

Date de dépôt : 8 février 2017

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Lisa Mazzone, Mathias Buschbeck, Emilie Flamand-Lew, Sophie Forster Carbonnier, François Lefort, Boris Calame, Jean-Michel Bugnion, Roger Deneys, Christian Zaugg, Thomas Wenger, Jean-Charles Rielle, Isabelle Brunier, Cyril Mizrahi, Christian Frey modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50) (*Débloquons le tram du Grand-Saconnex*)

Rapport de majorité de M. Bernhard Riedweg (page 1)

Rapport de première minorité de M. Mathias Buschbeck (page 36)

Rapport de seconde minorité de M. Thomas Wenger (page 38)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Bernhard Riedweg

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a été amenée à étudier ce projet de loi 11671 à six reprises soit les 16 juin et 1^{er} septembre 2015, les 19 avril et 20 décembre 2016 ainsi que les 10 et 24 janvier 2017.

Elle a siégé sous les présidences attentives de MM. Pascal Spuhler pour les deux premières séances et Pierre Vanek pour les séances suivantes.

Ce projet de loi a été refusé par la Commission des transports le 24 janvier 2017.

Les procès-verbaux ont été tenus, dans l'ordre, par M^{me} Agnès Cantale pour les deux premières séances, puis par M^{me} Clémentine Cyprien pour la

3^e séance, MM. Vincent Moret pour les 4^e et 6^e séances et Sylvain Maechler pour la 5^e séance. Que ces personnes soient remerciées pour la qualité de leur travail.

Ont participé aux travaux de la commission : M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs, M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint, DETA, M. David Favre, directeur général des transports, M. Cédric Joseph, directeur général et ingénieur cantonal.

Présentation du projet de loi 11671 le 16 juin 2015 par M^{me} Lisa Mazzone

M^{me} Mazzone procède à la distribution de divers documents, annexés au procès-verbal, soit une note de M. Leutwyler adressée à la Commission ainsi que la résolution du Conseil municipal du Grand-Saconnex du 13 avril 2015 et un article du « 20 minutes » ainsi qu'un article de la Tribune de Genève.

M^{me} Mazzone présente le PL 11671. Il s'agit d'un projet de modification de la loi sur les transports H 1 50, en particulier l'art. 4 al. 1 let. b, afin de supprimer la subordination du projet du tramway du Grand-Saconnex à la réalisation de la route des Nations. Depuis 2004, où le Grand Conseil avait introduit ce lien entre le projet du tram et la réalisation de la route des Nations, le résultat est peu satisfaisant : il n'y a pour l'heure ni route des Nations ni tram du Grand-Saconnex. Depuis les démarches entreprises pour la réalisation de la route des Nations, il y a eu une levée de boucliers en 2013 avec 20 oppositions déposées. Cela, en plus de certains choix budgétaires, implique un retard dans la réalisation de la route des Nations. Au début, la réalisation était prévue pour fin 2018. Aujourd'hui, il faut compter avec un retard de 4 à 5 ans avec la perspective d'une réalisation fixée à 2021-2022. En l'état actuel de la loi, ce n'est qu'à ce moment-là qu'ils pourront démarrer les travaux pour le tram du Grand-Saconnex, ce qui signifie qu'ils ne seront pas terminés avant 2023. La subordination du projet du tram à celui de la route des Nations implique que ceux qui souffrent de l'état du trafic vont continuer à en souffrir pour longtemps. De grands projets d'aménagement vont se développer sur la commune avec en particulier un bâtiment qui accueillera 1000 employés qui travailleront au Fonds mondial de lutte contre le sida, la tuberculose et le paludisme auxquels il faut ajouter encore six immeubles du Centre œcuménique des Eglises ; il faudra aussi tenir compte du projet de la route des Nations au Grand-Saconnex qui suscitera un accroissement du trafic de transit.

Elle ajoute qu'il s'agit de deux projets différents qui peuvent être traités indépendamment et parallèlement. Cette position est partagée par le Conseil municipal et le Conseil administratif du Grand-Saconnex.

M^{me} Mazzone a distribué un article de presse du journal « 20 minutes » dans lequel il faut relever que, sur d'autres axes, il y a eu la construction du tramway sans qu'il y ait eu à construire au préalable d'autres routes en parallèle. Par conséquent, le groupe des Verts demande la suppression de cette subordination. Elle souligne toutefois que la route des Nations se trouve dans une autre loi et que son financement de 171 millions est déjà prévu et intégré dans la loi H 1 70 comme on peut le constater à la lecture de la note de M. Leutwyler. La jonction autoroutière du Grand-Saconnex jouit d'une subvention fédérale de 40%. Quant à la route des Nations, elle est entièrement financée par le canton. Donc supprimer la mention de la subordination ne veut pas dire supprimer le projet mais simplement les traiter de manière séparée.

Ils souhaitent donc aller de l'avant sur un projet bien porté et attendu depuis longtemps par la commune.

Un député UDC demande pourquoi les Verts insistent pour relier la place des Nations au Grand-Saconnex par le tram puisqu'il existe déjà un bus assurant cette connexion.

M^{me} Mazzone rappelle qu'il s'agit d'un choix effectué par le Grand Conseil en 2004. La décision a été prise et figure dorénavant dans le projet d'agglomération. Le choix a sans doute été fait à l'époque à cause de la plus grande capacité que cela offrait et aussi pour permettre d'y inclure l'aéroport.

Le député UDC constate qu'à la page 5, 2^e paragraphe du projet de loi, il est dit que l'Etat dispose « de tous les outils [...] pour aller de l'avant. Cessons de compter les années de retard en constatant que rien n'avance et lançons au plus vite les études nécessaires à la réalisation du tram ! »

Il demande pourquoi un tel retard a été accumulé et si ce n'est pas lié au financement qui s'élève à 171 millions.

M^{me} Mazzone précise que les 171 millions portent sur la jonction autoroutière de la route des Nations. Le projet du tram coûterait 78 millions. Ce retard est difficilement explicable. Il relève davantage d'un manque de volonté politique quant à des projets qui sont pourtant largement subventionnés par la Confédération.

Le député PDC demande, au vu des problèmes budgétaires et du fait que le Conseil d'Etat procède à diverses négociations pour déterminer qui investira et où, quel tram serait prioritaire aux yeux du groupe politique de

M^{me} Mazzone, entre celui du Grand-Saconnex, celui de Saint-Julien et celui d'Annemasse.

M^{me} Mazzone répond qu'il y a un projet d'agglomération qui vise notamment à résoudre les problèmes de circulation dans le canton et la région qui péjorent assez drastiquement la vie des résidents. La question est donc de savoir si on en fait une priorité ou non, sachant que l'argent ne sort pas uniquement des caisses du canton de Genève, puisqu'on va pouvoir s'appuyer sur des financements fédéraux. Elle souligne que dans les postes des investissements, il y a d'autres ouvrages que les trams et que les arbitrages peuvent s'effectuer au niveau de l'orientation que l'on désire prendre.

Le député PDC déclare que l'on peut voter tous les projets de lois que l'on souhaite mais que si l'on n'a pas un centime, cela finira dans un tiroir.

M^{me} Mazzone explique que pour l'instant des démarches sont entreprises pour la route des Nations. Des études sont réalisées, mais cela se fait très lentement, sans perspective d'ouverture rapide des travaux. Ici, une commune demande un tram qui est compris dans le projet d'agglomération ; elle souffre du trafic pendulaire qui va aller en augmentant avec les nouveaux logements et l'arrivée d'organisations internationales. Il serait donc judicieux d'y amener un tram. Elle trouve par ailleurs inquiétant d'attaquer un projet accepté de longue date, reconnu et soutenu par la Confédération.

