, car celle-ci est bloquée tous les matins, ce qui leur pose un souci. Sortant du strict projet du tram, la seule solution évoquée de

façon valable est de faire un barreau sud. Il faut que les véhicules qui viennent de plus en plus loin s'arrêtent et prennent un moyen de transports rapide, tel que le tram depuis la gare de Saint-Julien.

M. Gorce précise au sujet du P+R prévu sur la Commune que ce dernier est placé en fin de commune de Perly-Certoux : il faut traverser la commune pour aller au P+R, ce qui ne résoudra pas les problèmes de circulation dans le village. Ce P+R est prévu à droite entre le chemin des Mattines qui relie la route de Saint-Julien et la route de Base.

A la question d'une commissaire socialiste qui s'étonne que la commune n'ait pas déposé de résolution pour prendre position mais qui comprend que la Commune est plutôt favorable à la création d'une ligne de tram, M. Savigny indique que la commune n'est pas opposée au tram. La position de la commune fait l'objet d'informations au conseil municipal et elle est partagée. S'agissant des contacts avec la DGM, ils constatent une amélioration de l'écoute et de la compréhension des craintes évoquées. C'est le résultat des études qui leur permettront d'être rassurés sur les options prises, et leur faisabilité.

La plus grande crainte de M. Savigny est que le projet de l'Etat fasse passer la circulation au centre du village.

M. Savigny conclut en indiquant que la commune de Perly a fait deux propositions : la première est de créer une route de desserte le long de l'autoroute et qui est probablement la solution la plus réaliste. La deuxième proposition est la tranchée couverte, tranchée couverte qui a été écartée pour un problème de paysage, non pas pour un problème financier.

**Audition M<sup>me</sup> Nathalie Hardyn, Présidente du GTE, et Stéphanie Ruegsegger, membre du Bureau du GTE et directrice à la FER<sup>19</sup>**

M<sup>me</sup> Hardyn rappelle que le GTE est un groupement de 13 membres qui sont pour l'essentiel des associations économiques : la Fédération des métiers du bâtiment, la Chambre de Commerce, la FER, le TCS, l'ACS, etc. Pour le GTE, qui se préoccupe essentiellement des effets de la politique des transports pour les entreprises, l'analyse de ce projet de loi doit s'effectuer à la lumière des informations présentées dans *Mobilités 2030*. C'est sous cet angle que le GTE a examiné ce projet de loi. Or, de nombreuses inconnues

---

<sup>19</sup> Voir en annexe 14 un résumé de la position du GTE.

pèsent encore sur la teneur du projet *Mobilités 2030* une fois qu'il aura été éventuellement amendé à la suite de la procédure de consultation, validé par le Conseil d'Etat puis revu et corrigé (peut-être) par le Grand Conseil.

M<sup>me</sup> Ruegsegger se concentre sur les lignes directrices pour les transports individuels motorisés. *Mobilité 2030* postule une diminution de 30% des capacités offertes par le réseau routier, appliquée à l'ensemble des traversées du Rhône et de l'Arve, pour permettre d'améliorer l'offre de transports publics, des conditions cadres pour la mobilité douce, d'optimiser les conditions de circulation du transport professionnel et promouvoir la qualité de vie dans les quartiers urbains. Des diminutions sont aussi prévues en dehors du centre. Ces différents objectifs s'inscrivent dans un contexte de stabilité du volume de transports individuels motorisés à l'horizon 2030. Il peut paraître particulier de se dire que l'on va stabiliser le volume de transports individuels motorisés tout en diminuant de 30% la capacité au centre. Toutefois, des mesures d'accompagnements importantes sont prévues pour un basculement de ce trafic de zones urbaines vers le réseau autoroutier et le réseau primaire de périphérie. De fait, ce projet *Mobilité 2030* valorise l'option de la traversée du lac à l'horizon 2030 pour permettre de dégager un peu de voirie au centre et reporter le trafic individuel qui n'a rien à faire au centre vers la périphérie.

S'agissant de la position du GTE au sujet de *Mobilités 2030*, M<sup>me</sup> Ruegsegger explique que son groupe a relevé quelques points satisfaisants, notamment : la volonté de réaliser la traversée du lac, la volonté de construire des P+R, d'améliorer les transports collectifs, et de coordonner la politique d'aménagement avec la politique de mobilité. Par contre, *Mobilités 2030* présente plusieurs défauts, dont un qui leur paraît particulièrement important. Il s'agit du fait que les différents projets proposés ne semblent pas avoir de calendrier de mise en œuvre coordonné. La traversée du lac postulée à l'horizon 2030, sera très difficile à tenir, si ce n'est utopique, même dans les options les plus optimistes. Plusieurs options peuvent toutefois être mises en œuvre assez rapidement pour compenser le fait que cette traversée ne sera pas réalisée à l'horizon 2030. En effet, l'élargissement de certaines portions du réseau primaire et secondaire serait réalisable et souhaitable. Le GTE a déploré qu'il n'y ait pas de projet concret dans *Mobilités 2030*. Il y a un risque de mettre en œuvre certaines politiques « faciles » à réaliser de façon immédiate, en particulier les restrictions unilatérales de trafic individuel motorisé, et reporter à plus tard d'autres mesures vraiment importantes. Il risque d'y avoir un problème de calendrier au risque d'engorger plutôt que de libérer la voirie si l'on ne met pas en œuvre les différentes mesures de façon

coordonnée et cohérente. Par ailleurs, la question du financement des divers projets de *Mobilités 2030* a été abordée de façon lacunaire et superficielle. Le GTE a regretté que la réduction de la capacité du réseau routier de 30% soit la seule option qui soit envisagée comme optimisation des transports collectifs et de la mobilité douce. Il aurait peut-être été possible d'envisager d'autres choses. Le GTE a le sentiment que la question de la mobilité a été abordée sans tenir compte suffisamment des besoins de développement de l'économie genevoise, qui est aussi un facteur de bien-être de la population.

M<sup>me</sup> Hardyn dit que le GTE a trois critiques principales par rapport au projet de loi 11029. La 1<sup>ère</sup> est la question de la traversée du lac, alors que cet ouvrage est la clé de voûte de la stratégie multimodale qui vise aussi à réduire la capacité du réseau routier pour permettre le développement des transports collectifs et de la mobilité douce. Celle-ci pourrait être dans le nouvel arrêté des routes nationales qui pourrait arriver autour de 2015-2016. En comptant 20 ans pour un ouvrage, cela amène à 2035-2036, ce qui confirme leurs craintes. Le risque que certaines politiques « faciles » à mettre en œuvre soient réalisées avant la réalisation du contournement routier risque de poser des problèmes importants aux entreprises qui ont déjà de la peine à circuler en ville. Les entreprises craignent que les transports professionnels fassent les frais de l'opération. Les capacités financières du canton suscitent des inquiétudes quant à la possibilité de réaliser tous les projets du projet de loi, et à plus forte raison dans *Mobilités 2030*. Il est d'ailleurs difficile de dégager les priorités dans le PL 11029. M<sup>me</sup> Hardyn prend l'exemple de l'article 4 al.1 point c), où il est écrit que : « Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées; les lignes du réseau urbain principal sont réalisées, partout où cela est possible, en site réservé; (...) ». Il semblerait plus opportun d'écrire « partout où cela est nécessaire » plutôt que « partout où cela est possible ». Le GTE pense qu'il faudrait ancrer les projets de transports prioritaires que sont le prolongement du tram jusqu'au Grand-Saconnex, puis Ferney-Voltaire et l'aéroport; le prolongement du TCOB jusqu'à Bernex-Vailly; et le tram de Saint-Julien. En revanche les autres projets devraient être mis entre parenthèses, en particulier ceux qui nécessitent des rétrécissements de la voirie, tant que la réalisation du projet de traversée du lac n'est pas assurée. Ainsi, le GTE pense qu'il faut éviter de bloquer la poursuite de l'urbanisation du canton et la desserte des zones industrielles actuelles et prévues. Ainsi, il serait possible d'imaginer de prévoir en parallèle au PL 11029, le financement de certains projets de routes, comme le barreau nord de Bernex, sur le modèle de la L 8757, la loi sur la route des Nations. Le GTE n'a pas identifié les tronçons de route qui pourraient être créés ou les élargissements de voirie, mais pense que ce travail doit être fait.

Il devrait être possible de repérer des endroits où la voirie pourrait être élargie. Pour conclure, le GTE estime qu'il convient de mettre au point un mécanisme qui assoirait le financement des projets prioritaires ce qui donnerait un signal important à la Confédération, pour éviter que Genève n'apparaisse comme un canton divisé. Il conviendrait de compléter ce projet par un autre projet de loi séparé qui ancrerait la réalisation de projets de route nécessaires à l'urbanisation, et le cas échéant, au développement de certains axes prioritaires pour les transports collectifs.

M<sup>me</sup> Hardyn ajoute que dans *Mobilités 2030*, il y a une ligne directrice pour les transports professionnels qui ne fonctionnera qu'avec la traversée du lac à l'horizon 2030. Sinon, cela ne peut pas fonctionner. Tant qu'il n'y a pas de réseau pour permettre d'évacuer de la ville les voitures qui pourraient l'éviter, il ne faut pas réduire la capacité du réseau routier.

A la question de savoir si le projet de loi présenté va améliorer la situation ou pas, M<sup>me</sup> Ruegsegger indique que pour le GTE il faut avoir une vision d'ensemble et qu'il est difficile de juger qu'à travers la loi sur les transports collectifs. Il faut faire le constat de pourquoi cela ne va pas. Le PL parle des projets de transports en commun, mais il faut se demander ce qu'il faut faire avec la mobilité individuelle. Pour le GTE, tous les modes de transports sont importants. Il est important de pouvoir circuler à Genève dans des conditions acceptables. Le GTE craint que les différents projets du PL 11029 ne soient pas concrétisés de façon cohérente et que l'on se retrouve avec un engorgement et une situation encore pire qu'aujourd'hui. Il faut des mesures d'accompagnement.

**Audition de M. Pierre Debarge, Conseiller administratif et M. Olivier Walser, urbaniste de la Commune de Chêne-Bourg ; M. Philippe Decrey, Conseiller administratif de la commune de Thônex ; M. Pierre-Yves Vallon, Conseiller administratif de la commune de Cologny ; M. Jean Loscher, Maire de la Commune de Chêne-Bougeries**

M. Debarge explique que cela fait longtemps qu'ils ont entendu parler de la loi 11029 qui permet à l'Etat de faire des travaux au niveau de l'aménagement routier et des transports. Au sujet de l'axe de Frontenex, il a été dit qu'il y aurait 50% de participation financière de l'Etat et 50% de la part des communes. En 2010, les quatre communes représentées ce jour avaient envoyé un courrier demandant que l'axe de Frontenex devienne un axe cantonal, puisque le barreau MICA - depuis le giratoire Mirany jusqu'aux

Communaux d'Ambilly - sera une route cantonale payée à 100% par l'Etat. Logiquement, ils pensaient que l'axe de Frontenex allait devenir cantonal. Ils n'ont pas eu de réponse à ce jour.

Concernant plus précisément le projet de trolleybus pour MICA, M. Decrey explique qu'au départ, quand ce projet de trolleybus leur a été présenté, les communes se sont opposées, notamment pour des questions de paysage. Elles n'ont pas été entendues du tout. S'agissant du trajet, en ce qui concerne la commune de Thônex, ce dernier pose des problèmes, car il n'est pas du tout évident de faire circuler les voitures et les trolleybus sur la même chaussée. La DGM a dit que cela ne posait pas de problèmes, mais sans le prouver. Quant ils ont eu des séances sur l'axe de Frontenex, ils ont parlé du problème de J.-J. Rigaud. Il y a une problématique quant aux croisements. Avec les fréquences de trolleybus annoncées, il ne voit pas comment améliorer les choses du côté de la circulation. Si c'était un site propre, il pourrait y avoir un service efficace et les gens prendraient le bus. Toutefois, sans site propre, les bus ne vont pas avancer et les gens ne seront pas incités à les prendre. C'est un gros souci.

S'agissant de Chêne-Bougerie, M. Loscher explique avoir participé à l'élaboration de la Charte d'aménagement de l'axe de Frontenex, car la commune est impactée au niveau du chemin de la Gradelle et de J.-J. Rigaud. Tout au long des travaux de cette Charte, il a été mis en exergue le fait que la modification de la H 1 50 devrait permettre un financement à 50% par l'Etat et qu'il fallait accepter le financement par les communes en fonction de leur capacité financière. Le projet a beaucoup évolué avec le temps et il a été remanié lors de la dernière réunion avec la DGM. Au départ, il s'agissait d'un aménagement routier qui permettait d'avoir un aspect de route communale avec une berne fleurie, etc. Maintenant, vu les exigences techniques pour pouvoir accélérer la vitesse commerciale des TP, ils se retrouvent avec un aménagement qui ressemble plus à ce qui est sur la route de Malagnou. Pour Chêne-Bougerie, le projet supprime de plus deux arrêts sur J.-J. Rigaud. L'impact est donc relativement important. En outre, sur l'ensemble de J.-J. Rigaud, il n'y aurait plus de parking. Des arrêts de bus doivent empiéter sur le domaine public. Il est prévu une emprise sur des terrains communaux pour l'élargissement, entre autres, du contour J.-J. Rigaud-Chemin de la Gradelle qui ne pose pas de problème. Les communes s'interrogent toutefois sur les raisons de porter ce projet qui est plutôt cantonal, étant donné qu'il ne va pas leur apporter beaucoup d'avantages. Sur J.-J. Rigaud, le projet va conduire à une augmentation des nuisances, avec un impact sur la circulation et le parking des riverains, alors que la desserte

actuelle fonctionne à satisfaction. Toutefois, M. Loscher souligne le fait que son discours n'est pas un discours d'opposition au projet.

M. Debarge rappelle que le projet n'est toujours pas ficelé. Les remarques des communes n'ont quasiment jamais été prises en compte, et le projet ne leur amène rien. D'un côté, toutes les parcelles sont à l'Etat et de l'autre, tout est déjà construit. Il demande pourquoi les communes devraient payer 50% de ce projet.

Concernant ce point précis de la part de financement communal, M. Ferey indique que les dépenses sont présentées dans le tableau. Dans la dernière ligne, sont indiquées les contributions fédérales ou communales attendues. Il n'a pas connaissance de l'argumentaire visant à une répartition 50/50 entre l'Etat et les communes. Il n'était pas question de cet ordre de grandeur. Une participation de 10-15% de la part des communes est estimée.

M. Etienne ajoute que la ligne aérienne est financée par le canton à 100%. Il y aurait une participation communale pour les aménagements routiers dans le réseau communal.

S'agissant des explications technico-juridiques, M. Leutwyler précise que ce qui est important dans le montage financier découle du règlement et de la loi actuels. Le cahier des charges qui répartit qui doit payer quoi dans le cadre des infrastructures de transports publics prévoit une participation de l'Etat de 50% pour un site propre en Ville de Genève. Hors de la Ville de Genève, l'Etat participe à 0%. C'est inscrit dans le règlement. Ainsi, l'Etat participe financièrement à tous les bus qui arrivent en Ville de Genève. Le même règlement prévoit que les rails et trams sont toujours financés par l'Etat de Genève, car le rail appartient à l'Etat de Genève. La ligne aérienne est entièrement à charge de l'Etat et pour les aménagements en faveur de trolleybus, il y a un partage souhaité avec les communes.

Il ajoute qu'à la sortie de la Ville de Genève, on n'est plus sur une route cantonale. Si tel était le cas, l'Etat payerait tout en tant que détenteur administratif. L'axe de Frontenex n'est pas un axe cantonal. Les communes vont être sollicitées pour contribuer. M. Leutwyler relève que c'est la 1<sup>ère</sup> fois qu'il y a les trolleybus dans la H 1 50. Le Conseil d'Etat a estimé que les trolleybus sont aussi structurants que les trams et que la construction d'une ligne de trolleybus ressemblait beaucoup à celle d'un tram, à la distinction près qu'un site propre hors Ville de Genève est maintenant traité comme en

Ville de Genève. Ainsi, si la loi est votée, s'agissant des trolleybus, les communes seront traitées de la même manière que la Ville de Genève.

D'après les chiffres mentionnés dans des documents datant de mars 2012 qu'il a reçus au Comité de pilotage, M. Deborge indique qu'au niveau des aménagements de l'axe de Frontenex, la Ville de Genève, les communes de Coligny, Chêne-Bougerie et Chêne-Bourg payeraient 17.9 millions et l'Etat 28.7 millions. M. Loscher et M. Walser confirment ces chiffres et le flou qu'il règne au niveau du financement des mesures.

Concernant les sites propres, M. Loscher indique que le chemin de la Gradelle a déjà été aménagé avec des sites propres. Il n'y a plus de parkings. Sur J.-J. Rigaud, il y a deux voies de circulations. Si on n'élargit pas le chemin, cela veut dire que l'on supprime les parkings. Lors de la dernière séance du Comité de Pilotage, toute la discussion portait sur la question de comment faire un trottoir avec une piste cyclable qui ne soit pas séparée du trottoir puisqu'il n'y a pas la place et comment mettre une voie de circulation pour bus et voitures, et une berne centrale. Le projet au départ était très intéressant. Il intégrait la biodiversité, et d'autres aspects, mais lors de la dernière séance au mois de décembre, tout a été remis en cause, car il n'y a pas la place étant donné que les transports publics souhaitent avoir quelque chose de plus large que la norme stricte. Cela modifie complètement la morphologie du chemin – actuellement un chemin communal – en quelque chose de très différent. La commune ne va pas s'opposer, mais formellement, elle n'a pas un intérêt particulier du point de vue communal de « saccager » cette route pour faciliter la création d'une ligne de trolleybus.

M. Walser relève aller dans le même sens. Ils ne peuvent être que d'accord sur les principes d'aménagements qualitatifs de l'étude préliminaire. Par contre, quand il s'agit de passer à des projets opérationnels, ils sont confrontés à des problématiques foncières, financières, etc. Après l'étude préliminaire, un groupement de mandataires est venu proposer de nouvelles solutions remettant en cause les principes de l'étude préliminaire. C'est là que des débats très concrets ont commencé qui pourraient remettre en cause certains tronçons routiers.

Pour revenir à la pratique, M. Decrey explique qu'un barreau routier va être fait sur MICA avec des sites propres de chaque côté et des pistes cyclables pour inciter les gens à prendre cette route. Ils vont avoir une sorte d'autoroute et en fin de compte, à Mirany, on se retrouvera dans un goulet. Il va y avoir un immense problème de circulation, car ils auront mis les moyens de faire

quelque chose de roulant, mais à l'entrée de la clinique de Bel-Air, il y aura un blocage du a un effet d'étranglement. A son avis, cela va être un gros problème. Les gens seront mécontents. M. Decrey compare cela avec Puplinge. Quand le bus descend depuis Puplinge pour venir jusqu'au centre de Thônex, il met 40-45 minutes, car il n'y a pas de site propre et le bus fait la queue avec des voitures. Ils travaillent sur le réseau routier pour MICA. Si le projet de MICA est bloqué, c'est parce que le problème de circulation n'est pas réglé. Ils attendent des réponses depuis 2005 au sujet du problème de circulation. Il faut pouvoir inciter les gens à prendre les transports publics et ne plus prendre la voiture. Il a demandé de faire une ligne qui passe par MICA, qui revienne sur la Route de Jussy, aille jusqu'au tram à la place de Graveson, et de là, que les gens puissent prendre le tram pour descendre en ville. C'est le plus simple selon lui. Il s'interroge sur la nécessité de dépenser des millions pour faire un barreau payé par l'Etat à 100% pour arriver sur des routes communales.

Concrètement, M. Decrey indique être personnellement opposé aux mesures proposées mais que si le projet de loi était voté, la commune ne ferait pas opposition.

Concernant un simple prolongement de la ligne 9 actuelle, M. Etienne relève que le département juge que ce serait insuffisant et qu'il est nécessaire de densifier l'offre des transports publics et prévoir des véhicules de plus grande capacité. Aujourd'hui, les articulés ont à peu près 110 places tandis que les doubles articulés – les « méga trolleybus » - ont 150 places. En termes de frais de fonctionnement, cela a des implications assez importantes. Ils jugent que c'est donc important d'avoir cette offre-là. Ce n'est pas seulement en raison du nouveau quartier de MICA, mais aussi en raison de tout ce qui se construit dans le secteur de la Tuilette, où les densifications sont très fortes. Ils estiment qu'à l'horizon MICA, il est essentiel d'avoir un renforcement de l'offre de transports publics de plus grande capacité sur cet axe.

### **Audition de M. Pascal Ganty, Directeur Développement & Ingénierie, TPG et M<sup>me</sup> Anita Frei, Présidente du Conseil d'Administration des TPG**

Les représentants des TPG n'ayant pas de message particulier à faire passer aux commissaires, il est convenu d'un échange de questions-réponses.

A la question posée de savoir ce que pensent les TPG du projet de loi, Mme Frey répond que pour les TPG, il est primordial de disposer d'une

planification à long terme et de pouvoir prévoir à l'avance le matériel, le personnel et les incidences sur les coûts. Cette loi est l'une des lois les plus importantes pour le fonctionnement des TPG. Pour ce qui est du réseau qui est défini, c'est une feuille de route en conformité avec les objectifs d'urbanisation et les besoins reconnus au niveau du développement de l'agglomération du *Grand Genève*, y compris des lignes transfrontalières. Cette loi donne un cadre général sur le calendrier de réalisation d'études qui doivent être menées de façon plus poussée sous certains aspects. Il peut y avoir des déplacements de calendrier. Pour eux, il est important d'avoir une perspective claire.

Concernant l'estimation des mesures sur les coûts de fonctionnement des TPG<sup>20</sup>, M. Ganty répond qu'il s'agit de coûts non couverts, soit la différence entre les charges et les revenus. Une ligne représente un coût de fonctionnement – une charge – et génère des revenus de la vente des titres de transports. La différence entre les deux chiffres conduit à des déficits d'exploitation qui figurent dans ce tableau. Pour réaliser tous ces développements, il va falloir acquérir des véhicules supplémentaires. Le parc actuel ne permet pas d'exploiter toutes ces nouvelles infrastructures. Il faudra obtenir une garantie de l'Etat basée sur un plan d'investissement qui sera certainement défini dans le prochain contrat de prestations. Cette garantie permettra de lancer des appels d'offres et acquérir du matériel roulant. Cela se traduit annuellement dans les coûts de fonctionnement. Les coûts d'exploitation indiqués dans les documents remis comprennent les amortissements.

Concernant le contrôle des marchandises dans les transports publics transfrontaliers, M. Ganty relève que des procédures existent. Il peut y avoir des contrôles ponctuels. Néanmoins, les contrôles douaniers ne sont pas de la compétence des TPG.

Concernant la collaboration entre les TPG et le Département, M. Ganty indique que l'autorité organisatrice des transports est la DGM. Elle associe les TPG en tant qu'experts. Les TPG apportent de la valeur ajoutée sur les analyses qui ont menées à la rédaction de ce projet de loi. Ils ont des discussions pour définir les choix des modes de transports. Tout ceci se concrétise dans des choix et des stratégies.

---

<sup>20</sup> Voir annexe 2 et 15.

Concernant l'abandon de la boucle de retournement sur les lignes de tram, notamment en ce qui concerne Bernex, Mme Frey relève que le problème des boucles est récurrent à Genève, car l'espace est rare. A sa connaissance, il n'y a pas eu de décisions politiques fermes dans un sens ou dans l'autre. Elle rappelle que les trams que les TPG achètent depuis quelques années sont bidirectionnels, ce qui permet une certaine souplesse dans leur utilisation.

M. Ganty ajoute que les infrastructures à disposition - les boucles existantes et diagonales de rebroussement - sont utiles et indispensables à l'exploitation des TPG. Ils souhaitent qu'elles soient maintenues dans le futur, car c'est un outil important pour réguler leur offre de transport. Pour les trolleybus, ils envisagent de faire un axe de grande capacité de transport avec une vitesse commerciale élevée. Aujourd'hui, des études de réinsertion ont été faites et démontrent que le projet peut être réalisé sans être au détriment d'un mode de transport ou d'un autre.

Concernant le coût et la capacité des trams bidirectionnels, M. Ganty indique que de manière globale, dans les trams bidirectionnels qu'ils ont achetés dernièrement, il y a une meilleure capacité, plus importante en places debout qu'en places assises. La chaîne de traction et les moteurs sont les mêmes dans les deux type de trams. La différence est la cabine double ou simple et les portes. M. Ganty confirme alors la décision de 2007 qui demandait aux TPG d'acquérir exclusivement du matériel bidirectionnel, de maintenir toutes les boucles et d'en construire partout où c'était possible. Cette décision est remise en question aujourd'hui. Aujourd'hui, la DGM, avec l'aide de mandataires, mène une analyse sur cette problématique, pas seulement au coup par coup sur une boucle, mais de manière globale sur l'ensemble du réseau, en prenant en considération les avantages et les inconvénients de la présence ou non de ces boucles. Cette analyse est en cours et les résultats devraient être disponibles à la fin du mois de mars ou avril 2013.

Concernant l'aménagement du trolleybus sur l'axe de Frontenex (MICA), M. Ganty confirme que les besoins sont existants. Il y a en effet les développements des secteurs de la gare des Eaux-Vive, la Tulette, les Communaux d'Ambilly, etc. C'est un axe qui va fondamentalement changer. Les TPG partagent la vision d'avoir des trolleybus pour desservir ces lieux. Il faut certainement anticiper la construction des Communaux d'Ambilly.

## **Audition de M<sup>me</sup> Stéphanie Ruegsegger, Directrice à la FER et M. Nicolas Rufener, Secrétaire général de la FMB**

M<sup>me</sup> Ruegsegger rappelle qu'elle a déjà été auditionnée en sa qualité de représentante de la FER au sein du GTE. Comme la commission l'a demandé elle se présente aujourd'hui sous sa casquette de la FER, tout comme son Président, Secrétaire général de la FMB mais aussi membre du GTE.

M. Rufener pense qu'il y a deux carences fondamentales dans le projet de loi. La première est le fait que les extensions de trams sont aujourd'hui presque terminées et qu'il s'agit ici d'un nouveau projet pour des extensions futures. Pour les entreprises qui ont été sollicitées de façon très forte pour réaliser un certain nombre de choses, ceci représente un coup d'arrêt brutal. On va remettre une compresse importante d'ici 1 à 4 ans, avec des délais à respecter pour pouvoir intégrer tout ceci dans les plans quadriennaux fédéraux sans quoi, il y a un risque de perdre les subventions fédérales. Ceci a été le cas avec le tram de Ferney et la pression politique sous-jacente qu'il y avait. Il pense que les projets mériteraient d'être préparés avec plus d'anticipation. La 2<sup>ème</sup> carence est le fait que les projets dans le PL sont en lien avec le projet d'agglomération, sans mentionner le plan directeur cantonal. Le plan directeur cantonal comporte un certain nombre de dispositions et de carences. Parmi les carences, il y a le fait que rien n'était prévu par rapport à une moyenne ceinture qui passerait par le Pont-Butin, avec éventuellement des possibilités de transports collectifs lourds. Le département leur avait fait comprendre que cela ne devait surtout pas se faire, mais aujourd'hui, il semble que cela soit prévu. Il comprend mal la cohérence de ces différents documents. Ces virages à 180° lui font penser qu'en matière de mobilité on manque de vision d'ensemble. La vision d'ensemble devrait être dans le plan directeur cantonal qui est censé poser les grands axes. Par ailleurs, la FMB a aussi quelques doutes par rapport au phasage du projet de loi. En effet, on ne sait pas si les différents projets visant à répondre aux besoins de mobilité vont pouvoir se faire dans les différents délais, s'il sera possible de les avoir en même temps. Or, certains nécessitent une séquence logique faute de quoi, ils vont avoir beaucoup de peine à se réaliser et risquent de pénaliser un autre type de mobilité. On se retrouve avec une sorte d'incohérence qu'il est difficile à comprendre et d'appréhender. Il est évident que cela suscite toutes sortes de critiques et d'oppositions. Une illustration patente de la guerre des transports est le tram de Nations et la volonté de le lier à la route des Nations. Le résultat est qu'il n'y a ni l'un ni l'autre. Si on voulait avoir une vision de conciliation et de sortie de la guerre des transports, on se conformerait à la volonté du GC et l'on réaliserait l'un et l'autre. Une réalité qui préoccupe le

secteur économique est le fait que les besoins de mobilité ont beaucoup de peine à être satisfaits, car dans un dossier comme celui-ci, la tentative de lier les choses s'est heurtée à une réalité opérationnelle d'opposition. Il pense qu'il était justifié de lier les deux choses et qu'il y avait une opportunité de faire quelque chose qui sortait de la logique conflictuelle. Malheureusement, la concrétisation de ces lois peine à se faire. S'agissant des éléments techniques – les montants prévus, les différents phasages, l'opportunité des tracés –, il n'a pas grand-chose à dire.

*Suite à cette audition, la majorité de la commission accepte la demande d'une audition complémentaire concernant une présentation par le Département pour montrer la bonne cohérence de ce projet de loi avec Mobilité 2030 et son intégration dans le plan directeur cantonal d'aménagement (PDNc), actuellement en cours d'étude au sein de notre Grand Conseil.*

#### **Audition de M. Derek Christie, M. Pierre Hofmann et M. Jean-Pierre Tschalèr de l'ATE**

M. Hofmann dit que l'appréciation de l'ATE de ce projet de loi est globalement positive. Les divers projets sont de nature à améliorer la mobilité de l'agglomération genevoise. Il relève toutefois qu'en dépit des investissements très importants, les mesures sont des mesures de « rattrapage ». On essaie avec ce projet de loi de rattraper le retard que Genève a pris pendant une décennie sur le développement d'infrastructures de transports publics. De ce point de vue, le contenu du projet représente un minimum vital. Toutefois, ce projet ne résout pas les problèmes qui existent déjà à Genève. Un certain nombre de réalisations urgentes sont déjà en retard par rapport à la planification initiale. Il désire souligner l'importance d'un axe fort et performant des transports publics sur la moyenne ceinture – Aéroport, Pont-Butin, Esserts, etc. – qui permette des trajets tangentiels et qui réduirait la pression sur le centre-ville. A l'heure actuelle, il y a une convergence sur le centre-ville. Trop d'usagers se déplaçant en périphérie doivent passer par le centre-ville, ce qui augmente la pression aux interfaces principales du réseau. Selon lui, cet axe fort tangentiel devrait recevoir une très haute priorité parmi les projets. Le projet de loi contient une référence à un phasage possible trolleybus puis tram qui lui paraît judicieux.

Il ajoute qu'il y a aussi une référence au projet relatif à la 2<sup>ème</sup> étape du RER genevois. Ce projet lui semble très important. C'est un point sur lequel il faut avoir un « coup d'avance ». Zürich a très bien su le faire. Il faut s'en inspirer.

Il est question dans le projet de loi de la raquette Cornavin-Nations-Aéroport-Meyrin-Zimeysa qui est la dernière évolution de ce projet. Il pense qu'il faudrait que le projet de loi soit mis à jour avant sa parution officielle pour refléter la dernière étape de ce projet de raquette. Au niveau du réseau de tram, la notion de renforcement, de fiabilité et de robustesse de réseau lui paraît manquer dans le projet de loi. Il s'agit d'ajouts de diagonales de rebroussement, de voies de stationnement pour véhicules, etc. Cela peut paraître anodin, mais ces aménagements sont suffisamment coûteux pour mériter de figurer dans le projet de loi. Il aimerait avoir une promotion plus active du trolleybus. Les aspects environnementaux, de bruit et de pollution militent en faveur du trolleybus. Genève qui est une ville de trolleybus depuis 70 ans, doit le demeurer. Il souhaiterait avoir dans ce projet la mention de projets à long terme, au-delà de la 2<sup>ème</sup> étape RER, pour avoir des coups d'avance - par exemple, avec le barreau sud de Saint-Julien ou le barreau Zimeysa-Saint-Genis.

**Audition de M. Willy Cretenegny, Plateforme pour la régulation du commerce transfrontalier et Association des marchés de Genève, et M. Pascal Wolf, directeur de la Fédération des Artisans, Commerçants et Entrepreneurs de Genève (FAC)**

M. Cretenegny explique que la Plateforme pour la régulation du commerce transfrontalier est composée par l'Association des bouchers de Genève, l'Association des boulangers, la FAC, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Genève, Pharma Genève, le Groupement des Entrepreneurs et Indépendants Progressistes (GEIP), les Vignerons Encaveurs ou encore le Trade Club de Genève. Presque tout le commerce genevois est donc représenté au sein de cette plateforme. Elle s'est constituée à cause du souci qu'ils ont par rapport au développement du commerce transfrontalier, souci confirmé par le récent rapport du Crédit Suisse. Ils se sont donc réunis pour intervenir auprès des autorités afin qu'elles prennent des mesures d'application de la régulation des échanges de marchandises. A ce titre, ils se font du souci par rapport au développement des lignes en direction de la zone transfrontalière. Ils ont appris qu'un certain nombre de projets de commerces s'inscrivent dans ce projet de ligne transfrontalière. Ils ont pris contact avec le gouvernement, à la suite de quoi MM. Unger et Maudet ont envoyé un courrier à M<sup>me</sup> Widmer-Schlumpf pour voir quelles mesures elle pouvait prendre. Ils ont aussi pris contact avec la Fédération Romande des Consommateurs (FRC) pour organiser un conférence-débat sur les conséquences de ce commerce transfrontalier. Pour eux, les trams s'inscrivent dans tous les projets de mobilité. A ce titre, ils y sont favorables,

mais ils souhaitent attirer l'attention sur la nécessité d'avoir de l'information par rapport à la problématique du commerce transfrontalier et peut-être des mesures par rapport au risque de développement de ce commerce.

M. Wolf ajoute que leur gros problème est de savoir comment récupérer une partie de la clientèle partie sur le commerce transfrontalier. Ils trouveraient donc stupide de favoriser cela, surtout avec des fonds genevois, en créant des lignes de trams qui vont desservir des centres commerciaux en France. Il a vu des projets outre-frontière. Des zones d'échanges sont déjà prévues et seront probablement des centres commerciaux.

Cette audition nourrit alors un long débat sur...le commerce genevois. Le présent rapport ayant pour objectif de se concentrer sur le fond du sujet, le débat ne sera pas retranscrit dans le présent rapport. Néanmoins, suite à cette audition et à la demande d'un commissaire libéral, l'audition de l'Administration fédérale des douanes est demandée et acceptée sans objection et avec une abstention.

### **Audition de M. Rémy Pagani, Conseiller administratif, Ville de Genève**

M. Pagani explique que la Ville de Genève a investi 60 millions pour la seule ligne TCOB qui passe sur le territoire municipal. Ceci illustre l'ampleur de ce genre d'investissements, tels que ceux liés au PL 11029 et justifie la nécessité d'être partie prenante dans l'activité des TPG. Chaque jour, de 125'000 à 200'000 personnes entrent en Ville de Genève. Cela n'a fait qu'augmenter ces dernières années. Ces infrastructures sont donc indispensables. Pour la Ville de Genève, ces extensions de trams sont une nécessité pour organiser ces flux de population. Il soutient sur le fond l'ensemble des projets du projet de loi 11029. S'agissant du détail, il s'est toujours étonné de cette raquette qui revient sur la gare Cornavin. Il comprend les arguments disant que la gare Cornavin doit être une gare centrale. C'est une politique que mène la Suisse et qui est reconnue comme essentielle au niveau européen. Beaucoup de délégations étrangères viennent, car Genève est la seule ville en Europe à faire en sorte que les transbordements aient lieu dans un lieu central. A Paris, les gens perdent une heure pour aller de la gare du Nord à la gare de Lyon. A Genève, on gagne beaucoup sur les transbordements. Même s'il accorde cette valeur à ce concept, il trouve étonnant de ne pas se laisser la possibilité de faire passer les TPG directement à l'aéroport, ce qui permettrait de désengorger la gare Cornavin à terme. Le Conseil administratif de la Ville de Genève soutient la proposition de raquette qui est essentielle. En ce qui

concerne les trolleybus, la ville est en train d'étudier le projet MICA. M. Pagani est déçu de voir que ce projet a été reporté. Il n'a pas beaucoup de renseignements concernant le prolongement Bernex-Vailly. S'agissant du financement, la ville soutient le projet d'agglomération. Il y a toute une série de projets y relatif, notamment la Voie-Verte. Pour lui, les infrastructures et leurs investissements sont nécessaires pour organiser les déplacements actuels et futurs, car ceux-ci vont augmenter. Ce qui était prévu il y a 30 ans s'est révélé juste, mais pas suffisant pour absorber les déplacements actuels. Dans les 20 ans à venir, ce ne sera forcément pas suffisant. Il encourage les députés à soutenir ces investissements.

Concernant l'opinion de la Ville de Genève sur *Mobilité 2030*, M. Pagani indique qu'il répondra par écrit<sup>21</sup>.

A la demande d'un commissaire faisant remarquer la présence dans le projet de loi de l'étude d'un tram passant sur le pont du Mont-Blanc, M. Pagani indique ne pas avoir vu la mention de cela. Il rappelle alors que la Ville de Genève est contrainte de suivre les investissements d'infrastructures. La Ville de Genève dépense des millions notamment pour le CEVA, pour les espaces publics. Il invite les députés à découvrir le projet pour l'aménagement de l'émergence de CEVA-Hôpital qui coûte des millions. Pour le passage du TCOB, ces 6 dernières années, la Ville de Genève a dépensé 60 millions, parce que le TCOB passait sur son domaine public – que ce soit des changements de trottoir, des modifications du réseau souterrain des tuyaux, ou encore la participation de 7 millions de la Ville de Genève aux ponts. A ce propos, il mentionne un collecteur d'eaux usées qui passe sous les ponts et qu'ils ont dû refaire et qui appartient à la ville, alors que le même collecteur qui passe à Coligny appartient aux SIG. Tout ceci a coûté 60 millions au total<sup>22</sup>.

S'agissant du pont du Mont-Blanc, M. Pagani relève que des tas d'avis juridiques ont été donnés. Le principe était que tout ce qui est sur l'eau appartient à l'Etat et tout ce qui est dès la « fin » de l'eau appartient à la ville. Ainsi, il était dit que les ponts, étant donnés qu'ils sont sur l'eau, appartiennent à l'Etat, d'autant plus que des routes cantonales passent sur ces ponts. Entre-temps, cela a changé. Comme il n'y a plus de routes cantonales en Ville de Genève, il y a eu un litige. Pour finir, les juristes se sont accordés

---

<sup>21</sup> Voir annexe 16.

<sup>22</sup> Voir annexe 17. Détails des investissements consentis par la ville de Genève en lien avec les créations de ligne de tram.

pour dire que les 60 ponts qui sont sur le territoire de la Ville de Genève appartiennent à la ville. Cela leur donne une charge importante qu'ils essayent d'atténuer en trouvant des apports extérieurs. Ils ont essayé par exemple de faire en sorte que le pont de Carouge soit classé pour pouvoir obtenir de l'argent de la Confédération et que Carouge contribue financièrement. La rénovation du pont du Mont-Blanc va être extrêmement chère. Ils font analyser tous leurs ponts. Le pont du Mont-Blanc, selon M. Pagani, est encore bon pour 50 à 70 ans, y compris en y faisant passer le tram, en faisant une structure avec une couche de béton.

Suite à cette audition, concernant l'état de vétusté du pont du Mont-Blanc, M. Leutwyler rappelle qu'un ouvrage, quel qu'il soit, a besoin de rénovations périodiques. Pour un pont, il s'agit de cycles de 30 ans. Il ne se souvient pas d'avoir eu un cycle d'entretien du pont du Mont-Blanc durant les 30 dernières années. Toutefois, il n'a pas de rapport récent sur l'état de santé du pont. C'est un pont métallique qui nécessite un entretien. La dalle de roulement a un problème de pérennité. Un des grands problèmes de ces ponts, y compris les ponts de l'Île, sont les fondations. On ne sait pas sur quoi ces ponts sont fondés. Le jour où le cas de charge est changé, il y aura forcément un problème dans les fondations. C'est ce qui s'est passé pour le pont de l'Île. Le pont du Mont-Blanc a un certain âge et nécessite forcément une certaine réfection ces prochaines années. C'est un pont métallique qui a une certaine élasticité. Le fait qu'il vibre n'est pas un problème en soi. Il donne raison à M. Pagani sur le fait qu'il faut renforcer le tablier, mais il y aura un problème sur les fondations. Sans avoir d'études, M. Leutwyler a une forte présomption que si l'on souhaite faire passer le tram sur le pont du Mont-Blanc, cela nécessitera des travaux de renforcements assez conséquents. Au pont de l'Île, le scénario « démolition-reconstruction » était moins cher que le scénario « renforcement », contrairement au pont de Saint-Georges. Cette question se posera à un moment pour le pont du Mont-Blanc. L'Etat n'a pas fait d'étude à ce jour pour mettre un tram sur le pont du Mont-Blanc. Il ne sait pas si la Ville de Genève l'a fait.