M. Ferey apporte des précisions quant au déroulement du dossier. En 2013, le département avait déposé la route des Nations à l'enquête publique. Il y a effectivement eu bon nombre d'oppositions. Ils ont entamé le processus de concertation pour l'acquisition de terrains, lequel processus s'est plutôt bien passé puisque, aujourd'hui, on ne rencontre plus qu'un seul refus (recours). L'Etat va donc devoir exproprier. Le dossier a été déposé au mois de juillet. Le début des travaux est donc envisagé pour fin 2016, voire début 2017. A l'issue de l'enquête publique en 2013, le carrefour au niveau de l'OMS était à reprendre ; il a fallu intégrer plusieurs observations, ce qui a entraîné un retard.

M^{me} Mazzone en conclut que le début des travaux pour le tram est donc prévu pour fin 2022, début 2023.

M. Ferey confirme qu'ils prévoient la mise en service de la route des Nations pour fin 2021 et que la préparation des travaux pour le tram pourra commencer à ce moment, selon la loi.

Un député PLR demande s'il n'est pas prévu dans la loi que cela se fasse simultanément.

M. Ferey répond par la négative.

Le même député avait le souvenir que ces projets avaient été pourtant votés dans ce sens. Il se souvient d'une proposition d'amendement à la loi qui prévoyait l'ouverture simultanée de la route des Nations et du tramway, ce qui permettait d'entreprendre les travaux plus rapidement. Il se permet quelques considérations : les 78 millions prévus ne sont qu'une autorisation de dépense. En l'état actuel du projet, le problème est d'augmenter la capacité à la place des Nations en direction du Grand-Saconnex en perdant la desserte directe de Palexpo, de l'aéroport et de Ferney, qui ne sera pas desservie pour autant. On ne sait pas où il y aura éventuellement un parking d'échange, qui dans tous les cas ne sera pas construit avant la réalisation du tram. Dans ce cas-là, le tram offre une capacité trop importante par rapport aux besoins en direction du Grand-Saconnex ; on génère donc une surcapacité malheureuse.

Le deuxième problème est que la situation actuelle de mauvaise desserte du Grand-Saconnex ne résulte pas de l'absence de tramway mais de la mauvaise capacité des transports collectifs entre la place de Carantec et l'hôtel InterContinental. En effet, les bus sont obligés de partager la voirie ordinaire et ce dans les deux sens, ce qui entraîne systématiquement un bouchon. La réflexion qui a présidé au Grand Conseil est qu'on ne pourra réaliser le tramway qu'une fois que les voitures passeront ailleurs.

Il demande comment M^{me} Mazzone voit clairement la concrétisation de leur proposition. Il demande également s'ils ont envisagé la possibilité de faire passer le tram par un autre trajet, par exemple par l'OMS.

M^{me} Mazzone répond qu'en effet à l'époque il avait été passablement discuté du tracé du tram. Ces éléments-là peuvent encore être discutés et améliorés. Le groupe des Verts demande seulement de retirer le « dès que la route des Nations sera construite », afin d'être clair. Dans la H 1 50, à l'art. 9 al. 1 ch 3, on constate que l'aéroport est inclus dans le financement. A ce stade, elle ne propose donc pas de modification du tracé du tram. A son avis, cela peut encore être modifié. Mais elle n'est pas là aujourd'hui pour ouvrir le débat sur ce point, raison pour laquelle elle recadre l'objet de ce projet de loi qui concerne la suppression de la simultanéité des travaux des deux projets ; elle rappelle qu'il est prévu de desservir l'aéroport et le Pays de Gex. A titre personnel, elle convient qu'il paraît intéressant de faire passer le tram par les organisations internationales. Mais à nouveau, il ne s'agit pas de l'objet de ce projet de loi. Elle rappelle les propos de Jean-Marc Comte, maire, dans le journal « 20 minutes » du 7 mai 2015 qui demande « *la reprise immédiate des travaux. Quand on a mis un tram à la rue des Deux-Ponts ou aux Acacias, aucune nouvelle route n'a été mise à côté et on y est bien arrivé.* »

Elle estime qu'il est objectivement possible d'aller de l'avant sur le projet du tram en travaillant de manière simultanée sur le projet de la route des Nations.

Le Président constate à la lecture de l'article que le retrait du « dès que » entraînerait l'absence d'échéance. Cela pourrait donc se faire avant mais également bien après.

M^{me} Mazzone répond que c'est le cas de tous les trams présentés dans cette loi. L'intérêt est de ne pas lier les projets et de retirer la subordination de la réalisation de l'un à l'autre.

Un député UDC remarque que dans le cadre du projet de loi, le Conseil d'Etat a acheté un bâtiment jouxtant l'OMS pour accueillir les réfugiés ce qui va freiner la construction du tunnel. Il demande à M^{me} Mazzone si elle est au courant.

M^{me} Mazzone répond qu'elle n'est pas sans ignorer que la réalisation de la route des Nations n'est pas vraiment à l'ordre du jour. En revanche, elle est inquiète par le fait que le projet de tram soit bloqué par un projet lui-même bloqué.

M. Ferey répond qu'il s'agit d'une solution transitoire qui pourrait durer tout au plus deux ans. La démolition de l'immeuble est prévue d'ici 2017. Il faudra être vigilant par rapport à cela.

Un député S revient sur les propos du député PLR quant à la prétendue surcapacité d'une ligne de tram à cet endroit. D'après certaines études, il y aura 25 millions de passagers par année à l'aéroport. Il pense que ce serait une bonne chose qu'il y ait un tram qui amène les passagers jusqu'à l'aéroport et à Ferney-Voltaire. La capacité dépend des projets de construction, de la volonté que l'on a d'offrir des alternatives en transports publics et de la communication que l'on fait au sujet de cette ligne. Il lui semble donc que ces arguments ne sont pas bons.

M^{me} Mazzone ajoute qu'il serait agréable de se rendre en tram au Salon de l'automobile.

Un député MCG demande si elle a conscience qu'en enlevant le « dès que » ils prennent le risque que le projet se réalise bien après la route des Nations.

M^{me} Mazzone répond que les deux projets peuvent se faire sur des calendriers différents. Elle précise que la route des Nations n'a pas le même tracé que la route de Ferney. La route des Nations part du centre sportif du Grand-Saconnex et monte en direction des organisations internationales. On peut donc discuter de l'impact ou non de la route des Nations sur le projet du

tram. Les projets peuvent donc être indépendants. Pour l'instant, le tram sera réalisé de toute manière après la route. Donc, le pire qui puisse arriver, en retirant la subordination, est qu'il soit réalisé après la route, comme cela est déjà prévu.

Le député MCG revient sur la réflexion du député PLR. Il paraîtrait donc qu'il n'y ait plus de desserte sur Ferney-Voltaire et l'aéroport, sans doute parce qu'il y a un bus. Il demande si le tram entraînera la suppression du bus.

M^{me} Mazzone répond que, si le tram est sur la voie du bus, il paraîtrait logique que le bus soit supprimé.

Le même député MCG demande s'il y a un bus qui fait la liaison entre le Grand-Saconnex, l'aéroport et Ferney-Voltaire.

M^{me} Mazzone répond qu'actuellement aucun bus ne fait ce trajet. Il y a le bus F qui connecte Nations, Grand-Saconnex et Ferney-Voltaire.

M. Ferey confirme qu'il y aura une réorganisation des lignes de bus en fonction des terminus du tram. Cela est prévu dans les plans directeurs des transports communs.

Le député PDC demande si ce projet de loi ne sert pas à torpiller le projet de la route des Nations.

M^{me} Mazzone désire replacer le cadre : elle a pris contact avec le Conseil administratif du Grand-Saconnex, qui soutient le projet de la route des Nations depuis longtemps et qui a jugé que ce projet de loi allait dans le bon sens. Elle ne cache pas la position des Verts lesquels ne sont pas favorables à la route des Nations. Mais il s'agit d'un autre débat, la question étant tout autre dans le cas présent. Les choix ont déjà été faits, la commune est convaincue et la majorité au Grand Conseil est acquise. Il n'est donc plus question de savoir si l'on réalisera ou non cette route, mais plutôt de savoir quand est ce qu'on avancera dans le projet du tram. Elle rappelle que la loi H 1 50, qui comprenait la route des Nations, a été votée par les Verts.

M. Ferey affirme que le tram est classé « mesure B » du projet d'agglomération numéro 2 sans garantie de financement donnée par la Confédération pour l'heure. Il faudra que le projet soit éligible et défini comme tel en « mesure A » du projet d'agglomération numéro 3, afin de bénéficier du cofinancement de la Confédération qu'elle octroiera en fonction de la qualité du projet que Genève remettra. Il n'y a donc pas de garantie formelle pour l'instant, bien que la mesure soit identifiée en B, ce qui est en soi bon signe.

Audition du 1^{er} septembre 2015 de M. Jean-Marc Comte, maire, accompagné de M^{me} Christine Massot, directrice technique à la commune du Grand-Saconnex

M. Comte commence par présenter M^{me} Massot, directrice technique à la commune du Grand-Saconnex. Il explique que le Grand-Saconnex ne désire pas de route supplémentaire. En revanche, il est important de rappeler que le tram du Grand-Saconnex fait partie d'un projet d'ensemble qui comprend la route des Nations et la construction du tram. Dans ce contexte, la route des Nations va prendre en charge le réseau prioritaire à la place de la route de Ferney. Il ne s'agit donc pas de dédoubler la route de Ferney mais de la remplacer. La route de Ferney sera déclassée dans la hiérarchie du réseau routier en réseau secondaire. Elle pourra alors être qualifiée en termes de mobilité douce et d'accessibilité grâce au tram. La décharge de trafic entraînera une réduction des nuisances et de l'insécurité. Ce projet est donc important pour la commune puisque l'on remplace une route qui sert au trafic de transit par une route requalifiée grâce à l'arrivée du tram.

Au Grand-Saconnex, on compte 100 000 voitures par jour. Il y en a beaucoup sur l'autoroute, environ 60 000, puis 25 000 sur la route de Ferney et 10 000 à 15 000 dans le village et les routes de quartier. La situation était critique hier, elle l'est aujourd'hui, elle le sera demain, et ce d'autant plus si l'on doit attendre après-demain pour la mise en service du tram. Le trafic de transit est décuplé au Grand-Saconnex car il comprend tout le trafic de la région frontalière française mais également du canton de Vaud.

Le projet de loi rappelle que beaucoup de projets sont en cours, voire aboutis, le long de la route de Ferney. Il y a notamment le projet du Fonds mondial et du Conseil œcuménique des Eglises sans compter tous les développements que la commune soutient avec deux secteurs clés en particulier ; il y a en premier lieu celui de la Suzette du côté de Palexpo, puis également celui de la place de Carantec avec notamment la signature d'un contrat-cadre entre la commune et les propriétaires privés pour le développement de logements. Ces projets conjoints représentent plusieurs centaines de logements qui pourront être réalisés à relativement court terme.

M. Comte déplore le décalage de plus en plus important entre le développement urbain qui avance quoiqu'il arrive et les infrastructures qui ne suivent pas comme c'est le cas avec le projet du tram du Grand-Saconnex. Il y a 7 ou 8 ans, il avait reçu les promoteurs du Fonds mondial ; il leur avait conseillé de contacter les autorités cantonales pour être certains que le tram passe dans le quartier ; cela n'a pas fonctionné à tel point que, pendant un certain temps, la commune fut obligée de s'opposer au projet du Fonds

mondial car elle n'avait pas la garantie que tout le trafic lié à l'arrivée de ces mille personnes ne péjorerait pas encore davantage la vie dans le quartier.

Le Conseil d'Etat s'est alors engagé à ce qu'il n'y ait pas davantage de péjoration liée à l'arrivée du Fonds mondial. Il insiste à nouveau sur le fait que le Grand-Saconnex souffre d'un décalage trop important entre les infrastructures et le développement urbain.

Par ailleurs, il y a également une urgence à la réalisation du projet du tram due au fait que le Grand-Saconnex finira par être pénalisé. En effet, le canton ne veut pas faire respecter la hiérarchie du réseau routier lorsqu'il demande d'accepter que du trafic de transit continue à utiliser des dessertes de quartier ; ainsi, il bafoue la loi.

Il y a également des contraintes en matière de protection contre le bruit. La législation fédérale invite à assigner le réseau routier à l'horizon de mars 2018 ; au-delà de cette date, le canton ne recevra pas de subvention de la part de la Confédération, ce qui cause des problèmes d'assainissement. Mettre du goudron phonoabsorbant ne suffit pas et le canton demandera des fonds à la commune alors qu'il sait que, si la circulation est drastiquement réduite, il n'y aura plus besoin d'adopter des mesures d'assainissement. Le programme d'assainissement n'est donc valable qu'à partir de 2022.

Le tram du Grand-Saconnex est aussi un projet paysager. Il faudra casser des murs. Il s'agira donc de faire un projet intelligent pour préserver certains éléments.

M. Comte est donc inquiet par tous ces éléments. Le projet de loi semble aller dans le bon sens puisqu'il invite à reprendre des études rapidement et simultanément pour la route des Nations. Par ailleurs, il distribue une résolution prise par la commune du Grand-Saconnex, qui est annexée.

Le Président demande si, dans la préparation du projet du tram, il a été proposé des variantes dans le tracé en fonction notamment des organisations internationales.

M. Comte répond par la négative. Le projet qui a fait l'objet de demande de concession auprès de la Confédération prévoyait le tram uniquement sur la route de Ferney. Il rappelle également que la Ville de Genève, le canton et les communes concernées ont adopté le plan directeur du quartier du Jardin des Nations. Il s'agit d'un projet cohérent. Il explore toutes les problématiques en termes d'urbanisme et de mobilité. Ce plan directeur proposait que le tram reste sur la route de Ferney.

Un député UDC rappelle que ce projet aurait dû démarrer en 2004. Il semblerait que sa réalisation ne se fera pas avant 2023. Il admire donc l'enthousiasme de M. Comte. Il pense que l'Etat n'a pas l'intention de

réaliser ces projets puisqu'il a récemment racheté un bâtiment à l'OMS pour y abriter des réfugiés en attendant qu'ils repartent dans leurs pays respectifs. Cela va retarder le projet sans compter le coût de 78 millions pour le tram et de 171 millions pour la route des Nations. Au vu de toutes ces contraintes, il demande s'ils ne perdent pas courage.