### **Présentation des mesures de mobilité du plan directeur cantonal par M. Alexandre Prina, Directeur de la planification, DIME**

Suite à la demande des commissaires d'obtenir une présentation pour s'assurer que les mesures du PL 11029 sont bien intégrées dans le plan directeur cantonal (ci-après PDCn 2030), M. Girard précise que le PDCn 2030 sera examiné par la Commission de l'aménagement. Le PDCn 2030 est

organisé selon trois objectifs stratégiques de l'aménagement cantonal: l'urbanisation, la mobilité, l'espace rural et les milieux naturels. Dans le PDCn 2030, les fiches de mobilité se situent aux pages 161 à 208. M. Prina présentera ces fiches. L'idée est d'exposer l'articulation de ces trois concepts.

M. Girard précise que trois documents cadrent la mobilité: le projet d'agglomération, le PDCn 2030 et *Mobilités 2030*. Le PDCn est un plan d'aménagement qui a force juridique, puisqu'il lie toutes les autorités entre elles. C'est donc le document phare. Le projet d'agglomération (ci-après PA2) est un contrat que l'agglomération fait avec la Confédération pour bénéficier de contributions fédérales. Les engagements pris n'ont pas la même force juridique que ceux pris dans le PDCn. Lors de l'élaboration du PDCn, il est apparu nécessaire d'avoir un focus plus élargi et une stratégie multimodale pour Genève. *Mobilités 2030* a été soumis à consultation à l'ensemble de la collectivité. L'ensemble de ces trois planifications sont parfaitement coordonnées.

M. Prina présente alors la manière avec laquelle le DIME a travaillé sur la stratégie multimodale pour Genève<sup>23</sup>. Il présentera ensuite le contenu de *Mobilités 2030* et fera le pendant avec le PDCn 2030, pour montrer la coordination et la cohérence entre les deux documents. L'organisation du travail était assez simple. Une première réflexion se menait dans le cadre du projet d'agglomération. En parallèle, le PDCn devait être revu. Dans le cadre du vote du budget 2011, une demande a été faite d'avoir la mise en place d'une vision cohérente de la mobilité sur l'ensemble du canton. Une telle vision devrait faire le lien entre les différents plans d'actions sectoriels et pluriannuels sur lesquels le Grand Conseil s'est prononcé – les plans directeurs des transports publics (ci-après TP), du réseau routier, de la mobilité douce, et du stationnement. Il y avait une volonté de montrer une image cohérente et coordonnée entre les différentes politiques de mobilité. C'est dans ce sens qu'ils ont essayé d'articuler l'ensemble des documents, en s'appuyant aussi sur le travail mené par le DU. Dans une telle politique de mobilité, surtout dans une situation de fort développement, il fallait s'assurer que ces lignes étaient placées aux bons endroits et vérifier que les programmes de trafic étaient cohérents avec les infrastructures à mettre à disposition. Les experts urbanistes, environnement et mobilité ont donc travaillé main dans la main pour construire ces réseaux de mobilité à l'horizon 2030, dans la perspective du *Grand Genève* avec + 200'000 habitants et + 100'000 emplois, ainsi que + 50'000 logements et +70'000

---

<sup>23</sup> Voir annexe 18.

emplois à Genève même. Dans la perspective du premier projet d'agglomération (ci-après PA1) qui visait une agglomération multipolaire, compacte et verte, leur travaux se sont dirigés vers une concentration des développements au long d'axes de TP existants et à développer. C'est sur cette base qu'ils ont travaillé pour évaluer la demande en déplacements, puis l'offre nécessaire pour y répondre. A Genève, il y a des contraintes importantes, car l'agglomération croît et voit s'augmenter le nombre de déplacements proportionnellement. Tous les jours, l'agglomération voit 4 millions de déplacements. Ce chiffre va passer à 5 millions en 2030. Il y a clairement une prépondérance de déplacements vers le cœur de l'agglomération. Etant donné que le territoire est limité, que les infrastructures ne peuvent pas être étendues indéfiniment et qu'il y a des limites financières, il fallait arbitrer différents modes de transports, en donnant la priorité aux modes les plus efficaces. Toutefois, avec la concentration de mobilité notamment dans le cœur de l'agglomération et des réglages très fins pour l'accroître, il faut s'appuyer sur les TP et la mobilité douce. Cela aura des conséquences sur le trafic automobile en direction du centre. Ils ont chiffré cette démarche et fixé un certain nombre d'objectifs en matière de répartition modale, selon les différents secteurs, en différenciant dans le cœur de l'agglomération les déplacements à l'interne – généralement plutôt de courte distance, qui peuvent facilement s'appuyer sur la mobilité douce et les TP – ; les déplacements en direction du centre depuis la périphérie - où la structure de TP est déjà radiale et permet, suivant l'augmentation, d'y répondre en s'appuyant sur le développement des TP - ; et en périphérie - où l'habitat est plus dispersé, et la répartition modale ne serait pas forcément amenée à évoluer beaucoup. Dans toutes les réflexions qui ont conduit le PA ou le PDCn, les hypothèses prises pour mettre au point l'ensemble du développement sont l'urbanisme de proximité, le développement des axes de TP et la mise en place de quartiers où la mobilité douce est favorisée. Une diapositive montre la complémentarité modale. Ceci montre qu'en matière de TP, l'agglomération va s'appuyer sur la mise en place d'un réseau RER qui verra le jour avec le CEVA et qui pourrait être complété, ayant pour objectif de desservir les pôles principaux et secondaires de l'agglomération. En complément, un réseau structurant d'axes radiaux existant doit être complété à certains endroits en direction du centre, et il y a le développement d'un maillage au sein du cœur de l'agglomération pour permettre des déplacements entre les différents quartiers sans forcément passer par le centre. En outre, un système de rabattement sur les haltes de TP est prévu. S'agissant de la mobilité individuelle, l'idée à terme est de mettre en place le ring autoroutier avec une traversée du lac pour contourner le cœur l'agglomération et desservir les zones périphériques. Ceci permet aussi, avec

un certain nombre de pénétrantes en direction du cœur d'agglomération, de desservir les différents secteurs de l'agglomération et maintenir un certain nombre de tangentielles pour distribuer les mouvements automobiles au cœur de l'agglomération. Le troisième pilier est la mobilité douce qui a pour objectif de rabattre sur les différentes haltes et créer un réseau maillé à l'intérieur du cœur d'agglomération. Cela a pour objectif de faciliter les déplacements de courtes distances au cœur de l'agglomération et au sein des pôles secondaires. Cette politique de mobilité s'appuie sur des parkings de rabattement qui permettent de lâcher son véhicule pour se rendre au centre en TP. Dans le cadre de *Mobilités 2030*, 7 lignes directrices ont été élaborées concernant les TP. En outre, ils ont aussi insisté pour que la question des transports professionnels soit aussi traitée, les deux roues motorisées, ainsi que le stationnement et les espaces publics. Il présente le contenu *Mobilités 2030* en matière de TP, mobilité individuelle et mobilité douce. Un schéma montre de façon plus territorialisée les infrastructures évoquées, avec la mise en place du système RER, les haltes et gares qui desservent le cœur de l'agglomération et les pôles secondaires de cette dernière. A termes, il y a la mise en place de la raquette ferroviaire qui permet de créer une 2<sup>ème</sup> diamétrale sur l'agglomération. Ceci permet de desservir la rive gauche au secteur de l'aéroport et de la Zimeysa pour éviter les ruptures de charge qui se situeront dans un 1<sup>er</sup> temps à la gare Cornavin. A cette fin, la gare Cornavin doit être étendue pour pouvoir augmenter la fréquence des trains et améliorer la capacité sur la ligne Genève-La Plaine. Des améliorations sont par ailleurs prévues, notamment la création d'une halte ferroviaire au niveau de Châtelaine. En complément de cela, il y a le réseau des axes forts de TP qui est constitué de radiales existantes ou prolongées en direction des pôles secondaires et la mise en œuvre d'axes tangentiels pour mieux desservir les quartiers entre eux et éviter que les déplacements se fassent toujours par le centre, ce qui est le cas aujourd'hui. L'objectif est donc d'éviter le centre et d'y désengorger les réseaux et ainsi, gagner du temps. En complément de ces axes forts, il y a des systèmes de rabattement entre les différents pôles de ces nouvelles urbanisations et au niveau des haltes RER.

S'agissant des transports individuels motorisés, il y a la mise en place du ring autoroutier avec la réalisation de la traversée du lac. Tout ne va pas pouvoir se faire en un jour. Le développement du réseau routier va se faire progressivement, avec un certain nombre de projets qui sont en étude au niveau de la Confédération, tel que l'élargissement de l'autoroute entre Coppet et Genève. Dans un 2<sup>ème</sup> temps, ils travaillent avec la Confédération pour la mise en œuvre d'une nouvelle jonction autoroutière à Vernier Canada. En parallèle, ils travaillent à la réalisation du complément de la

jonction autoroutière sur Lancy Sud, avec la mise en place de liaisons 1 et 2 pour améliorer l'accessibilité aux futurs nouveaux quartiers de Genève sud, puis au positionnement d'une nouvelle jonction soit au niveau de Versoix ou Collex pour soulager ce secteur et mieux raccorder Versoix. Ils travaillent aussi à améliorer le système de circulation dans le secteur de Thônex pour rabattre de façon plus aisée le trafic sur l'autoroute blanche. En effet, aujourd'hui, le système est relativement compliqué. Tout ceci préfigure à terme l'élargissement de l'autoroute entre l'aéroport et Bernex et la réalisation de la traversée du lac, toujours fixée à l'horizon 2030. En complément de cela, il y a les radiales. Les éléments de moyenne ceinture viennent compléter l'ensemble du système. Enfin, à terme, un développement important du secteur piétonnier est prévu au centre de l'agglomération. En ce qui concerne les mobilités douces, il y a la mise en place de différents rabattements sur différentes interfaces de TP et du RER. Il s'agit de la mise en place du maillage entre les différents quartiers et la mise en place d'axes mobilité douce reliant les différents quartiers dans les développements le long des axes de TP et complétés par des axes tangentiels.

M. Prina ajoute que dans la partie mobilité du PDCn 2030<sup>24</sup>, se retrouvent l'essentiel de ce qui vient d'être présenté sur une présentation différente. Parmi les mesures du PDCn 2030, il y a :

- B 01 – développer le réseau ferroviaire pour le transport de voyageurs, c'est-à-dire le réseau RER ;
- B 02 – renforcer le réseau TC structurant, soit. les notions d'axes forts;
- B 03 – optimiser et compléter le réseau routier et autoroutier ;
- B 04 – concernant la politique de stationnement ;
- B 05 – promouvoir la mobilité douce.

Un élément supplémentaire dans le PDCn est la mise en valeur de l'aéroport international de Genève (B 06) et l'organisation des transports marchandises (B 07). La notion d'espaces publics est mentionnée dans les mesures A10 et A11. Il y a donc véritablement une similitude dans les sujets traités. Il montre une superposition des différentes infrastructures comprises dans le PDCn aux niveaux du réseau routier, du réseau ferré, de la mobilité douce et des TP structurants.

---

<sup>24</sup> Voir annexe 19.

En examinant la carte du PDCn 2030, on retrouve au niveau des TP, le réseau RER, avec ses extensions ultérieures. M. Prina ajoute qu'il y a les pénétrantes, le système de maillage au sein du cœur d'agglomération, les tangentielles entre les nouvelles urbanisations, et les systèmes de rabattement plus légers qui pourraient voir le jour, avec les interfaces de TP lourds. S'agissant du réseau routier, la carte montre aussi l'autoroute de contournement, la traversée du lac et la mise en place de nouvelles jonctions autoroutières – Versoix Collex, Vernier Canada et Lancy Sud. Il y a aussi les accès complétés, les liaisons Genève-Sud et la liaison à Zimeysa. S'agissant de la mobilité douce, on retrouve les grandes pénétrantes en direction du cœur d'agglomération. Le positionnement des interfaces et rabattements sont mentionnés. Le cœur d'agglomération est aussi indiqué avec l'idée de ce réseau de mobilité douce et le corollaire des tangentielles entre les secteurs d'urbanisation. La coordination avec les grands projets de développement urbain, le contenu de la planification directrice et la H 1 50, est illustrée sur une diapositive montrant la carte intitulée « cohérence avec la modification de la H 1 50 ». Cette carte montre les différents secteurs qui vont être urbanisés. En rouge sont indiqués les grands projets prioritaires ; en bleu, les projets en cours de préparation ; en point-tillé, les secteurs qui verront le jour ultérieurement ; et en noir, les secteurs inscrits au PDCn, c'est-à-dire Tulette, la Chapelle-les-Sciens, le Jardin des Nations, etc. A Bernex-Vailly, il y a une nécessité de coordination entre urbanisation et transports. Il y a la plateforme Vernier-Moillesulaz pour permettre la réalisation du prolongement du tramway. Il y a aussi tout ce qui concerne les aménagements interface CEVA qui sont liés à des fiches aménagements. Il y a ici le pendant par rapport à tout ce qui est réseau ferroviaire. Il y a aussi Perly-Saint-Julien, avec le développement sur Cherpines et ultérieurement sur Perly. M. Prina cite aussi tout ce qui concerne l'interface de l'aéroport, en plus du développement de l'aéroport prévu pour accueillir 25 millions de passagers à l'horizon 2025. Il s'agit de tout un développement envisagé sur la face sud de l'aéroport. En ce qui concerne les trolleybus, il y a le prolongement jusqu'à Onex-Cressy et Bernex pour accompagner une frange d'urbanisation relativement large qui nécessite la mise en place de ces deux axes forts en direction du centre. Ensuite, M. Prina cite Genève-Vernier, le grand projet Vernier-Meyrin-Aéroport, et le grand projet de Châtelaine, pour aller de l'autre côté de la rive jusqu'à Cornavin. Sur la rive gauche, il y a l'axe de Frontenex qui va jusqu'à MICA, la gare de Chêne-Bourg, le plateau de Chêne-Bougerie, les anciens grands projets du PDCn 2015 - Tulette et Eaux-Vives - où les densifications nécessitent la mise en place d'axes TP forts. Aujourd'hui, il n'y a pas d'offre qui permette de répondre à l'accroissement dans ce secteur. En termes de bus, on retrouve la ligne PAV-Grands Esserts-Vernier pour relier les Grands-

Esserts. On retrouve aussi son pendant pour se diriger en direction de la halte CEVA de Champel, avec l'axe Champel-Hôpital-Grands-Esserts. Il y a aussi l'axe Jonction-Stade de la Praille, un axe de TP tangentiel qui va créer un maillage. Il y a enfin l'idée de créer un axe en direction de la Pallanterie pour la relier aux Eaux-Vives. Toute la problématique de la moyenne ceinture est également mentionnée sur le plan. L'ensemble de ces projets se retrouvent dans la fiche B02 en pages 175-176 du PDCn.

### *Réponses aux questions des commissaires*

Concernant le rôle de la traversée du lac dans tout le dispositif, M. Prina indique que l'on ne passe pas de 750'000 déplacements à 1.1 millions du jour au lendemain. Ceci va être conditionné au développement d'habitats et d'emplois. Aujourd'hui, l'offre qui correspond à l'accroissement des déplacements doit se faire petit à petit en fonction des nouveaux projets. Il faut s'appuyer sur un concept multimodal, qui va offrir de l'accessibilité en transports individuels, un développement des TP et des réseaux de mobilité douce pour répondre à cette demande. Ils vont accompagner l'ensemble des urbanisations par de nouvelles infrastructures de TP pour qu'une partie des déplacements se fassent en TP. L'ensemble des déplacements ne pourraient pas se faire en transports individuels. Sans développer les TP, soit les déplacements ne se feront pas, soit ce sera complètement engorgé. Au niveau local, il faudra trouver d'autres équilibres. Une possibilité est de se reporter encore plus sur la mobilité douce, mais là, il s'agit de schémas d'usages pas conformes à ce qu'il y a actuellement à Genève. Ainsi, il y a la nécessité d'un développement en TP le plus en phase avec ce que l'on connaît en matière de mobilité aujourd'hui. Au niveau de l'agglomération, la seule grande infrastructure sur laquelle s'appuyer est le CEVA qui va offrir une bouffée d'air très bienvenue. On devrait être capable d'offrir, aux heures de pointe, 6'000 à 8'000 places qui vont décongestionner les réseaux et l'autoroute, dégorger une partie du centre-ville, pour offrir un peu plus d'espace et permettre une meilleure vitesse commerciale et fréquence des TP.

En l'absence de traversée du lac à l'horizon 2030, il n'y a pas de « plan B » en tant que tel, mais le développement successif d'un certain nombre de mesures, notamment pour améliorer le fonctionnement actuel de l'autoroute, typiquement la réalisation de la jonction Vernier-Canada. Cela permettra d'augmenter localement la capacité et renforcer l'attractivité de cette autoroute.

M. Leutwyler confirme qu'il n'y a pas de « sous-casier » dans le PDCn. Le « plan B » est plus de bouchons sur certaines routes. Il est encore précisé que

la traversée du lac est un projet à 3,5 milliards, auquel il faut rajouter 1,5 milliard de coût d'aménagement ce qui n'entre pas dans les capacités financières de l'Etat à ce jour.

### **Audition du Major John Bonnet, douane Genève**

Le Président rappelle que le but de cette audition est de connaître les moyens qu'ont les douanes par rapport aux contrôles des marchandises aux frontières franco-genevoises.

M. Bonnet explique qu'ils pratiquent actuellement des contrôles sur les bus transfrontières, en les arrêtant à la frontière. Ils contrôlent, à l'entrée et à la sortie, les passagers, les marchandises, et les pièces d'identité. En janvier-février 2013, ils ont procédé à une cinquantaine d'actions sur les lignes de Perly, Ferney et Moillesulaz. Ils ont constaté des infractions dans les domaines des stupéfiants, des passeports et la loi sur le séjour et établissement des étrangers. En janvier-février 2013, ils n'ont constaté aucune infraction en matière douanière, telle que des gens qui achèteraient des marchandises en France et les importeraient avec des cabas à commissions par Moillesulaz, Perly ou Ferney. Par contre, ils constatent régulièrement des véhicules - venant depuis Migros Etrembières qui passent à Thônex ou à d'autres douanes, ou depuis le centre commercial de Thoiry par Ferney, Meyrin - et qui importent des marchandises à titre privé ou commercial. Ainsi, sur les lignes transfrontières, sur la base de leur expérience, ils n'ont constaté aucune infraction dans ce domaine. S'agissant de l'efficacité des contrôles, ils les pratiquent soit avec leurs propres ressources ou avec des partenaires - des partenaires français, la police des transports ou la gendarmerie genevoise-. Ils font donc parfois des actions communes, sur les lignes dites « sensibles ». Toutefois, en terme de risques douaniers, M. Bonnet assure que sur la base de ce qu'ils voient maintenant à la douane, le genevois ne va pas faire ses courses en TP et revenir avec des caddies et des franchises supérieures à 300 CHF. Ce n'est pas pratique. Prendre la voiture est bien plus pratique. Il n'y a, selon lui, aucun problème de ce type.

### **III. DÉBATS ET VOTES**

Suite aux auditions effectuées, et avant de voter l'entrée en matière sur le projet de loi 11029, la commission a souhaité entendre une seconde fois M<sup>me</sup> Künzler et M. Longchamp, Conseillers d'Etat.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle qu'il s'agit d'un projet de loi de planification. Ce qui sera voté est une projection sur 10 ou 15 ans. C'est au moment du vote du budget que les commissaires voteront l'effectivité de cette planification. Ce n'est pas un chèque en blanc qui lie le Parlement pendant 25 ans, mais une planification qui indique où l'on va, ce qui va être étudié. Chaque année, il y a toujours la possibilité de re-statuer sur les différents points.

Concernant les effets financiers indirects de ce projet de loi, soit hors des investissements prévus, Mme Künzler indique qu'ils se feront sentir dans les prochains contrats de prestations des TPG. Le Grand Conseil fixera les tarifs aussi, c'est sa compétence. Il y aura donc à ce niveau une marge de manœuvre pour le Parlement. La 2<sup>ème</sup> marge de manœuvre du Grand Conseil sera, éventuellement, au travers du contrat de prestations, de ne pas augmenter les prestations. En prenant l'hypothèse la plus sotte de construire le tram de Saint-Julien et de mettre des rames toutes les 12 ou 20 minutes, l'équipement sera le même que d'en mettre toutes les 5 minutes, mais sur le contrat de prestations, l'effet ne sera pas le même. Le Grand Conseil a donc toutes les cartes en main : le PL 11029 montre où l'on va ; chaque année, le Grand Conseil peut se prononcer sur les investissements qui vont être nécessaires ; puis le Grand Conseil va se prononcer sur le contrat de prestations, puis sur les tarifs. Le Conseil d'Etat ne peut que faire quelques propositions. C'est ce qui est fait aujourd'hui.

Au sujet du PDCn, M. Longchamp explique que le projet, qui a été envoyé à la commission de l'aménagement il y a quelques jours, a été fait en parfaite coordination avec la politique des transports et de l'aménagement au sens entendu usuellement – ce qui est l'une des grosses difficultés de ce projet. Le PL 11029 est donc parfaitement en phase avec les options du PDCn, notamment sur les grandes options d'aménagement et d'urbanisation d'un certain nombre de quartiers. Il cite l'art. 9 al.1, 1ère phrase, lettres b) et c) et l'ordre des priorités. Il y a le prolongement du tram Meyrin-Cornavin-Bernex qui permet de développer le projet de Bernex. Le tram de Saint-Julien est une condition sine qua non de l'opération de Cherpines-Charrotons, et son tracé est clairement fixé. Au-delà, c'est-à-dire entre Plan-les-Ouates et Saint-Julien, il sera aussi nécessaire. Les critères d'urbanisation de Perly-Certoux ne sont pas encore complètement stabilisés, ce qui explique que le tram ne va pas encore complètement sur le réseau. Il faut s'assurer que les options d'urbanisme coïncident avec les options d'aménagement et de trams. S'agissant du prolongement du tram depuis Grand-Saconnex-Aéroport et jusqu'à la douane de Ferney-Voltaire, il est lié à la Route des Nations, et il est complètement incorporé au projet du Grand-Saconnex. M. Longchamp

renvoie les commissaires à la fiche B02 du PDCn et aux pages 175 et suivantes, où sont indiqués un certain nombre d'éléments avec les degrés d'avancement du projet. Un certain nombre de mesures sont déjà réglées. D'autres sont en cours de réalisation et d'autres concernent des horizons de temps plus éloignés. Toutefois, ces mesures sont la copie conforme du PL 11029 dans le détail. Ces opérations ont été menées en parallèle, y compris sur le plan chronologique.

Concernant les effets de ce projet de loi sur la circulation automobile, Mme Künzler ne pense pas que 35% de la mobilité automobile sera supprimée. Elle renvoie à la fiche B03 du PDCn. Beaucoup de choses sont prévues pour la route. Sur MICA, il y a un barreau routier. L'axe de Frontenex doit être élargi, et la voie pour le trolleybus sera partiellement construite en site propre. La Route des Nations est réglée avec le tram de Ferney. Les aménagements nécessaires sont prévus pour le tram de Saint-Julien. Pour Perly, le contournement arrière sur la commune de Bardonnex est prévu. S'agissant du tram de Bernex, les images de synthèse 3D montrent qu'il n'y a aucune réduction du trafic. En plus, le barreau de Bernex sera construit. La route pourra accueillir jusqu'à 30'000 voitures par jour. Pour la route, des équipements sont construits aux endroits nécessaires. Il y a un vrai plan. Le PDCn et *Mobilités 2030* sont en synergie : il y a une volonté de hiérarchiser le réseau. Un réseau doit être mis en place et être optimisé. Il est clair qu'il y aura une diminution dans l'hyper-centre. Beaucoup de voitures passent encore au centre, ou alors des gens continuent de prendre leur voiture pour aller de la Servette à la Jonction - des trajets qui ne sont pas forcément utiles. Le discours que Mme Künzler tient toujours vise à favoriser un centre piéton, la mobilité douce, les Transports publics et les transports professionnels.

M<sup>me</sup> Künzler précise que chaque année il sera possible de gérer cette planification au niveau du budget. De plus, d'autres projets de loi existent. La Route des Nations est actuellement à l'enquête publique. Le contournement de Perly est en cours. S'agissant de Bernex, ils en sont à l'établissement du PDQ, avec une traversée supplémentaire de l'autoroute. Le projet de loi sur MICA a été déposé et le barreau autour du Collège de Frontenex sera déposé avec le collège de Frontenex.

Concernant les zones de transbordement, Mme Künzler indique que des réflexions sont en cours. Le Département est en train de mettre en place sur le tram de Saint-Julien, par exemple, une réflexion d'urbanisme dès le départ. Il ne s'agit pas de poser des rails et attendre que la commune pose des trottoirs, puis les TPG viennent poser des automates, ou que la commune choisisse un

abri. L'idée est de faire la réflexion de A à Z avec toute l'emprise du tram. Ils ont analysé le ratage de Bel-Air. La DGM est intervenue en 2002. Ensuite, les rails ont été posés, puis d'autres services ont posés un aribus, etc. Il y a eu trois services de l'Etat, quatre services de la ville, et une coordination hasardeuse. Il y a une amélioration à faire. Dans le PDCn, une fiche décrit tout ce qu'il faut faire pour les interfaces CEVA. Toute une étude est en place. Ils soignent les interfaces. Ils ont appris du cas de Bel-Air. Il faut prendre la peine d'étudier tous les interfaces CEVA. La place Bel-Air et la place Cornavin figurent comme des endroits où il faut remédier à la situation. Cela fait 15 ou 20 ans que la trémie d'accès de Cornavin devrait être déplacée. Il est stupide qu'elle sorte sur le passage piéton.

M. Longchamp ajoute que tant qu'il y a huit acteurs qui ont chacun leur mot à dire avec des logiques contradictoires, on finira par faire des places qui ressembleront à Bel-Air.

Concernant le développement de Perly, M. Longchamp indique que ce dernier est complètement stabilisé sur les Cherpines. Ils ont fait figurer le projet de Perly dans le plan directeur 2015-2030, car il est clair que la réflexion sur Perly commencera avant 2030 et doit être anticipée avant le projet de plan directeur 2030-2045. Les enjeux sont un peu plus compliqués à Perly qu'aux Cherpines. Le tracé n'est pas aussi évident qu'il n'y paraît. Deux options ont été travaillées. Des mandataires doivent rendre des conclusions à ce sujet. Le tracé du tram va probablement influencer les options d'urbanisme. Sur le plan directeur, cela est indiqué au conditionnel. Ils ont dit à la commune de Perly qu'elle ne couperait pas d'une réflexion avant 2030. Ils sont donc couverts au niveau du PDCn, mais la chose n'est pas établie. Il est clair qu'il y a un intérêt assez évident d'avoir un tram jusqu'à Saint-Julien, car c'est une véritable agglomération, contrairement à Perly. Il ne pense pas que l'option d'aller jusqu'à Saint-Julien soit contestée, mais s'agissant du tracé exact, les informations seront disponibles d'ici 6 mois à 1 an.

Suite à cette intervention, un commissaire demande si un amendement serait dès lors envisageable pour dire « oui » à la ligne de tram, mais que celle-ci soit faite en deux étapes: 1) les Cherpines – qui ne pose pas de souci et qui est en harmonie avec quelque chose qui va se faire rapidement, puis 2) Saint-Julien. Ceci permettra d'attendre d'avoir une étude plus approfondie pour garantir le succès de l'opération.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle l'objectif de ce projet de loi, qui est un projet de planification. Ils doivent présenter tout le projet à Berne. Après, le Grand Conseil va décider de la réalisation. S'ils ne déposent pas tout le projet, cela engendre deux ou trois ans de procédure de plus. Ils le voient avec Bernex. Elle suggère de limiter les procédures et avoir la procédure d'approbation des plans sur le tracé global. La concrétisation se fera au fur et à mesure des financements que le Grand Conseil votera. Mme Künzler précise que l'itinéraire présenté est validé. Il n'y a pas beaucoup d'autres possibilités. Ils ont validé le fait que le tracé se fasse sur la Route de Base et pas à travers la route de Saint-Julien. De plus, la question de l'endroit où le tracé passe sur l'autoroute a été validée. Selon la Conseillère d'Etat le tracé présenté est un bon tracé et l'unique question qui reste ouverte est de savoir si le tracé se fera sur le bord de la chaussée, en site propre ou pas. Sa volonté est de faire du site propre.

Un commissaire libéral se dit moyennement convaincu par les arguments présentés. Il soutient l'idée de limiter le trafic au centre-ville, de favoriser la mobilité douce, les zones piétonnes, mais tout cela ne peut se faire qu'avec la traversée du lac. Quelqu'un qui habite Hermance, Jussy ou Thônex ne peut pas aller « chercher » l'autoroute de contournement pour se rendre à la Servette. Celle-ci est complètement bouchée à partir de 6h30 le matin. Pour le groupe libéral, il y a un réel souci. Ils l'ont demandé à travers une résolution : ils veulent des mesures d'accompagnement et une traversée du lac. Tout cela est lié. Il cite les lignes de tram qui ont été évoquées, notamment la ligne de tram sur le Pont-Butin. Sans traversée du lac, ce n'est pas possible. Ceux qui vivent dans l'hyper-centre ont l'impression que tout est possible, mais se déplacer pour vivre/ travailler à l'extérieur n'est plus possible. Aujourd'hui, le canton est au point de saturation. Il souhaite donc proposer un amendement au projet de loi. Pour tout ce qui est des études concernant un tram sur le Pont du Mont-Blanc, son groupe est prêt à dire oui, mais ils veulent la garantie que la traversée du lac accompagnera la chose. Ils ont le sentiment qu'ils ont beaucoup donné pour les TP, mais il ne s'est strictement rien passé pour la route. En continuant comme cela, le canton va vers l'asphyxie. Il demande donc s'il est envisageable de conditionner certaines réalisations – pas les trois lignes de trams qui sont fondamentales, mais le reste - à la traversée du lac. Celle-ci doit se réaliser. Sans cela, le plan n'est pas réaliste.

M<sup>me</sup> Künzler pense qu'il est absolument nécessaire d'avoir ce développement des transports publics sans le conditionner à réalisation de la traversée du lac. Pour elle, les gens qui sont dans des TP n'encombrent pas la route. Il faut

voir les choses par étapes. Elle dit ne pas comprendre les commissaires. Il y a un PDCn qui mentionne la traversée du lac, il y a *Mobilités 2030*, des résolutions ont été votées, etc. Elle demande ce qu'il faut de plus.

Un commissaire libéral indique que la vision que les commissaires partagent avec le Conseil d'Etat fonctionne s'il y a un périphérique. Les commissaires ne sont plus dupes. Ils veulent des TP, mais ils veulent s'assurer que cela va se développer en harmonie pour tous les usagers de la route. Sans le bouclage du contournement de Genève, la vision *Mobilité 2030* ne peut pas fonctionner.

Un commissaire UDC confirme qu'il est nécessaire pour son groupe d'avoir des garanties que tout se fera en harmonie. Selon lui, le projet de loi contredit l'article constitutionnel qui garantit le libre choix du mode de transport. Le grand problème du projet est un problème de calendrier : il n'y a aucune hiérarchisation des travaux.

M. Longchamp explique que ce projet de loi répond à une demande faite à l'époque par le Grand Conseil d'avoir une visibilité sur les Transports publics sur une échéance qui soit longue. Cette échéance, par le fait qu'elle est longue, est sujette à des impondérables qui sont plus grands que s'il était question de la tranche budgétaire de l'année prochaine.

Pour un commissaire Vert, il y a une hiérarchie et une chronologie dans tout ce qui a été présenté. La traversée du lac, l'étude pour les trams sur le Pont-Butin ou le Pont du Mont-Blanc sont là. Toutefois, le projet de loi concerne la période de 2009 à 2022. Il pense que certains députés sont de mauvaise foi. Il est question d'un amendement, comme quoi le vote doit être conditionné à la traversée du lac. Pour lui, le PL 11029 ne concerne que les transports publics, ce qui n'a rien à voir avec la traversée du lac. S'agissant du tram de Perly, un phasage a été proposé. Le département a répondu aux interrogations. S'il y a un autre phasage, il y aura une perte de subventions fédérales. D'ailleurs, si le projet de loi n'est pas voté, il y aura des pertes de subventions fédérales importantes, peut-être de l'ordre de 285 millions CHF. Il demande dès lors au Département, s'il y a un phasage, s'il y a aussi remise en cause de tous les projets d'extension du côté français.

M<sup>me</sup> Künzler confirme qu'au niveau français le Grenelle de l'environnement a donné des financements à chacun des projets - Saint-Genis, Saint-Julien et Annemasse - avec des dates impératives. D'autre part, il y a aussi un financement fédéral de l'autre côté de la frontière. En plus, le tram de Saint-

Genis a reçu un financement européen. Ainsi, des financements sont possibles et complémentaires. Ce serait dommage d'y renoncer.

M. Leutwyler ajoute qu'une chose qui est sûre avec la Confédération sont les échéances pour amener les avant-projets. La réalisation est une deuxième question. Comme les cantons, la Confédération n'a pas assez d'argent disponible pour tous les projets cantonaux déposés. Cela allonge les délais de réalisation. Par contre, les échéances de planifications sont strictes. Avoir une loi qui permet de planifier et faire des avant-projets est très utile pour la Confédération quant elle attribue les dotations de subventionnement. Pour l'instant, Genève a été très bien servi dans les dotations dans le cadre du projet d'agglomération. Le canton a reçu 40% de subventions, ce qui est le plafond maximum. Ce projet de loi permet donc de faire avancer les avant-projets.

A la question d'un commissaire radical de savoir quel inconvénient majeur M<sup>me</sup> Künzler trouverait à ce que la traversée du lac soit mentionné dans le projet de loi, Mme Künzler répond que, ce qui la gêne, est le fait que conditionner ce projet de loi à la traversée du lac revient à rester dans l'immobilisme qui caractérise notre canton.

Un commissaire libéral indique qu'il ne s'agit pas, avec l'amendement imaginé, de conditionner les lignes du tram à la traversée du lac. Il a été très clair. Il s'agit de la traversée du lac comme condition pour les autres mesures que celles liées aux trams. Il confirme que son groupe soutient les mesures figurant dans le PA 1 et le PA 2 et principalement les lignes de tram concernées, à l'exception de la ligne de Perly pour le phasage, car il n'a pas entendu le même discours de la part de M. Longchamp et de Mme Künzler.

### **Votre d'entrée en matière**

Suite à cette discussion le Président met aux voix l'entrée en matière du PL 11029 :

Pour :	1 UDC, 2 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S
Contre :	--
Abstention :	2 MCG

**L'entrée en matière du PL 11029 est acceptée.**

## 2<sup>ème</sup> débat

### Titre

Il n'y a pas d'objection au titre du PL 11029.

### Article 1 souligné

L'article 1 souligné du PL 11029 est accepté à l'unanimité.

### Article 4, al. 1 a) (nouvelle teneur)

Un commissaire libéral propose un amendement qui se base sur la suggestion mentionnée dans le préavis de la Commission des transports concernant les dates figurant dans le projet de loi. Il propose de changer la date de 2020 à 2030. Il fait une deuxième proposition d'amendement qui vise à mettre un point après (RER) à la ligne 4 de la lettre a), et de supprimer « *avec l'étude d'une boucle Aéroport – Nations – Cornavin et d'une liaison entre la ligne de Bellegarde et celle de l'Aéroport.* ». La 2<sup>ème</sup> proposition d'amendement modifie la lettre a) comme suit :

« a) *Transports régionaux*

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

Le commissaire explique que si la raquette doit être étudiée, il propose d'attendre que le Conseil d'Etat vienne le cas échéant avec un crédit d'étude. Il ne voit pas l'utilité de mettre cet ajout à la lettre a). Enfin, il suggère d'ajouter, à la fin de la dernière phrase de la lettre a) « **et conformément au plan « Mobilités 2030 »**. Ainsi, la fin de la lettre a) serait comme suit :

*(...) Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du projet d'agglomération et conformément au plan « Mobilités 2030 ».*

Le commissaire explique qu'il a entendu que tout s'appuie sur le concept *Mobilités 2030*. Il pense que ce concept doit donc figurer dans la loi. Plus que le projet d'agglomération (ci-après PA), c'est le concept *Mobilités 2030* qui est à la base de ce développement.

Un commissaire radical estime qu'il y a un intérêt à examiner ce qui peut être fait à partir de la gare de l'aéroport en direction de Lausanne. Il évoque une étude que certains aimeraient beaucoup lancer et qu'il soutient. Elle concerne la réalisation d'un axe à grande vitesse est-ouest en Suisse. Il pense que cela devrait être mentionné comme un potentiel qu'il ne faut pas perdre de vue. Il est important que Genève manifeste son intérêt pour une solution de ce type dans ce projet de loi.

Suite à cette intervention, le commissaire libéral dit se rallier aux propos de son collègue et retire sa proposition d'amendement à ce sujet.

Concernant la proposition de faire référence à *Mobilité 2030*, M. Girard suggère plutôt de faire référence au PDCn au début de l'al.1, comme suit :

*«<sup>1</sup> Le réseau des transports publics est renforcé à l'horizon 2020, en conformité avec le projet d'agglomération 2012 et avec le Plan directeur cantonal, dans le but d'améliorer (...) »*

Suite à cette proposition, le commissaire libéral dit s'y rallier.

Pour faire suite à son intervention concernant l'idée d'un axe ferroviaire Est-Ouest, le commissaire radical propose en outre d'ajouter à la fin de la lettre a)

*« Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du projet d'agglomération. »*

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

M<sup>me</sup> Künzler trouve que cet amendement devrait être fait dans une autre loi qui concerne les projets ferroviaires. Le PL 11029 porte sur les transports publics de la région. Elle suggère de proposer un amendement spécifique à la loi sur le développement ferroviaire. Le cadre du PL 11029 concerne les

trains régionaux. Selon elle, il est possible de faire une modification de la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires (LDIF-GE), la H 1 60, pour avoir tout ce qui concerne le ferroviaire au bon endroit. Elle préférerait cela.

M. Leutwyler confirme que le libellé de la H 1 60 est la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires (LDIF-GE). En termes de systémique, c'est bien le bon endroit pour un tel amendement, car il y a la notion de développement du ferroviaire transrégional.

Le commissaire radical se rallie à cette suggestion. Il dit néanmoins maintenir l'amendement, mais il est prêt, sur le plan technique, à ce que cela prenne la forme d'une modification à une autre loi.

Une commissaire intervient pour indiquer que le groupe PDC se rallie à cette suggestion.

Un commissaire socialiste dit que son groupe soutiendra l'amendement radical, à condition de le mettre « au bon endroit ». Le groupe socialiste ne soutiendra en revanche pas l'amendement du groupe libéral visant à reporter à 2030 l'échéance de la loi, car cela retardera le développement de Genève.

Un commissaire Verts indique soutenir l'amendement radical, mais dans la bonne loi. Il ajoute que son groupe votera en faveur de l'amendement visant à mentionner le PDCn à la lettre a). Enfin, repousser la date à 2030 n'est pas entièrement satisfaisant, mais cela lui semble acceptable.

Un commissaire libéral relève que la mention du PDCn 2030 dans le projet de loi justifie d'autant plus la modification de la date de 2020 à 2030.

Un commissaire MCG indique que son groupe soutiendra l'amendement visant à indiquer 2030.

Le Président propose de voter l'al.1 lettre a), puis de voter lettre par lettre.

Le Président lit les propositions d'amendement radical et libéral à l'art. 4, al. 1, lettre a) (nouvelle teneur) :

«<sup>1</sup> Le réseau des transports publics est renforcé à l'horizon 2030, en conformité avec le projet d'agglomération 2012 et le **Plan directeur cantonal**, dans le but d'améliorer la desserte urbaine, régionale et

*transfrontalière de l'agglomération et de façon à augmenter significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe, ceci par les mesures suivantes :*

a) *Transports régionaux*

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

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

Mme Künzler précise que l'ajout à la fin de la lettre a) sera peut-être plus approprié ailleurs. Le département proposera une modification ultérieurement.

Le Président met aux voix l'art. 4, al. 1, lettre a) (nouvelle teneur) tel que modifié :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve
<b>Contre :</b>	1 PDC, 2 S
<b>Abstention :</b>	---

*L'art. 4, al. 1, lettre a (nouvelle teneur) tel que modifié est accepté.*

**Article 4, al. 1, lettre b, 3<sup>o</sup>, a)**

Un commissaire radical propose d'ajouter « *avec desserte de Palexpo, puis...* » après « *Grand-Saconnex* », modifiant la lettre b) 3<sup>o</sup> a) comme suit :

« 3° La deuxième étape porte sur :

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

Ce commissaire remarque que Palexpo est un pôle de clientèle très importante à ne pas négliger. Il trouverait inadmissible que Genève verse des millions pour une ligne de tram qui ne desservirait pas de façon satisfaisante un établissement aussi important que Palexpo.

Suit alors un long débat durant lequel un commissaire Verts, indiquant soutenir une desserte sur Palexpo, propose un contre amendement à la fin de la lettre b) 3° a),:

« 3° La deuxième étape porte sur :

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

Il explique que cela signifie que cette desserte sera sur la même extension que l'Aéroport.

Le Président met aux voix l'art. 4, al. 1, lettre b) 3° a), tel qu'amendé par le commissaire radical comme suit :

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

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC
<b>Contre :</b>	2 S, 3 Ve
<b>Abstention :</b>	---

*L'art. 4, al. 1, lettre b) 3° a) tel qu'amendé est accepté.*

Le commissaire Verts réitère sa proposition d'amendement à la fin de la lettre b) 3° a) comme suit :

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

Le Président met aux voix l'art. 4, al. 1, lettre b) 3° a), telle qu'amendée :

<b>Pour :</b>	1 S, 3 Ve
<b>Contre :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC
<b>Abstention :</b>	1 S

*L'art. 4, al. 1, lettre b) 3° a), tel qu'amendé est refusé.*

#### **Article 4, al. 1, lettre b) 3° b)**

Un commissaire libéral propose un amendement à la fin de l'art. 4, al. 1, lettre b) 3° b) qui indiquerait que la réalisation d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly devra se faire « **dès que la route barreau nord de Bernex sera construite, pour le moins dans sa portion autoroute-Route d'Aire-la-ville** ».

M. Longchamp dit que le sens de l'art. 4, al. 1, lettre b) 3° lettre a) qui vient d'être voté est clair : tant que la Route des Nations n'est pas construite, la ligne de tram ne sera pas prolongée. Il se méfierait de faire la même chose sur le barreau nord. Pour autant que le grand projet Bernex arrive à terminer à temps, c'est un horizon à 2018-2020.

M. Leutwyler le confirme. Ensuite, il y a un raccord à faire sur l'autoroute, puis il faut convaincre l'OFROU de la pertinence. Il pense que la liaison mentionnée ouverte au trafic avant 2020 est une gageure.

Un commissaire radical propose d'amender l'art. 4, al. 1, lettre b) 3° b) comme suit :

« b) **l'achèvement** d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly ; »

Il ajoute qu'il faut être réaliste. Le tram arrive maintenant à l'entrée de Bernex P+R.

M. Longchamp dit soutenir cette proposition. Le département proposera un amendement rédactionnel.

Un second commissaire libéral comprend la difficulté que poserait l'amendement de son collègue à l'art. 4, al. 1, lettre b) 3° b). En reprenant l'amendement radical, il proposerait l'amendement complémentaire suivant:

*« b) l'achèvement d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly, sans réduire la taille des chaussées destinées au trafic général.*

Son collègue libéral dit alors retirer sa proposition.

M. Longchamp indique qu'un tel amendement va interrompre l'enquête publique, car elle ne peut pas être poursuivie avec les conditions qui seraient fixées. Il proposerait un amendement suivant à l'art. 4, al. 1, lettre b) 3° b) :

*« b) l'achèvement d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly, sans retarder la réalisation du barreau routier nord de Bernex ; »*

Il trouve qu'il n'est pas possible de demander de rouvrir une enquête publique qui a été présentée il y a 4 mois. Il sera compliqué de gérer la commune de Bernex. Il est réticent par rapport à l'amendement libéral.

Le commissaire libéral se dit sensible aux faits exposés par le Conseil d'Etat. Il comprend la chose. Ancrer le principe du barreau nord lui convient.

Suite à un échange entre gauche et droite sur l'utilité d'avoir des routes ou pas, le Président met aux voix l'art. 4, al. 1, lettre b) 3° b) tel qu'amendé par le département comme suit :

*« b) l'achèvement d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly, sans retarder la réalisation du barreau routier nord de Bernex ; »*

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC ; 3 L ; 2 R, 2 PDC, 1 Ve
<b>Contre :</b>	2 S
<b>Abstention :</b>	2 Ve

*L'art. 4, al. 1, lettre b) 3° b) tel qu'amendé est accepté.*

#### **Article 4, al. 1, lettre b) 3° c)**

Un commissaire libéral rappelle que son groupe est favorable à cette ligne de tram mais en 2 étapes, avec une 1<sup>ère</sup> étape jusqu'aux Cherpines. Il aimerait donc voir figurer le mot « Cherpines » à cette lettre c). En outre, il souhaite ajouter « *et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien* » et supprimer « *en passant par la route de Base, la route de la Galaise et la route de Saint-Julien,* », car la commune de Perly, lors de son audition, a expliqué qu'il y avait des problèmes. Cet amendement laisse une latitude pour permettre de faire autre chose sans heurter la commune de Perly. Sa proposition d'amendement à l'art. 4, al. 1, lettre b) 3° c) est comme suit :

*« c) le prolongement en deux étapes de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien ; »*

Les commissaires MCG et UDC disent adhérer à cette réflexion.

Un commissaire Vert informe que le groupe des Verts pourrait soutenir l'amendement libéral s'il s'abstenait de mentionner « *en deux étapes* ». Il rappelle que les français ont des financements. Retarder la réalisation de la 2<sup>ème</sup> partie entre Cherpines et Saint-Julien pourrait faire courir le risque de faire disparaître les fonds français.

Une commissaire socialiste ne pense pas que la problématique de Perly soit fondée. La ligne a été choisie.

Un autre commissaire libéral indique que la réalisation de la route d'évitement de Perly est indispensable. On ne peut pas supprimer la route de Saint-Julien pour les automobiles. C'est un axe extrêmement important.

Pour répondre à la demande des Verts de supprimer la mention « *en deux étapes* », le commissaire libéral relève que sa proposition vise à donner du temps pour trouver une solution pour Perly. Supprimer la mention « *en deux étapes* » et de mettre « *dès que la route de contournement de Perly sera construite* » semble moins constructif et plus contraignant.

Un commissaire radical pense quant à lui qu'il faudrait modifier l'article comme suit : « *c) le prolongement en deux étapes de la ligne de tramway*

*desservant les Palettes en passant par les Cherpines jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien desservant le nouveau quartier des Cherpines ; la traversée de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général »*

Il pourrait même ajouter à la fin : *« Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional. »*

Après discussion, et sur proposition des Verts, l'amendement libéral est légèrement modifié comme suit :

*« c) le prolongement en deux étapes, si nécessaire, de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien ; »*

Le Président le met aux voix :

<b>Pour:</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S
<b>Contre :</b>	---
<b>Abstention :</b>	---

*L'art. 4, al. 1, lettre b) 3° c) tel qu'amendé est accepté.*

Un commissaire radical indique qu'il maintient l'amendement imaginée précédemment, soit à la fin de la phrase de la lettre b) 3 c) : *« ; la traversée de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional. ».*

Le Président propose de reprendre cet amendement lors du 3<sup>ème</sup> débat.

Un commissaire Vert demande alors quel est l'état d'avancement de la route de contournement de Bardonnex, et quelle est la position de la commune de Bardonnex à ce sujet.

Mme Künzler indique que cette route se situe officiellement sur la commune de Bardonnex, mais en réalité, on dirait que c'est Perly, car c'est de l'autre côté de l'autoroute. La commune de Bardonnex ne s'est pas très intéressée à

cette portion de Bardonnex. C'est surtout Perly qui souhaite développer des activités et du logement qui seraient sur la commune de Bardonnex. Une pré-étude avait été faite, et c'est indiqué dans le PDCn. C'est un trait sur une carte pour l'instant.

#### Article 4 al. 1, lettre b) 3° ligne d)

Le Président met aux voix l'art.4 al. 1, lettre b) 3° ligne d) :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 2 R, 2 L, 1 PDC, 3 Ve, 2 S
<b>Contre :</b>	----
<b>Abstention :</b>	1 L

*L'art. 4 al. 1, lettre b) 3° ligne d) est accepté.*

#### Article 4 al. 1, lettre b) 3° ligne e)

Concernant l'aménagement du site de Moillesulaz, MM. Künzler précise que la reconstruction de la douane actuelle sera financée par l'Etat et la Confédération

Le Président met aux voix 4 al. 1, lettre b) 3° ligne e) :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 2 Ve, 2 S
<b>Contre :</b>	---
<b>Abstention :</b>	---

*L'art. 4 al. 1, lettre b) 3° ligne e) est accepté.*

#### Article 4 al. 1, lettre b) 4°

Un commissaire libéral propose l'amendement suivant:

*« 4° D'autres extensions possibles du réseau de tramway sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure, si la réalisation de la traversée du lac ou de la Rade est confirmée, des axes en direction :*

- de Genève-Plage – Vézenaz,*
- de Thônex,*
- du Lignon,*

– de Vernier,

*ainsi qu'en vue de la réalisation d'une ligne de moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.*

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

Il explique que le groupe libéral est favorable à faire des études seulement si l'on est sûr qu'il y aura une traversée du lac ou de la rade. Pour le groupe libéral, il est exclu de faire des études de tram sur le Pont du Mont-Blanc et la moyenne ceinture sans traversée lacustre. Il peut accepter cet article sous la condition que la traversée du lac soit confirmée. Il ne mentionne pas la réalisation, mais la confirmation, d'où le terme « confirmée ». En outre, il souhaite proposer de supprimer la ligne « – de Mon-Ideé – Communaux d'Ambilly (MICA), », car si l'on veut investir 80 millions pour mettre un trolleybus, il lui semble qu'à l'horizon 2030, il ne faut pas se mettre à étudier une ligne de tram qui serait occupée par une ligne de trolleybus qui aurait coûté 80 millions, ou alors il faudrait trouver une alternative moins chère. C'est une question de saine gestion financière. Enfin, s'agissant du dernier paragraphe de l'art. 4 al. 1, lettre b) 4°, il comprend que l'on pourrait alors mettre un site propre pour un bus sur le Pont-Butin, pour habituer les gens à avoir un tram. Là aussi, si la traversée est confirmée, son groupe pourrait rentrer en matière, mais si ce n'est pas le cas, il proposera de supprimer ce paragraphe.

M<sup>me</sup> Künzler pense que l'on ne peut pas conditionner les études à la confirmation de la traversée du lac. Il est possible de dire que l'on limite l'impact de la mise en place des aménagements sur la capacité routière des voies traversant le Rhône. L'important est de maintenir la capacité routière sur tous les axes traversant, ce qu'ils peuvent garantir. Elle préfère faire un amendement dans ce sens, plutôt que de conditionner les études. Pour elle, ce qui compte, c'est l'axe de Vernier, car le trolleybus existe et il est déjà presque en site propre. Ils arrivent à une saturation de capacité à partir de Châtelaine. Selon elle, le plus utile est Vernier et éventuellement Le Lignon ou Châtelaine, puis l'axe de ceinture qui relie toutes les cités. Cela reste au stade de la réflexion pour l'instant. L'amendement qu'elle propose est: « **Avant la réalisation de la traversée du lac, le Conseil d'Etat veille à**

*limiter l'impact de la mise en place des aménagements sur la capacité routière globale des voies traversant le Rhône. ».*

Un commissaire Verts regrette l'amendement libéral. Le groupe des Verts pourrait vivre avec celui de Mme Künzler. L'amendement libéral est selon lui trop contraignant. Celui de Mme Künzler arrive à concilier la volonté de voir ce projet avancer et celui des libéraux qui vise à éviter que des espaces ne soient pris sur la voiture et mentionner la traversée du lac.

Un commissaire radical relève que l'augmentation des fréquences et du nombre de lignes risque de bloquer le réseau. Fatalement, le centre-ville sera plus chargé. Un des maillages importants est une relation directe Rive-Cornavin qui rassurera ceux qui s'inquiètent du délai pris pour cette réalisation. Faire du tram « au rabais » n'est pas une bonne solution. C'est pour cela qu'il propose lui aussi un amendement à l'art. 4 al. 1, lettre b) 4°, comme suit:

*« D'autres extensions possibles du réseau de tramway sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure des axes en direction :*

- de Genève-Plage – Vézenaz,*
- de Mon-Idee – Communaux d'Ambilly (MICA),*
- de Thônex,*
- du Lignon,*
- de Vernier,*

*ainsi qu'en vue de la réalisation d'une ligne de moyenne ceinture sur un tracé Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives. En particulier, une liaison entre l'axe Bernex et la ligne traversant le Grand-Lancy doit être réalisée.*

*Toutes les extensions du réseau de tramway doivent être réalisées en favorisant partout où cela est possible des sites propres intégraux ; l'ensemble du réseau à réaliser doit au moins être en voies réservées partout où cela est possible afin de permettre d'atteindre des vitesses commerciales attractives ; en outre, les dispositions de la Délégation du Conseil d'État aux transports, du 8 février 2007, doivent être respectées ; enfin les aménagements des lignes doivent prévoir des terminus ou des terminus intermédiaires avec des possibilités de garage.*

*Sur ces axes, des aménagements intermédiaires pour mettre en place un site propre autobus, voire éventuellement un trolleybus, pourront être*

*envisagés, afin d'accompagner la montée en charge de ces axes de transports publics avant la mise en service d'un futur tramway.»*

Le commissaire radical précise que les termes « *sur un tracé* » signifient que l'idée est de balayer. S'agissant des termes « ***En particulier, une liaison entre l'axe Bernex et la ligne traversant le Grand-Lancy doit être réalisée.*** », cela était contenu dans la loi H 1 50, et a tendance à être oublié. C'est absolument nécessaire pour l'exploitation du réseau. C'est un élément essentiel pour cette relation de moyenne ceinture qui pourrait être réalisée assez rapidement.

Concernant le contre-amendement proposé par M<sup>me</sup> Künzler « ***Avant la réalisation de la traversée du lac, le Conseil d'Etat veille à limiter l'impact de la mise en place des aménagements sur la capacité routière globale des voies traversant le Rhône.*** » un commissaire libéral est gêné par les termes « limiter l'impact ». Il faut selon lui une garantie qu'il n'y aura pas d'impact sur les voies existantes. Si cela est dit, il votera l'amendement de Mme Künzler. Le commissaire indique retirer son amendement en attendant le dépôt formel de l'amendement de Mme Künzler par le Département. En revanche, il indique qu'il maintient son amendement visant à supprimer « *- de Mon-Idee-Communaux d'Ambilly (MICA)* », car si on dit oui à 80 millions pour le trolleybus, il n'y a pas d'autres études à faire.

Un commissaire UDC souhaite que l'amendement qui sera déposé par le Département faisant référence à la traversée du lac inclus aussi la traversée de la rade. Cela avait été précisé par le commissaire libéral initialement. Il rappelle qu'il y aura vraisemblablement une votation populaire sur la traversée de la Rade. Il pense dès lors qu'il est correct de la faire mentionner aussi.

Concernant la mention « de Genève-Plage à Vézenaz », Mme Künzler indique que le vrai besoin est sur l'axe Châtelaine-Pont du Mont-Blanc. Pour savoir si l'on bifurque sur Vézenaz ou sur Thônex, une étude est à faire. Mais là, où il y a un vrai besoin est l'actuelle ligne 6, soit la ligne de Vernier.

Suite à cette intervention un commissaire libéral comprend que c'est la demande se situe sur la ligne en direction de Vernier. Il pense qu'il faudrait clarifier cela au niveau du projet de loi. Dès lors, il propose l'amendement suivant : « *de Vernier en passant par le Pont du Mont-Blanc* ». Il entend que le problème est plutôt sur la rive droite. Il faut le marquer quelque part.

Un commissaire Vert s'interroge sur la proposition libérale de supprimer la mention « de Mont-Ideé Communaux d'Ambilly (MICA). Il se demande s'il ne serait pas intéressant de modifier le chiffre 4 de la manière suivante :

« (...) d'une réalisation ultérieure, des axes en direction :

(...)

**- de Thônex, puis le cas échéant, vers Mon-Ideé-Communaux d'Ambilly ».**

Le commissaire libéral dit maintenir son idée d'amendement visant à supprimer « - de Mon-Ideé-Communaux d'Ambilly », et propose alors la modification suivante « **- de Thônex, avec un axe tangentiel en direction des Communaux D'Ambilly** ». Cela paraît plus clair.

Le Président indique que la 1<sup>ère</sup> phrase du chiffre 4<sup>o</sup> « *D'autres extensions possibles du réseau de tramway sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure des axes en direction : (...)* » fera l'objet d'un amendement qui sera fourni par le département en 3<sup>ème</sup> débat. Il demande s'il y a une objection pour chacun des éléments de la liste du chiffre 4<sup>o</sup>.

**Il n'y a pas d'objection aux termes « - de Genève-Plage - Vézenaz, ».**

Le Président demande s'il y a une objection à supprimer de « - Mon-Ideé - Communaux d'Ambilly (MICA) ».

**Il n'y a pas d'objection à la suppression de « - Mon-Ideé - Communaux d'Ambilly (MICA), ».**

Le Président demande s'il y a une objection à la proposition d'amendement libéral – Vert comme suit :

**« - De Thônex, avec un axe tangentiel en direction des Communaux d'Ambilly (MICA), »**

**Il n'y a pas d'objection à cet amendement.**

S'agissant des termes « - De Vernier, », Un commissaire libéral trouve important d'avoir la mention du Pont du Mont-Blanc. La carte reste un schéma. Il propose l'amendement suivant : « **- De Vernier par le Pont du Mont-Blanc, ».**

M. Etienne dit que l'esprit de la rédaction est de partir du centre.

Le commissaire libéral propose alors la rédaction suivante : « - **De Rive-Pont du Mont-Blanc-Vernier,** »

*Il n'y a pas d'objection à cet amendement.*

Un commissaire radical propose alors l'amendement suivant pour la suite de ce chiffre 4, « *ainsi qu'en vue de la réalisation d'une ligne de moyenne ceinture sur un tracé Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives. En particulier, une liaison entre l'axe Bernex et la ligne traversant le Grand-Lancy doit être réalisée.* »

*« Toutes les extensions du réseau de tramway doivent être réalisées en favorisant partout où cela est possible des sites propres intégraux ; l'ensemble du réseau à réaliser doit au moins être en voies réservées partout où cela est possible afin de permettre d'atteindre des vitesses commerciales attractives ; en outre, les dispositions de la Délégation du Conseil d'État aux transports, du 8 février 2007, doivent être respectées ; enfin les aménagements des lignes doivent prévoir des terminus ou des terminus intermédiaires avec des possibilités de garage. »*

Mme Künzler indique qu'il est exclu de mettre les dispositions de la DELTA dans un projet de loi. Tous les nouveaux trams sont bidirectionnels. Il y a d'autres moyens de faire avancer les choses, mais il y a maintenant une flotte neuve de trams bidirectionnels. Il ne faut pas changer d'attitude tous les 5 ans. Il y a un peu moins de places assises, mais beaucoup plus de places debout, et un débit plus important. Cela reste un tram, ce n'est pas un RER.

Le commissaire radical indique que dans ladite décision de 2007, il y avait aussi des trams bidirectionnels. Les avantages des boucles, notamment sur les coûts d'exploitation, portent sur tous les trams, y compris les monodirectionnels: le temps au terminus est moindre. S'agissant des places debout, pour des trajets de plus 20 minutes, il se demande si les gens sont d'accord de le faire. Il veut un réseau pour les usagers et pas un réseau pour les facilités d'exploitation. Il proposera un amendement en 3<sup>ème</sup> débat.

Le Président lit la suite de l'amendement du commissaire radical : « *Sur ces axes, des aménagements intermédiaires pour mettre en place un site propre autobus, voire éventuellement un trolleybus, pourront être envisagés, afin d'accompagner la montée en charge de ces axes de transports publics avant la mise en service d'un futur tramway.* »

***Il n'y a pas d'objection à cet amendement.***

Un long et compliqué débat sur les propositions initiales du commissaire radical a lieu sur le texte qui suit l'énumération des « autres extensions possible du réseau de tramway » au chiffre 4 de l'article 4, alinéa 1, lettre b. Ce débat n'est pas relaté dans le présent rapport. De ce débat ont abouti les votes suivants :

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

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 2 R, 3 L, 2 PDC, 3 Ve, 2 S
<b>Contre :</b>	---
<b>Abstention :</b>	---

***Cet amendement à l'art. 4, al.1, lettre b, chiffre 4 est accepté.***

***« (...) en outre, afin de favoriser la souplesse d'exploitation et, partant, d'éventuelles modifications ultérieures des lignes de tramways, les extensions du réseau seront réalisées avec des quais à droite dans le sens de marche et des boucles de retournement aux terminus ; (...) ».***

<b>Pour :</b>	1 MCG, 2 R, 3 L
<b>Contre :</b>	1 MCG, 1 PDC, 3 Ve, 2 S
<b>Abstention :</b>	1 PDC, 1 UDC

***Cet amendement à l'art. 4, al.1, lettre b, chiffre 4, est refusé.***

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

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 2 R, 3 L, 2 PDC
<b>Contre :</b>	2 Ve, 2 S
<b>Abstention :</b>	---

*L'amendement à l'art. 4, al.1, lettre b, chiffre 4 est accepté.*

« *La capacité routière des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels ne doit pas être réduite* » :

<b>Pour :</b>	1 MCG, 1 UDC, 3 L
<b>Contre :</b>	1 PDC, 3 Ve, 2 S
<b>Abstention :</b>	1 MCG, 2 R

*L'amendement à l'art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 4 est refusé.*

Le Président propose de voter l'art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 4 dans son ensemble tel qu'amendé<sup>25</sup>:

<sup>25</sup> Le texte exact avec les amendements est le suivant :

**Art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 4**

4° D'autres extensions possibles du réseau de tramway sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure des axes en direction :

- de Genève-Plage – Vésenaz,
- de Thônex, avec un axe tangentiel en direction des Communaux d'Ambilly,
- du Lignon,
- de Rive – pont du Mont-Blanc - Vernier,

ainsi qu'en vue de la réalisation d'une ligne de moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.

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

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

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 2 R, 2 L, 1 PDC
<b>Contre :</b>	3 Ve
<b>Abstention :</b>	1 L, 2 S

*L'art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 4 dans son ensemble tel qu'amendé*

#### **Article 4, al.1, lettre c)**

Un commissaire libéral a une proposition d'amendement, concernant le 1<sup>er</sup> paragraphe, comme suit :

*« Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées, sans réduire la taille des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels ; les lignes du réseau (...) ». »* Il explique que cet amendement porte sur tout le reste de la lettre c). Etant donné que ce 1<sup>er</sup> paragraphe est général, il propose son amendement sur le paragraphe général, partant du principe qu'il s'appliquera sur les lignes détaillées qu'il y a en-dessous.

Par ailleurs, s'agissant du 2<sup>ème</sup> paragraphe, il propose l'amendement suivant : *« Deux nouvelles lignes de trolleybus (...) en passant par la route de Frontenex, le chemin Frank-Thomas, le chemin de la Gradelle, (...) »*, car il faudrait préciser le chemin Frank-Thomas.

M. Leutwyler remarque qu'il y a beaucoup d'idées dans ces propositions d'amendement. Toutefois, si des ingénieurs doivent appliquer ces dispositions, il est possible de faire beaucoup de choses, avec des implications différentes. Il demande si l'on peut imaginer de compenser des aménagements dans les carrefours pour permettre aux voies de progresser. Sur l'axe de Frontenex par exemple, il est peut-être possible d'arriver mathématiquement à des mètres carrés identiques, sans que cela corresponde à l'idée générale de l'amendement qui consiste à garder une certaine capacité pour le trafic individuel motorisé. En termes techniques, il a de la peine à interpréter la notion de taille de chaussée dans un périmètre. Compenser la chaussée de façon arithmétique sur un terrain de football ne servirait à rien par exemple. Cette formulation est un peu ambiguë.

---

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

Au niveau de la technicité de cet amendement, M. Leutwyler souhaite préciser qu'il devra donner des instructions aux mandataires par rapport à ces dispositions. Il faut donc que l'intention soit claire. Il prend un exemple caricatural. Il pourrait maintenir l'axe fort prioritaire souhaité, sans diminuer les chaussées, et faire traverser les TP en mettant du rouge tout le temps sur l'axe fort. Le mandataire devra trouver une solution pour faire avancer les bus. C'est quelque chose que l'ingénieur pourra faire en étant en droite ligne avec les amendements proposés. Il est possible de les contourner de façon insatisfaisante. Il ne dit pas que c'est son intention, mais il souhaite attirer l'attention sur le fait qu'en tant que planificateur, il ne peut pas bien planifier avec un tel amendement. Il faut être plus clair, sinon, tout le monde sera perdant.

M. Girard dit que si on reprend la loi, aux dispositions générales, particulièrement à l'article 1 « Principe », al. 1 et 2 on peut lire :

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

*«<sup>2</sup>Les modes de transports cités à l'alinéa 1 et les modes de déplacement individuels sont conçus et organisés dans une perspective complémentaire. »*

M. Girard se demande dès lors si ce n'est pas plutôt dans un article de principe qu'il faudrait ancrer un tel amendement, si les commissaires souhaitent vraiment faire un amendement général, comme demandé à l'art.4, al.1, lettre c).

Techniquement, M. Leutwyler estime que la discussion est portée sur l'avancement des véhicules par heure, en d'autres termes la capacité routière. C'est quelque chose qu'ils arrivent à calculer et qu'il est donc possible de démontrer. Il demande s'il ne serait donc pas mieux de parler de « capacité routière ». Par exemple, l'idée est de savoir si avant le projet, 700 véhicules par heure passent, et qu'avec le projet, le même nombre de véhicules peut toujours passer malgré le projet.

Suite aux discussions, le commissaire libéral propose la formulation suivante pour son amendement au 1<sup>er</sup> paragraphe de l'art. 4, al.1, lettre c) :

*« Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées, sans réduire la capacité routière destinée aux véhicules privés et*

*professionnels, dans l'attente d'une traversée lacustre ; les lignes du réseau (...).* ».

Le Président le met aux voix :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC
<b>Contre :</b>	1 S, 3 Ve
<b>Abstention :</b>	1 S

*L'amendement à l'art. 4, al.1, lettre c) du PL 11029 est accepté.*

Le Président relit la deuxième partie de l'amendement libéral au 2<sup>ème</sup> paragraphe de l'art. 4, al.1, lettre c) :

*« Deux nouvelles lignes de trolleybus sont en particulier réalisées dans un premier temps : la première entre Rive et les Communaux d'Ambilly en passant par la route de Frontenex, **le chemin Frank-Thomas**, le chemin de la Gradelle, la route J.-J. Rigaud et l'avenue Mirany, et la seconde entre Onex et Cressy en passant par la route de Loëx. »*

Une commissaire Vertes estime que le nombre de modifications et précisions proposées paraissent totalement aberrantes du point de vue législatif et de l'esprit de cette loi, qui est une loi générale de planification. Il faut arrêter d'amener de telles modifications qui n'ont rien n'à faire dans une telle loi.

Le commissaire libéral rétorque que s'il demande de préciser le « *chemin Frank-Thomas* », c'est parce qu'il y a des noms de rues dans ce paragraphe. Pour aller dans le sens de la simplification demandée par les Verts, il propose un nouvel amendement qui vise à supprimer tous les noms de rue, comme suit :

*« Deux nouvelles lignes de trolleybus sont en particulier réalisées dans un premier temps : la première entre Rive et les Communaux d'Ambilly, et la seconde entre Onex et Cressy. »*

Pour lui, soit on précise jusqu'au bout, soit on ne précise rien. Il retire donc la 1<sup>ère</sup> version de son amendement et propose cette 2<sup>ème</sup> version.

Le Président met aux voix le 2<sup>ème</sup> paragraphe de l'art. 4, al.1, lettre c), tel qu'amendé

***Le 2<sup>ème</sup> paragraphe de l'art. 4, al.1, lettre c) du PL 11029 tel qu'amendée est accepté à l'unanimité.***

S'agissant du 3<sup>ème</sup> paragraphe de l'art. 4, al.1, lettre c), après une brève discussion, le Président met aux voix le 3<sup>ème</sup> paragraphe de l'art. 4, al.1, lettre c) :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 2 S, 2 Ve
<b>Contre :</b>	---
<b>Abstention :</b>	---

***Le 3<sup>ème</sup> paragraphe de l'art. 4, al.1, lettre c) du PL 11029 est accepté à l'unanimité.***

#### **Article. 4 al. 2**

Un commissaire libéral remarque que l'art.4 al.2 se base sur le plan du réseau sur rail à l'horizon 2020, annexé à la présente loi. Pour lui, ce plan ne vaut rien. Il a compris que c'est un projet d'intention. Soit c'est un vrai plan qu'on arrive à lire, soit on l'enlève, car il est totalement inutile et peut apporter de la confusion. Sa proposition est de supprimer l'al. 2.

M. Girard indique que cela nécessiterait la suppression des al. 3 et 4 de l'article 4. Il ne connaît pas l'origine de cet alinéa. Il lit les alinéas suivants qui disposent que :

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

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

Il rappelle que cela a été demandé aux communes, et certaines n'ont pas pris position. Il reconnaît que cette carte ne sert pas à grand-chose d'un point de vue législatif, mais elle est utile dans la concertation avec les communes. Toutefois, cela a ses limites, car une planification à un horizon assez large a été présentée aux communes et c'est pour cela que Perly ne s'est pas prononcée. La philosophie du plan doit être revue, mais il n'a pas de proposition alternative en main aujourd'hui.

Le commissaire libéral comprend la nécessité d'avoir un plan, mais il demande alors un plan lisible. Ou il propose de modifier le terme et de parler de « **schéma** ». Et d'y faire référence dans le toute le projet de loi.

M. Pavageau suggère le terme de « **schéma directeur** » qui sera plus parlant.

M. Girard pense pouvoir souscrire à cette modification. Il propose qu'un amendement général soit voté dans ce sens.

Le Président met aux voix l'amendement proposé par le département à l'art. 4 al. 2 comme suit : « *Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a et b, du présent article est défini par le **schéma directeur** du réseau sur rail annexé à la présente loi.* » :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S
<b>Contre :</b>	---
<b>Abstention :</b>	---

***L'amendement du département à l'art. 4 al. 2 est accepté à l'unanimité des présents.***

Un commissaire libéral tient à relever que les légendes ne sont pas claires. Il a de la peine à distinguer les tronçons de ligne de tramway prévus dans le schéma annexé à la H 1 50, le prolongement des lignes tramway en France, les lignes de tramway à envisager ultérieurement (à étudier) et les lignes qui concernent le ferroviaire. Le schéma est très bien, mais il a de la peine à identifier les différents projets, car les traits sont trop similaires. Il y aurait des moyens graphiques pour rendre les légendes plus lisibles.

Le Président met ensuite aux voix l'amendement du département qui vise à remplacer le terme « plan » dans toutes ses occurrences par le terme « schéma directeur » dans le projet de loi.

*Cet amendement est accepté à l'unanimité des présents.*

Le Président met aux voix l'art. 4 al.1, 2, 3 et 4 dans son ensemble, tel qu'amendé :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 2 R, 2 L, 1 PDC, 3 Ve, 2 S
<b>Contre :</b>	---
<b>Abstention :</b>	1 L

*L'art. 4 du PL 11029 est accepté dans son ensemble.*

### **Article 9 al.1**

Un commissaire libéral propose un amendement conformément au préavis de la commission des transports à l'art. 9, al.1, lettre b), qui est de modifier la date de 2022 par 2030 dans les deux occurrences, et de changer le montant de 40 000 000 F par 23 625 0000 F, qui correspond au montant total divisé par 8 ans de plus. Il propose de laisser le montant de 70 000 000 F tel quel, car on peut comprendre qu'il y a des années où il faudra investir plus.

Le Président met aux voix l'al.1, lettre b) amendée

*« b) de 2014 à 2030, un investissement moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 23 625 000 F; le montant annuel net inscrit au budget d'investissement ne peut pas dépasser 70 000 000 F. Les projets considérés et leurs montants bruts correspondant de 2014 à 2030 sont : »*

<b>Pour :</b>	1 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 3 Ve
<b>Contre :</b>	---
<b>Abstention :</b>	2 S

*L'art. 9, al.1, lettre b) jusqu'au chiffre 1° du PL 11029 tel qu'amendé est acceptée.*

### **Article 9 al.1, lettre b), chiffre 1°**

*L'art. 9 al. 1, lettre b), chiffre 1° du PL 11029 est accepté à l'unanimité.*

### **Article 9 al. 1, lettre b) chiffre 2**

Un commissaire libéral propose l'amendement suivant

« 2° *Tram Saint-Julien en deux étapes si nécessaire : 190 000 000 F;* »,

pour être cohérent avec ce qui a été voté en 2<sup>ème</sup> débat é l'art.4, al.1, chiffre 3°, ligne c).

Le Président met aux voix l'art. 9 al. 1, lettre b), chiffre 2° tel qu'amendé :

<b>Pour :</b>	1 UDC, 1 MCG, 2 L, 2 R, 3 Ve, 2 S
<b>Contre :</b>	--
<b>Abstention :</b>	1 L

*L'art. 9 al. 1, lettre b), chiffre 2° du PL 11029 tel qu'amendé est accepté.*

**Articlé. 9 al. 1, lettre b), chiffre 3°**

*L'art. 9 al. 1, lettre b), chiffre 3° du PL 11029 est accepté à l'unanimité.*

**Article 9 al. 1, lettre b), chiffre 4°**

Un commissaire libéral se dit gêné par les chiffres 4°,5°, 6°, car plusieurs projet sont mélangés, avec un montant global. Il préférerait avoir le détail, pour avoir plus de clarté avec des montants par projet. Il est important de se rendre compte de l'ampleur de chaque projet. Il suggère que l'on trouve le moyen de faire figurer dans la loi les chiffres par projets. Il suggère de mettre ces derniers en notes de bas de page.

M. Girard pense qu'en matière législative il est possible d'avoir des notes de bas de page. Il le confirmera ultérieurement. Il suggère que la note de bas de page dise « *voir tableau des investissements prévisionnels de 2009 à 2030* ».

Le Président met aux voix l'amendement proposé visant à ajouter une note de bas de page à l'art. 9, al.1, lettre b), chiffres 4°, 5° et 6° :

*L'amendement est accepté à l'unanimité.*

**Article 9, alinéa 1, lettre c)**

M. Girard indique que dans la loi actuelle, la lettre b) était un amendement voté en 2011 avec la loi sur le trafic d'agglomération et la loi sur le préfinancement ferroviaire<sup>26</sup>. Le Département s'est demandé, dans le PL 11029, où mettre ces 100 000 000 F, car ils ne viennent pas demander de revoter sur un amendement déjà inscrit dans cette loi il y a deux ans. Le plus logique leur paraissait de garder la lettre tel qu'elle avait été amendée il y a deux ans, et la décaler. L'art. 9, al.1, la lettre c) est un investissement complémentaire. En termes d'ordonnancement de la loi, cela lui convient en tant que juriste. Le cadre de financement est donc présenté aux lettres a), b), c), d) de l'art. 9, al. 1. Ensuite, l'administration va réaliser les objets selon la planification prévue dans la loi et pas dans le cadre de cet article, qui est une pure base légale de financement.

M. Girard confirme que ce projet de loi demande 380 000 000 F en plus de ce qui a déjà été voté en 2011, soit 100 000 000 F. **Le total est de 480 millions nets.**

Le Président met aux voix l'art. 9, al.1, lettre c) :

**Pour :** 1 UDC, 1 MCG, 2 R, 3 Ve, 2 S

**Contre :** ---

**Abstention :** 3 L

*L'art. 9, al.1, lettre c) du PL 11029 est acceptée.*

### **Article 9, alinéa 1, lettre d)**

M. Girard précise que la lettre c) de la loi actuelle devient la lettre d) dans le PL 11029. C'est une autre source de financement. Le DU propose de préciser

---

<sup>26</sup> Ces 100 000 000 F avaient aussi été votés en complément de la loi existante. Pour rappel, 100 millions ont été votés dans le cadre du trafic d'agglomération. D'un côté, un amendement avait alloué 170 000 000 F pour la jonction autoroutière de Ferney et la route des Nations, et en complément, il y avait cet amendement de 100 000 000 F pour le tram du Grand-Saconnex. Cet amendement n'a donc pas été voté avec une modification globale, mais dans le cadre du vote de la loi du trafic d'agglomération – la H 1 70 - qui demandait la part cantonale de 149 000 000 F pour le PA1 et qui a été amendée à deux reprises. C'est la raison pour laquelle il avait été demandé que cela s'ajoute à la base légale annuelle de l'investissement moyen à la lettre b) - précédemment à la lettre a). C'est un complément théorique, car la construction du tram Grand-Saconnex ne va pas commencer avant 2019.

les subventions fédérales et de bien mentionner qu'elles sont issues du trafic d'agglomération. Cela fait aussi le lien avec la H 1 70, de manière à faire un lien entre le trafic d'agglomération et la planification globale et cohérente des Transports publics. Ceci vise à prévoir la source de financement du trafic d'agglomération relative aux TP dans la loi sur les TP et non pas dans une loi à part, comme c'était en partie le cas pour le PA1.

Un commissaire libérale propose alors l'amendement suivant à l'art. 9, al. 1, lettre d) :

*« (...) du 27 janvier 2011 et toutes les autres contributions publiques ou privées »* partant du principe que le terme « corporation » n'a pas de sens ici.

Le Président met aux voix l'art. 9, al. 1, lettre d), telle qu'amendé

*L'art. 9, al. 1, lettre d) du PL 11029, tel qu'amendée à l'unanimité.*

## **Article 2 – entrée en vigueur**

Le Président met aux voix l'art. 2:

*L'article 2 du PL 11029 est accepté à l'unanimité.*

## **3<sup>ème</sup> débat**

### **Article 4 al. 1, 1<sup>ère</sup> phrase lettre a)**

Le Département propose de supprimer la dernière phrase de cette lettre.

M. Girard explique que ce qui est supprimé ici est l'amendement qui a été voté et avait été proposé par un commissaire radical. Le département s'était engagé à mettre cet article dans une autre loi. La proposition de modification de la loi sur le développement des infrastructures ferroviaires se retrouve à un nouvel Article 2 souligné, « modification à une autre loi », en l'occurrence la H 1 60. La teneur même du texte ne change pas.

Mme Künzler précise qu'il s'agit juste de technique législative.

Le Président met aux voix l'amendement du Conseil d'Etat à l'art. 4, al.1, lettre a), qui vise à supprimer la dernière phrase du paragraphe.

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 2 S
<b>Contre :</b>	---
<b>Abstention :</b>	---

*L'amendement du Conseil d'Etat à l'art. 4, al.1, lettre a) est accepté à l'unanimité.*

#### **Article 4, alinéa 1, lettre b), chiffre 3, ligne c**

Le commissaire radical rappelle son amendement à cette ligne :

**« ...Saint-Julien, la traversée de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général. Løes standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional »**

Le commissaire indique que la demande derrière cet amendement est que ce parcours de tramway soit réellement réalisé avec une vitesse commerciale digne de ce nom.

S'en suit alors un débat sur la notion de ligne régionale sachant que Mme Künzler estime cet amendement inutile.