M. Comte répond par la négative. Il précise que leur but est d'interpeller. Le Grand-Saconnex est dans une situation difficile. Ils sont très concernés par tous ces projets majeurs. Ils rappellent constamment au Conseil d'Etat qu'il faut que les infrastructures se réalisent en même temps que le développement de tous ces projets. Le Grand-Saconnex souffre de l'insécurité, du bruit, de la pollution et du trafic. Malgré cela, ils gardent courage.

Un député S revient sur le déclassement de la route de Ferney en réseau secondaire. M. Comte a dit que la route des Nations allait remplacer la route de Ferney par rapport au trafic automobile. Il se demande si cela n'est pas optimiste. Car si la route reste en réseau secondaire sans aménagement particulier pour décourager les usagers de l'emprunter, cela risque d'amener tout de même une surcharge de trafic entre la route de Ferney et la route des Nations.

M. Comte explique qu'un grand nombre d'études de circulation pour la jonction autoroutière et la route des Nations ont été faites. Il faudra en effet veiller à ce que ce réseau secondaire n'en assume pas plus que ce qu'il devra. La première mesure consiste en un passage à deux voies de circulation, ce qui réduira déjà la capacité. Par ailleurs, ils vont procéder à davantage de réductions possibles des présélections sur cette route. Les études montrent qu'il y a suffisamment d'obstacles prévus pour que cette route n'assume pas à nouveau un trafic le jour où le tunnel de la route des Nations sera ouvert.

Le même député S revient sur un commentaire selon lequel il n'y aurait pas un potentiel de passagers suffisant pour la ligne de tram en direction du Grand-Saconnex. Il souhaiterait connaître son avis sur la question.

M. Comte est d'avis que le potentiel de passagers du tram est directement lié au trafic individuel motorisé. Si l'on se montre suffisamment sévère à l'égard de ce type de trafic, on remplira les trams. Le tram des Acacias était rempli avant même d'être en service. Ce sera la même chose pour le Grand-Saconnex. Le nombre de personnes transitant par la route de Ferney est tel qu'ils rempliront aisément le tram.

Le député S évoque l'hypothétique construction de la traversée du lac. Il demande s'ils ne craignent pas que la route des Nations devienne le principal embranchement pour rejoindre la traversée du lac.

M. Comte répond par la négative. En effet, la traversée du lac débutera vers le Vengeron. Le trafic n'arrivera pas au Grand-Saconnex. Les études montrent toutefois que le Grand-Saconnex ne perdra pas de circulation mais restera raccordé au réseau autoroutier.

Le problème aujourd'hui est que la hiérarchie routière ne fonctionne pas et qu'il y a trop de voitures. Si le réseau autoroutier fonctionne, les voitures ne chercheront pas à passer par le village du Grand-Saconnex pour rejoindre la traversée du lac. M. Comte fait donc confiance à ces études de circulation qui ne diminuent pas la circulation globale mais diminueront drastiquement sur les réseaux secondaires et les quartiers.

Le député PDC n'est pas certain que le Conseil d'Etat ait encore l'intention de réaliser ce tram. Il demande si la commune serait d'accord d'avoir une alternative bus à la place du tram.

M. Comte répond par la négative. Il n'a pas d'indication quant aux intentions du Conseil d'Etat. Il explique que la qualité d'une réhabilitation de voirie est bien meilleure avec un tram plutôt qu'avec un bus. Ils se sont néanmoins posé la question du bus à haut niveau de service, notamment depuis Gex. Il n'a pas l'impression qu'ils pourront procéder à une requalification aussi complète avec seulement un bus.

M^{me} Massot ajoute que la commune songe à modifier le tronçon autour de la place Carantec en direction de la France et le reconvertir en boulevard urbain d'autant plus qu'il y a le contrat-cadre signé par le Conseil d'Etat. L'objectif est de lancer un concours d'aménagement pour début 2016. Il est donc très important que les études du tram reprennent. Le plan directeur cantonal définit les zones réservées : toute la zone villas est pré-réservée pour déclasser en vue des développements prévus.

Le député PDC demande s'ils sont en accord avec le projet de loi.

M. Comte répond par l'affirmative sous réserve qu'il se fasse en accord avec le projet de la route des Nations.

Un député PLR constate que ce projet de loi est de ne pas subordonner le projet du tram au projet de la route des Nations. Il demande à nouveau s'ils sont favorables au projet de loi alors qu'il supprime l'obligation de construire la route des Nations.

M. Comte n'est alors pas favorable au projet de loi tel que libellé pour le moment. Il suggère de rajouter à la fin « dès que la route des Nations sera construite ou simultanément ». La loi actuelle demande que les travaux pour le tram commencent après la mise en service de la route des Nations. Il faudrait qu'ils commencent éventuellement dès qu'elle sera construite, mais il serait préférable que cela soit simultanément.

Le même député pense qu'il vaudrait mieux préciser « simultanément » et non « ou simultanément » si c'est ce qu'il cherche à atteindre.

La raison d'être du « dès que la route des Nations sera construite », est de permettre d'offrir une alternative quand ils réduiront la voirie avec la construction du tram. Il est donc question de préserver une certaine capacité routière. Il demande donc où la commune du Grand-Saconnex a prévu un P+R.

M. Comte répond qu'il figure dans toutes les planifications cantonales ; il est prévu aujourd'hui au P47 où il y a un P+R qui ne fonctionne pas car il est peu attractif sans le tram.

Le député PLR demande si le tram ira jusqu'au P47.

M. Comte répond que c'est ce qui est prévu.

Un autre député PLR déclare que visiblement Genève est incapable de gérer et de hiérarchiser les routes. Il déplore le fait que le tram, dans son tracé prévu, ne desserve pas directement Palexpo, Ferney et l'aéroport. Il est persuadé que le tram sera moins rempli que le bus actuellement. Il pense qu'il n'y a pas de réel besoin ; cela va donc entraîner une perte de la qualité de desserte par rapport à un bus fréquent qui se rend jusqu'à l'aéroport. La desserte de Palexpo est pour l'heure excellente avec le bus et sera catastrophique avec le tram où les gens devront encore parcourir une certaine distance pour arriver à destination.

Le Grand Conseil avait estimé que, s'ils réalisaient le tram avant d'avoir construit la route d'évitement au Grand-Saconnex, le P47 n'allait pas suffire à remplir des trams. Cela remplira trois bus dans un sens et trois bus dans l'autre. Le trafic va être particulièrement ralenti et va encore générer de la pollution. Cette situation perdurera une fois le tram en place. Il faut donc se demander comment gérer la situation durant les travaux et après les travaux. Le Grand-Saconnex a besoin d'une route d'évitement, ce qui a été déterminé dans les plans directeurs. Ils ne peuvent donc pas affirmer que la situation sera mieux gérée une fois que le tram sera construit ou alors cela signifie que la route d'évitement est inutile. Or, les études prouvent le contraire, alléguant que la route d'évitement est indispensable.

Par ailleurs, en termes de pollution, il y en aura davantage avec le tram.

M. Comte comprend et partage ce qui a été dit. Toutefois, aujourd'hui la route de Ferney est remplie d'automobilistes qui pourraient utiliser les transports publics. Si le canton veut prendre un parti clair au niveau des transports publics, il a intérêt à le faire au Grand-Saconnex où il y a les organisations internationales, le Conseil œcuménique des Eglises, le Fonds mondial entre autres. Les bus sont complets malgré qu'ils passent toutes les

3 à 4 minutes. La situation est insupportable. Il serait donc judicieux de travailler à la réalisation d'un transport fort qui donne envie et qui soit efficace.

Un député PLR demande ce qu'il en sera de la perte de qualité de la desserte de Palexpo.