Durant ce même débat, le président s'exprimant au nom du groupe MCG indique qu'il souhaite que le tram se rende jusqu'aux Cherpines. S'il est bien mentionné à présent dans la loi que c'est « *en deux étapes* », son groupe estime qu'au-delà des Cherpines le projet n'est pas encore mûr pour être réalisé.

Mme Künzler pense que pour rassurer les députés, on peut ajouter le terme « *par les Cherpines, puis jusqu'à la frontière franco-suisse* ». Ainsi, on voit où est l'étape, la virgule étant au bon endroit.

Le Président précise que cela vise à séparer les deux trajets, comme souhaité au sein de cette commission.

Un commissaire MCG se saisit dès lors du sous-amendement suggéré par Mme Künzler : « *par les Cherpines, puis jusqu'à la frontière franco-suisse* » à l'art.4, al. 1, lettre b, chiffre 3, ligne c.

Le Président met aux voix le sous-amendement déposé :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC
<b>Contre :</b>	2 S
<b>Abstention :</b>	3 Ve

*Le sous-amendement à l'art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 3, ligne c est accepté.*

Le Président met aux voix l'amendement à l'art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 3, ligne c du commissaire radical, tel que sous-amendé précédemment :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC
<b>Contre :</b>	3 Ve, 1 S
<b>Abstention :</b>	1 S

*L'amendement tel que sous-amendé est accepté.*

#### **Article 4, alinéa 1, lettre b, chiffre 3, ligne c**

Un commissaire UDC propose de remplacer « (...) *dans l'attente d'une traversée lacustre* » en lieu et place de « (...) *dans l'attente de la traversée lacustre (...)* ».

M<sup>me</sup> Künzler estime que cet amendement voté lors du deuxième débat bloque le trolleybus qui va aux Communaux d'Ambilly, qui est une demande importante. Elle pense que l'on ne peut pas faire dépendre tout développement de TP trolleybus de la traversée du lac dont on sait qu'elle interviendra au mieux dans 20 ans. Il y a un espace-temps de 20 ans, et on a bien envie de construire les Communaux d'Ambilly. C'est problématique, car l'enjeu est grand. On n'arrivera pas à répondre à la demande de Thônex, car il n'y aura pas assez de bus. Les Communaux devraient commencer l'année prochaine ; et la traversée est dans 20 ans, au mieux.

Un commissaire libéral indique que son groupe soutient ce qui a été voté en deuxième débat. Si l'amendement venait à être enlevé, son groupe s'opposera au projet de loi quitte à faire un rapport de minorité. Ils ont entendu parler d'un essai de trolleybus sans ligne aérienne. Voilà l'occasion rêvée de mettre en place une ligne sur cet axe-là. Le problème de J.-J. Rigaud est évident. Ils ont discuté longuement de cet amendement. Ils ont parlé de capacité routière.

Aux ingénieurs de trouver des solutions. Les gens qui habitent à Thônex entendent bien le discours du Conseil d'Etat, mais qu'ils emploient les TP ou les transports privés la situation est mauvaise. Transports publics comme véhicules privés sont bloqués dans les bouchons. Pour que l'on puisse continuer à circuler dans l'attente que *Mobilité 2030* soit concrètement en action avec une traversée lacustre, il faudra se satisfaire du projet de loi tel que voté en 2<sup>ème</sup> débat.

Le commissaire UDC pense aussi qu'il est exclu de revenir en arrière sur cet amendement.

Un commissaire MCG indique que son groupe est favorable au maintien de cet amendement tel qu'il est. Il ne pense pas que cela remette en question le fait d'avoir des lignes de TP qui vont aux Communaux d'Ambilly. Il est bien précisé que l'on parle de capacité routière. C'est aux ingénieurs de trouver des solutions. Peut-être qu'en insistant sur le fait que l'on souhaite une traversée lacustre dans cet amendement, on finira par la voir se réaliser un jour.

Un commissaire radical indique qu'il va soutenir le vote issue du 2<sup>ème</sup> débat. Il sera toujours possible de modifier cet article dans un ou deux ans en fonction de la situation, s'il s'avère que l'article est vraiment bloquant.

Une commissaire socialiste pense que cet article tel qu'amendé engendre une situation de blocage complet.

Un commissaire Vert trouve qu'il a une ironie avec cet amendement, car dans le nouveau quartier de MICA, le libre choix du libre choix de transports qui est de rang constitutionnel, ne sera pas assuré.

M<sup>me</sup> Künzler propose alors de glisser cet amendement non pas dans le 1<sup>er</sup>, mais dans le 2<sup>ème</sup> paragraphe de l'art. 4, al.1, lettre c).

Un commissaire libéral renvoie aux discussions précédentes sur cet article où il a justement bien précisé que l'emplacement de cet amendement avait tout son sens, car il enveloppe bien le tout. En le déplaçant, il n'a justement plus son impact. La traversée du lac est la clé de voute de *Mobilités 2030*. Aujourd'hui, cela ne marchera pas de mettre des trolleybus sur J.-J. Rigaud. Le temps que les Communaux d'Ambilly soient construits et que la route de contournement soit faite, si les choses se déroulent comme le Conseil d'Etat l'entend, il sera toujours possible de revenir en arrière et modifier cet article

si nécessaire. Toutefois, tel que la modification est proposée, on va mettre une ligne de trolley alors même que la route ne sera pas encore terminée, et que les Communaux d'Ambilly n'auront pas commencé. Tous les gens qui doivent descendre de Thônex pour aller au centre ou sur l'autre rive du lac ne pourront alors plus se déplacer.

Une commissaire Verte indique que le but est que les TP arrivent avant la réalisation des logements aux Communaux d'Ambilly. Ainsi, cet amendement amène quelque chose qui pose problème. Ceci veut dire qu'il faudra exproprier pour élargir la route. Cet amendement est très mal venu. Ils souhaitent que les TP arrivent bien avant que commencent les travaux. Elle propose d'abandonner cette idée, du moment que par la suite, il est clairement dit que des aménagements importants sont prévus pour favoriser le déploiement de l'offre.

Un commissaire PDC a de la peine à voir comment, en pratique, on va pouvoir compenser sur le réseau routier ce qui sera enlevé par les TP. Il demande si cela veut dire que pour 100 mètres de trolleybus, on va mettre 100 mètres de bitume au milieu d'un champ, comme cela se fait dans certains pays. Habitant Thônex, il peut confirmer qu'il y a de sérieux problème de circulation. Il habite la route de Mon-Idee. S'il tourne direction Hôpital des Trois-Chênes dès 6h30 le matin, il est impossible d'aller direction Vandœuvres. Ce que dit le commissaire libéral est une réalité. Il le voit tous les matins. Il n'est pas très favorable à cette idée de compensation. Pratiquement, cela n'est pas faisable.

Pour Mme Künzler la place de cet amendement bloque tout développement au centre-ville.

Un commissaire libéral s'étonne que l'on investisse une somme considérable pour faire une colonne vertébrale – le CEVA – et qu'en parallèle on développe des lignes de bus ou de trolleybus pour réaliser des connexions directes entre MICA et le centre ville. Quand on regarde sur une carte, c'est bien plus rapide d'aller rejoindre le CEVA à Chêne-Bourg plutôt que d'essayer d'aller en TP depuis les Communaux d'Ambilly jusqu'à Cornavin. Sur la rive droite, on a un RER qui va jusqu'à la Plaine, et à sur des haltes comme Satigny, on retrouve des bus qui rayonne dans les autres villages. Les habitants de Satigny n'auraient pas idée de demander une ligne de bus directe pour aller au Centre ville.

Un autre commissaire libéral entend les remarques du Conseil d'Etat et l'évolution des débats. Dans un esprit consensuel, indique que si on supprime l'amendement qui a été voté lors du deuxième débat, il faut alors le faire figurer au minimum dans le 2<sup>ème</sup> paragraphe de cette lettre c :

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

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

Le Président met aux voix l'amendement proposé à l'art. 4, al.1 lettre c) :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 1 S
<b>Contre :</b>	1 S
<b>Abstention :</b>	2 Ve

***L'amendement à l'art. 4, al.1, lettre c) est accepté.***

Le Président met aux voix l'art. 4 dans son ensemble, tel qu'amendé:

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2R, 2 PDC, 2 Ve, 1 S
<b>Contre :</b>	---
<b>Abstention :</b>	1 Ve, 1 S

***L'article 4 dans son ensemble tel qu'amendé est accepté.***

Le Président passe à l'art. 9 al.1, 1<sup>ère</sup> phrase, lettre b). Etant donné qu'il n'est pas possible de faire figurer dans une loi une note de bas de page, Il est proposé par le Conseil d'Etat l'amendement suivant :

*« b) de 2014 à 2030, un investissement moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 23 625 000 F; le montant annuel net inscrit au budget d'investissement ne peut pas dépasser 70 000 000 F. Les*

*projets listés dans le tableau des investissements prévisionnels annexé à la présente loi et leurs montants bruts (...) »*

***L'amendement à l'art. 9 al.1, 1<sup>ère</sup> phrase, lettre b) du Conseil d'Etat est accepté à l'unanimité.***

Le Président met aux voix l'article 9 dans son ensemble tel qu'amendé :

***L'article 9 dans son ensemble tel qu'amendé est accepté à l'unanimité.***

Le Président propose de voter l'art. 2 souligné « modification à une autre loi » en lien avec la proposition radicale:

***L'article 2 souligné est accepté à l'unanimité.***

Le Président passe à l'amendement du commissaire radical qui se trouve à présent à l'art.3 al. 2 (nouveau).

Mme Künzler indique que cet amendement, originellement dans la loi sur les TP, est transféré sur la loi ferroviaire.

Le Président met aux voix cet amendement à l'art. 3, al.2 (nouveau):

***L'amendement à l'art. 3, al.2 (nouveau) est accepté à l'unanimité.***

Le Président passe à la proposition d'amendement Verts à l'art. 3, al. 3 (nouveau), originellement proposé dans l'art. 4 de la H 1 50 qui est le suivant :

*« Dans la mesure du possible et dans le respect des compétences fédérales en la matière, l'Etat prend toutes les mesures nécessaires relevant de sa compétence pour agrandir en souterrain les gares situées sur le territoire de Genève ».*

Un commissaire Vert indique que le lancement de l'initiative récente concernant l'extension de la gare Cornavin n'est vraiment pas opportun. Son groupe attend des réponses suite à l'étude que le collectif 500 avait lui-même demandée. Il lui semble que d'amener cela dans cette loi en généralisant de manière plus large, montre une ouverture quant à la question de gare souterraine, tout en laissant une marge de manœuvre suffisante au Conseil d'Etat en disant que celui-ci prend toutes les mesures nécessaires. Cela

pourrait montrer une direction. Si l'étude montrait que la gare en souterrain était plus adéquate que le projet en surface, ils seraient de toute façon saisis ultérieurement d'un crédit qui serait peut-être soumis à la population.

Un commissaire libéral indique ne pas avoir d'avis tranché sur l'affaire de la gare, mais il pense que l'amendement proposé par les Verts mélange deux débats, ce qui n'est pas du tout opportun. Il invite les Verts à faire une proposition de modification de loi indépendante. Le débat actuel porte sur le réseau de trams, or cette question de la gare mériterait un PL en tant que tel. Il invite les Verts à déposer un projet de loi spécifique.

Le Président met aux voix l'amendement Verts tel que proposé à l'art. 3, al.3 (nouveau) :

<b>Pour :</b>	1 PDC, 3 Ve, 2 S
<b>Contre :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC
<b>Abstention :</b>	----

*L'amendement à l'art. 3, al.3 (nouveau) est refusé.*

Le Président met aux voix l'art. 3 tel qu'amendé, dans son ensemble :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 UDC, 3 L, 1 R, 2 PDC, 2 Ve, 2 S
<b>Contre :</b>	---
<b>Abstention :</b>	1 Ve

*L'art. 3 dans son ensemble tel qu'amendé est accepté.*

Mme Künzler explique que le dernier amendement proposé à l'article 9, alinéa 1 (nouvelle teneur) est d'ordre technique. Vu l'ajout de l'amendement radical, le Conseil d'Etat propose d'ajouter cet article pour permettre les études préliminaires aussi sur l'article 3. C'est juste formel.

Le Président met aux voix l'art. 9, al.1 (nouvelle teneur), tel qu'amendé par le Conseil d'Etat :

*L'art. 9, al.1 (nouvelle teneur), tel qu'amendé par le Conseil d'Etat est accepté à l'unanimité des présents.*

Le Président met aux voix l'art. 3 souligné, amendement du Conseil d'Etat :

*L'article 3 souligné est accepté à l'unanimité des présents.*

## Position des groupes avant le vote final

Un commissaire libéral indique que son groupe va voter le projet de loi tel qu'amendé. Les libéraux montrent une fois de plus leur soutien au développement des TP et à la nécessité d'améliorer la mobilité dans notre canton. Ils ont posé des amendements qui sont pour eux des garde-fous, car ils ont un projet qui leur tient à cœur en matière de mobilité : le traversée du lac ou à défaut, la traversée de la Rade. Ils pensent que ce PL est une bonne chose pour l'avenir de Genève, et l'on pourra développer encore plus les TP, le jour où l'on offrira aux automobilistes la possibilité de contourner ce canton dans un sens comme dans l'autre.

Un commissaire radical explique que tout ce qui a été amené dans les discussions liées à ce projet de loi vise à faire moins de bricolage et apporter plus d'efficacité, c'est soutenir les intentions mises dans la proposition et les renforcer. En ce qui concerne les TP, il s'agit d'efficacité et de qualité. C'est le sens de ce qu'ils ont proposé. De toute façon, le prix est le même, que cela soit mal fait ou bien fait. Donc, autant faire bien ; et c'est ce qu'il a demandé. D'autre part, dans une vision de complémentarité, il s'agit de faire en sorte que l'ensemble de l'agglomération reste dans une mobilité valable, que l'on s'y déplace dans des temps satisfaisants de n'importe quel point à n'importe quel autre point, en privilégiant sur certaines destinations les TP et dans d'autres, les autres modes de transports. Il faut un équilibre dans le développement de l'agglomération et c'est le sens de ce qui a été fait autour de ce projet de loi. Son groupe soutiendra le projet de loi tel qu'amendé.

Un commissaire UDC relève que son groupe votera ce projet de loi tel qu'amendé. Il est entièrement satisfait de ce qui est ressorti de ces travaux. Il était important de respecter au mieux l'article constitutionnel qui garantit le libre choix du mode de transports. C'est l'une de meilleures solutions qui pouvait en ressortir. Le projet de loi a été conditionné, et il garantit que l'on va développer tout pour tout le monde.

Un commissaire MCG indique que son groupe est très content de voir ces travaux toucher à leur fin. Son groupe soutiendra le projet de loi tel qu'amendé. Vu néanmoins le nombre de modifications apportées à ce projet de loi, il se demande s'il ne faudrait pas renvoyer le projet amendé à la commission des transports pour un nouveau préavis.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle que les modifications apportées ne portent pas sur les itinéraires. Or, c'est sur ces derniers que se prononce la Commission des

transports. La Commission des travaux se prononce sur les financements, ce qui a été amplement fait.

Le Président met aux voix la proposition MCG de renvoyer le projet amendé à la Commission des transports pour un nouveau préavis :

<b>Pour :</b>	2 MCG, 1 PDC
<b>Contre :</b>	1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S
<b>Abstention :</b>	---

*La proposition de renvoi du PL 11029 à la Commission des transports pour un nouveau préavis est refusée.*

Une commissaire Verte soutient que ce projet de loi est un projet majeur pour Genève et sa région. Les Verts auraient préféré qu'il ne soit pas conditionné à des amendements concernant la route. Tel qu'il ressort des travaux, il paraît néanmoins acceptable, et il est fondamental, notamment en relation avec le PDCn. Les Verts voteront donc le projet tel qu'amendé.

Un commissaire PDC pense aussi que c'est un projet très important. Le projet était très mal parti, mais il est un peu mieux arrivé. Des compromis ont dû être faits. Si les trois lignes de trams sont assurées, c'est le progrès du projet de loi. La situation est un peu plus délicate concernant MICA. Ils peuvent peut-être en parler avec leurs collègues de la Commission des transports, en plénière. Ils pourront peut-être alors voir s'ils ne peuvent pas encore améliorer cette disposition qui a été modifiée pendant les débats. Il pense que les commissaires des transports ont peut-être l'habitude de traiter ce genre de choses avec une vision plus large. Il propose de faire ce débat lors de la plénière. Son groupe soutiendra le projet de loi tel qu'amendé.

Une commissaire socialiste déplore le fait que ce projet de loi va façonner les transports jusqu'en 2030, plutôt que jusqu'en 2022, vu la situation actuelle des transports. Il aurait été plus adéquat d'aller plus rapidement. Elle regrette également que certains soient contents d'avoir introduit des choses qui concernent la circulation routière. C'est une perversion de la loi. D'autres lois concernent les transports routiers. Des gens sont même allés à Berne pour défendre les routes, l'élargissement de l'autoroute de contournement et la traversée lacustre. Elle trouve déplorable de venir parasiter une loi qui porte sur les TP, qui sont de plus en plus utilisés et demandés. Ainsi, elle votera contre ce projet de loi pour marquer sa réprobation à ce qui est appelé un

« modelage » acceptable et meilleur de cette loi, mais qu'elle appelle une « prise en otage » qu'elle regrette.

Le Président met aux voix le PL 11029 dans son entier :

**Pour :** 2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 2 Ve

**Contre :** 1 S, 1 Ve

**Abstention :** 1 S

*Le PL 11029 est accepté dans son ensemble.*

#### IV. CONCLUSION

L'étude du projet de loi 11029 par la commission des travaux a nourri de longs et passionnés débats. Il faut dire que ce projet de loi est un projet majeur pour le développement futur des transports publics dans notre canton, dans notre agglomération appelée aujourd'hui *Grand Genève*. Comme cela a été indiqué en préambule, ce projet de loi demande la validation du plan du réseau sur rail à l'horizon 2020 ainsi que le cadre de financement de l'ensemble des mesures de transports publics jusqu'en 2022 (correspondant à la tranche B du projet d'agglomération). Précédemment, cette loi ne finançait que les mesures relatives aux tramways, tandis que les autres mesures liées aux transports publics (trolleybus et bus) du projet d'agglomération 1 étaient financées par la loi sur le projet d'agglomération (H 1 70). Le projet proposé a donc également la volonté d'ancrer dans une seule loi l'ensemble des mesures liées aux transports publics.

Les débats qui ont été menés au sein de la commission des travaux ont permis aux commissaires de prendre connaissance dans le détail des intentions du Conseil d'Etat, intentions qui ont un coût global brut estimé à CHF 803.6 millions, soit, après déductions des contributions fédérales et communales estimées ou espérées, CHF 376 millions net, montant auquel il faut ajouter une somme de 100 millions, votés dans le cadre de la révision de la H 1 70 en 2011 relative au tram du Grand-Saconnex. Le montant net-net s'inscrit donc à 476 millions.

Le projet de loi 11069 qui est proposé ici a subi quelques modifications par rapport à la version originale du Conseil d'Etat, modifications que l'on peut résumer comme suit.

En premier lieu, les débats menés au sein de la commission des travaux, ont permis aux commissaires de comprendre les liens forts qu'il existe entre le

plan directeur cantonal 2030 (PDCn), *Mobilité 2030*, et la loi 11029. Ces liens ont amené la commission des travaux à suivre le préavis de la commission des transports amendant le projet de loi au niveau de ses dates fixant son échéance à 2030, comme cela est le cas du PDCN et de *Mobilité 2030*. Cet amendement permet également de baisser l'impact financier annuel de ce projet sur les budgets à venir et donc les comptes de l'Etat, compte tenu de la situation financière de ce dernier, et plus particulièrement du niveau de son endettement. **En collant la H 1 50 au PDCn, la majorité de la commission a souhaité qu'il y ait une parfaite cohérence entre les différents projets votés par notre Parlement et une meilleure maîtrise des investissements.**

En second lieu, la majorité de **la commission a validé les 3 lignes principales de trams** qui devront être réalisées dans le cadre du PA 2.

- En ce qui concerne le tram du Grand-Saconnex, tram qui a été validé par notre Parlement dans la H 1 70, il a simplement été ajouté que ce dernier devra desservir PALEXPO avant la bifurcation prévue entre la ligne qui ira à Ferney-Voltaire et celle qui est prévue en direction de l'Aéroport.
- Concernant le tram de Bernex-Vailly, la commission des travaux a émis le souhait d'indiquer dans le projet de loi que l'achèvement de cette ligne de tram ne devra pas retarder la réalisation du barreau routier nord de Bernex, barreau routier essentiel si l'on veut permettre une bonne complémentarité des moyens de transports et garantir le fluidité du trafic dans cette région.
- Enfin, concernant le tram de Saint-Julien, la commission a clairement exprimé sa volonté de voir cette ligne de tram se réaliser en 2 étapes, la première menant au futur quartier des Cherpines et la seconde menant des Cherpines à Saint-Julien en passant par Perly, une fois trouvé une solution qui puisse satisfaire la Commune. Mme Künzler a indiqué que la réalisation d'une route de contournement était sur le point d'être concrétisée. La majorité de la commission souhaite donc que la réalisation de cette route prenne rapidement la forme d'un projet de loi de telle sorte que la réalisation du tram puisse être accélérée.

En troisième lieu, en ce qui concerne d'autres extensions possibles du réseau de tramways, extensions qui seraient à l'étude pour les prochains projets d'agglomération, la majorité de la commission des travaux a estimé que leurs réalisations ne pouvaient pas être dissociées de la réalisation d'une traversée

lacustre (petite ou grande). Selon la majorité, il est nécessaire de mettre sur un même niveau la réalisation d'une traversée lacustre et le développement de nouvelles lignes de trams qui franchiraient le Rhône à l'horizon 2030. Il faut en effet prioriser les projets et faire en sorte que la disposition constitutionnelle indiquant la liberté du choix des modes de transports puisse être respectée. Actuellement les aménagements prévus pour les transports publics se font en supprimant systématiquement de la chaussées ce qui nuit à la circulation privée et professionnelle. Sans mesure d'accompagnement, la situation ne peut alors que se détériorer tant pour les transports individuels (privés ou professionnels) que pour les transports publics. Selon la majorité de la commission, sans la réalisation d'une traversée lacustre telle que proposée dans *Mobilité 2030*, en adoptant la révision de la H 1 50 proposée par le Conseil d'Etat ne libérant pas l'hyper-centre du trafic automobile, la mobilité dans notre canton s'en trouvera pénalisée, les véhicules privés comme les transports publics restant alors en permanence bloqués dans des bouchons.

Afin de développer l'offre en matière de transports publics de manière efficace et efficiente, il est nécessaire d'avoir un réseau routier adapté afin que l'on puisse faire cohabiter de la meilleure des manières l'ensemble des usagers de la route. Pour la majorité, si le CEVA est un axe structurant qui va permettre le développement et une amélioration de la mobilité dans notre agglomération, une traversée routière lacustre aura la même fonction. L'organisation des transports publics doit pouvoir se faire autour de ces deux axes forts. En ne s'appuyant pas sur une traversée lacustre routière, qui permettrait de « sortir » les voitures de la ville et de libérer ainsi les chaussées existantes pour les transports publics et la mobilité douce au centre ville, c'est prendre le risque d'avoir un squelette désarticulé, sans colonne vertébrale. Dans ce sens, les études pour la mise en place de lignes de tramway sur le pont du Mont-Blanc et le pont Butin sont indissociables de la réalisation d'une traversée lacustre routière.

En quatrième lieu, au niveau du développement des lignes de bus et trolleybus, si la majorité de la commission estime qu'il est nécessaire de poursuivre leurs développements dans le but d'améliorer les fréquences et les capacités de transports, et si elle soutient l'idée de favoriser les lignes de trolleybus, elle considère que la création de lignes si nécessaire en site propre, ne doivent pas réduire les capacités actuelles des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels. Cela est particulièrement le cas du projet MICA. Malgré les développements prévus sur la rive gauche dans les secteurs des Tulettes et des Communaux d'Ambilly, la majorité de la commission estime que sans traversée lacustre offrant une véritable

alternative au trafic automobile, il n'est pas raisonnable de vouloir faire cohabiter sur les chaussées existantes des lignes de trolleybus à forte capacité et le trafic individuel sans péjorer la fluidité du trafic. Sans alternative crédible pour la mobilité privée et professionnelle, à n'en point douter, la ligne envisagée perdra de son efficacité étant continuellement bloquée dans des bouchons de voitures. L'amendement qui a été soutenu par une majorité de la commission est donc une garantie à ce niveau du respect de la Constitution.

En dernier lieu, la majorité de la commission a été sensible lors des débats menés sur la nécessité d'étudier dès maintenant une liaison à haute vitesse suisse Est-Ouest de Saint-Gall à Genève afin de permettre, à terme, de ménager une utilisation encore plus intensive de la ligne Genève-Lausanne existante pour le trafic régional. C'est pour cette raison qu'a été adopté, à l'unanimité, Article 2 souligné, *Modification à une autre loi*, en l'occurrence la H1 1 60 sur le développement des infrastructures ferroviaires, du 27 janvier 2011.

D'autres débats ont eu lieu durant l'étude de ce projet de loi. Le souci de certains députés de voir se développer avec les nouvelles lignes de tram transfrontalières le commerce transfrontalier a été apaisé par les auditions faites, spécialement celle des garde-frontières. Si ce sujet reste un sujet brûlant compte tenu des difficultés que rencontre le commerce de détail dans notre canton, la majorité de la commission a estimé que ce débat ne touchait pas directement la H 1 50 et devrait avoir lieu dans un autre cadre, à la commission de l'économie par exemple. Concernant les aspects techniques des trams et de leurs incidences sur les coûts d'exploitation, le débat a là aussi été très intéressant et n'est pas clos. Même si ce dernier peut avoir des conséquences sur la construction des lignes de tram prévues, il n'a pas d'impact sur le choix de ces lignes et donc sur le vote du projet de loi 11069. Enfin, le débat qui a eu lieu sur l'état du pont du Mont-Blanc et sa rénovation future a lui aussi été très intéressant. Si ce débat n'est pas clos et mérite un suivi particulier par notre Parlement (la question étant de savoir quand le pont devra être rénové et surtout comment), une fois de plus, ce sujet n'a pas un lien direct avec le projet qui nous est proposé.

Le projet de loi tel qu'amendé par la majorité de la commission des travaux qui est soumis à notre Parlement est un projet de loi qui permet une planification à moyen – long termes des transports publics dans notre canton, dans le *Grand Genève*. Il est basé sur les 3 premiers projets d'agglomération, dont les 2 premiers ont été déposés à Berne et qui ont reçu un préavis favorable de la part du Conseil fédéral. L'ensemble des projets des PA 1 et 2

tels que déposés à Berne ont été validés par la commission et c'est avant tout sur les mesures prévues dans le PA 3 que la commission a amendé le projet de loi. Dans ce sens, aucun frein n'est mis au développement des transports publics dans notre canton, dans notre agglomération, et c'est pour l'ensemble des raisons exposées ci-dessus que la majorité de la commission des travaux vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à voter le projet de loi 11029 tel qu'amendé.

## **Projet de loi (11029)**

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

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

#### **Art. 1      Modifications**

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

#### **Art. 4, al. 1, 1<sup>re</sup> phrase et lettre a, lettre b, chiffres 3 et 4, lettre c, al. 2, 3 et 4 (nouvelle teneur)**

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

##### a) Transports régionaux

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

##### b) Tramways

<sup>3°</sup> La deuxième étape porte sur :

- a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des  
Nations jusqu'au Grand-Saconnex, avec desserte de Palexpo,  
puis Ferney-Voltaire et l'Aéroport, dès que la route des Nations  
sera construite;
- b) l'achèvement d'une ligne de tramway desservant les communes  
de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly, sans  
retarder la réalisation du barreau routier nord de Bernex;

- c) le prolongement en deux étapes, si nécessaire, de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines, puis jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien; la traversée de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional;
  - d) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Meyrin – CERN jusqu'à la frontière franco-suisse, et sous maîtrise d'ouvrage française, jusqu'à Saint-Genis;
  - e) le raccordement de la ligne de tramway de Moillesulaz à son prolongement de Gaillard jusqu'au centre d'Annemasse, réalisé sous maîtrise d'ouvrage française.
- 4° D'autres extensions possibles du réseau de tramway sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure des axes en direction :
- de Genève-Plage – Vézenaz,
  - de Thônex, avec un axe tangentiel en direction des Communaux d'Ambilly,
  - du Lignon,
  - de Rive – pont du Mont-Blanc – Vernier,

ainsi qu'en vue de la réalisation d'une ligne de moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.

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

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

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

c) Bus et trolleybus

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

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

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

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

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

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

**Art. 9, al. 1, 1<sup>re</sup> phrase, lettres b et c (nouvelle teneur) et lettre d (nouvelle)**

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

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

## **Art. 2      Modifications à une autre loi**

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

**Art. 3, al. 2 (nouveau)**

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

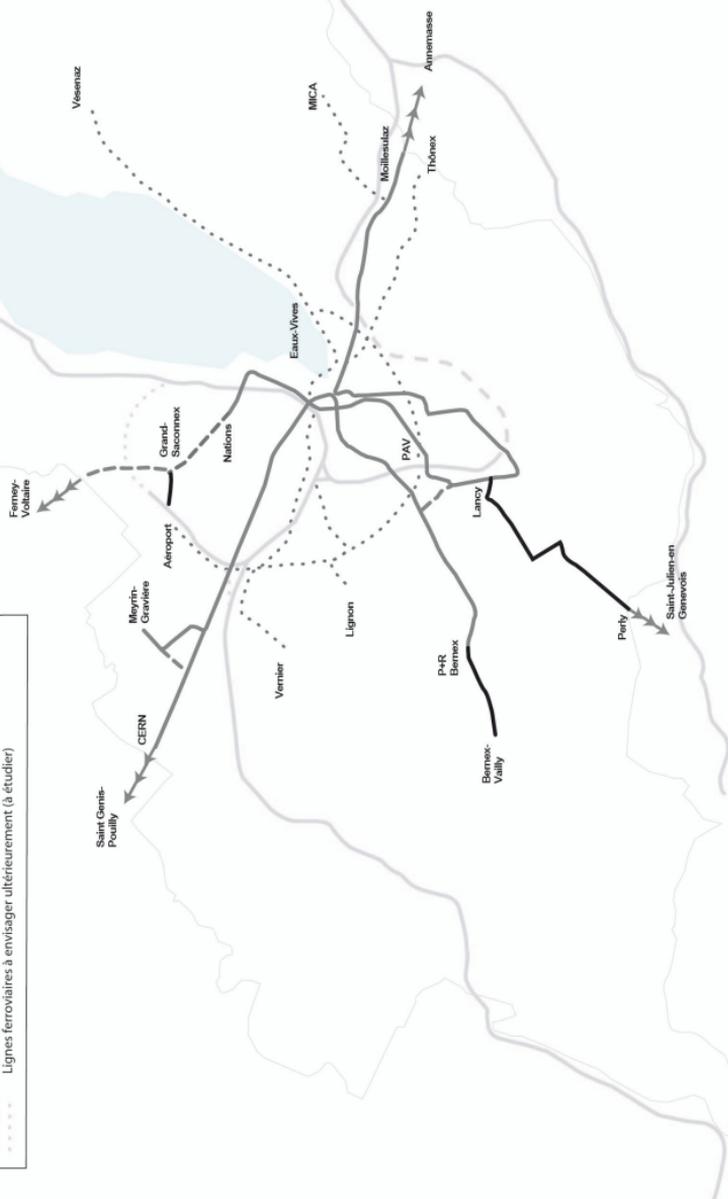
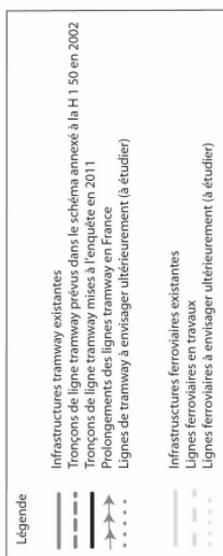
**Art. 9, al. 1 (nouvelle teneur)**

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

**Art. 3      Entrée en vigueur**

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

**Schéma directeur du réseau  
prévu à l'horizon 2030**  
annexé à la loi sur les transports  
publics H 1 50





# COMMISSION DES TRAVAUX DU GRAND CONSEIL

## PL 11029 MODIFIANT LA LOI SUR LE RESEAU DES TRANSPORTS PUBLICS (H 1 50)

11 DÉCEMBRE 2012



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement  
Direction générale de la mobilité

11.12.2012

### OBJECTIFS DU PROJET DE LOI 11029

- 1) **BASE LÉGALE POUR LA RÉALISATION DE L'EXTENSION DU RÉSEAU TRAM À L'HORIZON 2020;**
- 2) **BASE LÉGALE POUR LA RÉALISATION DE L'EXTENSION DU RÉSEAU TROLLEYBUS À L'HORIZON 2020;**
- 3) **BASE LÉGALE POUR LA RÉALISATION DES PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS INSCRITS DANS LE PROJET D'AGGLO N°2;**
- 4) **MISE EN ÉVIDENCE DES DÉVELOPPEMENTS TRAM ET FERROVIAIRES AU-DELÀ DE 2020.**
- 5) **CONFORMITÉ AVEC RÉVISION DE LA LGAF**

## PROCÉDURE CANTONALE

Pour modifier la planification de l'extension du réseau de tram à Genève, il faut:

1. Choisir les extensions tram à réaliser (tracés sommaires);
2. Consulter les communes concernées (Résolution des Conseils Municipaux dans les 45 jours) par la FAO;
3. Décider des extensions retenues;
4. Soumettre un projet de loi au Grand Conseil.



## CARTE ANNEXÉE À LA LOI H 1 50

Légende	
	Infrastructures tramway existantes
	Infrastructures tramway mises à l'enquête en 2002 mais non réalisées
	Infrastructures tramway mises à l'enquête (horizon de réalisation 2020)
	Infrastructures tramway prolongées en France
	Infrastructures tramway à envisager ultérieurement (à étudier)
	Infrastructures ferroviaires existantes
	Infrastructures ferroviaires en cours de procédure
	Infrastructures ferroviaires à envisager ultérieurement (à étudier)

Carte du réseau actuel et prévu  
à l'horizon 2020  
Plan annexé à la loi sur les transports  
publics H 1 50



## PROCÉDURE FÉDÉRALE

**TOUTE RÉALISATION D'INFRASTRUCTURE DE TRAM EST SOUMISE À UNE PROCÉDURE FÉDÉRALE EN DEUX ÉTAPES:**

### 1. CONCESSION D'INFRASTRUCTURE :

1. Sollicitation de la Confédération (projet sommaire);
2. Mise à l'enquête publique;
3. Préavis cantonal
4. Délivrance de la concession par la Confédération.

### 2. PROCÉDURE D'APPROBATION DE PLANS :

1. Sollicitation de la Confédération (projet précis);
2. Mise à l'enquête publique;
3. Préavis cantonal;
4. Eventuelles conciliations (pilotage Confédération);
5. Délivrance de la décision d'approbation de plans par la Confédération.



## POSITION DES COMMUNES CONCERNÉES - 1

Mise à l'enquête de la carte dans la FAO du 5 octobre 2011.

### BERNEX :

Approbation sans réserve.

### GRAND-SACONNEX :

Approbation de la modification en demandant de revoir le tracé entre nations et grand-saconnex et pour la branche de l'aéroport.

### PERLY :

Pas de résolution, ce qui vaut acceptation sans réserve, selon la loi.



## POSITION DES COMMUNES CONCERNÉES - 2

### LANCY :

Acceptation de la modification de la loi sous réserve :

1. du maintien ou du remplacement des places de stationnement par la création d'un parking souterrain;
2. du maintien ou du remplacement de l'arborisation du chemin des Palettes et des espaces verts communaux impactés par le tramway;
3. de la réalisation de deux arrêts de tramway sur la commune.

### PLAN-LES-OUATES :

Approbation de la modification et du tracé du tramway traversant le village de plan-les-ouates par la route de saint-julien.

### CONFIGNON :

Pas de résolution, ce qui vaut acceptation sans réserve, selon la loi.



## CONTENU DU PL - 1

### Extension du réseau tram d'ici à 2020, vers :

1. Bernex-Vailly, dès 2015, pour 65 millions ;
2. Palettes – Plan-les-Ouates – St-Julien, dès 2018, pour 190 millions;
3. Aéroport, dès 2020, pour 78 millions.



## CONTENU DU PL - 2

### Compléments au réseau tram et interfaces, réalisés d'ici à 2020 :

1. Prolongement tram de Meyrin à la douane, dès 2016, pour 21 millions;
2. Réaménagement plateforme Moillesulaz, dès 2016, pour 10 millions;
3. Aménagements aux interfaces CEVA, dès 2017, pour 65.8 millions.



## CONTENU DU PL - 3

### Aménagements routiers pour trolleybus d'ici à 2020, prévus dans le projet d'agglomération n° 2, pour 202.4 millions :

1. Frontenex – MICA;
2. Onex - Cressy;
3. Cressy - Bernex;
4. Genève - Vernier;
5. Rive - Cornavin;
6. MICA - gare d'Annemasse.



## CONTENU DU PL - 4

### Aménagements routiers pour autobus d'ici à 2020, prévus dans le projet d'agglomération n° 2, pour 102.5 millions :

1. Moyenne ceinture;
2. Interface Aéroport;
3. Louis-Casaï;
4. PAV - Grands Esserts - Veyrier;
5. Champel-hôpital – Grands-Esserts;
6. Jonction - stade de la Praille;
7. Cherpines - Bernex;
8. Eaux-Vives - Pallanterie.



## CONTENU DU PL - 5

### Extension du réseau tram au-delà de 2020, à étudier :

1. Vernier;
2. Le Lignon;
3. Thônex;
4. MICA;
5. Vésenaz;
6. Moyenne ceinture aéroport - Châtelaine - Praille-Acacias-Vernets (PAV) - Eaux-Vives.

### Extension du réseau ferroviaire au-delà de 2020 :

**Bellegarde - Cornavin, en passant par Meyrin, l'aéroport et Nations.**



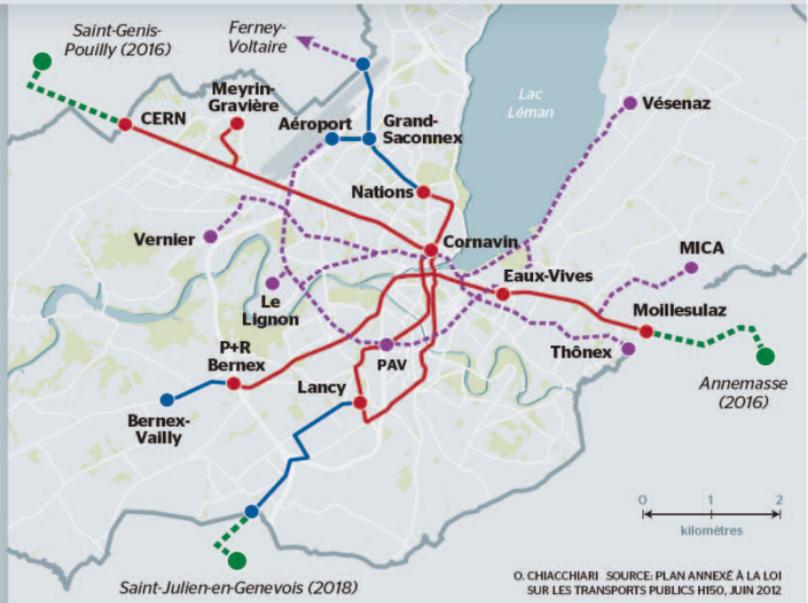
### Le réseau de trams actuel et son évolution à l'horizon 2020

Lignes existantes

Extensions prochaines

Extensions transfrontalières 2016-2018

Tronçons à envisager ultérieurement

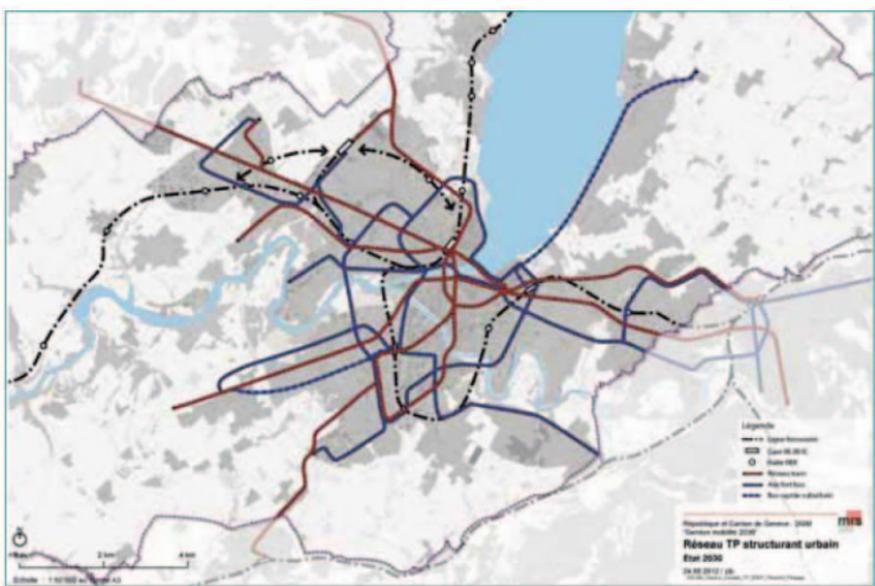


O. CHACIACHARI SOURCE: PLAN ANNEXÉ À LA LOI SUR LES TRANSPORTS PUBLICS H150, JUIN 2012

Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement  
 Direction générale de la mobilité  
 11.12.2012 Page 13



## RÉSEAU TC STRUCTURANT – HORIZON 2030



Légende  
 - - - - - Ligne existante  
 - - - - - Ligne à construire  
 - - - - - Ligne à construire  
 - - - - - Ligne à construire  
 - - - - - Ligne à construire

Réseau TP structurant urbain  
 État 2030  
 04.05.2012 / 08  
 100% / 100% / 100% / 100%



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement  
 Direction générale de la mobilité  
 11.12.2012 Page 14

## ASPECTS FINANCIERS (COÛTS NETS)

1999 à 2008 : 300 millions (investissement annuel max Frs 60 MIO);

2009 à 2013 ; 400 millions (investissement annuel max Frs 100 MIO);

**2014 à 2022 : 376 millions (investissement annuel max Frs 70 MIO).**

- > Conformité avec projet d'agglomération 2, conformément aux tranches quadriennales allouées par la confédération (tranche A : 2015-2018 et tranche B : 2019-2022).
- > En application de la LGAF en cours de révision, détail des enveloppes budgétaires de chaque projet.
- > Maintien de l'obligation du Conseil d'Etat de présenter à la commission des travaux et des transports les incidences de l'investissement sur le budget de fonctionnement des transports publics genevois de toute nouvelle infrastructure.



## CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES

### Contributions déjà votées par les Chambres fédérales :

- > Tram Cornavin-Meyrin-CERN : 210 MIO
- > Tram Cornavin-Onex-Bernex : 90 MIO
- > Trafic d'agglomération, tranche A 2011-2014 : 63 MIO

### Contributions attendues, en cours d'évaluation avec le PA 2 déposé en juin 2012 :

- > Trafic d'agglomération, 2015-2018 : env. 130 MIO
- > Trafic d'agglomération, 2019-2022 : env. 140 MIO



# INVESTISSEMENT PRÉVISIONNELS DE 2009 À 2022

Source de financement	Libellé de la mesure de l'Etat	Contribution fédérale attendue	Nom de la mesure	Investissements prévus 2009 à 2013					Investissements prévus 2014 à 2022										TOTAL 2009 à 2022	TOTAL	
				2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022			
				Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres	Chiffres			
Fonds d'urgence de l'Etat	mesure 1.01.00.01	0.00	ICBC	30.0	87.0	16.0	16.0	12.5	204.5									5.0	234.5		
	mesure 1.01.00.02	12.00	ICOB Lots 1 et 2															0.0	322.0		
	mesure 1.01.00.03	24.00	ICOB - Prolongement Bernex					35.0	35.0	40.0	19.0							65.0	100.0		
	mesure 1.01.00.04	0.00	Trolleybus Onex-Cressay						0.0	7.4								7.4	7.4		
	mesure 1.01.00.05	0.00	Trolleybus Axa Frontenex						0.0	13.6								13.6	13.6		
Projet d'agglomération 1	mesure 1.01.00.06	0.00	Réaménagement tram abords interfaces CEVA						0.0	3.0	10.0	10.0	3.0					26.0	26.0		
	mesure 1.01.01	0.00	ICBC - prolongement douane						0.0	22.5								22.5	22.5		
	mesure 1.01.02	0.00	Réaménagement tram Plateforme Mollavaux						0.0	1.0	7.0	0.3						8.3	8.3		
	mesure 1.01.03	74.00	Tram Saint-Julien						0.0	2.0	20.0	60.0	60.0	30.0	5.0				190.0	190.0	
	mesure 1.01.04	13.00	Reaunes d'accompagnement Trolleybus Axa Frontenex						0.0	26.0	26.0								52.0	52.0	
	mesure 1.01.05	0.00	Réaménagement interfaces tram principales						0.0	1.0	5.0	3.0							9.0	9.0	
	mesure 1.01.06	0.00	Réaménagement de l'interface TP de Falerioport						0.0				0.0						0.0	0.0	
	mesure 1.01.07	0.00	Axe fort TP moyenne capacité - Requalification route de Pre-Bain						0.0				0.1						0.1	0.1	
	mesure 1.01.08	0.00	Requalification Av. Louis-Casal (Aéroport - Carrefour de Bouchet)						0.0					10.2						10.2	10.2
	mesure 1.01.09	1.00	Aménagement sites propres de l'axe TP FAV-Grand-Eserts-Veyrier						0.0	4.8										4.8	4.8
Projet d'agglomération 2	mesure 1.01.10	7.00	Axe fort TP petite capacité - Requalification Junction-étape de la Pralle						0.0				0.0	0.5					0.5	0.5	
	mesure 1.01.11	71.00	Tram Feneay et Aéroport						0.0			5.0	5.6							15.6	15.6
	mesure 1.01.12	0.00	Prolongement trolleybus MICA vers gare d'Annemasse						0.0						10.0	80.0	80.0	0.0		170.0	170.0
	mesure 1.01.13	0.00	Prolongement trolleybus MICA vers gare d'Annemasse						0.0						7.1				7.1	7.1	
	mesure 1.01.14	7.00	Construction d'un site propre pour trolleybus Cressay-Bernex						0.0							15.0	14.5			29.5	29.5
	mesure 1.01.15	27.00	Construction d'un site propre pour trolleybus entre Genève et Vernier						0.0							30.0	36.5			66.5	66.5
	mesure 1.01.16	0.00	Aménagement d'un site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin						0.0												
	mesure 1.01.17	0.00	Aménagement site propre entre Charpinex - Bernex						0.0					6.0	7.6					13.6	13.6
	mesure 1.01.18	1.00	Axe fort TP moyenne capacité - secteur Elang						0.0							5.0				5.0	5.0
	mesure 1.01.19	1.00	Axe fort TP moyenne capacité - secteur Av. de l'Air						0.0							3.6				3.6	3.6
Total brut nouvelles infrastructures				168.0	200.0	123.0	49.0	51.5	391.3	36.4	110.1	110.7	70.7	91.0	92.6	83.7	77.4	893.6	1'395.1		
	Contributions fédérales acquises				80.0	101.0	77.0	21.0	18.0	278.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	80.0	278.0
	Contributions fédérales attendues								0.0	0.0	17.6	33.4	33.5	26.1	23.1	40.4	37.0	33.5	31.0	287.5	292.5
	Contributions communales attendues								0.0	1.0	6.3	10.2	5.1	2.9	0.0	2.6	3.8	4.3	46.1	40.1	
	Crédit de construction tram Feneay Aéroport déjà voté													0.0	45.0	45.0	4.0			90.0	100.0
	Total contributions				80.0	101.0	77.0	21.0	21.0	283.0	18.6	42.7	43.7	43.2	31.9	86.3	84.6	41.2	35.3	427.6	716.6
	Investissement net Etat de Genève - Modification H 1 50				168.0	99.0	45.5	27.5	28.5	308.5	37.8	67.4	67.3	67.6	38.9	4.7	7.9	42.5	42.1	376.0	684.5



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement  
Direction générale de la mobilité

22.11.2012

## PRÉAVIS COMMISSION DES TRANSPORTS 30 OCT. 2012

### Favorable

- > PL, y compris carte annexée à la loi
- > Montant de la loi : Frs 376 MIO;
- > Dépense maximum annuelle : Frs 70 MIO.
- > Amendement proposé (voté à 8 contre 6) pour prolonger délai de réalisation à 2030 (au lieu de 2022).



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement  
Direction générale de la mobilité

11.12.2012 Page 18



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
Département de l'intérieur de la mobilité et de l'environnement

Direction générale de la mobilité

## Commission des travaux du Grand Conseil du 8 janvier 2013 PL 11029

### Incidence des nouvelles infrastructures sur les coûts de fonctionnement des TPG

#### Extension du réseau Tram

Projet	réalisation	Déficit d'exploitation (M.CHF)
Bernex-Vailley	2016	3,7
Douane Meyrin	2017	0,4
Plateforme Moillesulaz	2017	Pas de surcoût
Aménagements interfaces CEVA	2018	Pas de surcoût
Plan-les-Ouates - Perly	2019	8,5
Aéroport	2020	1,5

#### Réseau Trolley

Projet	réalisation	Déficit d'exploitation (M.CHF)
Onex - Cressy	2015	1,2
Frontenex - MICA	2017	4
Cressy - Bernex	2022	1,2
Genève - Vernier	2022	Pas de surcoût
Rive - Cornavin	2022	Pas de surcoût
MICA - gare d'Annemasse	2022	1

#### Réseau Bus

Projet	réalisation	Déficit d'exploitation (M.CHF)
Interface Aéroport	2018	Pas de surcoût
PAV - Grands Esserts - Veyrier	2018	0,5
Champel-hôpital - Grands-Esserts	2018	3
Jonction - stade de la Praille	2019	Pas de surcoût
Louis-Casaï	2019	Pas de surcoût
Cherpines - Bernex	2021	Pas de surcoût
Eaux-Vives - Pallantherie	2022	Pas de surcoût
Moyenne ceinture	2022	Pas de surcoût

DGM/DTC, FE le 8 janvier 2013

Direction générale de la mobilité • ch. des Olliquettes 4 – 1213 Petit-Lancy

Téléphone +41 (22) 546 78 00 • Fax +41 (22) 546 78 01 Web [www.ge.ch/ocm](http://www.ge.ch/ocm)



## Tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) PROLONGEMENT DE BERNEX

Présentation à la Commission des travaux  
du Grand Conseil du 22 novembre 2011

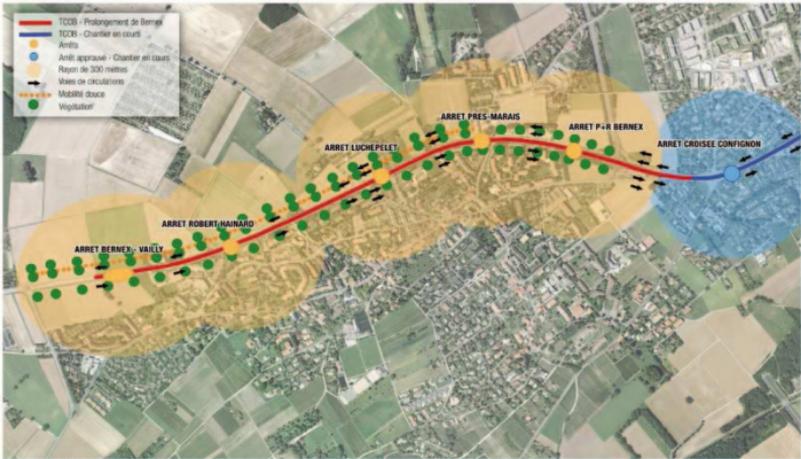


### Base légale

- Loi H 1 50 - Article 9, alinéa 2 :

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





VUE D'ENSEMBLE DU TRACÉ ET LOCALISATION DES ARRÊTS

G2M3 - BR/S/DIN SITU - T-BLOC

18.10.2011



PLAN DE SITUATION DU PROJET

Secteur 1

G2M3 - BR/S/DIN SITU - T-BLOC

18.10.2011





PLAN DE SITUATION DU PROJET

Secteur 2

G2M3 - BRISDIN SITU - T-BLOC

18.10.2011



Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 5

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
DIM-OCTI  
EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAY

TCOB - LOT 3 - PROLONGEMENT DE BERNEX



Arrêt «ROBERT HAINARD»

G2M3 - BRISDIN SITU - T-BLOC

18.10.2011



Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 6



Secteur 3

G2M3 - BR/SOIN SITU - T-BLOC

18.10.2011



Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 7

REPUBLICHE ET CANTON DE GENEVE  
DIM-DCTI  
EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAY

TC08 - LOT 3 - PROLONGEMENT DE BERNEX



Arrêt <LUCHEPELET>

G2M3 - BR/SOIN SITU - T-BLOC

18.10.2011



Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 8



PLAN DE SITUATION DU PROJET

Secteur 4

G2M3 - BRISD'IN SITU - T-BLOC

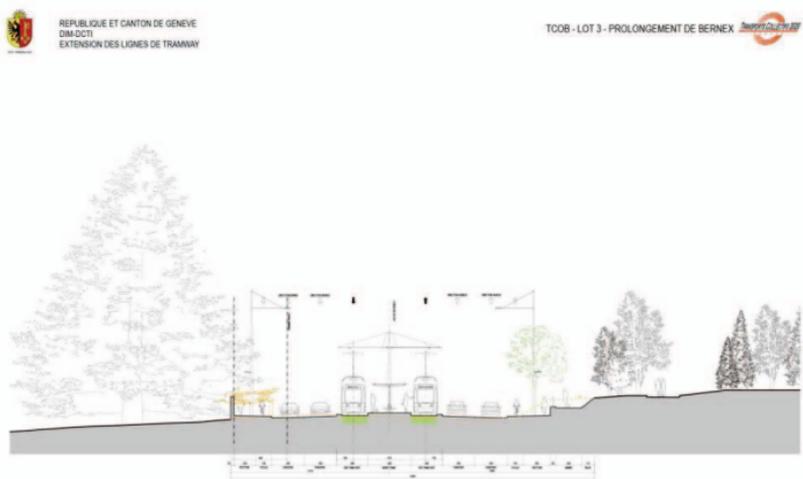
18.10.2011



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 9



Coupe de principe sur l'arrêt «PRE-MARAIS»

G2M3 - BRISD'IN SITU - T-BLOC

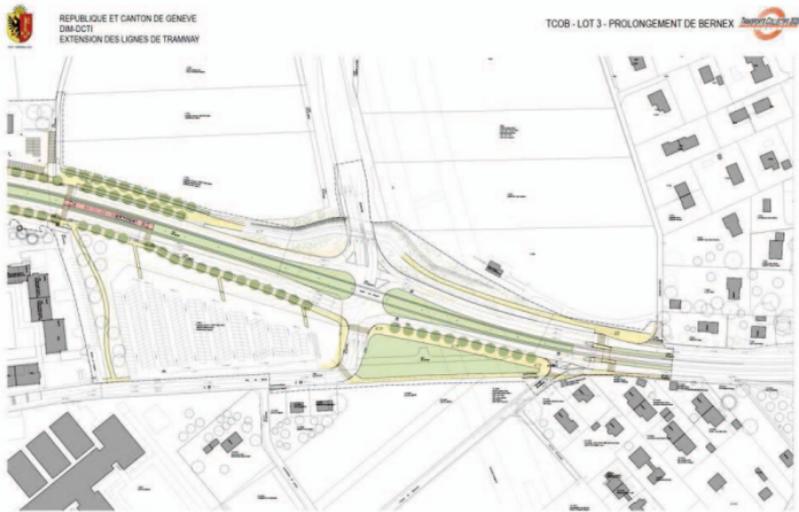
18.10.2011



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 10



PLAN DE SITUATION DU PROJET

Secteur 5

G2M3 - BR/SIDIN SITU - T-BLOC

18.10.2011



Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 11

REPUBLICQUE ET CANTON DE GENEVE  
DIM-DCTI  
EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAY

TCOB - LOT 3 - PROLONGEMENT DE BERNEX



Ambiance de boulevard urbain : vue côté village

G2M3 - BR/SIDIN SITU - T-BLOC

18.10.2011



Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 12



Ambiance de boulevard urbain : vue côté campagne

G2M - BRVD'IN SITU - T-BLOC

18.10.2011



## Planification des procédures et de la réalisation

- **Novembre 2011:** *Dépôt à l'OFT du dossier de la procédure d'approbation des plans.*
- **Janvier 2012:** *Enquête publique*
- **Début 2013:** *Rendu de la décision d'approbation des plans et début des travaux*
- **Décembre 2014:** *Mise en service du tramway jusqu'à Bernex-Vailly*



# Devis général

## Récapitulation des coûts (arrondis au millier de francs)

No. Réf.	Libellé	Total
10	Terrains	964'000
20	Infrastructure en général	54'613'000
30	Equipements divers communaux	1'050'000
40	Equipements ferroviaires	10'184'000
50	Sécurités et conduites SI	16'867'000
60	Honoraires	8'515'000
70	Frais	426'000
80	Information et communication	400'000
90	Indemnités	-
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>93'019'000</b>



Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 15



TCOB - LOT 3 - PROLONGEMENT DE BERNEX 

## Tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) PROLONGEMENT DE BERNEX

### Présentation des incidences économiques



Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 16

## Définition des charges et des produits 1/2

- Hypothèses de calcul :
  - Données socio-économiques considérées (source PSD) :
    - [2012](#) : habitants / emplois = idem 2010 ; part modale = 16% (effet tram)
    - [2015](#) : habitants = idem 2010 ; emplois = 10% du total à terme sur Bernex-Est ; part modale = 17.5%
    - [2019](#) : habitants /emplois = 100% Bernex-Est et 10% Bernex-Nord ; part modale = 17.5% pour le village et 37.5% pour Bernex-Est et Nord
  - Coûts kilométriques : coût kilométrique selon le rapport de gestion des TPG 2010
    - Tram : 27.66 chf / km
    - Bus : 13.17 chf / km



## Définition des charges et des produits 2/2

- Charges :

	Km annuels	Charges (CHF)
2012	286'214	3'769'438
2015	371'014	7'657'163
2019	466'629	10'301'873

=&gt; Bus 42, 47, K, L, S

=&gt; Tram 14 + Bus 42, K, L, S

=&gt; Tram 14 + Bus 42, K, L, S

- Produits :

	Bernex village	Bernex-Est	Bernex-Nord	Produits (CHF)
2012	1'293'155	37'029	6'684	1'336'869
2015	1'414'388	106'293	7'311	1'739'992 *
2019	1'475'005	1'717'828	730'858	4'135'691 *

\* y compris 212'000 CHF / an correspondant à l'impact sur les recettes voyageurs du P+R Vailly



## Incidences économiques sur les CP TPG

- Coûts de fonctionnement (tram + bus)

	Charges	Produits	Participation de l'Etat (CHF)	
			Montant à charge de l'Etat	Variation / 2012
2012	3'769'438	1'336'869	2'432'569	
2015	7'657'163	1'739'163	5'917'171	3'484'602
2019	10'301'873	4'135'691	6'166'182	3'733'613

- Incidences sur les CP TPG
  - **5'917'171 CHF** /an à partir de la mise en service
  - **6'166'182 CHF** /an dès le développement de l'urbanisation



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 19

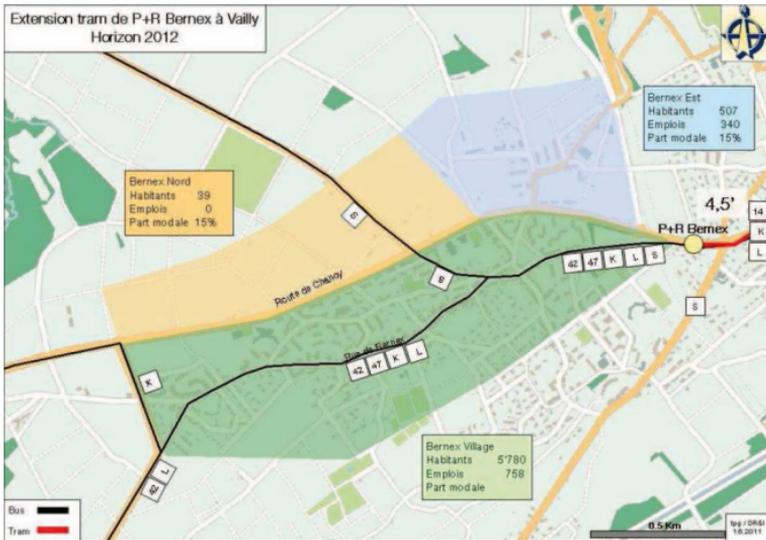
Merci de votre attention



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

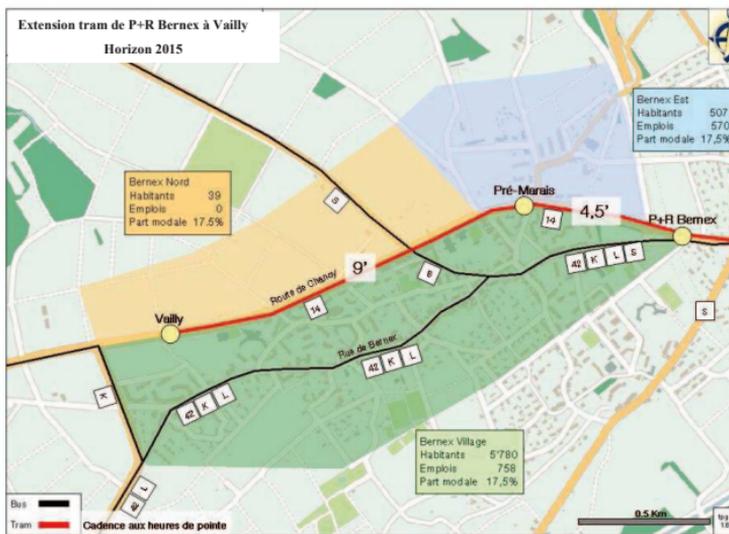
Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 20



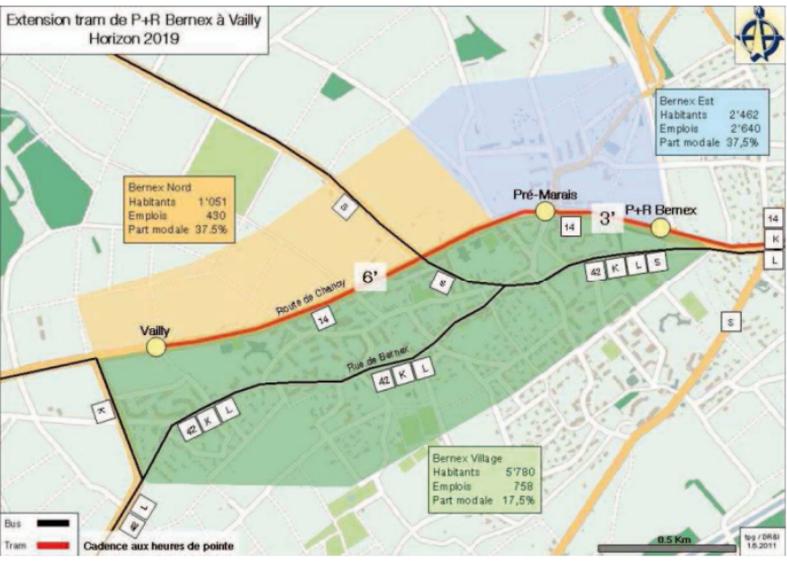
Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 21



Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

10.11.2011 - Page 22



Département de l'intérieur et de la mobilité  
 Direction Générale de la Mobilité

## Trolleybus Onex-Cressy

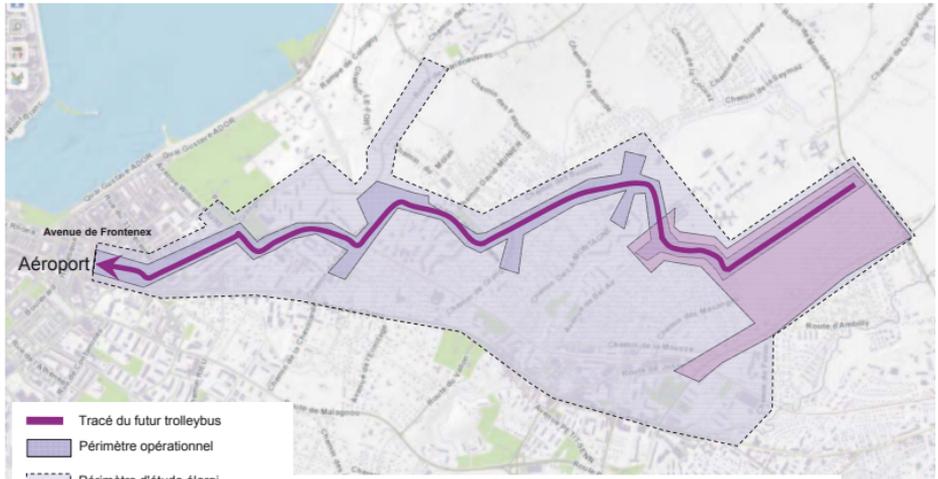


**Coût du projet : Frs 7,4 Mio**

Intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

21.01.2013 - Page 1

# Axe trolleybus Fontenex - MICA



## Coût du projet

Infra trolleybus: Frs 13.6 Mio

Aménagement: Frs 52.0 Mio





"Axe de Frontenex"  
 Requalification  
 &  
 création d'une ligne de  
 trolleybus

Commission des travaux du Grand Conseil

15 janvier 2013



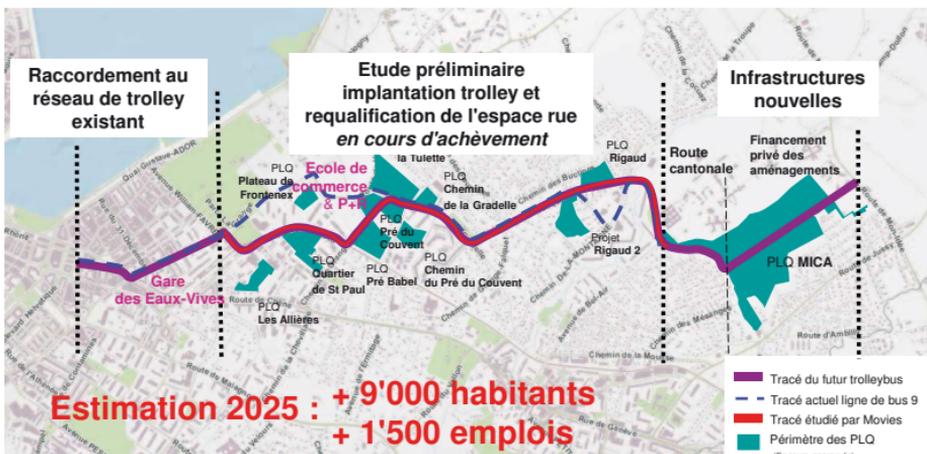
REPUBLIQUE  
 ET CANTON  
 DE GENEVE

MOUF TERNISSAS 100

DIME

17.01.2013 - Page 1

Vue d'ensemble





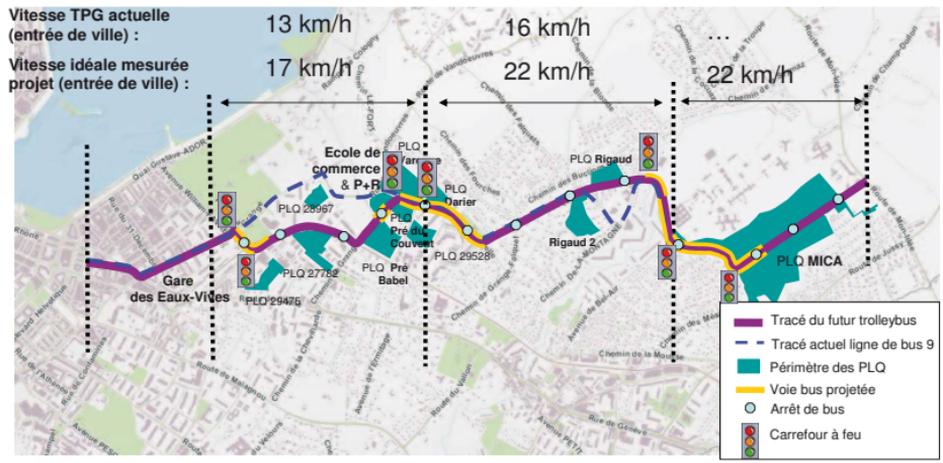
REPUBLIQUE  
 ET CANTON  
 DE GENEVE

MOUF TERNISSAS 100

DIME

17.01.2013 - Page 2

# Etude espace rue : Le projet



# Principe d'aménagement : identité visuelle

Mirany : av. de Bel-Air - ch. de la Seymaz



# Principe d'aménagement : identité visuelle

Rigaud villas : ch. Glandon - ch. de la Gradelle



DIME

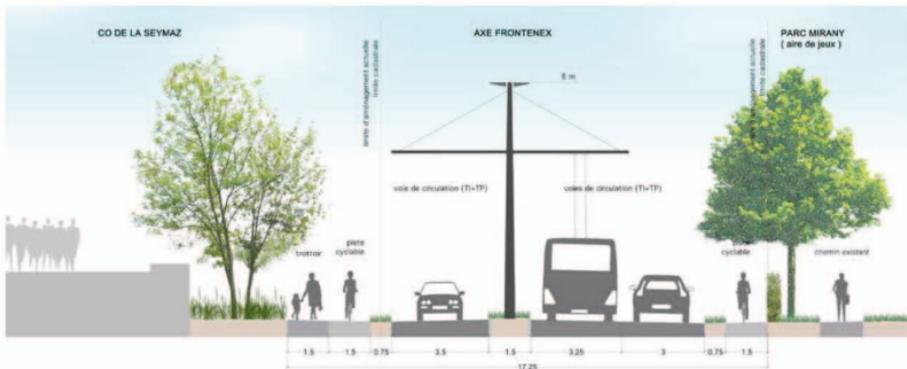
17.01.2013 - Page 5

# Plan d'aménagement : Profil

Mirary : av. de Bel-Air - ch. de la Seymaz



mât central  
voies TP et voies TI séparées en alternance d'un côté et de l'autre  
pistes cyclables et trottoirs de part et d'autre  
bandes herbeuses



DIME

17.01.2013 - Page 6



**RÉAMÉNAGEMENTS TRAM AUX ABORDS INTERFACES CEVA**

Gare de Chêne-Bourg



Gare des Eaux-Vives



Bachet

**Coût du projet : Frs 26 Mio**

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois



Mesure	33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre	Coût :	74.5 MCHF
			Partie F :	40 M€
			Partie CH :	22.5 MCHF
<p>Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>		<p>Coupe de l'insertion du tram sur la route de Meyrin (RD984) (source : Avant-projet des études de maîtrise d'œuvre, déc. 2011)</p>	<p>Positionnement des stations et cercles d'influence de 300 mètres (source : Avant-projet des études de maîtrise d'œuvre, déc. 2011)</p>	
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>			<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b>	
OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte			Tram	
<b>Description de la mesure :</b>				
Après la mise en service du TCMC jusqu'au CERN en avril 2011, la mesure consiste à prolonger la ligne de tramway en direction de St-Genis-Pouilly (sur 2,35 km entre la douane de Meyrin et le centre de St-Genis-Pouilly). Cette mesure transfrontalière permet également la requalification de l'espace-rue garantissant l'insertion urbaine du tramway et intègre la création de cheminements MD et d'aménagements paysagers. Elle comprend aussi la réalisation d'un P+R de 650 places dans le secteur de la Porte de France et une interface intermodale avec les autres lignes de bus.				
Trois secteurs peuvent être identifiés : Le secteur Douane - CERN se caractérise par un pôle d'emploi fort (6000 emplois). Le secteur Porte de France est le lieu des développements futurs. Le troisième secteur est la traversée du centre de Saint-Genis-Pouilly, du quartier Porte de France jusqu'au quartier des Hautains situé en face de la mairie, où se situent actuellement les zones les plus denses de la commune.				
La démarche de « <b>contrat d'axe</b> » engagée entre la Commune de St-Genis-Pouilly, le Département de l'Ain et le syndicat du SCOT vise à renforcer le lien urbanisation / transport. En contrepartie de l'engagement du Département sur la réalisation du projet de transport (dont les rabattements TP), le syndicat du SCOT et la commune de St-Genis-Pouilly s'engagent à concentrer la croissance urbaine dans un rayon de 500 mètres de l'infrastructure et à mettre en place les rabattements MD nécessaires.				
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b>				
<b>CG01 / Communauté de communes du Pays de Gex / Canton GE</b>				
<b>Priorité :</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C				
<b>Argumentaire :</b>				
La mesure permet une amélioration très conséquente de la qualité et de la capacité des transports collectifs entre St-Genis et Genève. Constitue également une opportunité de doper la qualité et la quantité des aménagements cyclables dans cette partie de l'agglomération. (CE1)				
La mesure s'inscrit pleinement dans les objectifs du projet d'agglomération notamment en renforçant le rôle de pôle régional dévolu à Saint-Genis-Pouilly, notamment au travers du contrat d'axe. (CE2)				
Cette mesure permet une inflexion majeure des parts modales entre St-Genis et Genève et une augmentation de la sécurité des déplacements. (CE3 et 4)				
<b>Echéancier de réalisation :</b>				
Avant-projet définitif : été 2012 ; Phase Projet et rédaction des Dossiers de Consultation des Entreprises : 2013-2014 ; Début des travaux : 2015 ; Mise en service : 2017				



Mesure	36-1-12	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	Coût :	8.34	MCHF
					
<b>Orientation stratégique de la mesure</b> OSS: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte		<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b> Tram			
<b>Description de la mesure :</b> La mesure s'inscrit dans le cadre du réaménagement de l'interface de Moillesulaz liée au prolongement du tramway en direction d'Annemasse. Actuellement, cette interface correspond à une rupture de charge entre les réseaux genevois et annemassien, avec un passage de la douane à pied pour un grand nombre d'usagers TP. Elle s'inscrit également dans un tissu bâti relativement dense avec de nombreux commerces générant des franchissements de la frontière à pied tout au long de la journée. Il s'agit donc d'une interface transfrontalière charnière sur le plan urbanistique. Avec les contraintes d'exploitation du prolongement du tramway à Annemasse, il est nécessaire de reconfigurer la boucle de rebroussement et de l'accompagner par un réaménagement qualitatif élevé de l'espace public pour inscrire cette interface comme élément majeur du réseau des espaces publics à constituer.					
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b> <b>Canton GE / Annemasse Agglo</b>					
<b>Priorité :</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C					
<b>Argumentaire :</b> La mesure rend possible les améliorations drastiques de qualité des TP transfrontaliers entre Annemasse et Genève. (CE1) En outre elle permet de recoudre les tissus urbains des Trois-Chênes et d'Annemasse en créant un réel espace public et en supprimant l'effet de coupure dû à la présence de la douane. (CE2)					
<b>Échéancier de réalisation :</b> Début des travaux entre 2015 et 2018					



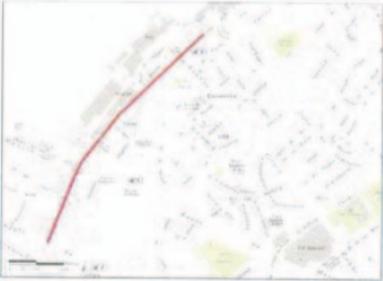
<b>Mesure</b> 35-14 <b>Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien et requalification de l'espace public</b>	<b>Coût :</b> 234.2 MCHF Partie F : 34 M€ Partie CH : 190 MCHF
<p>Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>	<p>Plan de situation (source : Etat de Genève)</p>
<b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte	<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b> Tram
<b>Description de la mesure :</b> L'extension du réseau de tramway jusqu'à St Julien répond aux objectifs de report modal vers les TP et de décongestion de la circulation au sud de l'agglomération genevoise. Ce projet indispensable au développement socio-économique du quadrant sud de l'agglomération genevoise constitue également côté genevois français un levier pour maîtriser l'étalement urbain et renouveler la qualité de l'espace public de Saint Julien. Côté suisse, la nouvelle ligne de tramway permettra de compléter le réseau actuel en offrant un axe fort performant via les communes de Lancy (Pailettes), Plan-les-Ouates (route de Base) et Perly-Certoux (route de Saint-Julien) en desservant le nouveau quartier des Cherpines ainsi que la ZIPL0. L'axe Lancy-Plan-les-Ouates-Perly-Certoux est un linéaire qui verra un très important développement urbain (+12'000 habitants sur la partie suisse) pour atteindre un total de 36'000 habitants+emplois desservi à 300m à l'horizon 2030. Côté français, l'axe de tramway longera l'avenue de Genève jusqu'à la sous-Préfecture puis la place du Crêt et la rue Bertholet avant d'atteindre son terminus de la gare où sera réalisé un pôle multimodal ainsi qu'un P+R. La requalification de l'espace public le long du tracé permettra de structurer l'urbanisation en définissant un certain nombre de centralités tout en offrant une lisibilité et une identité propre le long de la ligne.	
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b> <b>CCG / Canton de Genève / Les 5 communes traversées, dont Saint Julien pour la partie française</b>	
<b>Priorité :</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Argumentaire :</b> La mesure permet une amélioration majeure de la qualité des TP entre St-Julien et le cœur de l'agglomération. Elle est également mise à profit pour améliorer la qualité des cheminements MD dans le centre régional de St-Julien. (CE1) Les développements périurbains prévus en dehors du centre régional au sud de St-Julien et la dispersion des activités dans des pôles secondaires (Archamps notamment) sont rabatés sur le tram par un système de bus (CE2). La mesure permet une amélioration importante des parts modales pour les liaisons entre St-Julien et Genève. En dehors du centre régional de St-Julien, les développements routiers ne permettent pas une amélioration significative des parts modales. (CE4) La CCG et le Canton de Genève, portent conjointement ce projet de tramway, dans le cadre d'une convention de coopération transfrontalière. Les études menées séparément jusqu'en 2010, sont depuis 2011 menées sur la totalité du tracé franco-suisse. Les études de maîtrise d'œuvre commenceront, via une commande groupée, à l'automne 2012.	
<b>Échéancier de réalisation :</b> Début des travaux en 2015 - Mise en service en 2018	





Mesure	32-2-9 Réaménagement de l'interface TP de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	Coût :	9.94 MCHF
 <p>Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>  <p>Schéma d'organisation TP, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>		 <p>Plan de situation (source : Etat de Genève)</p>	
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>		<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b>	
OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte		TP_route	
<b>Description de la mesure :</b>			
Le réaménagement de l'interface multimodale de l'aéroport favorise la réorganisation des flux TIM-TP-MD, en lien avec le terminal, la gare CFF et un projet d'esplanade. L'élargissement de ladite esplanade permet le chevauchement de l'autoroute A1 par les TP et MD, dans la continuité du mail-sud aéroport - Cornavin et la création d'un espace public.			
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b>			
<b>Canton GE / AIG</b>			
<b>Priorité :</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C			
<b>Argumentaire :</b>			
Le réaménagement de l'interface multimodale de l'aéroport est l'agrafe centrale permettant de relier le centre métropolitain de Genève-Aéroport et le cœur d'agglomération. Elle permet une couture urbaine entre les quartiers de villas à densifier au sud de l'autoroute et la centralité de l'aéroport, qui bénéficie d'une excellente desserte vers toute l'agglomération (CE2).			
L'amélioration de l'accessibilité TP/MD permet de renforcer la qualité du système de mobilité dans son entier (CE1). Les aménagements permettent également de renforcer la sécurité aux abords de la gare et de l'aéroport (CE3).			
<b>Échéancier de réalisation :</b>			
Début des travaux entre 2015 et 2018			