M. Comte explique que Palexpo a beaucoup de succès lors du Salon de l'automobile. Mais durant cette période le bus ne suffit pas, un tram ne suffirait pas non plus. Les autres onze mois de l'année, Palexpo n'est qu'une grande halle vide. Il ne sert donc à rien d'avoir un tram qui desserve cet endroit. Pour desservir l'aéroport cela se justifie, mais les événements ayant lieu à Palexpo sont trop ponctuels pour que cela soit intéressant.

M^{me} Massot précise que dans le cadre des études « grands projets », l'idée était peut-être de prolonger la ligne jusqu'à l'aéroport.

Un député UDC est d'avis que ce qui bloque est lié au financement. La Confédération participerait ainsi que le canton. Il demande si la commune serait prête à participer également pour montrer sa détermination.

M. Comte estime qu'il faut être cohérent et clair sur ce qui est pris en charge et par qui. Si le tram des Cherpines est assumé par le canton, il n'y a pas de raison pour qu'il en aille différemment pour celui du Grand-Saconnex. Toutefois, il est bon de rappeler qu'il y a un financement fédéral prévu. Les études indiquent donc que ce tram n'est pas si inutile.

La députée Ve demande si le souhait de la commune serait de construire le tram simultanément à la réalisation de la route des Nations.

M. Comte répond par l'affirmative. C'est une affaire de bon sens. Il faut impérativement avancer plus rapidement. Les conditions ne sont pas moins bonnes que sur d'autres axes où un tram a été réalisé comme c'était le cas aux Acacias. C'est une question de volonté.

La même députée revient sur la relation entre le développement urbain et les infrastructures. Elle demande à combien la commune estime le nombre d'habitants supplémentaires pour les dix prochaines années.

M. Comte répond environ 800 logements donc 2000 habitants.

M^{me} Massot ajoute qu'il y aura 300 logements sur Carantec et le restant sera sur la Suzette.

Séance du 19 avril 2016

Le député Ve rappelle que ce projet de loi vise à accélérer la construction du tram dans la commune du Grand-Saconnex, ceci sans attendre les travaux prévus au niveau de la route des Nations.

M. Favre rappelle que la position du Conseil d'Etat ne s'est pas modifiée. Il n'est pas possible de commencer les travaux du tram avant ceux de la route des Nations pour des raisons de capacité, le risque étant de créer des problèmes de mobilité. M. Favre explique que les travaux de la route des Nations devraient commencer avant la fin de l'année 2016. Les travaux du tram sont prévus aux horizons 2021 ou 2022. M. Favre explique que ces investissements ont été prévus dans le plan décennal des investissements du Conseil d'Etat.

Une députée S se dit surprise par la réponse du département concernant l'impossibilité de construire la ligne du tram avant les travaux de la route des Nations ; en effet, lors de la construction de la ligne de tram sur la route de Meyrin, aucune route supplémentaire n'avait été construite pour décharger le trafic.

M. Favre explique que la position du Conseil d'Etat n'a pas changé sur la question depuis 5 ans et souligne qu'il s'agit, dans le cas de la route des Nations, d'un problème de capacité.

Un député UDC demande si l'Etat aurait les moyens de financer un projet de loi qui coûte 78 millions.

M. Favre répond que le financement du tram dans la commune du Grand-Saconnex est prévu dans le plan décennal des investissements ; le financement des travaux de la route des Nations sera débloqué en premier pour suivre le développement logique des travaux.

Séance du 20 décembre 2016

Le Président donne la parole au département.

M. Joseph explique qu'il n'est pas possible de faire le tram avant la route des Nations sinon il y aurait un report de trafic considérable vu qu'il faudrait fermer une voie de circulation sur cette route. Il informe les députés qu'il y a de nombreux recours contre les travaux de la route des Nations. Ceux-là n'ont cependant pas d'effet suspensif. Les travaux de cette route commenceront au milieu de l'année 2017. Concernant l'élargissement de l'autoroute, l'OFROU va commencer par l'élargissement de la jonction du Grand-Saconnex une année après le début des travaux de la route des Nations afin de terminer le tout en 2022.

M. Favre dit qu'ils réalisent un cahier des charges du tram Nations en direction du Grand-Saconnex. L'étude préliminaire se finalisera au 4^e trimestre 2017. L'avant-projet sera lancé en 2018. Parallèlement, une demande de concession sera lancée au 4^e trimestre 2018. La procédure d'approbation des plans au niveau fédéral sera déposée à la fin 2019. Une

décision d'approbation de ces derniers plans interviendra au milieu de 2021. Les travaux seront réalisés entre 2022 et 2023 pour une mise en service à la fin 2023. Il n'est pas possible d'aller plus vite que cela. M. Favre confirme que la route des Nations sera réalisée avant la construction du tram.

Un député UDC demande quand ces recours seront levés.

M. Joseph dit qu'ils n'ont pas d'effet suspensif donc ils pourraient tout de même commencer les travaux. Toutefois, il précise qu'ils ne commencent jamais les travaux avant que les recours aient été levés. Si le département gagne, les recourants peuvent encore faire recours au Tribunal fédéral et cela peut être long. Ces recours sont traités sérieusement et ceci signifie un allongement de procédure.

Le même député demande si le canton de Genève a le financement pour tous ces projets.

M. Joseph dit que l'OFROU va investir 110 millions pour la jonction autoroutière ; le canton devra verser 30 millions pour cet ouvrage. La route des Nations coûtera 140 millions et sera à la charge du canton. Il y a un projet de loi pour financer cette route des Nations.

Le même député demande dans quel budget est inscrite la route des Nations.

M. Joseph dit que c'est inscrit dans le plan décennal d'investissement. L'OFROU n'investira pas 110 millions si le canton n'a pas commencé la route des Nations.

Le député Ve demande des éclaircissements sur le financement.

M. Favre dit que financement a été prévu dans la procédure d'application des plans 1 (PAP) dans le cadre de la loi H 1 70.

Le même député demande si l'argent du PL 10749 prévoyant des crédits pour la réalisation du tram des Nations a été utilisé.

M. Favre dit qu'il n'y a pas d'argent pour le tram à ce stade. A l'époque, une concession avait été donnée ; elle a désormais été retirée. La procédure repart donc à zéro. Il y a une base légale pour réaliser ce tram dans la H 1 50. Ce tram fera l'objet du plan d'action des transports collectifs.

Le même élu demande pourquoi la demande de concession a été retirée.

M. Favre affirme que le projet a traîné. La concession étant octroyée pendant un certain nombre d'années, elle devient caduque si elle n'est pas utilisée.

Le même élu demande quelle est la part d'investissement de la Confédération pour le tram.

M. Favre répond qu'il s'agit de 40%.

L'élu Ve demande pourquoi il n'est pas possible de construire simultanément le tram et la route des Nations ou l'un après l'autre.

M. Favre dit que les travaux du tram ne peuvent pas commencer avant 2021 en raison du processus. Il n'y a pas de décalage, mais c'est la procédure normale pour construire un tram. Actuellement, on repart presque de zéro. Suite à cela et indépendamment de la route des Nations, il n'est pas possible d'accélérer le projet du tram.

M. Joseph ajoute que, si on doit fermer une voie de circulation à la route de Ferney, ce sera problématique car il peut y avoir jusqu'à 1500 véhicules par heure aux heures de pointe.

Le député Ve demande ce qui s'est passé entre le moment où le tram a été mis dans le projet de loi et maintenant.