Mesure	32-2-8	Axe fort TP tangential moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois	Coût :	6.1 MCHF
 <p>Schéma d'organisation TP, Axes forts radiaux, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>		 <p>Plan de situation (source : Etat de Genève)</p>		
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>		<b>Type ARE (1<sup>re</sup> génération)</b>		
OSS: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte		TP_route		
<b>Description de la mesure :</b>				
La requalification de la route de Pré Bois comprend des aménagements en faveur des TP, la création de cheminements doux cycles et piétons et la réalisation d'aménagements paysagers.				
En complétant les mesures 30-31 et 30-32 ou en les anticipant, cette mesure permet à terme la création d'un axe fort tangential dans un secteur au caractère aujourd'hui très urbanisé mais peu qualitatif, amené à se densifier davantage avec la création d'une vitrine économique le long de la façade sud de l'aéroport. Dans un premier temps, elle permettra l'amélioration de la progression des lignes TP soit en provenance de la ligne tangentielle, soit la ligne Y reliant St-Genis à Ferney.				
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b>				
<b>Canton GE / Communes</b>				
<b>Priorité :</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C				
<b>Argumentaire :</b>				
L'axe tangential route de Pré Bois permet de desservir plus efficacement la façade sud de l'aéroport jusqu'à l'interface TP de Genève-Aéroport(CE1). Il est le support d'une urbanisation dense à dominante économique, consolidée notamment dans le cadre du PSD Tête GVA-Casai-Aéroport et du PSD Mail Sud Aéroport (CE2).				
Les aménagements réalisés visent à améliorer la qualité urbaine de l'axe et à améliorer l'attractivité TP et MD (CE3).				
<b>Échéancier de réalisation :</b>				
Début des travaux entre 2015 et 2018				

## Projet d'agglomération franco-valdo-genevois



Mesure	32-2-7	Requalification de l'Avenue Louis-Casati entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	Coût :	10.23 MCHF
<p>Schéma d'organisation TP, Bus urbains structurants complémentaires, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>		<p>Plan de situation (source : Etat de Genève)</p>		
<p>Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>				
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>		<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b>		
OS: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte		TP_route		
<b>Description de la mesure :</b>				
La requalification de l'avenue Louis Casati en boulevard urbain concerne toute la largeur du profil de la voie comprenant des aménagements de priorité et de mise en site propre TP, la création de cheminements doux et la réalisation d'aménagements paysagers. Elle permet la création d'un axe fort TP structurant pour l'urbanisation et la densification des quartiers environnants.				
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b>				
Canton GE / Communes				
<b>Priorité :</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C				
<b>Argumentaire :</b>				
L'axe structurant de l'avenue Louis Casati est l'une des trois agrafes permettant de relier le centre métropolitain de Genève-Aéroport au cœur d'agglomération. Il est le support d'une urbanisation dense et mixte sur toute sa longueur, consolidée notamment dans le cadre du PSD Tête GVA-Casati-Aéroport (CE2). Les aménagements qui seront réalisés visent une amélioration de l'attractivité de l'offre TP (CE1) grâce à une amélioration des temps de parcours, ainsi que de l'offre MD grâce à une sécurisation des cheminements (CE3).				
L'ensemble de ces éléments favorisent le report modal et la maîtrise des nuisances liées au trafic(CE4).				
<b>Échéancier de réalisation :</b>				
Début des travaux entre 2015 et 2018				



Mesure	40-3	Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV-Grands Esserts-Veyrier	Coût :	4.8 MCHF
Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)		Plan de situation (source : Etat de Genève)		
<b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains		<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b> TP_route		
<b>Description de la mesure :</b> La mesure consiste en des aménagements de voies réservées au minimum aux approches des carrefours déterminants et doit permettre à la ligne actuelle 41 (ou de futures lignes TC) d'améliorer sa vitesse commerciale.				
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b> <b>Canton GE</b>				
<b>Priorité :</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C				
<b>Argumentaire :</b> En fonction du rythme auquel les nouveaux habitants arriveront aux Grands Esserts et des limites de capacité de la ligne actuelle, des montées en puissance progressive de l'offre TC seront intégrées au contrat de prestations TPG 2019-2022, voire dans le contrat de prestations 2015-2018 si le besoin s'en fera ressentir. L'objectif est de disposer d'un avant-projet au moment où les autorisations de construire pour les Grands Esserts seront déposées (2015). La mesure permet une amélioration sensible de la qualité et de la capacité du réseau TP. (CE1) Elle rend ainsi possible un développement urbain axé sur les TP et la MD (CE2, 3 et 4).				
<b>Echéancier de réalisation :</b> Début des travaux entre 2015 et 2018				



Mesure	30-14	Axe fort tangentiel petite ceinture : Ring PAV : requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la Praille)	Coût :	18.5 MCHF
Plan de situation (source : Etat de Genève)		Coupe d'intention du boulevard urbain - av. F. Dussaud (source : Etat de Genève - DCTI - PAV)		
<b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains		<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b> TP_route		
<b>Description de la mesure :</b> Outre une organisation centrée sur la gare de Lancy-Pont-Rouge, le secteur du PAV est suffisamment important pour nécessiter une desserte de son "épaisseur". La mesure consiste à requalifier la continuité François-Dussaud, Ronzades, grand-Bureau J. Grossein et Vibert pour que cet axe constitue un véritable boulevard urbain (ring), ponctué d'espaces publics améliorant ainsi la progression des bus, la mobilité douce et la qualité spatiale.				
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b> Canton GE				
<b>Priorité :</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C				
<b>Argumentaire :</b> Il s'agit d'une requalification de l'espace public dans le but de favoriser la progression des transports publics et les liaisons en modes doux (CE1). Cette requalification participe à la requalification d'ensemble du secteur PAV, amené à devenir l'extension du centre-ville de Genève (CE2). L'objectif est également un net gain en termes de sécurité pour tous les usagers (CE3) ainsi qu'une inflexion des parts modales (CE4).				
<b>Échéancier de réalisation :</b> Début des travaux entre 2015 et 2018				



Mesure	32-1-2	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	Coût :	136 MCHF
<p>Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>		<p>Plan de situation (source : Etat de Genève)</p>		
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>		<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b>		
OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte		Tram		
<b>Description de la mesure :</b>				
<p>La ligne de tramway Cornavin – Place des Nations est prolongée jusqu'au Grand-Saconnex et en direction de Ferney-Voltaire sur la partie suisse du territoire, le prolongement côté français se poursuivant juste après (mesure C). Cette nouvelle infrastructure s'accompagne d'une requalification de l'espace-rue garantissant l'insertion urbaine du tramway et intégrant la création de cheminements doux cycles et piétons et d'aménagements paysagers (profil à terme envisagé : 21.50m).</p> <p>Elle constitue l'axe structurant du projet stratégique transfrontalier Ferney-Voltaire Grand-Saconnex.</p>				
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b>				
Canton GE / CG01 / Communes				
<b>Priorité :</b>				
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C				
<b>Argumentaire :</b>				
<p>Le prolongement du tramway jusqu'au Grand Saconnex offrira une desserte efficace en transport publics vers le Jardin des Nations et le cœur d'agglomération (CE1), notamment en lien avec l'accueil des nouveaux emplois et logements attendus dans le cadre du PSD (CE2). Cette mesure vise à accroître la part modale en transport public (CE4) grâce à une attractivité et une efficacité accrue. Elle s'accompagnera de requalification des espaces publics de la route de Ferney(CE3).</p>				
<b>Échéancier de réalisation :</b>				
Début des travaux entre 2019 et 2022				



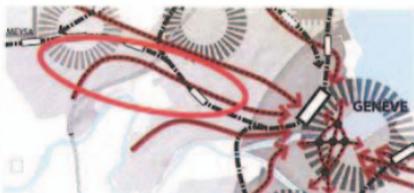


Mesure	36-3-4	Aménagements routiers et paysagers de l'espace rue pour le prolongement de la ligne de trolleybus entre Les Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse	Coût :	13.6	MCHF
				Partie F : 5	M€
				Partie CH : 7.1	MCHF
Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)			Plan de situation (source : Etat de Genève)		
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>			<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b>		
OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains			TP_route		
<b>Description de la mesure :</b>					
Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la mesure 36-3-7 de création d'une ligne TP d'accès au PEM d'Annemasse et d'une liaison modes doux entre le quartier de l'Etoile et la gare d'Annemasse. Elle consiste à faire monter en qualité d'offre la ligne TP créée parallèlement à la création du quartier MICA et la densification prévue sur ce site.					
Il s'agit de créer un système type BHNS : trolleybus priorisé dans les secteurs les plus difficiles, avec arrêts qualitatifs (système d'information voyageurs), priorités aux carrefours, etc.					
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b>					
<b>Annemasse Agglo / Canton de Genève / Communes</b>					
<b>Priorité :</b>					
<input type="checkbox"/> A		<input checked="" type="checkbox"/> B		<input type="checkbox"/> C	
<b>Argumentaire :</b>					
Cette mesure permettra de poursuivre l'amélioration de la qualité et de la capacité du système TP entre Genève et la gare CEVA d'Annemasse par les quartiers de Mon Idée/ Etoile. (CE1)					
<b>Échéancier de réalisation :</b>					
Début des travaux entre 2019 et 2022					

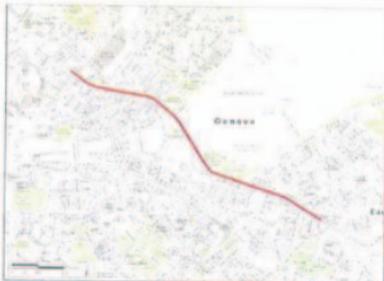


## Projet d'agglomération franco-valaisano-genevoise

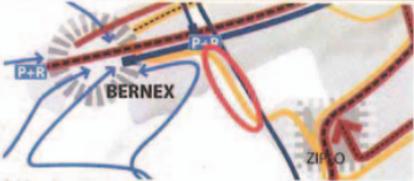


Mesure	33-13	Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa)	Coût :	68.55	MCHF
 <p>Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>		 <p>Plan de situation (source : Etat de Genève)</p>			
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>			<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b>		
OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte			TP_route		
<b>Description de la mesure :</b>					
Le corridor Genève Meyrin/Vernier est un des axes avec la demande TP la plus forte, notamment pour aller desservir les zones d'emplois des zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier. Cette mesure vise à réaliser des aménagements routiers pour la mise en service d'un trolleybus depuis le centre-ville de Genève vers Vernier, incluant une requalification de l'espace-rue et des aménagements en faveur des MD. Le franchissement de la jonction autoroutière de Vernier sera un des tronçons les plus critiques pour faire passer un TP sur voie réservée.					
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b>					
<b>Canton GE</b>					
<b>Priorité :</b>					
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C					
<b>Argumentaire :</b>					
La création d'un axe TP structurant jusqu'à Vernier offrira une desserte efficace en transport publics depuis et vers le cœur d'agglomération. Cette mesure vise à accroître l'attractivité et la capacité du système TP dans ce corridor (CE1).					
Elle s'accompagnera de requalification des espaces publics de la route de Vernier (CE3) et permet une modification des parts modales en faveur des TP (CE4)					
<b>Échéancier de réalisation :</b>					
Début des travaux entre 2019 et 2022					



Mesure	30-30	Aménagement en site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	Coût :	24.2 MCHF
 <p>Schéma d'organisation TP, Axes forts radiaux. Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>		 <p>Plan de situation (source : Etat de Genève)</p>		
<b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte		<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b> TP_route		
<b>Description de la mesure :</b> Pour répondre à la demande future de déplacements TP au centre-ville, mais aussi pour ne pas saturer les points actuels de franchissement du Rhône au centre-ville (essentiellement les ponts de l'île et de la Coulouvrenière) au risque de paralyser l'ensemble du réseau TP, il est nécessaire de prévoir une amélioration de la voie réservée aux bus sur le pont du Mont-Blanc pour y constituer de façon progressive un axe fort TP. Cet axe de 2,2km devra relier le rond-point de Rive à la Place des 22-Cantons et pourra être emprunté par des nombreuses lignes, comme par exemple une ligne de ceinture bouclant complètement le centre-ville. Elle pourra surtout servir à un prolongement de l'axe fort TC Eau-Vives-MICA vers Vernier, un des axes manquant actuellement de capacité TC.				
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b> <b>Canton de Genève / Ville de Genève</b>				
<b>Priorité :</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C				
<b>Argumentaire :</b> La mesure permet de compléter le système des axes forts TP urbains. Elle garantit la stabilité de l'horaire au centre-ville, permet d'accroître les capacités de transport et augmente la lisibilité de l'offre. (CE1) Elle participe à l'amélioration de l'attractivité du cœur de l'agglomération en tant que principal centre de l'agglomération (CE2). Elle permet une amélioration de la sécurité des déplacements par la requalification de l'espace public et participe à l'amélioration des parts modales TP (CE3 et 4)				
<b>Échéancier de réalisation :</b> Début des travaux entre 2019 et 2022				



Mesure	34-13 Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie verte MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines - Bernex	Coût :	13.57 MCHF
 <p>Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>  <p>Schéma d'organisation MD, Echelle d'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>		 <p>Plan de situation (source : Etat de Genève)</p>	
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>		<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b>	
OS6 : Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains		TP_route	
<b>Description de la mesure :</b>			
L'aménagement d'un axe tangentiel en site propre TC - MD permettra de relier le futur quartier des Cherpines et celui de Bernex. Une pré-étude a proposé un tracé parallèle à l'autoroute (non ouvert aux TIM, traversant l'Aire et empruntant le chemin existant de la Praletta, en bordure de la césure verte avant de trouver un débouché sur la route de Sorat), qui veillera à préserver la césure paysagère.			
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b>			
Canton GE / Communes			
<b>Priorité :</b>			
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C			
<b>Argumentaire :</b>			
L'important développement urbain prévu de part et d'autre du vallon de l'Aire autour du quartier des Cherpines et de Bernex impliquera une forte augmentation de la demande de déplacements entre ces différentes centralités. Certains équipements structurants (exemple : Collège) devront être accessibles d'un quartier à l'autre.			
La mesure permet de mettre en service des liaisons TP urbaines directes entre les deux axes en développement et offre des possibilités de maillage des réseaux MD (CE1). La nouvelle infrastructure prévue est réservée aux TP et MD, évitant ainsi des pressions de développements d'activités basées sur l'automobile. Elle permet ainsi de réaliser des développements urbains dont les pratiques de déplacements sont favorables aux TP et MD (CE2, 3 et 4)			
<b>Échéancier de réalisation :</b>			
Début des travaux entre 2019 et 2022			



Mesure	30-32	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y.c espace rue)	Coût :	4.98 MCHF
<p>Schéma d'organisation TP, Axes forts radiaux, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)</p>		<p>Plan de situation (source : Etat de Genève)</p>		
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>		<b>Type ARE (1<sup>ère</sup> génération)</b>		
OSS: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte		TP_route		
<b>Description de la mesure :</b>				
L'aménagement de cet axe comprend des aménagements en faveur des TP, la création de cheminements doux et la réalisation d'aménagements paysagers.				
Il constitue le complément de la mesure 30-31 pour la création d'un axe fort tangentiel dans un secteur au caractère aujourd'hui urbanisé mais peu qualitatif et en pleine mutation.				
<b>Instances concernées (en gras, instance pilote) :</b>				
<b>Canton de Genève</b>				
<b>Priorité :</b>				
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C				
<b>Argumentaire :</b>				
L'axe tangentiel moyenne ceinture constitue la deuxième ceinture forte du cœur d'agglomération ; sécante à l'ensemble des axes forts structurants vers le cœur d'agglomération, elle offre de nouvelles possibilités de connexions entre les axes radiaux sans passer par le cœur (CE1).				
Sur ce secteur, cette ceinture est le support d'une urbanisation dense, consolidée notamment dans le cadre des PSD Châteline et Tête GVA Casai-aéroport (CE2).				
Les aménagements réalisés visent à améliorer la qualité urbaine de l'axe et à améliorer l'attractivité et l'efficacité TP et MD (CE3).				
<b>Echéancier de réalisation :</b>				
Début des travaux entre 2019 et 2022				



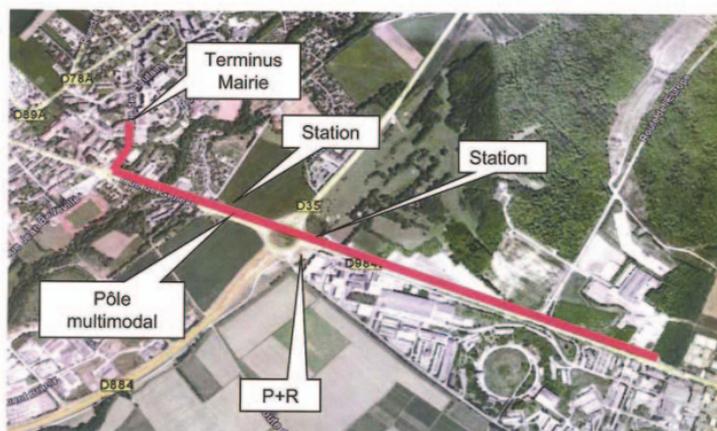


## Prolongement de la ligne de Tramway entre le CERN et Saint-Genis-Pouilly

### Avant-Projet



### Présentation du projet



- 2 250 mètres
- 3 stations
- 1 P+R de 400 places
- 1 pôle multimodal

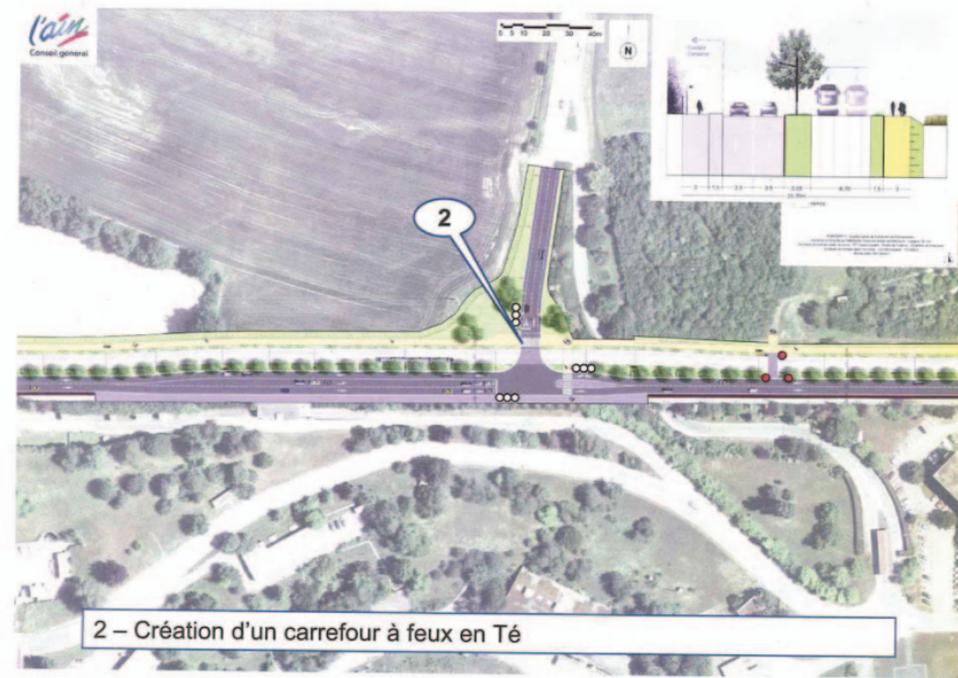
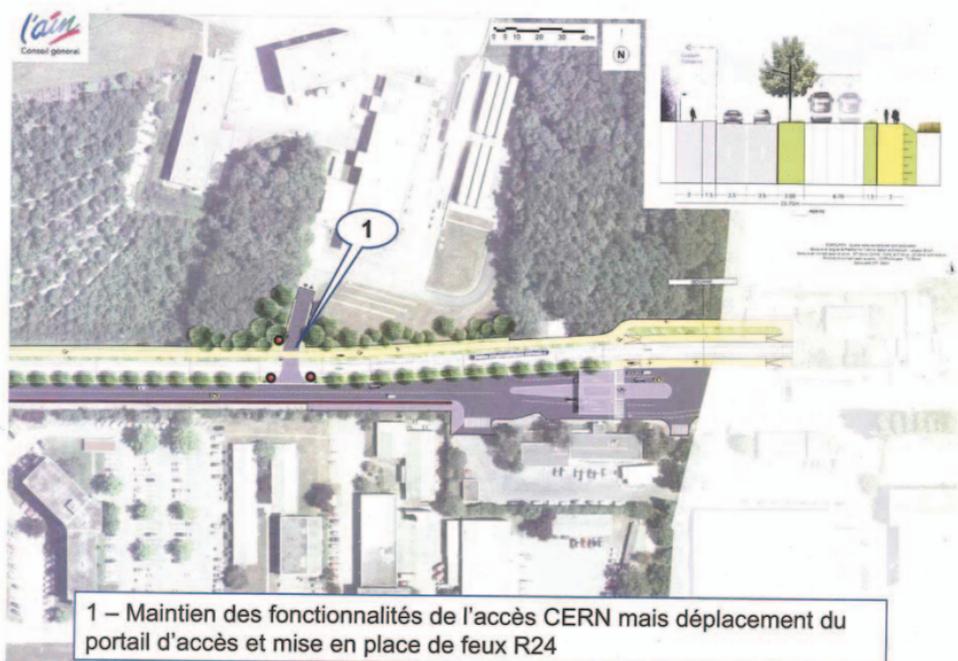
## Calendrier de l'opération

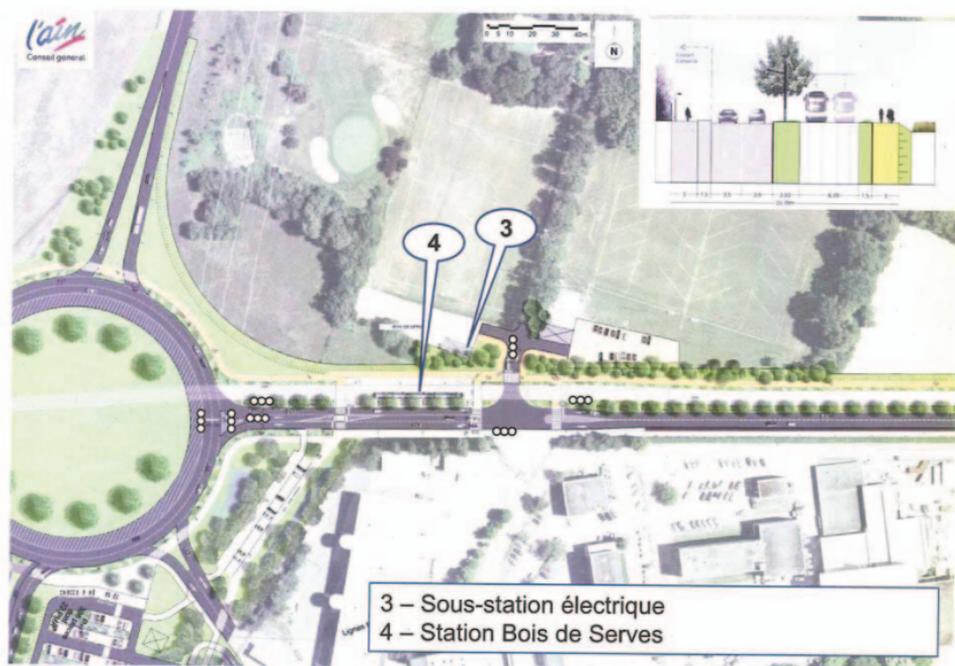
---

- Dépôt du dossier de DUP auprès des Services de l'Etat : avril 2013
- Enquête publique : 4ème trimestre 2013
- Arrêté de DUP : septembre 2014
- Début des travaux : 2015
- Mise en service : 2017

## Séquence 1 Douane / CERN

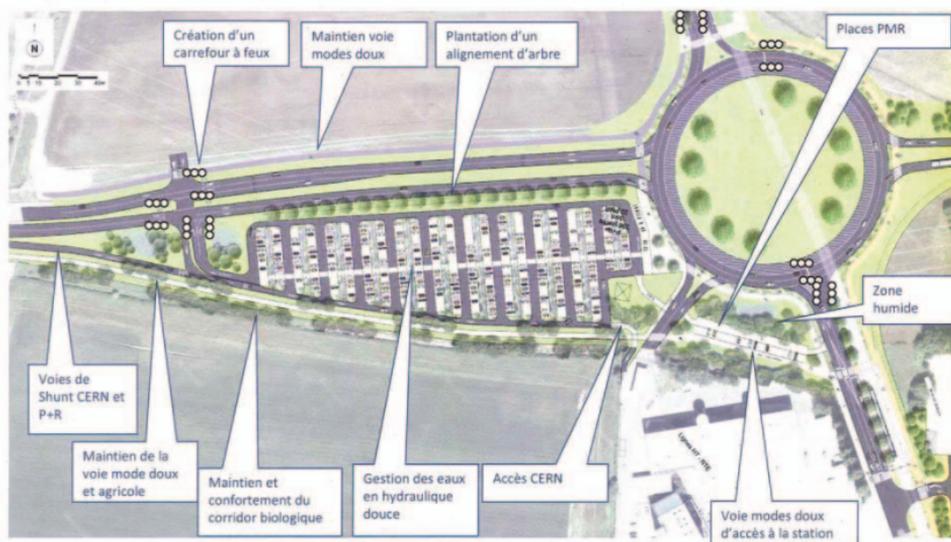
---





## Séquence 2 Porte de France et P+R

## Zoom P+R





# Présentation du projet d'extension de la ligne 12 vers Annemasse



## Un projet intégré dans le réseau de transport du Grand Genève

- prolongement de la ligne 12 à Moillesulaz (1 tram sur 3 ira sur France)

- connecté au réseau de bus de l'Agglo d'Annemasse et ses lignes fortes pour favoriser les correspondances

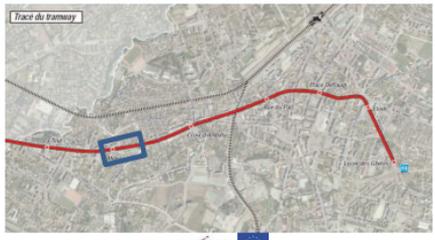
- Pôle intermodal de la Place Deffaugt à proximité du CEVA



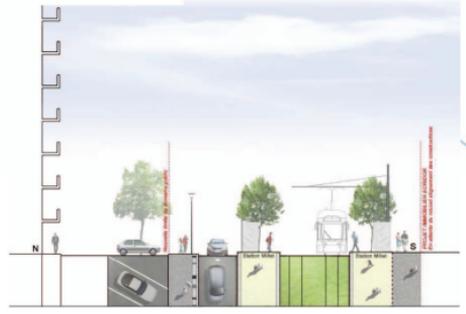
# Rue de Genève – Gaillard et Ambilly



Un tracé essentiellement en site propre



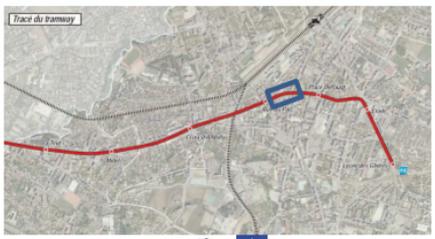
Ce programme est co-financé par



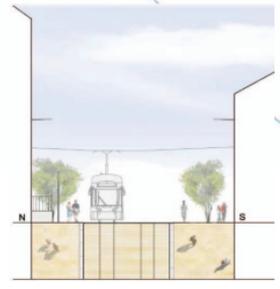
# Annemasse – centre ville



Accessibilité riveraine et Tramway en site propre



Ce programme est co-financé par



## Séquence Av Barbusse vers le terminus

Une artère retrouvée valorisant le paysage et le lien avec le Perrier



Station Etoile



Au droit des arcades



### Planning – Un projet sensiblement avancé qui doit démarrer avant mars 2014 pour pouvoir bénéficier des subventions de l'Etat français



- ❑ Concertation préalable: oct/2009 – sept 2011
- ❑ Etudes d'AVANT-PROJET : octobre 2011- Mai 2012
- ❑ Etudes de PROJET : septembre 2012 - février 2013
- ❑ Enquête publique dossier DUP : Avril- Mai 2013
- ❑ Démarrage des déviations de réseaux : février 2014
- ❑ Démarrage des travaux d'infrastructure : septembre 2014
- ❑ Mise en service de la ligne : décembre 2016



République et canton de Genève  
 Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement  
 Direction générale de la mobilité



Commission des travaux du Grand  
 Conseil

22 janvier 2013

# TRAM SAINT-JULIEN



**TRAMWAY DE SAINT-JULIEN**  
 Présentation de l'étude d'insertion urbaine  
 au comité de pilotage transfrontalier du 23 février 2012

FHY - Gautier - Conquet  
 Les éclaircisseurs - EDMS

**T2 - hypothèse Tourbillon 2 (desservir le centre du quartier des Cherpines)**

- PACA nouveaux logements
- PACA nouvelles activités



**TRAMWAY DE SAINT-JULIEN**

Présentation de l'étude d'insertion urbaine  
 au comité de pilotage transfrontalier du 23 février 2012

**Les différentes séquences**

**Station n°1 : Curé-Baud**

**Zoom sur le mail des Palettes**



**TRAMWAY DE SAINT-JULIEN**

Présentation de l'étude d'insertion urbaine  
 au comité de pilotage transfrontalier du 23 février 2012

**Palettes, proposition**



### TRAMWAY DE SAINT-JULIEN

Présentation de l'étude d'insertion urbaine  
 du comité de pilotage transfrontalier du 23 février 2012

#### Les différentes séquences

#### Avenue Curé-Baud

#### Plan d'insertion du tram



- périmètre du tram
- périmètre élargi
- voie
- trottoirs/place minérale
- allées piétonnes
- espaces verts

### TRAMWAY DE SAINT-JULIEN

Présentation de l'étude d'insertion urbaine  
 du comité de pilotage transfrontalier du 23 février 2012

#### Curé Baud, proposition



FHT - Gautier - Conquet - Les échaieurs - EDMS  
Mars 20 février 2012



Plan d'insertion du tram e : 1/1000

**Les différentes séquences**

Station n°3 : Centenaire

Mairie de Centenaire  
Département des constructions et technologies de l'habitat  
Direction de l'urbanisme et de la mobilité  
Service gestion de la mobilité



**TRAM PLAN-LES-OUATES - ST JULIEN**

FHTC INSCRIPTION/BIANNAI / STANCKA, MURKICS

FHT - Gautier - Conquet - Les échaieurs - EDMS  
Mars 20 février 2012



Plan d'insertion du tram e : 1/1000

**Les différentes séquences**

Interface Charpines-Ziplo

Mairie de Centenaire  
Département des constructions et technologies de l'habitat  
Direction de l'urbanisme et de la mobilité  
Service gestion de la mobilité



**TRAM PLAN-LES-OUATES - ST JULIEN**

FHTC INSCRIPTION/BIANNAI / STANCKA, MURKICS

- périmètre du tram
- périmètre élargi
- voirie
- trottoir/place minérale
- allées piétons
- espaces verts

**Les différentes séquences**

Station n°5 : Place du Tourbillon

Plan d'insertion du tram e : 1/1000



  périmètre du tram  
   périmètre élargi  
  voie  
  trottoir/place minérale  
  allées piétonnes  
  espaces verts

FHY - Gautier - Conquet - Les éclaircieurs - EDMS  
Mars 20 février 2012



  périmètre du tram  
   périmètre élargi  
  voie  
  trottoir/place minérale  
  allées piétonnes  
  espaces verts

Plan d'insertion du tram e : 1/1000  
Le franchissement de l'autoroute



FHY - Gautier - Conquet Les éclairiers - EDMS

TRAMWAY DE SAINT-JULIEN  
Présentation de l'étude d'insertion urbaine  
au comité de pilotage transfrontalier du 21 février 2012



TRAMWAY DE SAINT-JULIEN  
Présentation de l'étude d'insertion urbaine  
au comité de pilotage transfrontalier du 21 février 2012

FHY - Gautier - Conquet Les éclairiers - EDMS

Perly, proposition



*Saint-Julien, proposition*



**Station n°11 : Gare de Saint-Julien**  
*Les différentes séquences*

## Planification des études, des procédures et de la réalisation

**Déc. 2012 – Janv. 2013:** *Procédure d'appel d'offres pour mandataires.*

**Dès avril 2013:** *Etude de l'avant-projet, dépôt de la demande de concession et constitution du dossier de la procédure d'approbation*

**Eté 2014:** *Dépôt du dossier à l'Office fédéral des transports et enquête publique*

**Automne 2015:** *Décision d'approbation et début des travaux*

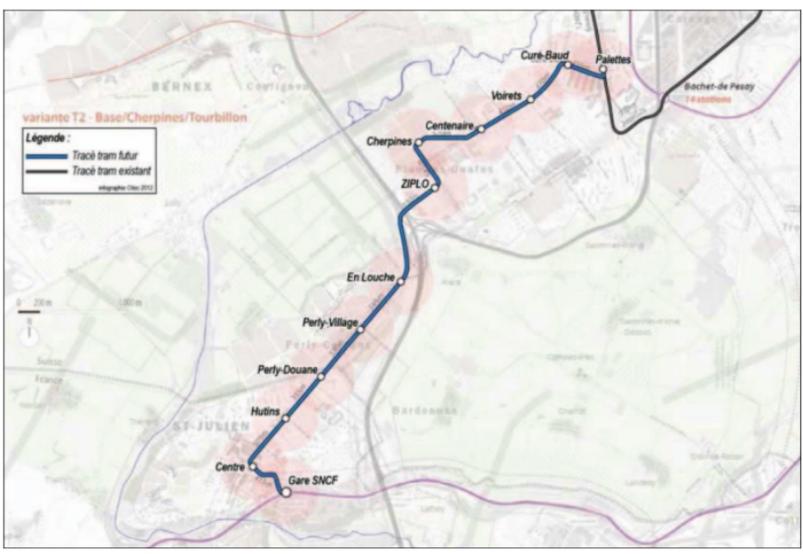
**Fin 2018:** *Mise en service du tramway*



# TRAMWAY GENEVE – SAINT-JULIEN



Le projet de 6 km : 4.5 en Suisse et 1.5 en France



## Les grandes étapes du planning commun

**Octobre 2012** : Lancement de la procédure d'appel d'offres pour un groupement de mandataires pluridisciplinaires (consultation de maîtrise d'œuvre)

**Avril 2013** : Début des études par l'avant-projet (AVP)

**Décembre 2013** : **VALIDATION DE L'AVANT-PROJET** : validation du tracé, de l'implantation de la plateforme par les autorités françaises et suisses)

*Une étape importante dans la validation du projet avec la définition du coût d'objectif pour les autorités françaises. A partir de cette validation commune, les français pourront lancer les premiers travaux préliminaires*

**Début 2014** :

- FR : Lancement des premiers travaux préliminaires de démolition de l'aubette et de déviations de réseaux.

*Une étape importante ne pouvant intervenir qu'à condition d'avoir des certitudes coté Genevois.*

**Mi - 2015** : Début des travaux sur la partie Genevoise

**Décembre 2018** : Mise en service du tramway



Comité de pilotage TRAM PLO Saint Julien



3

## Les démarches lancées en parallèle, dépendant du projet de tramway

- . Le SCOT de la CCG
- . Le plan global des déplacements de la CCG
- . La réalisation de P+R
- . Le PLU et le projet urbain de Saint Julien en Genevois
- . Le plan de mobilité de Saint Julien en Genevois

*.+ CHERPINES, + Réalisation Plan directeur cantonal + ref à projet de loi H1.50....*



3<sup>e</sup> comité de pilotage TRAM PLO Saint Julien 09.2012



4



<b>40</b>	<b>Secteurs de développement Genève – Sud et Centre local Veyrier – Etrembières</b>
-----------	---

40-7

**Aménagement TP sur le prolongement de la ligne de bus entre Champel Hôpital et les Grands Esserts.**

Type de mesure : Transport collectif en site propre partiel  
 Priorité SA2 : Ae  
 Début des travaux : 2017  
 Mise en service : 2018  
 Etat d'avancement : Principe de desserte

service(s) compétent(s)

estimation :

 DGM  DGNP  OU  DGGC

réalisation :

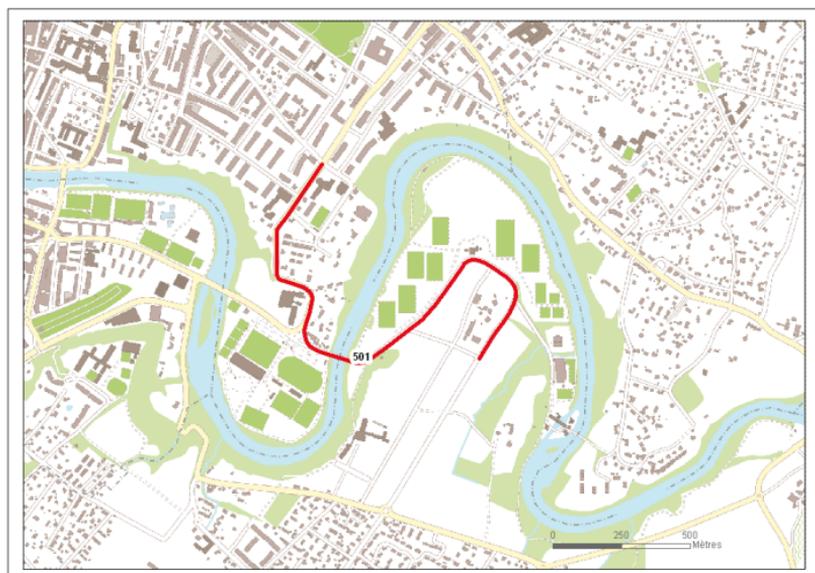
 DGM  DGNP  OU  DGGC

Date mise à jour : 28.02.2012

Auteur : CC/DGM

Type	Unité de référence	Coût unitaire	Coût HT	TTC
Bus en site propre partiel	2'300 m	500.- ml	<b>10.6 MCHF</b>	<b>11.5 MCHF</b>

### Plan de situation



## COMMISSION DES TRAVAUX DU GRAND CONSEIL

### PL 11029 MODIFIANT LA LOI SUR LE RESEAU DES TRANSPORTS PUBLICS (H 1 50)

29 JANVIER 2013



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement  
Direction générale de la mobilité

29.01.2013

#### POSITION DES COMMUNES CONCERNÉES - 1

Mise à l'enquête de la carte dans la FAO du 5 octobre 2011.

**BERNEX (13 décembre 2011) :**

Approbation sans réserve.

**GRAND-SACONNEX (5 décembre 2011) :**

Approbation de la modification en demandant de revoir le tracé entre Nations et Grand-Saconnex et pour la branche de l'aéroport.

**PERLY :**

Pas de résolution, ce qui vaut acceptation sans réserve, selon la loi.



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement  
Direction générale de la mobilité

29.01.2013 Page 2

## POSITION DES COMMUNES CONCERNÉES - 2

### LANCY (17 novembre 2011) :

Acceptation de la modification de la loi sous réserve :

1. du maintien ou du remplacement des places de stationnement par la création d'un parking souterrain;
2. du maintien ou du remplacement de l'arborisation du chemin des Palettes et des espaces verts communaux impactés par le tramway;
3. de la réalisation de deux arrêts de tramway sur la commune.

### PLAN-LES-OUATES (15 novembre 2011) :

Approbation de la modification et du tracé du tramway traversant le village de Plan-les-Ouates par la route de Saint-Julien.

### CONFIGNON :

Pas de résolution, ce qui vaut acceptation sans réserve, selon la loi.



## PLANNING

Juin-août 2011: pré-consultation des communes

5 octobre – 3 novembre 2011: enquête publique de la carte annexée

19 septembre 2012: approbation du PL par le Conseil d'Etat

16 octobre 2012: début du traitement du PL par le Grand Conseil



610117-2011

**Secrétariat général** - Route des Chevaliers-de-Malte 3Case postale 17 - 1228 Plan-les-Ouates  
Tél. 022 884 64 00 - Fax. 022 884 64 09  
mairie@plan-les-ouates.ch

<b>DGM.</b>		
Reçu le	18 NOV. 2011	R
Resp.	FE	
Copie	Y.D - R.T	

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA  
MOBILITÉ  
Rue du Stand 20  
1204 Genève

N/réf : CK/pmer

Plan-les-Ouates, le 17 novembre 2011

**Enquête publique sur la modification du plan du réseau sur rail des transports publics**

Madame, Monsieur,

Nous nous référons à l'enquête publique citée en référence et, conformément à l'article 4, alinéa 4 de la LRTP, le Conseil municipal de la commune de Plan-les-Ouates a émis son préavis sur cet objet, sous forme de résolution.

Vous trouverez donc, en annexe, la résolution R 01-2011 « Préavis relatif à la modification du plan du réseau sur rail des transports publics », adoptée par le Conseil municipal le 15 novembre 2011.

Nous vous remercions d'avance de l'attention que vous porterez à ce document et vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de nos salutations les meilleures.

**Christophe Kellerhals**  
Secrétaire général

Commune de Plan-les-Ouates  
Conseil municipal

Séance du 15 novembre 2011  
R 01-2011

## RESOLUTION

### Préavis relatif à la modification du plan du réseau sur rail des transports publics

Vu l'article 4, alinéa 3 LRTP (Loi sur le réseau des transports publics) qui prévoit que tout projet de modification du plan du réseau sur rail doit faire l'objet d'une enquête publique de 30 jours, annoncée par le département, par voie de publication dans la Feuille d'avis officielle et d'affichage dans les communes concernées ainsi que l'alinéa 4 qui prévoit que les projets de modification du plan du réseau sur rail doivent également être soumis pour avis au Conseil municipal des communes concernées et que le Conseil municipal doit se prononcer sous forme de résolution dans un délai de 45 jours à compter de la communication du projet à la commune,

vu la consultation publique, intervenue du 5 octobre au 3 novembre 2011, mise en œuvre par le Département de l'intérieur et de la mobilité,

vu le postulat Po 03-2008 en faveur du tram à Plan-les-Ouates, accepté à l'unanimité par le Conseil municipal en date du 22 janvier 2008,

sur proposition du Conseil administratif

le Conseil municipal

### DECIDE

par 21 oui (unanimité)

1. De confirmer la volonté du Conseil municipal, exprimée dans le postulat Po 03-2008, d'avoir une ligne de tram à Plan-les-Ouates.
2. De préviser favorablement le tracé proposé sur le plan de l'enquête publique, à savoir route de Basé - route de Saint-Julien.
3. De transmettre à la Direction générale de la mobilité, par le biais de cette résolution, son souhait de voir mener également une étude d'implantation d'une ligne de tram traversant le village de Plan-les-Ouates par la route de Saint-Julien (variante dite "baïonnette").

Pmer/ThD - 15.11.2011

610 194-201

## Ville de Lancy

République et canton de Genève



<b>DGM</b>	
Reçu le	22 NOV. 2011
Resp.	HGU
Copie	VD - FE

Département de l'intérieur et de la  
mobilité  
Direction générale de la mobilité  
20, rue du Stand  
1204 GENEVE

Lancy, le 21 novembre 2011

N/Réf. OdG/csn/030105.000

Concerne : enquête publique  
modification de la loi sur le réseau des transports publics – H 1 50  
résolution du Conseil municipal

Madame, Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver en annexe la résolution du Conseil municipal du 17 novembre 2011, relative au dossier susmentionné.

Nous vous en souhaitons bonne réception.

Tout en restant à votre entière disposition, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de nos salutations distinguées.

Au nom du Conseil administratif  
Le Conseiller administratif délégué  
à l'aménagement du territoire

François BAERTSCHI

Annexe : mentionnée

41 route du Grand-Lancy  
Case postale 920  
CH 1212 Grand-lancy 1

T 022 706 15 11  
F mairie 022 706 15 98  
I www.lancy.ch

E info@lancy.ch  
CCP 12-889-4

# RESOLUTION

RELATIVE A LA MODIFICATION DE LA LOI SUR LE RESEAU DES TRANSPORTS PUBLICS

Séance du Conseil municipal du 17 novembre 2011

Vu l'enquête publique relative à la modification de la Loi sur le réseau des transports publics H1 50, prévoyant pour Lancy le prolongement de la ligne du tram des Palettes à Perly-douane ;

Vu la procédure légale de modification du Département de l'intérieur et de la mobilité du 29 septembre 2011 ;

Vu le rapport de la Commission de l'aménagement du territoire du 2 novembre 2011 ;

Sur proposition du Conseil administratif,

## LE CONSEIL MUNICIPAL

### DECIDE :

D'accepter la modification de la Loi sur le réseau des transports publics H1 50, prévoyant pour Lancy le prolongement de la ligne du tram des Palettes à Perly-douane sous réserve que les points suivants soient pris en compte :

Maintien ou remplacement des places de parc existantes par la création d'un parking souterrain ;

Maintien ou remplacement de l'arborisation du chemin des Palettes et des différents espaces verts communaux touchés par le tracé du tram ;

Réalisation de deux arrêts de tram sur le territoire de Lancy.

*Résolution acceptée par 23 oui et 7 non*



Ville du Grand-Saconnex



CM du 05.12.2011

Point 12.1

## RESOLUTION

### CONCERNANT LA LIAISON AÉROPORT PAR LE TRAM GRAND-SACCONNEX – FERNEY-VOLTAIRE

- Vu l'enquête publique publiée dans la Feuille d'avis officielle du 5 octobre 2011, concernant un projet de modification du plan annexé à la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988 (H 1 50)
- Vu l'article 4, alinéa 4 qui prévoit que les projets de modification du plan du réseau sur rail à écartement métrique sont également soumis pour avis au Conseil municipal des communes concernées et que le Conseil municipal doit se prononcer sous forme de résolution dans un délai de 45 jours à compter de la communication du projet à la commune
- Vu le rapport de la Commission de l'aménagement du territoire et de la mobilité du 21 novembre 2011,

**le Conseil municipal**

sur proposition du Conseil administratif

**décide**

**par 21 « oui », soit à l'unanimité des membres présents,**

- d'approuver l'étude de la liaison de l'aéroport par le tram Grand-Saconnex-Ferney-Voltaire ;
- de s'opposer fermement à un tracé qui passerait par l'allée des Marronniers- Parc Sarasin Palexpo – Aéroport ;
- que le tracé rectiligne, en rouge sur la carte proposée, est purement indicatif d'un principe de liaison avec l'aéroport et ne revêt aucun caractère contraignant ;
- d'insister sur le fait que l'objectif du tram Grand-Saconnex - Ferney-Voltaire (voie principale) de relier Ferney-Voltaire avec un « P + R » avant et après la frontière soit maintenu ;
- de demander que la réflexion à venir sur le tracé proprement dit du tram aéroport tienne compte du futur développement du quartier de la Susette, des besoins de l'hôtel adjacent, de l'éventuelle future caserne des pompiers, de Palexpò, de l'Arena et enfin de l'aéroport ;
- d'insister aussi sur la souffrance communale, en terme de circulation de transit sur toutes ses routes et ses chemins, dénoncée de longue date par tous.

- 2 -

Malgré la priorité donnée à la Route des Nations par rapport au tram Grand-Saconnex Ferney-Voltaire, le Conseil municipal souhaite vivement que les études du tram avancent en parallèle afin de trouver le plus rapidement possible la bonne solution pour tous.

Le Grand-Saconnex, le 5 décembre 2011

Commune de Bernex

RESOLUTION du 13.12.2011

Relative à la modification de la Loi sur le réseau des Transports Publics

---

- Vu l'enquête publique relative à la modification de Loi sur le réseau sur rail des transports publics H1 50 prévoyant pour Bernex le prolongement de la ligne de tram TCOB du P+R Bernex à Bernex-Vailly
- Vu la procédure légale de modification du Département de l'intérieur et de la mobilité du 29 septembre 2011
- Vu le rapport de la commission « AT – Aménagement et Transports » du 3 décembre 2011

Sur proposition du Conseil administratif

le Conseil municipal

DECIDE

Par 19 voix pour et 1 voix contre

D'accepter la modification de la Loi sur le réseau sur rail des transports publics H1 50 prévoyant pour Bernex le prolongement de la ligne de tram TCOB du P+R Bernex à Bernex-Vailly.

Il est en outre à préciser que les autres modifications soumises aux communes concernées, soit

- Le prolongement de la ligne de tram des Palettes à Perly-douane, et
- La création de la branche tram du Grand-Saconnex à Genève-Aéroport

seront adoptées en finalité par le Grand-Conseil permettant ainsi de procéder à la réalisation des trois tronçons de ligne de tram.

\*\*\*\*\*

**Secrétariat du Grand Conseil****PL 11029  
Préavis**

*Date de dépôt : 17 décembre 2012*

**Préavis**

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

**Rapport de M. Guillaume Sauty**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie durant ces séances des 16 et 30 octobre 2012 afin de donner son préavis sur le PL 11029 modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50).

En ce qui concerne l'avis purement sur la question des transports, la commission émet un préavis favorable sans réserve.

Néanmoins, la commission souhaite émettre des recommandations sur l'aspect financier du projet. En effet, soucieux des finances cantonales, une proposition votée en commission par 8 voix pour, 6 voix contre et 0 abstention demande à ce que, sur l'article 9, alinéa 1, lettre b, le projet de loi soit modifié.

Il est demandé une modification sur le montant de l'enveloppe globale et les délais de réalisation définis à l'art. 9, al. 1, 1<sup>re</sup> phrase, lettre b du PL 11029. Le préavis proposerait que le nouveau montant annuel moyen se monte à 32 000 000 F et que la période de réalisation s'étale de 2014 à 2030.

Au-delà des recommandations financières qui précèdent, la Commission des transports donne un préavis favorable au PL 11029.

**Projet de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP)  
(H 1 50)****Audition du Groupement Transports et Economie****Commission des travaux – 05.02.2013****1. Préambule**

Pour le GTE, qui se préoccupe essentiellement des effets de la politique des transports sur les entreprises, l'analyse du PL 11029 doit impérativement s'effectuer à la lumière des informations présentées dans le projet de stratégie multimodale « Mobilités 2030 ». Or, de nombreuses inconnues pèsent encore sur la teneur du projet « Mobilités 2030 » une fois qu'il aura été éventuellement amendé à la suite de la procédure de consultation, validé par le Conseil d'Etat puis revu et corrigé (peut-être) par le Grand Conseil.

**2. Extraits de Mobilités 2030****6.2 LIGNES DIRECTRICES POUR LES TRANSPORTS INDIVIDUELS  
MOTORISÉS**

*Les objectifs quantitatifs de cette conception multimodale prévoient une réduction significative du trafic individuel motorisé au centre, avec une diminution de 30 % des capacités offertes par le réseau routier, appliquée à l'ensemble des traversées du Rhône et de l'Arve. Cette réduction est indispensable pour améliorer les performances et développer l'offre de transport public, améliorer les conditions cadre pour la mobilité douce, optimiser les conditions de circulation pour les déplacements professionnels, et promouvoir la qualité de vie dans les quartiers urbains.*

*En dehors du centre, l'espace dévolu aux véhicules motorisés individuels connaîtra également une réduction pour permettre le développement de lignes tangentielles de transport public (notamment sur le pont Butin et sur l'axe Louis-Aubert-Rieu-Amandolier) ; les capacités offertes par le réseau routier dans la traversée des centres périphériques seront également diminuées, afin de limiter le transit et forcer à un usage du réseau structurant à disposition.*

*Ces objectifs s'inscrivent dans un contexte dans lequel le volume global de déplacements par transports individuels motorisés ne devrait pas diminuer à l'horizon 2030, mais rester stable, en raison de l'augmentation prévue des habitants et des emplois dans l'agglomération.*

*Réduction des capacités routières dévolues aux automobilistes d'une part, stabilité du nombre de mouvements d'autre part : l'équation est délicate. Pour la résoudre, la conception multimodale préconise le basculement de ce trafic des zones urbaines*

vers le réseau autoroutier et le réseau primaire de périphérie. (source : Mobilités 2030, p. 47)

*En synthèse, c'est le concept TIM avec « traversée du lac » qui présente le meilleur potentiel par rapport aux objectifs fixés, notamment ceux relatifs au délestage du centre (-45 % sur les traversées du Rhône, -30% sur les traversées de l'Arve), en tenant compte des mesures d'accompagnement soigneusement mises en œuvre (réaménagement des axes soulagés, adaptation des feux et de la signalisation,...) pour renforcer son attractivité et éviter qu'elle ne se traduise à terme par une augmentation généralisée du trafic automobile. (source : Mobilités 2030, p. 49)*

### 3 . Résumé de la position du GTE au sujet de « Mobilités 2030 »

Parmi les **points satisfaisants**, le GTE a relevé la volonté de réaliser la **traversée du lac**, de construire des **P+R**, **d'améliorer encore les transports collectifs** ou de coordonner la politique d'aménagement du territoire avec la politique de la mobilité.

« Mobilités 2030 » présente cependant **plusieurs défauts**. Ainsi, le projet pêche par le fait que les projets énumérés correspondent à des **calendriers de mise en œuvre différents**. Compter avec une **traversée autoroutière du lac en 2030 est ainsi peu réaliste**. Par contre, l'élargissement de certaines portions du réseau primaire et secondaire serait non seulement réalisable mais aussi souhaitable dans ce laps de temps. Or le document ne contient pas de projets concrets en la matière. **Le risque est donc que certaines politiques "faciles" à mettre en œuvre, en particulier les restrictions unilatérales de trafic individuel motorisé, soient déployées, mais que d'autres projets, cruciaux en termes de fluidité du trafic, ne le soient pas.**

La question du **financement** des divers projets de "Mobilités 2030" est aussi abordée de manière totalement superficielle et lacunaire. Enfin la **réduction de la capacité du réseau routier de 30%** est vue comme la seule réponse (ou presque) à l'optimisation des transports collectifs et de la mobilité douce.

Au lieu de répondre aux besoins futurs de mobilité, « mobilités 2030 » donne plutôt l'impression de vouloir diminuer ces besoins sans tenir compte suffisamment des conséquences économiques. Il nous semble que le Canton entend clairement privilégier ses habitants plutôt que les travailleurs et les entreprises. **Le GTE aurait apprécié que le document relève la nécessité d'élaborer une politique de la mobilité qui favorise aussi le bon développement de l'économie genevoise, en respectant la qualité de vie.**

### 4 . Commentaires du PL 11029

La lecture que le GTE a faite du PL 11029 s'est faite en pensant à trois des critiques que le GTE a fait à « Mobilités 2030 » :

- La possibilité que la Traversée lacustre ne se réalise pas à l'horizon 2030 alors que cet ouvrage est la clé de voûte de la stratégie multimodale qui vise aussi à réduire la capacité du réseau routier pour permettre le développement des transports collectifs et de la mobilité douce.
- Le risque que certaines politiques "faciles" à mettre en œuvre, en particulier les restrictions unilatérales de trafic individuel motorisé, soient déployées, mais que d'autres projets, cruciaux en termes de fluidité du trafic, ne le soient pas. Les entreprises craignent que les transports professionnels (livraisons, accès aux ZI, etc.) fassent les frais de cette opération.
- Les capacités financières limitées du canton suscitent de fortes inquiétudes quant à la possibilité de réaliser tous les projets énumérés dans le PL 11029 et a fortiori dans « Mobilités

2030 ». on peine un peu à voir où sont les priorités dans le PL 11029 (ex : art.4c : ...partout où cela est possible nécessaire, en site réservé...)

Parallèlement, le GTE considère

- qu'il est nécessaire d'ancrer la réalisation des trois projets de tramway prioritaires que sont : le prolongement jusqu'au Grand-Saconnex, puis Ferney-Voltaire et l'Aéroport dès que la Route des Nations sera construite ; le prolongement du TCOB jusqu'à Bernex-Vailly, et enfin le tram dit de Saint-Julien ;
- que les autres projets, en particulier ceux qui nécessitent des aménagements qui rétréciront la voirie devraient être mis entre parenthèses tant que le projet de traversée du lac n'est pas plus concret, et que sa réalisation n'est pas assurée ;
- qu'il faut éviter de bloquer la poursuite de l'urbanisation du canton et la desserte des zones industrielles actuelles et prévues. Ainsi, on pourrait imaginer prévoir en parallèle au PL 11029 le financement de certains projets de routes (ex. Barreau Nord de Bernex), sur le modèle de la L 8757 qui avait ouvert un crédit d'étude pour la route des Nations ; ces tronçons restent à identifier ;
- que, pour ne pas bloquer l'amélioration de la desserte par les transports collectifs, au lieu d'envisager systématiquement des réductions de la capacité routière pour faire la place pour les transports collectifs, des études pourraient être conduites pour repérer les endroits où la voirie pourrait être élargie (acquisition de terrains) pour créer des voies en site propre pour des trolleys, par exemple.

En conclusion, le GTE estime

- qu'il conviendrait de mettre au point un mécanisme qui assoierait le financement des projets prioritaires, ce qui donnerait un signal important à la Confédération dans l'optique des projets d'agglomération 2 et 3 ;
- qu'il conviendrait de compléter le PL par un PL séparé qui ancrerait la réalisation de projets de routes nécessaires à l'urbanisation et, cas échéant, au développement de certains axes prioritaires de transports collectifs.

Nathalie Hardyn, présidente du GTE, directrice adjointe de la CCIG

Stéphanie Ruegsegger, membre du bureau du GTE, directrice à la FER Genève

# Nombre de Véhicules nécessaires par Extension de lignes de Tram

Estimation au 11.12.12

ligne	origine	destination	distance AR (km)	TP AR en HP (min)	vcom (km/h)	cadence pointe (min)	vhc	vhc
18	Bel-Air	P+R Bernex	11.34	39.66	17.16	10	3.97	4
18	CERN	St Genis	5.36	18	17.87	10	1.80	2
14	P+R Bernex	Vailly	4.20	14	18.00	5	2.80	3
18	P+R Bernex	Vailly	4.20	14	18.00	10	1.40	2
12	Mollesulaz	Le Perrier	6.74	22.5	17.97	10	2.25	3
12	Mollesulaz	Palettes *	20.6	96	14.37	3.3	7.09	8
<b>(* Augmentation / aujourd'hui et Suppression du terminus partiel Carouge.)</b>								
15	Palettes	St Julien gare	12.00	40	18.00	4.5	8.89	9
15	Nations	Ferney mairie	10.80	36	18.00	4.5	8.00	8
<b>Total</b>							<b>39</b>	

Estimation à +- 1 vhc

**Séance CA du 23.01.2013****CONSEIL ADMINISTRATIF**

MM. Paganì  
Barozzone  
Macherel

Mmes Charollais  
Irminger  
Giraud

dossier

PALATS EYHARD  
RUE DE LA CROIX-ROUGE 4  
CASE POSTALE 3983  
CH-1211 GENÈVE 3  
T +41(0)22 418 29 00  
F +41(0)22 418 29 01  
www.ville-ge.ch



VILLE DE  
GENÈVE

Conseil d'Etat de la République  
et Canton de Genève  
Case postale 3984  
1211 Genève 3

Genève, le 23 janvier 2013

**Mobilité 2030 – stratégie multimodale pour Genève**

Monsieur le Président,  
Mesdames les Conseillères d'Etat,  
Messieurs les Conseillers d'Etat,

Dans le cadre de la consultation « Mobilité 2030 – stratégie multimodale pour Genève », nous vous faisons part, par la présente, de la position de notre Conseil.

D'une manière générale, nous tenons à relever la qualité du document, tant dans sa forme que sur le fond. Le document présente un état des lieux objectif et expose clairement l'évolution des demandes de mobilité. Le concept de stratégie multimodale, qui se base sur une appréhension des problèmes de mobilité à l'échelle globale de la région transfrontalière et dépassant les logiques sectorielles ou territoriales, fournit un cadre indispensable pour permettre la cohérence et la coordination des actions opérationnelles à mener.

En ce sens, Mobilité 2030 pose un cadre essentiel pour permettre l'évolution d'une ville et la gestion de la mobilité selon les principes d'un développement durable, offrant un cadre de vie agréable et de haute qualité aux usagers.

En Ville de Genève, 80'000 habitants sont encore touchés par des dépassements des valeurs de bruit. Soixante-cinq kilomètres de rues subissent des dépassements des valeurs limites et sont à assainir d'ici à 2018 pour l'obtention des subventions fédérales. Toutefois, cette obligation courra toujours au-delà. Il est donc nécessaire de tenir compte de cette obligation légale des communes et de favoriser la mise en place des mesures qui assureront, dans la durée, un report modal suffisant pour garantir des niveaux de bruit ne dépassant pas les valeurs limites. Nous estimons que cette problématique devrait être mentionnée dans le document, y compris sous l'angle de la convergence nécessaire entre le rôle de l'Etat et les obligations des communes.

En ce qui concerne les objectifs affichés en termes de parts modales, nous vous demandons d'inscrire au minimum les objectifs figurant au Plan directeur communal Genève 2020 que votre Conseil a approuvé le 14 octobre 2009. En ce sens, les objectifs d'augmentation de l'usage de la marche doivent être plus ambitieux.

Le 24 septembre 2008, le Conseil administratif décidait d'étudier, en collaboration avec vos services, plusieurs mesures complémentaires visant à atteindre les objectifs annoncés de réduction de la pollution liée au trafic automobile.

./.

Outre les politiques de gestion du stationnement des véhicules individuels motorisés et l'extension des zones piétonnes et des axes en faveur des mobilités douces, il était décidé d'évaluer différentes solutions possibles permettant l'introduction d'un système de tarification de la mobilité basé sur le principe du pollueur-payeur et de la fiscalité indirecte, en taxant non pas le véhicule mais l'utilisation qui en est faite. Des démarches ont été menées en ce sens, suspendues après décision des chambres fédérales de ne pas soutenir le péage urbain en Suisse.

Concernant les lignes directrices proposées, nous vous faisons part de nos remarques dans le formulaire annexé. Nous tenons néanmoins à souligner les éléments suivants :

Nous relevons l'intégration du thème de l'espace public comme axe directeur à part entière et soutenons vivement cette démarche. La qualité conférée à l'espace public par des opérations d'aménagement détermine et est tout à la fois déterminée par les pratiques de mobilité. Ainsi, un espace public de qualité peut jouer un rôle majeur dans les choix modaux. L'espace public constitue un axe directeur fondamental dans le domaine duquel de nombreuses actions seront à mener pour réaliser les objectifs proposés. En ce sens, s'il est effectivement pertinent d'aborder ce thème en relation directe avec les problématiques de mobilité, ce volet du document mériterait d'être développé de manière à mieux fonder l'action des communes dans ce domaine.

Nous réaffirmons la volonté de notre Conseil de développer la zone piétonne du centre-ville, objectif inscrit au Plan directeur communal Genève 2020. L'ensemble des lignes directrices figurant dans Mobilité 2030 devront donc permettre de converger vers cet objectif.

En cas de réalisation d'une traversée du lac, cette dernière devrait impérativement être accompagnée de mesures visant à rendre l'hypercentre, en particulier les quais, aux mobilités douces et transports publics, en y diminuant les charges de trafic et la part de l'espace public dévolu aux Transports Individuels Motorisés (TIM). Nous vous demandons de compléter en ce sens le document. De même, nous sollicitons d'ores et déjà votre appui pour le soutien des projets visant à supprimer le trafic de transit du réseau de quartier, conformément aux lignes directrices concernant le transport individuel motorisé.

Concernant les transports publics, nous rejoignons les lignes directrices proposées. Nous estimons toutefois que le développement du réseau, eu égard au territoire à couvrir, ne peut se faire sans accepter de nécessaires transbordements. Il est en effet impératif de désengorger les interfaces de transports publics actuellement concentrées dans l'hypercentre en prévoyant des possibilités d'itinéraires diversifiés. Cela permettra de proposer un confort d'usage optimal aux utilisateurs de transports publics par des aménagements accueillants et généreux. Par ailleurs, nous nous interrogeons sur le sens de la « raquette » ferroviaire proposée. Par contre, une desserte directe de l'aéroport en direction de Lausanne, sans passage par Cornavin, nous paraîtrait fondée.

Concernant les lignes directrices pour les deux-roues motorisés, la stratégie proposée est conforme aux objectifs développés dans le Plan directeur communal Genève 2020. Nous soutenons donc ces dernières, notamment le principe de promotion des véhicules peu bruyants et peu polluants, sous réserve des remarques complémentaires dans le formulaire annexé.

La problématique des livraisons est particulièrement préoccupante dans le centre-ville. Nous appelons donc de nos vœux le développement de mesures permettant de lever les problèmes de confort et de sécurité pour les divers usagers du domaine public.

La mobilité douce doit être considérée comme un mode de déplacement à part entière. Nous soutenons les propositions figurant dans Mobilité 2030 mais demandons néanmoins des objectifs plus ambitieux en faveur de la marche dans le centre-ville ainsi que le soutien de vos services pour les projets d'aménagement de l'espace public visant à créer de meilleures conditions pour développer l'usage des mobilités douces (zones piétonnes, zones à vitesse modérée notamment).

Les principes de la stratégie proposée dans Mobilité 2030, qui reflètent de louables intentions, risquent néanmoins de se heurter au douloureux principe de réalité lors de leur mise en œuvre, car les contextes législatifs actuels n'offrent pas les conditions nécessaires à leur application. En exemple : la Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaL.C.R), dont l'article 7b « Gestion de la compensation » a pour effet d'entraver, en centre-ville du moins, les actions en faveur de la mobilité douce, et, de ce fait, la mise en œuvre des objectifs directeurs cantonaux et communaux, la réponse à l'Initiative 144 pour la mobilité douce et l'assainissement du bruit routier selon l'OPB. Il importe que l'Etat formule clairement comment il entend arbitrer dans un cadre légal parfois contradictoire.

Nous soutenons l'énoncé du principe de compensation du stationnement présenté en page 58 du document. Pour la mise en œuvre des lignes directrices du Plan directeur communal Genève 2020 et de Mobilité 2030, nous estimons indispensable que les places de stationnement publiques et privées vacantes dans les parkings puissent être utilisées en priorité comme compensation aux places supprimées en surface. Ce principe pragmatique se fonde sur la nécessité d'une économie de moyens généralisée par le non-gaspillage des ressources disponibles.

En conclusion, notre Conseil est favorable au projet Mobilité 2030, sous réserve des points de détail mentionnés dans le formulaire annexé, et demande dès à présent le soutien de l'Etat pour les projets présentés par la Ville de Genève allant dans le sens des objectifs affichés : développement du réseau cyclable, des zones piétonnes et à vitesse modérée, et des projets d'assainissement du bruit routier. Les lignes directrices énoncées devront en effet être suivies par des actes. Nos intérêts convergents devraient vous permettre de le faire sans délai et de débiter ainsi ensemble la construction de la Genève de demain.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères d'Etat, Messieurs les Conseillers d'Etat, à l'assurance de notre haute considération.

#### AU NOM DU CONSEIL ADMINISTRATIF

Le Directeur général :



Jacques Moret

Le Maire :



Rémy Pagan

Annexe ment.

DÉPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS  
ET DE L'AMÉNAGEMENT

LE MAIRE

- dossier adm  
 copies lettres  
 copies notes  
 Mme Charollais  
 *A. Nacherel*  
 *Mme Giroud*



VILLE DE  
GENÈVE

Commission des travaux du Grand-Conseil  
Monsieur Roger Golay  
Président  
Rue du Bachet 8  
1212 Grand-Lancy

Genève, le 12 mars 2013  
RP/MHG/lp

Objet

Axe Frontenex

Monsieur le Président,

Pour faire suite à mon audition par la Commission des travaux du Grand-Conseil le 26 février 2013 dans le cadre de l'examen du projet de loi PL 11'029, Je vous transmets les informations complémentaires suivantes.

Je confirme d'une part que la Ville de Genève, conformément à la loi H 1 55.04 (cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois), prend à sa charge une partie des coûts relatifs à l'aménagement de nouvelles lignes de tramway.

Ces dernières années, la Ville a ainsi participé à la création des lignes suivantes :

- Tram Accacias (PR 210) pour un coût « Ville de Genève » de 50'840'830 frs portant sur les aménagements et les collecteurs,
- Tram ligne 13 (PR 51-54-205) pour un coût « Ville de Genève » de 42'335'622 frs dont 9'445'450 frs affectés à des travaux de collecteurs,
- TCMC (PR 175-383) pour un coût « Ville de Genève » de 42'158'000 frs dont 13'363'000 frs affectés à des travaux de collecteurs,
- TCOB (PR 623-624-879) pour un coût « Ville de Genève » de 61'401'400 frs dont 17'864'400 frs affectés à des travaux de collecteurs.

A noter que, dans le cas du TCOB, la Ville de Genève a eu à assumer les charges directement liées au tram (PR 623, y.c pont de Bel-Air) mais également celles découlant de la déviation de lignes de trolleybus (PR 624) dans le quartier de la Jonction.

Dans le cas de la nouvelle ligne de trolleybus reliant le centre-ville à Mica et communément appelée Axe Frontenex, la part prise en charge par la Ville de Genève sera calculée de manière identique à un projet de tramway. A ce jour, le projet est en cours, si bien que seule l'estimation initiale faite par le canton dans le cadre de l'élaboration du cahier des charges de l'étude a été prise en compte dans la planification des investissements de la Ville de Genève. 8 mois ont été pour l'instant réservés au Plan financier d'investissement pour réaliser

RUE DE L'HÔTEL-DE-VILLE 4  
CASE POSTALE 3985, CH-1211 GENÈVE 3  
T +41(0)22 418 20 20  
F +41(0)22 418 20 21

PAPIER ÉCOLOGIQUE, 100% RECYCLÉ

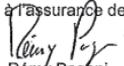
www.ville-geneve.ch  
www.geneva-city.ch  
TPG BUS 36 (ARRÊT HÔTEL-DE-VILLE)

les aménagements nécessaires. A cela s'ajouteront les montants nécessaires à la réfection des réseaux en sous-sol.

Enfin, la Ville de Genève a également inscrit au Projet d'agglomération II le réaménagement de la place des Eaux-Vives à l'horizon 2018. Cette place n'est pas comprise dans le projet Axe Frontenex, quand bien même elle en constituera l'extrémité urbaine. L'objectif de ce réaménagement est notamment de réconcilier la fonctionnalité de la place en matière de transports publics et la qualité de l'espace public aujourd'hui fortement dégradé.

D'autre part, vous trouverez en annexe copie de la détermination de la Ville de Genève au sujet de Mobilité 2030, sous la forme du courrier adressé par le Conseil administratif au Conseil d'Etat en accompagnement du formulaire de consultation.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma parfaite considération.



Rémy Pagani

Annexes mentionnées

# STRATÉGIE MULTIMODALE POUR GENÈVE DANS LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL

COMMISSION DES TRAVAUX

5 MARS 2013



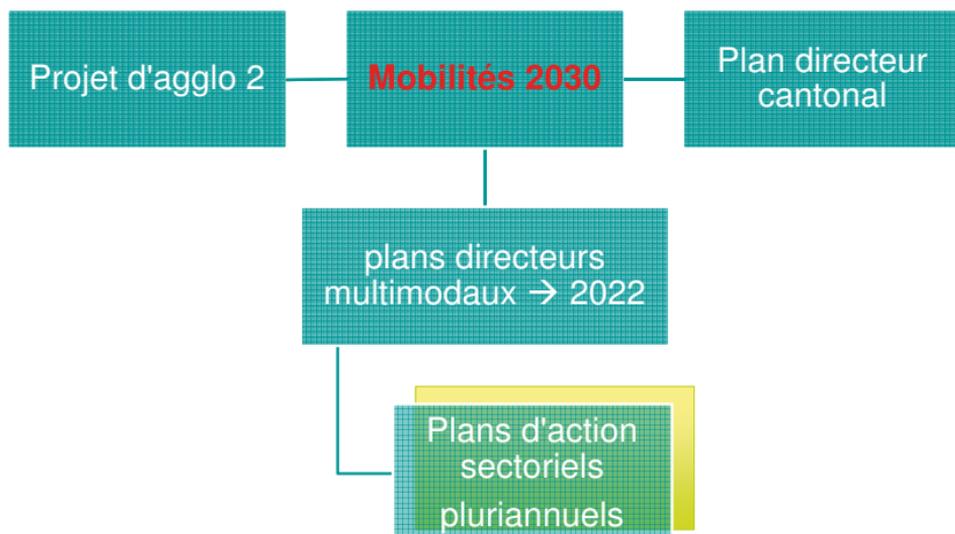
REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

POP. TOTAUX 1.218

Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement

Direction générale de la mobilité

## MOBILITÉS 2030 : COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES DOCUMENTS STRATÉGIQUES



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

POP. TOTAUX 1.218

Département de l'intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement

Direction Générale de la Mobilité

## HORIZON 2030

# LE DEVELOPPEMENT URBAIN, INDISSOCIABLE DE LA STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS



### GRAND GENÈVE:

+200'000 HABITANTS

+100'000 EMPLOIS

### GENÈVE

+ 50'000 LOGEMENTS

+ 70'000 EMPLOIS

**LAUSANNE-GENÈVE:**  
100'000 VOYAGEURS EN TRAIN

Urbanisation 2010-2030 (Projet d'agglomération 2)



Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement

Direction Générale de la Mobilité

## MOBILITÉS 2030 : UNE VISION POUR LA MOBILITÉ

### DES CONTRAINTES :

- > DIFFÉRENTS OBJECTIFS, PARFOIS CONTRADICTOIRES, À CONCILIER
- > UN TERRITOIRE LIMITÉ, DES INFRASTRUCTURES NE POUVANT ÊTRE ÉTENDUES
- > DES LIMITES OBJECTIVES DE FINANCEMENT, QUI OBLIGENT À FAIRE DES CHOIX

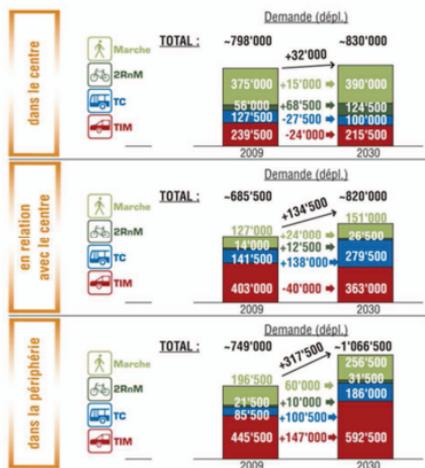
**→ ARBITRER ET DONNER LA PRIORITÉ AU MODE LE PLUS EFFICIENT, SELON LE TERRITOIRE**



Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement

Direction Générale de la Mobilité

## 2030 : UNE ÉVOLUTION DIFFÉRENTIÉE DES DÉPLACEMENTS



### > DANS LE CŒUR D'AGGLOMÉRATION,

- Une politique volontariste pour répondre à la future demande en déplacement

### > EN PÉRIPHÉRIE,

- Une croissance des déplacements prise en charge majoritairement par le Transport individuel motorisé et le Transport public
- Une croissance des Modes doux modérée, nécessitant néanmoins des améliorations du réseau

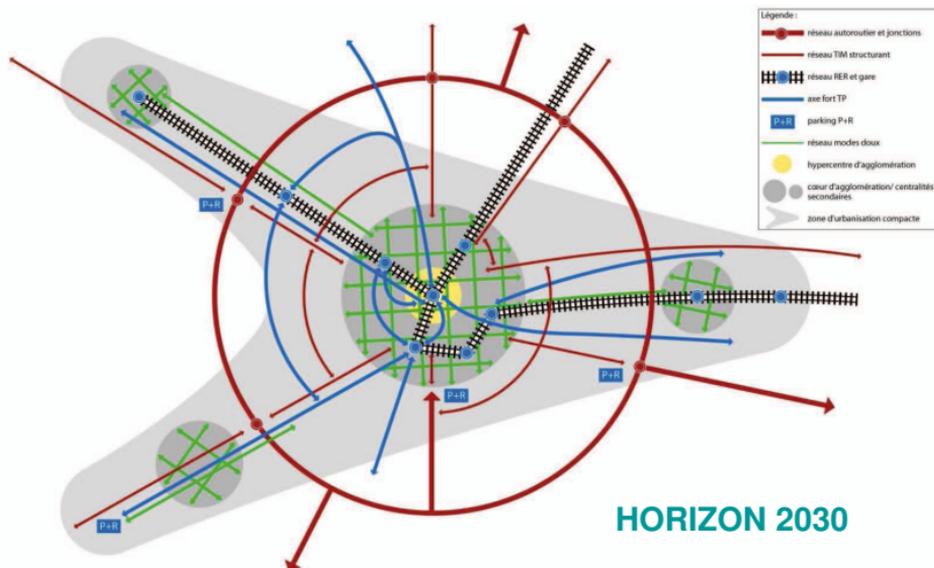
### > LE DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES POUR ACCOMPAGNER LA CONSTRUCTION DES NOUVEAUX QUARTIERS



Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement

Direction Générale de la Mobilité

## LA COMPLÉMENTARITÉ MODALE SUR LE TERRITOIRE



Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement

Direction Générale de la Mobilité

## 7 LIGNES DIRECTRICES POUR 2030

- > TRANSPORTS COLLECTIFS
- > MOBILITÉ DOUCE
- > TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS
- > TRANSPORTS PROFESSIONNELS
- > STATIONNEMENT
- > DEUX-ROUES MOTORISÉS
- > ESPACES PUBLICS

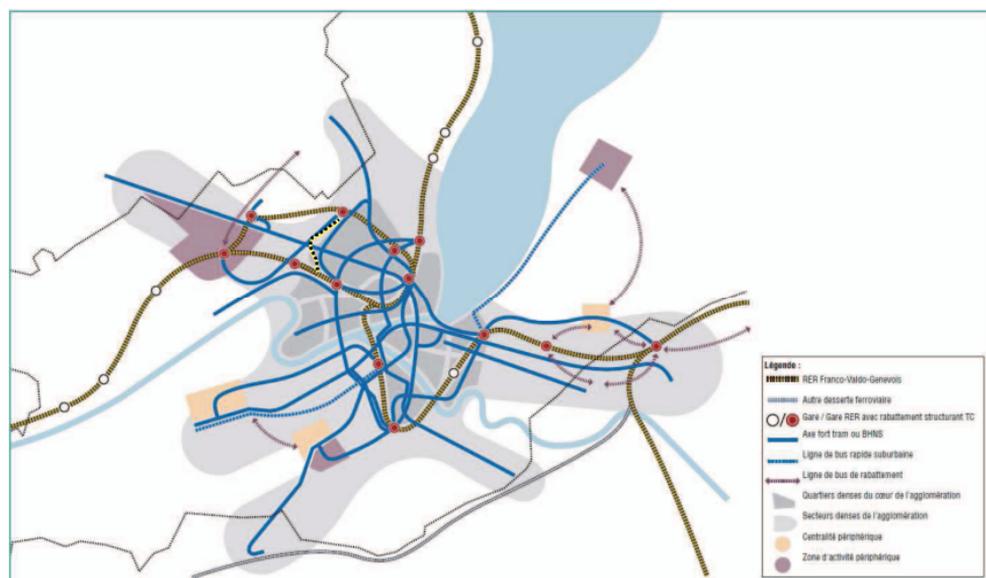


Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement

Direction Générale de la Mobilité

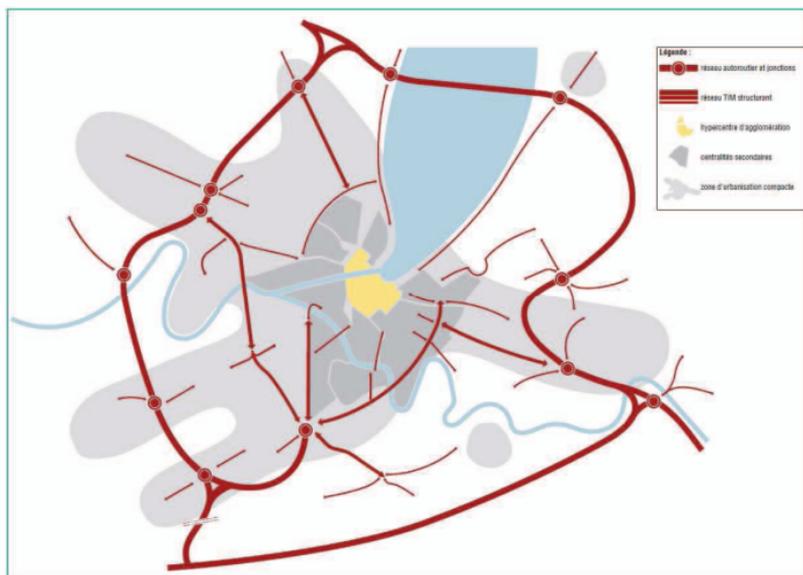
## LES TRANSPORTS PUBLICS

SE DOTER D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC STRUCTURANT  
ARTICULÉ AUTOUR DE SYSTÈMES INTERCONNECTÉS