M. Favre répond que la construction des trams les plus urgents a été privilégiée.

Le même député demande si un bus à haut niveau de service (BHNS) est prévu sur la partie française.

M. Favre répond que c'est le cas. Il n'est pas prévu d'aménager la route de Ferney de manière spécifique. Le BHNS pourra emprunter la route des Nations pour aller plus vite.

Le même député demande quel sera le trajet de ce bus.

M. Favre dit qu'il partira de Ferney pour arriver sur le Léman Express. Il est prévu pour la mise en service du Léman Express.

Un député S a une question pour le Conseil d'Etat mais invite le département à se prononcer s'il a une réponse. Si on fait le lien entre RIE III et les déficits prévus, il y a des risques d'arriver au frein à l'endettement. En raison de la non-simultanéité, n'y a-t-il pas un risque qu'on ait construit la route des Nations et que finalement le tram du Grand-Saconnex ne devienne plus prioritaire ?

M. Favre répond que le Conseil d'Etat s'est engagé à réaliser ce tram. A ce stade, on ne sait pas encore ce qui sera priorisé à ce moment-là.

Un député UDC dit qu'il doit y avoir un P+R sinon tout ce projet n'a pas de sens.

M. Favre répond que le tram ira jusqu'au P47 qui est un P+R. Il est prévu de développer la surface de ce P+R.

Un député UDC demande quel est le coût de ce P+R.

M. Favre dit que le projet n'a pas abouti ; il n'y a donc pas d'informations à ce niveau.

Un autre député UDC demande pourquoi la Confédération avait jugé cette route des Nations insuffisante.

M. Joseph dit que l'OFROU fait de sorte que le trafic soit fluide sur les routes. Il faut que le contournement soit fluide, et le reste a moins d'importance. C'est peut-être dans ce sens-là que la Confédération a pris cette décision. Ces 110 millions pour le tram sont prêts à être utilisés et, si on ne les utilise pas, ils seront distribués à un autre canton.

Le même député UDC demande quelles sont les raisons des recours.

M. Joseph dit qu'il n'y a que deux oppositions. Il ne veut pas donner les motifs de ces oppositions car il n'est pas autorisé à le faire. Il répète qu'il n'y a pas d'effet suspensif. Il précise que les enjeux de ces travaux sont très importants, et les organisations internationales attendent beaucoup de ce projet.

Le député PDC demande si le tracé de la route des Nations et le tracé du tram ont déjà été validés par la commune du Grand-Saconnex.

M. Joseph répond qu'il n'y a pas d'opposition pour le tracé.

M. Favre explique que pour le tram, le projet démarre ; il y aura donc les mêmes discussions que lors du dépôt de la PAP. La commune du Grand-Saconnex sait où va passer le tram. Le tracé n'est pas secret. La commune aura le droit de s'expliquer plus tard pour le tracé du tram.

Le député PDC demande s'il y a un risque d'opposition formelle de la commune sur le tracé du tram.

M. Favre ne le sait pas.

Le même député demande si le département a quelque chose à dire concernant le recours de l'ATE.

M. Joseph dit qu'ils leur ont fermement répondu et espère qu'ils se feront débouter.

Le député Ve propose d'attendre les réponses du département sur les questions suivantes : Pourquoi des crédits étaient prévus dans le cadre de ce projet de loi pour réaliser la H 1 60 ? A quel moment ont été abandonnés les travaux ? Pourquoi la concession a-t-elle été retirée ?

M. Buschbeck demande de joindre au procès-verbal la composition du Conseil du transport privé professionnel de marchandises.

Séance du 10 janvier 2017

M. Pavageau explique qu'il va donner un complément d'information à la séance du 20 décembre 2016. Il indique que la question principale concernait le suivi de la concession accordée ou non au projet du Grand-Saconnex. Il explique qu'elle a été accordée en 2005 à un mandataire, à savoir le groupement Online, Bureau Amsler & Bombeli SA. Il indique que ce bureau a réalisé en 2006 un avant-projet de l'extension du tramway entre la place des Nations et la frontière à Ferney-Voltaire. Il explique que ce projet a fait l'objet d'un dépôt d'une demande de concession à la fin de l'année 2005 et que, à cette occasion, une enquête publique a été ouverte le 1^{er} mars 2006. Il ajoute que, à la fin de l'année 2006, le Conseil d'Etat a informé l'Office fédéral des transports (OFT) qu'il ne souhaitait pas poursuivre l'instruction de la procédure de concession ; ainsi, la concession n'a jamais été accordée sur ce projet pour le tram allant de la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex. Il explique qu'il y avait beaucoup de projets en cours et que le Conseil d'Etat ne souhaitait pas mener tous les projets en même temps. Il ajoute que le Conseil d'Etat n'a, par la suite, donné aucune nouvelle dans ce cadre jusqu'en 2013. Il indique que l'OFT a un délai pour instruire une demande de concession et que, suite à cela, l'OFT a demandé ce qu'il devait faire avec la demande de concession. Il précise qu'en août 2013, il a été confirmé que l'enquête ouverte en mars 2006 n'était plus d'actualité et qu'un nouveau projet serait redéposé quand le projet serait réactivé. Concernant la durée et les procédures, il explique qu'il y a deux différents types de concessions. Premièrement, il y a une concession sur une ligne impliquant une concession donnée sur 10 ans. Deuxièmement, il y a une concession sur une infrastructure ferroviaire dont l'échéance est très variable. Concernant par exemple la concession pour l'extension du tram entre les Palettes et Perly, il indique que la concession est accordée jusqu'en 2060. Il explique que la durée d'une concession se situe entre 40 et 50 ans mais que le département a 6 ans pour la mettre en œuvre.

Le député Ve remarque que le vote du Grand Conseil n'a pas été sans conséquence suite à la décision du Conseil d'Etat. Il demande si cela est correct.

M. Pavageau répond par l'affirmative. Il ajoute que la commune du Grand-Saconnex est d'accord avec le principe et le tracé exact du tramway. Il précise que la commune a attribué le concours d'aménagement de la place de Carantec en intégrant, dans les données du programme architectural, le tracé sur la route de Ferney. Il montre ensuite deux cartes avec le tracé de la ligne F avant et après la route des Nations (cf. annexe). Il explique que, sur la partie genevoise, le tracé descend la route de Ferney, passe devant l'OMS et

rejoint la gare de Sécheron. Il précise que, à l'horizon de la mise en service du Léman Express, la ligne F sera rabattue sur la halte ferroviaire de Sécheron et que la ligne F de France voisine passera dans le tunnel sous Ferney et s'engagera sur la route des Nations et ne passera plus dans le cœur villageois du Grand-Saconnex. Il indique que la ligne fera ensuite le même tracé en passant devant l'OMS avant de rejoindre Sécheron. M. Pavageau ajoute, concernant le P+R aussi nommé P47 au Grand-Saconnex, qu'il se compose actuellement de 200 places mais que l'usage disponible pour les transports collectifs est de 50 places car il sert souvent de lieu de stockage aux semi-remorques pour les activités de Palexpo. Il précise que le nombre d'abonnés à ce P+R est aujourd'hui inférieur à 20 car il est mal desservi par les transports collectifs. Il indique que des changements auront lieu avec le prolongement de la ligne de tram et de la ligne de TOSA, qui s'arrête aujourd'hui à l'aéroport mais sera prolongée d'ici la fin de l'année au P47. Il explique que le projet P47 prévoit 400 places et permettra notamment de servir de parking aux employés de l'aéroport qui viendront du canton de Vaud ou de France voisine. Il précise que les usagers auront alors 5 arrêts à faire depuis ce parking jusqu'à l'aéroport. Il ajoute que le projet a été déposé dans la cadre du projet d'agglomération pour avoir un cofinancement de la Confédération. Il ajoute que ce projet est accompagné d'un projet de P+R côté français impliquant 200 places. Il indique qu'il y aura donc au total 600 places.