## LE TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ

HIÉRARCHISER L'UTILISATION DU RÉSEAU ; UTILISER AU MAXIMUM DE SA CAPACITÉ LE RÉSEAU STRUCTURANT

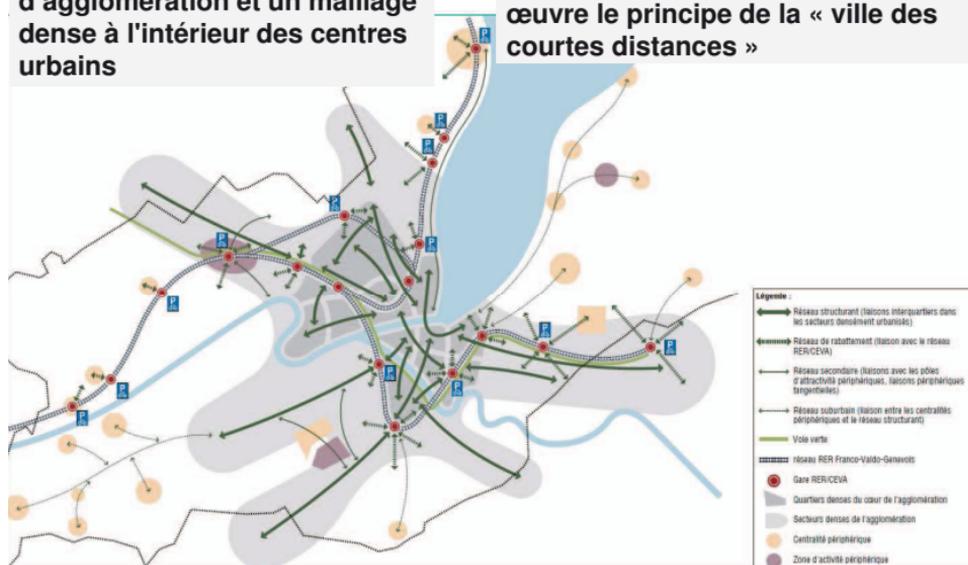


é et de l'Environnement  
de la Mobilité

## MOBILITÉ DOUCE

**Les vélos :** des liaisons structurantes reliant les pôles d'agglomération et un maillage dense à l'intérieur des centres urbains

**Les piétons :** la densité et mixité de Genève, un atout pour mettre en œuvre le principe de la « ville des courtes distances »



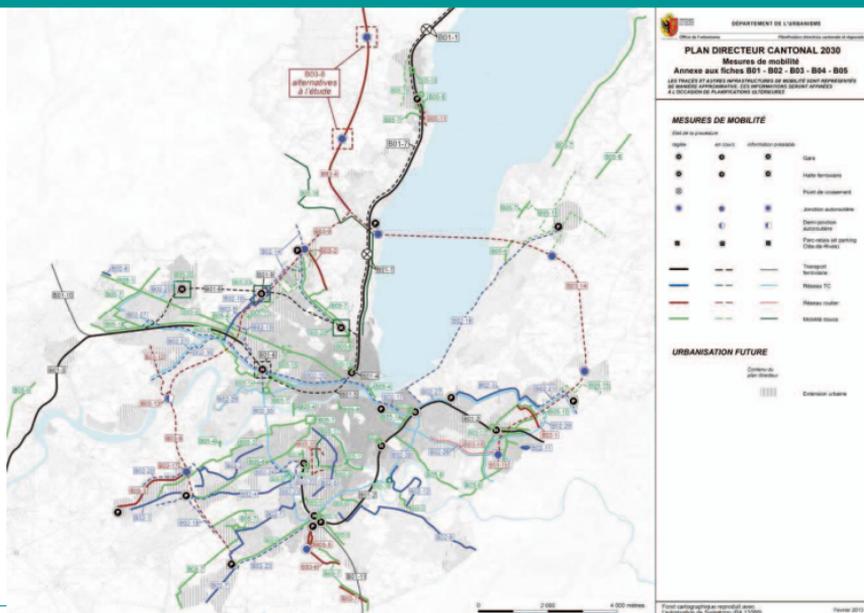
# PLAN DIRECTEUR CANTONAL

- **B01 DÉVELOPPER LE RÉSEAU FERROVIAIRE POUR LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS**
  - **B02 RENFORCER LE RÉSEAU TC STRUCTURANT**
  - **B03 OPTIMISER ET COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER ET AUTOROUTIER**
  - **B04 MENER UNE POLITIQUE COORDONNÉE DU STATIONNEMENT**
  - **B05 PROMOUVOIR LA MOBILITÉ DOUCE**
  - **B06 METTRE EN VALEUR L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE**
  - **B07 ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LA LOGISTIQUE URBAINE**
- 
- **A10 DÉVELOPPER ET VALORISER LES ESPACES PUBLICS D'IMPORTANCE CANTONALE**
  - **A11 DÉVELOPPER LE RÉSEAU DES ESPACES VERTS ET PUBLICS**



Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement

Direction Générale de la Mobilité

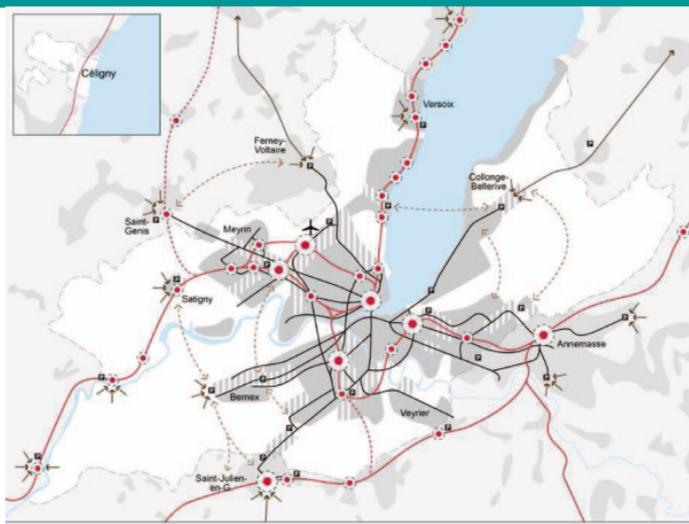


Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement

Direction Générale de la Mobilité



# TRANSPORTS COLLECTIFS



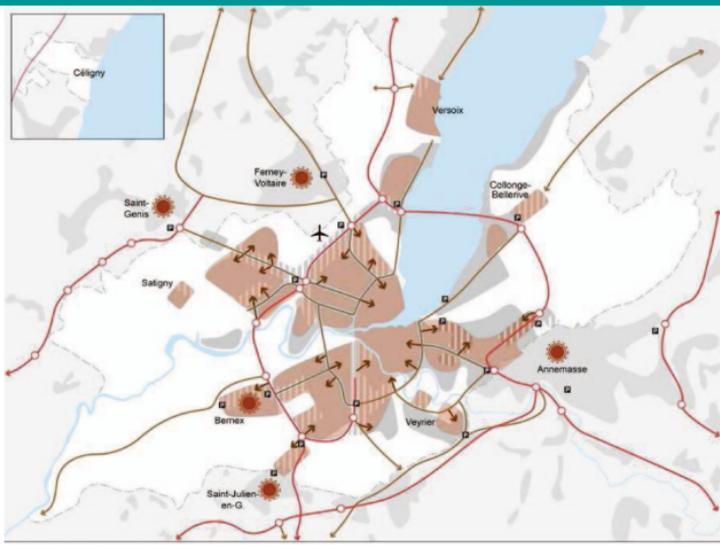
Transports collectifs et urbanisation

- Réseau ferroviaire / projets à long terme
- Lignes interurbaines régionales
- Quartiers denses à desservir par des TC urbains
- Gares / haltes
- Axes forts TC
- P+R
- ↔ Lignes tangentielles à étudier
- ↘ Rabattement des lignes secondaires
- Zones denses avec dessertes TC urbains



Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement  
 Direction Générale de la Mobilité

# RESEAU ROUTIER



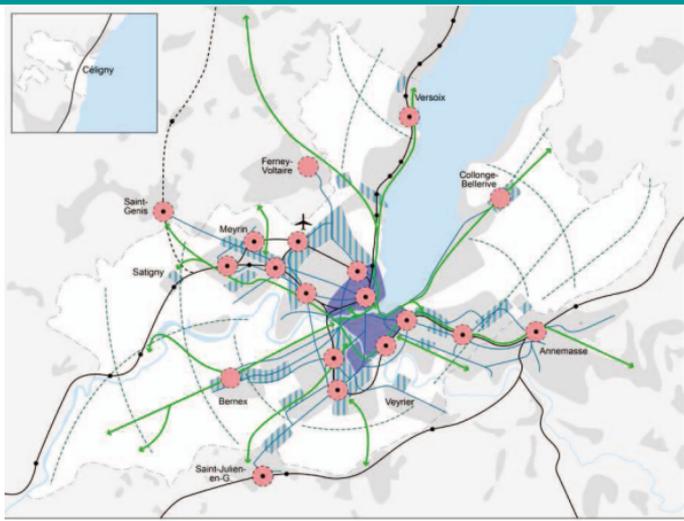
Organisation du réseau routier

- Réseau autoroutier et échangeurs
- Zones denses : priorités aux transports collectifs
- Centres régionaux
- Accessibilité dans les zones denses
- Axes structuraux : radiales et ceinture urbaine
- P+R en fonction des zones denses



Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement  
 Direction Générale de la Mobilité

# MOBILITE DOUCE



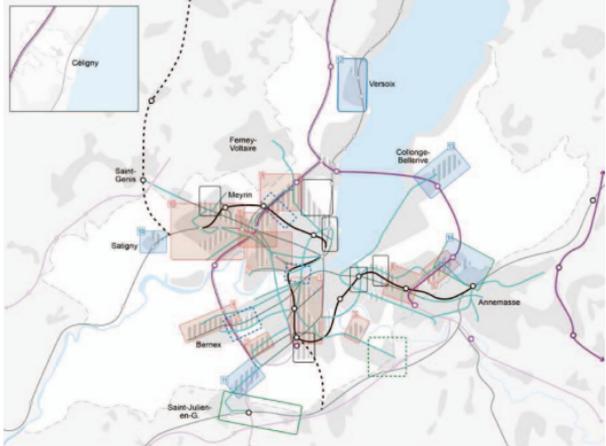
### Mobilité douce

- Liésons structurantes mobilité douce (dont voies vertes)
- Liésons paysagères (principe)
- Axes forts TC
- Centre urbain (maillage MD)
- Maillage MD dans les nouveaux quartiers
- Réseau ferroviaire / projets à long terme avec haltes et gares
- Interfaces principales (MD, TC urbains)



Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement  
 Direction Générale de la Mobilité

# COHERENCE AVEC LA MODIFICATION DE LA H 1 50



### Grands projets d'urbanisation et d'infrastructures de transports en cours de planification

- Grands projets prioritaires
- Grands projets en préparation
- GP engagés dans le PDCn 2015
- GP frontaliers
- GP à plus long terme
- Projets d'infrastructures ferroviaires / long terme
- Projets d'infrastructures de transports collectifs
- Projets d'infrastructures routières
- 1 - Prallaz Acacias Vernets
- 2 - Chexbres
- 3 - Grands Esserts
- 4 - Bernex
- 5 - Communaux d'Ambully
- 6 - Chêne-Boulogne - Chêne-Bougeries
- 7 - Châblaines
- 8 - Versier - Meyrin - Aéroport
- 9 - Grand-Saconnex
- 10 - JEMÉYSAVERE
- 11 - Pery-Centoux - Bardonnex - St-Julien
- 12 - Versoix
- 13 - Pallanerie
- 14 - Puplinge - Gare d'Annemasse
- 15 - Satigny



Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement  
 Direction Générale de la Mobilité

# MERCI DE VOTRE ATTENTION



Département de l'Intérieur, de la Mobilité et de l'Environnement

Direction Générale de la Mobilité

# Introduction au projet de schéma directeur



Pour les **trolleybus**, chaque ligne est inscrite dans le PDTC et dans le contrat de prestations avec les TPG adopté par le Conseil d'État et le Grand Conseil. Toute modification des lignes aériennes de contact (pour une extension de ligne ou une adaptation du tracé) fait l'objet d'un dossier d'approbation des plans auprès de l'Office fédéral des transports. Chaque ligne dans le canton de Genève est incluse dans la concession de zone des TPG. Les lignes d'**autobus** sont inscrites dans le PDTC et dans le contrat de prestations avec les TPG adopté par le Conseil d'État et le Grand Conseil. Chaque ligne, dans le canton de Genève, est incluse dans la concession de zone des TPG. Pour les lignes de bus transfrontalières, une demande de concession spécifique doit être faite à l'OFT, puis faire l'objet d'un appel d'offre par le GLCT.

## Projets

## État de la coordination

*La liste des projets ci-après représente les éléments connus à ce jour. D'autres mesures relevant de l'exploitation et nécessitant peu d'adaptations des infrastructures existantes pourront se mettre en place parallèlement (par ex. renforcement de certaines liaisons tangentielles périphériques)*

### Réalisation à l'horizon 2020

- |  |        |
|--|--------|
| 1. Genève – Onex – Bernex : Prolongement du tram Cornavin – Onex – Bernex (TCOB) jusqu'au giratoire de Vailly à Bernex [mesure 34-5 du PAFVG]  | réglée |
| 2. Genève – Onex : Réorganisation du réseau de trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB, permettant la desserte du quartier de Cressy [mesure 34-3 du PAFVG]   | réglée |
| 3. Genève – Frontenex – MICA : Construction d'infrastructures pour trolleybus [mesure 36-3-2 du PAFVG]   | réglée |
| 4. Route du Grand Lancy : Réalisation d'aménagements TC permettant la connexion entre la route de Chancy et la gare de Lancy-Pt-Rouge [mesure 34-7 du PAFVG]   | réglée |
| 5. Eaux-Vives – PAV – St-Jean – Nations : Requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TC sur le tronçon entre la Jonction et le stade de la Praille (Ring PAV) [mesure 30-14 du PAFVG] | réglée |
| 6. Genève – Meyrin – St-Genis-Pouilly : Prolongement du tramway du CERN vers Saint-Genis centre [mesure 33-7 du PAFVG]   | réglée |
| 7. Genève – PAV – St-Julien-en-Genevois : Construction d'une ligne de tramway entre Genève et Saint-Julien [mesure 35-14 du PAFVG]   | réglée |
| 8. PAV – Veyrier-Pas-de-l'Echelle : Aménagements routiers pour prioriser les bus [mesure 40-3 du PAFVG]  | réglée |
| 9. Aéroport / Nations – Châtelaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives – Nations : Requalification du tronçon de la route de Pré Bois [mesure 32-2-8 du PAFVG]                                  | réglée |
| 10. Aéroport : Réaménagement de l'interface TC de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD [mesure 32-2-9 du PAFVG]  | réglée |
| 11. Genève – Trois-Chêne – Annemasse : Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tramway vers Annemasse [mesure 36-1-12 du PAFVG]   | réglée |

12. Champel – Grands Esserts: Aménagement TC sur le prolongement de la ligne de bus entre Champel Hôpital et les Grands Esserts [mesure 40-7 du PAFVG] réglée
13. Réaménagement des interfaces TP du coeur de réseau (Rive, Stand, Plainpalais) [mesure Ae PAFVG 30-16] réglée

#### Réalisation à l'horizon 2025

14. Genève – Nations – Grand-Saconnex – Ferney: Construction d'une ligne de tramway entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec une branche vers l'aéroport [mesures 32-1-2 et 32-2-2 du PAFVG] en cours
15. Aéroport / Nations – Châtellaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives – Nations: Requalification des axes routiers de l'Avenue de l'Ain et du secteur de l'Etang [mesures 30-31 et 30-32 du PAFVG] en cours
16. Genève – Châtellaine – Vernier (ou ZIMEYSA): Développement d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa) [mesure 33-13 du PAFVG] en cours
17. Pont du Mont Blanc: Développement d'un axe fort TC en site propre entre Rive et Cornavin [mesure 30-30 du PAFVG] en cours
18. Eaux Vives – Pallanerie: Aménagements TC pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanerie [mesure 16-31 du PAFVG] en cours
19. Bernex – Confignon – Cherpines: Création d'une liaison TC tangentielle [mesure 34-13 du PAFVG] en cours
20. Cressy – Bernex: Mise en site propre et développement de l'axe TC entre Cressy et Bernex [mesure 34-14 du PAFVG] en cours
21. Genève – Frontenex – MICA: Prolongement de la ligne de Trolleybus entre Les Communaux d'Ambilly (MICA) et la gare d'Annemasse [mesure 36-3-4 du PAFVG] en cours
22. Lancy-Pont-Rouge – Bernex: Aménagements TC pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre Bernex et la gare de Lancy-Pont Rouge en cours
23. Route de Saint-Julien: Développement d'un axe fort sur la route de St-Julien (en complément de l'axe tram sur la route de Base) en cours

#### Réalisation à l'horizon 2030

24. Aéroport / Nations – Châtellaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives – Nations: Aménagement d'un nouveau pont à Lancy pour site propre TC [mesure 35-26 du PAFVG] information préalable
25. Meyrin – ZIMEYSA – Vernier – Aéroport: Développement d'un axe fort TC de rabattement entre Meyrin, Vernier et l'aéroport [mesure 32-2-14 du PAFVG] information préalable

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| 26. Genève – Malagnou – Gaillard: Développement d'un axe fort TC en direction de Thônex par la route   | information préalable |
| 27. Vernier – Châtelaine – Genève – Frontenex – MICA: Construction d'une ligne de tramway sur l'axe Vernier (et/ou Zimeysa) – Genève – Communaux d'Ambilly (MICA) via le pont du Mont-Blanc [mesures 33-16, 30-42 et 36-3-13 du PAFVG] | information préalable |
| 28. Annemasse – MICA – Chêne-Bourg – Gaillard – Brouaz – Annemasse: Construction et aménagement d'un axe fort TC de rabattement entre Annemasse – MICA – Chêne-Bourg – Gaillard [mesure 36-3-12 du PAFVG]                              | information préalable |
| 29. Genève – Lignon: Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et le Lignon  | information préalable |
| 30. Aéroport / Nations – Châtelaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives: Requalification de l'axe Pont-Butin – av. des Communes-Réunies – Pont du Val d'Arve – gare des Eaux-Vives  | information préalable |

## ANNEXE

Carte : «*Mesures de mobilité*»

prendre pour garantir durablement la fonctionnalité du réseau des routes nationales dans la région de Genève, doit également être prise en compte.

La démarche varie selon le type de projet et l'implication de la Confédération (routes nationales, fonds d'infrastructures) qui, le cas échéant, définit les procédures.

Pour les projets concernant le réseau routier, les étapes sont en général les suivantes :

- étude d'opportunité et de faisabilité ;
- étude d'avant-projet / projet général ;
- si nécessaire, approbation par le Conseil fédéral ;
- projet définitif et mise à l'enquête ;
- projet de détail et dossier d'exécution ;
- réalisation ;
- mise en service.

Les projets relatifs au réseau routier sont menés en étroite coordination avec les développements urbains à proximité, mais aussi les quartiers existants ou les territoires naturels qu'ils impactent.

Les principaux projets d'infrastructure, en lien avec les projets d'urbanisation, sont brièvement listés ci-après.

## Projets

## État de la coordination

### Réalisation à l'horizon 2020

- |  |        |
|--|--------|
| 1. Construction du barreau routier MICA [mesure 36-3-1 du PAFVG]   | réglée |
| 2. Construction de la Route des Nations et modification de la jonction du Grand Saconnex (Ferney) [mesures 32-1-1 et 32-1-4 du PAFVG]  | réglée |
| 3. Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) depuis la jonction autoroutière [mesure 34-8 du PAFVG] | réglée |
| 4. Élargissement à 2x3 voies de l'autoroute sur le tronçon Nyon – Vengeron [mesures 12-24 et 12-34 du PAFVG]   | réglée |
| 5. Construction du complément de la jonction autoroutière de Lancy Sud [mesure 40-10 du PAFVG]   | réglée |
| 6. Amélioration de l'accessibilité aux futurs nouveaux quartiers de Genève-sud : création de la liaison 1, route de Saconnex d'Arve – route d'Annecy [mesure 40-4 du PAFVG]              | réglée |
| 7. Amélioration de l'accessibilité dans le secteur de Genève-sud : création de la liaison 2, route d'Annecy – route de Pierre-Grand [mesure 40-12 du PAFVG]                              | réglée |

### Réalisation à l'horizon 2025

- |   |          |
|---|----------|
| 8. Construction d'une nouvelle jonction autoroutière à Versoix ou à Collex et réorganisation du réseau routier en lien avec cette nouvelle jonction [mesures 12-37 et 12-38 du PAFVG] | en cours |
| 9. Élargissement de l'autoroute de contournement entre le Vengeron et Bernex ou Perly   | en cours |

B03

- |  |          |
|--|----------|
| 10. Réorganisation du réseau routier dans le secteur du PAV :<br>modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile,<br>nouveaux giratoires et nouveaux barreaux d'accessibilité<br>[mesure 30-33 du PAFVG] | en cours |
| 11. Requalification et réorganisation du réseau routier à Versoix :<br>Prolongement du chemin de la Scie<br>(franchissement de la Versoix) [mesure 12-30 du PAFVG]   | en cours |
| 12. Construction d'une route d'accès entre la zone industrielle<br>de Meyrin-Satigny et la route de Peney<br>(route du plateau de Montfleury) [mesure 33-14 du PAFVG]  | en cours |

#### Réalisation à l'horizon 2030

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| 13. Construction d'une demi-jonction autoroutière à Vernier Canada<br>[mesure 33-18 du PAFVG]   | en cours              |
| 14. Construction de la traversée du lac et de ses mesures<br>d'accompagnement [mesure 30-44 du PAFVG]   | information préalable |
| 15. Réaménagement de la jonction « autoroutière » de Thônex<br>[mesure 36-1-24 du PAFVG]  | information préalable |
| 16. Transformation de la route Blanche (bld urbain, couverture,<br>ou autoroute de distribution urbaine – subordonnée<br>à la traversée du Lac) [mesure 36-1-26 du PAFVG] | information préalable |
| 17. Réaménagement de la jonction de Bernex  | information préalable |

## ANNEXE

Carte : « Mesures de mobilité »

*Date de dépôt : 3 septembre 2013*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Miguel Limpo**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Ce projet de loi sur le réseau des transports publics a été étudié durant près de 5 mois et demi en Commission des travaux, du 11 décembre 2012 au 23 avril 2013, soit durant 16 séances. Je tiens ici à remercier l'ensemble des personnes qui ont été auditionnées, les fonctionnaires du département, notamment M. Girard, M. Leutwyler et M. Etienne, ainsi que les Conseillers d'État, M<sup>me</sup> Künzler et M. Longchamp, qui ont permis à la commission de mener à bien ses débats.

Le but de ce projet de loi est d'améliorer la desserte urbaine, régionale et transfrontalière de l'agglomération de façon à augmenter significativement la capacité d'accueil des transports publics aux heures de pointe. Il succède ainsi au précédent plan de développement des transports publics qui prévoyait un renforcement de l'offre jusqu'en 2010. Il s'inscrit dans Mobilités 2030 et dans le Plan directeur cantonal.

Les besoins en mobilité dans notre région ont explosé ces dernières années. Et cette situation n'est pas prête de changer. Notre région comptera 200'000 personnes de plus dans 20 ans. En moins de 10 ans, les trajets en train entre Genève et Lausanne ont par exemple augmenté de 25'000 à 50'000 voyageurs par jour. Au passage à la frontière, on ne dénombre pas moins de 550'000 passages quotidiens entre Genève et la France voisine, quel que soit le mode de transport, soit une augmentation de 10% en 4 ans.

Imaginons Genève en 2030... dans 17 ans! Il est fort à parier que les immeubles d'habitation, la structure de notre ville, les pôles d'emplois seront situés aux mêmes endroits qu'aujourd'hui. L'enjeu principal sera d'amener un maximum de personnes vers les lieux de vie: il sera impossible de le faire en favorisant uniquement la circulation privée motorisée. Le meilleur moyen d'acheminer les genevoises et les genevois vers leur destination sera par le biais d'un réseau de transports publics performant. Au surplus, en 2030, Genève n'aura plus aucune excuse et devra également respecter

l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit et l'Ordonnance sur la protection de l'air, en réduisant fortement les nuisances issues de l'automobile.

Ce présent projet de loi est ambitieux pour l'ensemble des transports publics, puisqu'il met l'accent sur les lignes ferroviaires, de trolleybus, d'autobus et de tram, et vise l'horizon 2030. Il donne également des directions sur les développements structurants de transports publics au-delà de 2030.

### **Ne pas choisir, est-ce quand même un choix?**

La « liberté individuelle du choix du mode de transport » a été acceptée par le peuple genevois en 2002 (56%). Malheureusement, son application et son interprétation par la majorité du Grand Conseil s'apparente désormais à un non-choix.

Le Canton de Genève tarde à adopter une politique claire en faveur des transports publics, à l'instar des autres villes suisses et européennes. Accrochée à une vision passéiste de la mobilité, la majorité actuelle du Grand Conseil souhaite ménager la chèvre et le chou, garantir à tous les modes de transport un accès sans restriction à l'ensemble de l'agglomération.

Cette absence de choix lèse l'ensemble des usagers et des usagers de l'espace public: les bus sont bloqués dans la circulation, les trajets inutiles en voiture congestionnent le réseau routier, les transports professionnels sont pris au piège des bouchons, les piétons subissent le trafic de transit dans leur quartier, les vélos sont systématiquement repoussés vers des trajets sinueux.

La priorisation des transports publics est une mesure urgente à prendre et serait bénéfique tant pour les automobilistes, les cyclistes que les piétons. Preuve en est la situation de l'ensemble des usagers et des usagers qui s'est améliorée, depuis la création d'une voie de bus réservée sur le Pont du Mont-Blanc, dans le sens Jardin Anglais-Chantepoulet.

### **Le développement des transports publics sera ralenti**

Le présent projet de loi a été préavisé positivement par la Commission des transports le 17 décembre 2012. Des recommandations sur l'aspect financier du projet ont été effectuées. L'enveloppe globale et les délais de réalisation ont été modifiés. Le préavis proposait ainsi que le nouveau montant annuel moyen s'élève à 32'000'000 CHF (-10'000'000 CHF par rapport au projet de loi déposé par le Conseil d'État) et que la période de réalisation s'étale de 2014 à 2030 (au lieu de 2022).

La Commission des travaux a pris en compte ce préavis pour la période de réalisation mais a diminué une nouvelle fois le montant moyen annuel de l'investissement à consacrer au réseau de tramway à 23'625'000 CHF. Le plafond annuel inscrit au budget d'investissement est quant à lui resté inchangé à 70'000'000 CHF.

En résumé, la majorité de la Commission des travaux a décidé de ralentir le développement du réseau de tramway et de trolleybus et a étalé dans le temps la réalisation et l'aménagement de nouvelles lignes. Cette décision est d'autant plus surprenante qu'elle ne permet pas de résoudre les tensions actuelles sur l'espace public. Les besoins en mobilité vont fortement augmenter ces prochaines années: un réseau peu efficient et à l'offre limitée risque de repousser le surplus d'utilisateurs des transports publics vers un réseau routier déjà particulièrement engorgé.

La minorité de la commission souhaite en revanche rattraper le retard de notre canton par rapport aux autres villes suisses et ainsi poursuivre le développement des infrastructures de transports publics. **Elle est donc favorable à revenir sur le montant annuel moyen à 32'000'000 préavisé par la Commission des transports.**

### La traversée du lac

Durant l'ensemble des travaux, la majorité de la commission n'a cessé de vouloir lier le sort de toutes les nouvelles lignes à la réalisation d'une traversée du lac.

Ce serpent de mer de la politique genevoise, refusé la dernière fois par le peuple genevois le 9 juin 1996 par plus de deux-tiers des votants, ne peut être considéré comme « la clé de voûte » de la mobilité genevoise, comme l'ont asséné les députés de l'Entente pendant près de 16 séances. D'autant plus que rien ne nous prouve que la population accepterait lors d'une prochaine votation, la construction de cette infrastructure coûteuse (4.5 milliards de francs si l'on prend en compte les raccordements autoroutiers). Le réseau de transports publics, les besoins de mobilité, ne peuvent être subordonnés à un projet qui serait opérationnel au mieux entre 2040 et 2050.

Le 4 septembre 2012 par exemple, des techniciens de l'Office fédéral des routes (OFROU) ont été auditionnés par la Commission des transports. L'OFROU y expliquait non seulement que la traversée du lac ne résoudrait pas le problème des goulets d'étranglement sur l'autoroute, mais risquerait même de les aggraver (les gens de Vézenaz s'ajoutant à ceux venant de Nyon). Deuxièmement, Berne ne souhaite financer cet ouvrage que si un vaste projet d'urbanisation est projeté sur la rive gauche. Pour la

Confédération, la priorité doit se trouver sur l'élargissement de l'autoroute. C'est un préalable à la traversée du lac.

Sans traversée du lac, sans réseau de transports publics à la hauteur de ses dimensions, notre canton se retrouverait littéralement étouffé.

La traversée du lac est inscrite par le Conseil d'État dans la projection *Mobilités 2030* et est donc considérée par l'exécutif genevois et par l'actuelle majorité du Grand Conseil comme un objectif réalisable sur le long terme. L'inscrire dans une loi sur les transports publics serait donc non seulement déplacé mais superfétatoire.

### **Trois projets structurants de tram prêts à démarrer**

L'expansion du réseau de tramway que nous avons connu à la fin des années 90 et au début des années 2000 doit se poursuivre. Le projet de loi 11029 est déterminant pour la réalisation de projets suivants:

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

La minorité de la Commission des travaux regrette le lien qui est fait depuis plusieurs années entre la construction du tramway vers le Grand-Saconnex et la route de Nations. Cette volonté de ne pas prioriser est très bien illustrée par la prolongation de cet ligne et ce nouvel axe routier qui n'ont toujours pas été réalisés.

*« l'achèvement d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vailly, sans retarder la réalisation du barreau routier nord de Bernex ».*

Le prolongement vers Bernex-Vailly était prévu dès le départ, dans le cadre du projet de Tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB). La Commune de Bernex a mis du temps à se décider entre une traversée par le village et un contournement. Elle a souhaité finalement un boulevard urbain entre le village et le futur quartier de Bernex Nord avec un tram en site propre.

La réalisation de ce projet a pris du retard mais reste une priorité pour le Conseil d'État. En janvier 2013, le projet a été repoussé une nouvelle fois à cause des oppositions toujours en cours. Le tram ne devrait être réalisé qu'en 2017 au mieux.

La Commission des travaux a souhaité lier cet achèvement de ligne de tramway au "barreau nord", un nouveau tronçon routier soutenu par le Conseil d'État et prévu dans le cadre du projet d'aménagement Bernex-Nord.

Ce nouvel axe n'est pas sans poser des problèmes d'urbanisme, car près 31'000 voitures/jour, y circuleront.

Tout comme dans le cas du tram vers le Grand-Saconnex, la minorité de la commission regrette le lien fait entre l'achèvement de la ligne vers Bernex-Vailly et la création de ce nouvel axe routier.

*« le prolongement en deux étapes, si nécessaire, de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines, puis jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien; la traversée de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional ».*

La minorité ne s'oppose pas au prolongement en deux étapes de cette ligne qui desservira le nouveau quartier des Cherpines. De l'aveu même du Conseil d'État, cette construction par étapes sera probablement dictée par les finances publiques du canton et par l'avancement du projet côté français. Cette nouvelle ligne de tram sera en site propre sur presque toute sa totalité. Elle permettra de relier rapidement cet axe à la gare du Bachet-de-Pesay.

Le Conseil d'État a prévu de construire une nouvelle route de contournement de Perly (située sur la commune de Bardonnex) qui compensera les surfaces prévues à l'arrivée du tram sur la route de Saint-Julien. Cet axe verra également la naissance d'une nouvelle zone d'activités à proximité. La Commune de Perly a confirmé des discussions à ce sujet.

A la suite de l'audition des autorités communales, les détails de la traversée de Perly ont été ajoutés par la Commission des travaux. Cette manière précise de décrire le passage du tram et la circulation générale risque de rendre plus complexe l'avancement du projet.

*le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Meyrin*

*le raccordement de la ligne de tramway de Moillesulaz à son – CERN jusqu'à la frontière franco-suisse, et sous maîtrise d'ouvrage française, jusqu'à Saint-Genis; prolongement de Gaillard jusqu'au centre d'Annemasse, réalisé sous maîtrise d'ouvrage française.*

Ces deux projets se trouvent presque exclusivement sur sol français. La demande en transports publics est importante en France voisine. La plupart des lignes créées ces dernières années se développent et connaissent des taux d'occupation importants. Le tram vers Annemasse, réalisé sous maîtrise d'ouvrage française, répondra donc aux besoins de près de 50'000 habitants et créera de nouvelles centralités urbaines avec les Trois-Chêne.

La Commission des travaux a également étudié les conséquences des lignes transfrontalières sur le commerce genevois. M. Willy Cretegy, représentant de la Plateforme pour la régulation du commerce transfrontalier et de l'association des marchés de Genève, a expliqué durant son audition que les contrôles douaniers n'étaient pas toujours satisfaisants et qu'une régulation était nécessaire. Néanmoins, d'autres études montrent que le commerce genevois n'est pas uniquement touché par la concurrence des supermarchés français, mais souffre également de la spéculation immobilière qui repousse les petits magasins hors des zones centrales, par la concurrence des centres commerciaux suisses et par l'augmentation importante des achats effectués sur Internet. M. Cretegy a également affirmé que de plus en plus de commerçants genevois ouvraient des filiales de l'autre côté de la frontière afin de profiter des clients suisses ou des résidents français.

### **Les nouvelles lignes à l'étude: un enjeu majeur**

Avec l'acceptation de ce projet de loi par le Grand Conseil, ce ne sont pas moins de cinq nouvelles lignes qui seraient à l'étude, en vue d'une réalisation ultérieure. Les axes prévus iraient en direction :

#### *de Genève-Plage – Vézenaz*

Comme le soulignait l'Association Transports et Environnement (ATE) lors de son audition devant la Commission des travaux, cette ligne aurait pu être prolongée jusqu'à la Pallanterie. Le village de Vézenaz est très contraint et ne permettra pas de construire un terminus pour les trams et les bus. A l'inverse, la Pallanterie aurait encore les surfaces nécessaires pour réaliser une telle interface, pour avoir de bons rabattements venant des localités voisines et pour construire éventuellement un P+R.

#### *de Thônex, avec un axe tangentiel en direction des Communaux d'Ambilly*

Cette ligne parallèle à la route de Chêne permettra de désengorger la ligne 12 et de relier Thônex au nouveau quartier des Communaux d'Ambilly.

#### *de Rive – pont du Mont-Blanc – Vernier ou Le Lignon,*

Cette ligne est la plus urgente à étudier. Les bus se dirigeant vers Vernier sont bondés. Le trajet de cette future ligne est clair entre Châtelaine et le pont du Mont-Blanc. On ne sait en revanche pas si cette nouvelle ligne de tram ira jusqu'à Vernier ou jusqu'au Lignon.

Le pont du Mont-Blanc est vétuste. Depuis 1974, il a été versé au patrimoine administratif de la ville de Genève. Avec ou sans tram, son état actuel nécessite un assainissement dans les années à venir. Le pont ne satisfait plus aux normes actuelles de charges. Ces travaux seront

conséquents et prendront des voies de circulation. Se posera alors la question de savoir si l'on veut renforcer l'ouvrage pour permettre le passage du tram. Le pont a un comportement élastique assez prononcé et vibre relativement fort. Le Conseil d'État a évoqué la possibilité d'élargir le pont à cette occasion afin de compenser la perte éventuelle de voies au profit d'une ligne de tram.

*ainsi qu'en vue de la réalisation d'une ligne de moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.*

Cet axe fort sur la moyenne ceinture permettrait des trajets tangentiels et réduirait ainsi la pression sur le centre-ville. A l'heure actuelle, tous les axes convergent vers le ville de Genève, ce qui augmente la pression aux pôles d'échange.

Pour la minorité, son potentiel d'utilisation et de valorisation des quartiers traversés font de lui un axe fort qui devrait recevoir une très haute priorité parmi l'ensemble des projets.

Malheureusement, à l'issue des travaux de la commission, il sera difficile de réaliser la ligne vers Vernier/Le Lignon et la tangentielle. La commission a en effet amendé le projet initial et a demandé que ces nouvelles lignes n'aient pas d'impact sur la capacité routière globale utile des voies traversant le Rhône avant la réalisation d'une traversée lacustre. Réaliser ces nouveaux trams serait donc quasiment impossibles.

La minorité s'oppose particulièrement à cet amendement qui empêche la valorisation d'un axe tangentiel et le rapprochement des zones urbaines du centre-ville. L'investissement lourd consenti par notre Grand Conseil en faveur des transports a pour but de désengorger la ville et de diminuer l'emprise de l'automobile sur le domaine public. Vouloir garder la même circulation et les mêmes capacités routières sur les voies traversant le Rhône ne s'inscrit pas dans une politique volontariste de report modal. Il est par ailleurs maladroit que les projets bloqués touchent principalement des quartiers populaires.

### **Trolleybus: la desserte des Communaux d'Ambilly mise à mal**

Le projet de planification prévoit en particulier deux nouvelles lignes de trolleybus: la première entre Rive et les Communaux d'Ambilly, et la seconde entre Onex et Cressy. Si cette dernière ne semble pas poser de problème, il en est tout autrement de la première.

Le trolleybus est le transport intermédiaire entre le tram avec son infrastructure lourde qui déplace beaucoup de gens et le bus qui est plus

souple mais qui transporte moins de personnes. Le trolley est plus silencieux et plus écologique.

Concernant la ligne vers les Communaux d'Ambilly, la Commission des travaux a souhaité que celle-ci se réalise « sans réduire la capacité routière des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels dans l'attente d'une traversée lacustre ».

Après de nombreuses séances à étudier le projet, la commission s'est rendu compte qu'il était impossible de desservir le nouveau quartier des Communaux d'Ambilly sans réduire la capacité routière du chemin Jean-Jacques Rigaud (qui relie La Gradelle au ch. de la Montagne/Seymaz). Ce chemin qui traverse une zone villa dense ne pourrait être élargi qu'en expropriant les terrains alentours: au vue du prix du m2, il serait en effet peu approprié pour l'État d'acheter du terrain à ces niveaux de prix.

En somme, cela signifie tout simplement que le trolleybus ne se fera pas en direction des Communaux d'Ambilly et que ce quartier de 3000 habitants n'aura pas de desserte rapide vers le centre-ville.

Des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau bus et trolleybus seront également entrepris dans un second temps à partir de 2016. On peut notamment citer les Grand-Esserts et la moyenne ceinture.

### **La raquette: l'étape après le CEVA**

En plus de la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), le projet de loi prévoit l'étude d'une boucle ferroviaire Aéroport–Nations–Cornavin et d'une liaison entre la ligne de Bellegarde et celle de l'Aéroport.

Le principe de la « raquette » est de donner une nouvelle évolution au RER franco-valdo-genevois. Elle permettra une meilleure irrigation de l'aéroport et de Meyrin, puis au-delà de la frontière, un éventuel raccordement entre Lyon et l'aéroport.

### **Conclusion**

Ce projet de loi est majeur pour Genève et sa région. Malheureusement, certaines nouvelles lignes ont été conditionnées à des amendements concernant la route, qui ne conviennent pas à une partie des Verts.

Des compromis ont certes consentis en commission, mais certains amendements ont considérablement affaibli le développement des transports publics ces prochaines années. On citera notamment le projet de trolleybus

vers Mon Idée-Communaux d'Ambilly, l'étude des trams vers Vernier/Le Lignon et la nouvelle ligne tangentielle passant par le Pont-Butin.

La minorité regrette également le report à 2030 de la réalisation de ces projets, plutôt que leurs réalisations jusqu'en 2022. Vu la situation actuelle de la mobilité et la forte demande en transports publics, il aurait été adéquat d'aller plus rapidement. Enfin, la réduction du montant moyen annuel de l'investissement à consacrer au réseau de tramway à 23'625'000 CHF est un pas dans la mauvaise direction et ne satisfait pas la minorité de la commission.

Au vu de ce qui précède, la minorité de la Commission des travaux vous demande de revenir au texte original du projet de loi sur les points évoqués ci-dessus, ou le cas échéant de refuser le PL 11029.