Une députée PLR demande quand et comment la desserte TPG sera améliorée pour ce parking et avec quelle ligne.

M. Pavageau répond que c'est la ligne TOSA 23 qui sera normalement mise en service en décembre 2017.

Un député S demande combien de temps cela peut prendre pour relancer la démarche si les commissaires votent ce projet de loi et si l'Etat recommence le travail de la demande de concession.

M. Pavageau indique qu'ils ne sont pas en attente de relancer la démarche car le projet inscrit dans la loi H 1 50 est programmé dans le PDI actuel. Il informe les commissaires qu'il a nommé un chef de projet en octobre dernier et que le projet est donc réactivé. Il explique que l'appel d'offres aura lieu en mars-avril 2017, que le contrat sera signé avec le mandataire en septembre prochain et que le dossier sera déposé dans le courant de l'année 2018.

Le même député demande si ce projet pourrait aller plus vite s'il n'était plus lié à la construction de la route des Nations.

M. Pavageau indique que, dans tous les cas, il a prévu 18 mois de procédure administrative dans le planning. Il ajoute que le test grandeur nature sera le tram entre les Palettes, la ZIPLO et Perly.

Le député Ve demande quelles sont les échéances fixées dans le rétroplanning.

M. Pavageau indique que cette année ils vont rédiger le cahier des charges et choisir le mandataire. Il ajoute qu'ensuite il y aura la reprise des études préliminaires jusqu'à la fin de l'année 2017, puis il y aura un avant-projet durant toute l'année 2018. Il explique que le projet d'ouvrage aura lieu durant le premier semestre de 2019, ce qui va leur permettre de déposer le dossier PAP avant la fin de l'année 2019. Il ajoute que cela mène au milieu de l'année 2021 pour avoir l'autorisation ; il faudra ensuite compter six mois de préparation de chantier avec l'entreprise. Il indique que cela permettra de démarrer les travaux en décembre 2021 ce qui correspond à la mise en service de la route des Nations.

Un député S estime que le fait de dépendre légalement de la construction de la route des Nations complique ce projet de loi. Il indique que l'on ne sait pas si un village géologique par exemple sera découvert lors de la construction de la route des Nations ce qui retarderait alors le projet.

Le député Ve demande quand le tracé sera définitif.

M. Pavageau répond que le tracé va jusqu'au P+R P47. Il précise que du côté français rien n'est défini car il y a une hypothétique transformation de leur BHNS en tramway. Concernant la branche de l'aéroport, il explique qu'elle est inscrite dans le PDI à l'horizon 2025. Il précise qu'aucune demande de subvention côté français n'est faite pour la partie Ferney-Voltaire puisqu'ils prévoient la réalisation du BHNS pour 2019.

Un député PLR suggère à M. Pavageau de trouver un nom plus attractif que « P47 » comme nom pour le terminus. Il suggère de trouver un nom de lieu.

Séance du mardi 24 janvier 2017

Le député Ve relève que la loi a été modifiée en 2006 pour conditionner la construction du tram à la route des Nations. Le contexte était différent de celui que l'on connaît aujourd'hui. Il y avait une volonté d'une majorité du parlement de mettre la priorité sur la route des Nations avant de réaliser un nouveau tram. Actuellement, le projet de la route des Nations est beaucoup plus avancé que celui du tram du Grand-Saconnex. Le projet de tram redémarre maintenant. La volonté de 2006 est désormais respectée. Il

aimerait maintenir ce projet de loi et supprimer ces quelques lignes qui alourdisent inutilement la législation.

Le Président met aux voix l'entrée en matière du PL 11671 :

Pour :	5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)
Contre :	10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstention :	–

L'entrée en matière du PL 11671 est refusée.

La catégorie II est préavisée.

Documents annexés

- 1) Historique et planning global du tramway Nations – Grand-Saconnex du DETA du 10 janvier 2017.
- 2) Tracé de la ligne F avant et après la route des Nations.
- 3) Membres du Conseil du transport privé professionnel de marchandises.
- 4) Note de M. Leutwyler du 22 avril 2015 adressée à la Commission des transports
- 5) Résolution du Conseil municipal du Grand-Saconnex du 13 avril 2015
- 6) Article du journal « 20 Minutes » du 7 mai 2015 intitulé : « Offensive pour accélérer le tram du Grand-Saconnex »
- 7) Article de la Tribune de Genève du 28 janvier 2015 intitulé : « Le Grand-Saconnex n'aura pas de tram avant 2023 »

Projet de loi (11671)

modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50)
(Débloquons le tram du Grand-Saconnex)

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, du 17 mars 1988, est modifiée
comme suit:

Art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 3, lettre a (nouvelle teneur)

b) Tramways

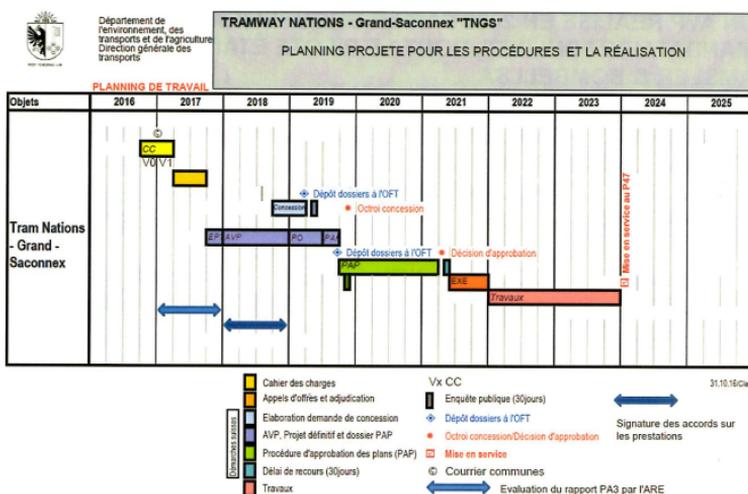
3° La deuxième étape porte sur :

- 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.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

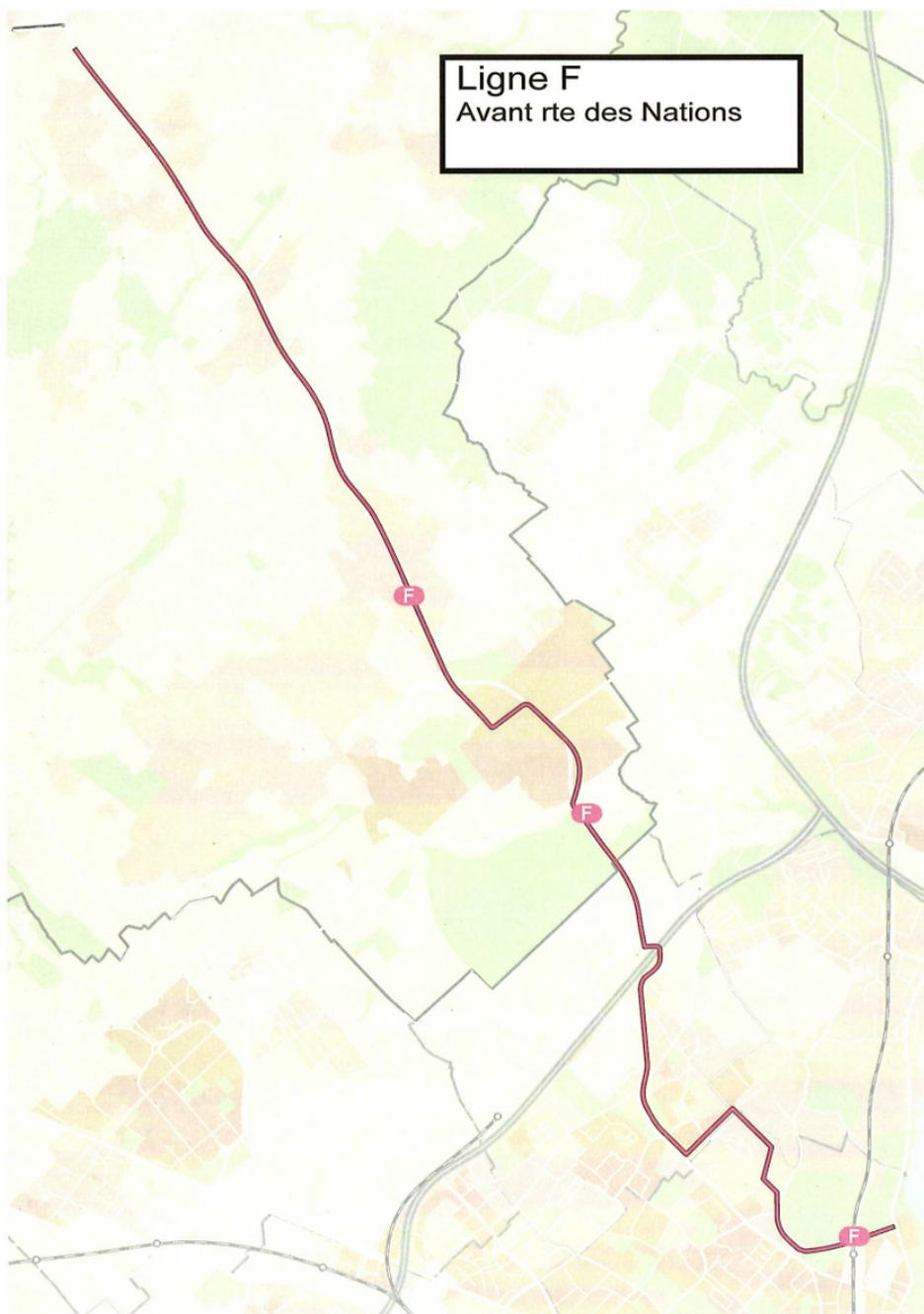
PLANNING GLOBAL



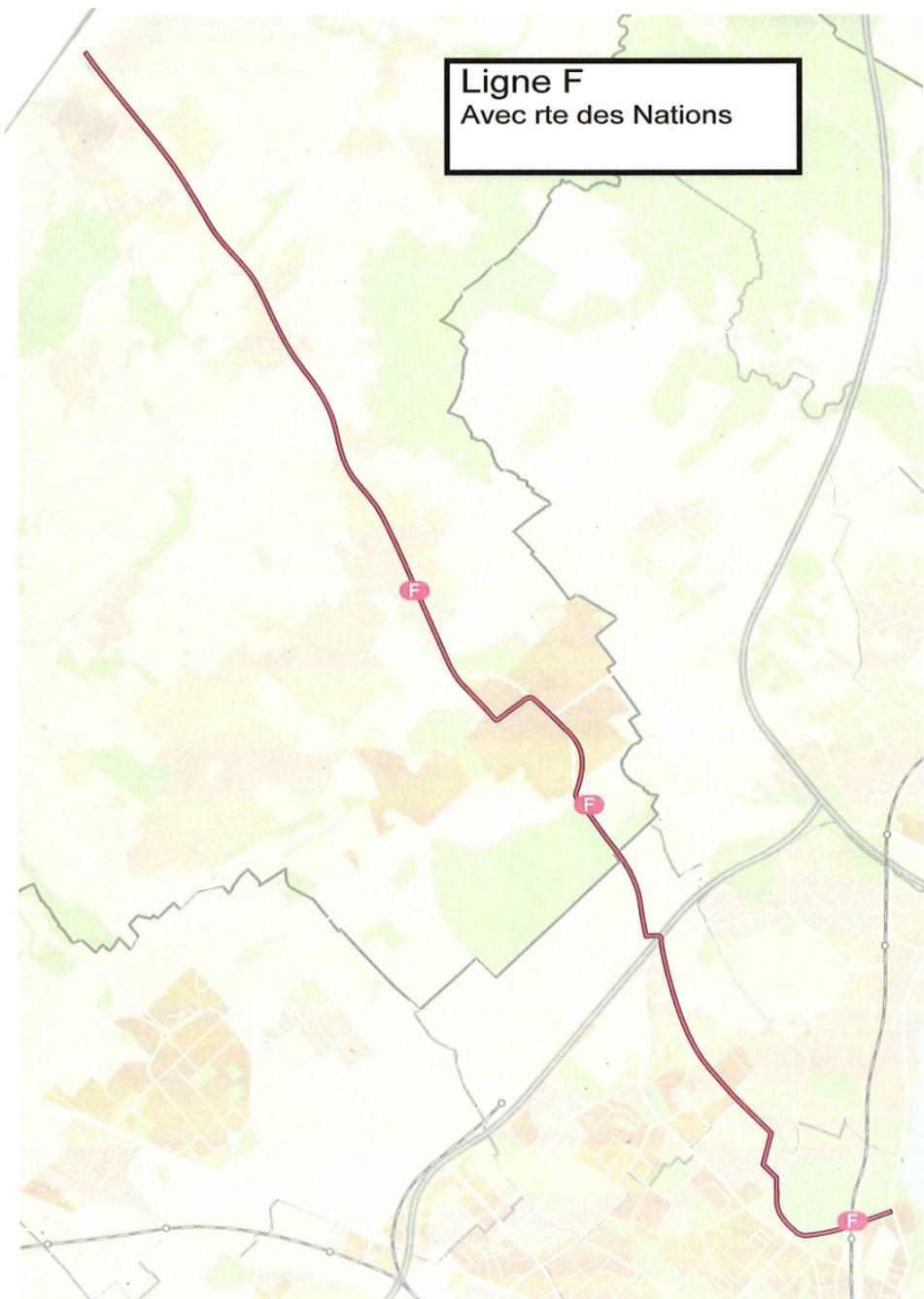
HISTORIQUE

- > UN AVP RÉALISÉ EN 2006 PAR LE GROUPEMENT DE MANDATAIRE "ONLINE", DONT LE PILOTE ÉTAIT LE BUREAU AMSLER & BOMBELI SA
- > ETUDES INTERROMPUES SUITE ÉTUDE TRANSITEC (NÉCESSITÉ RTE NATIONS), PUIS INSCRIPTION À LA H 1 50 QUI CONDITIONNE LA RÉALISATION DE CETTE EXTENSION À CELLE DE LA ROUTE DES NATIONS
- > UNE DEMANDE DE CONCESSION FAITE FIN 2005, PUIS EN 2013, DÉCISION DE CLASSEMENT PAR L'OFT, SUITE À LE DEMANDE DU CANTON:
 - Dépôt de la demande de concession auprès de l'OFT le 15 décembre 2015
 - Publication dans la FAO de la mise à l'enquête publique le 01 mars 2006
 - Courrier de l'OFT le 20 août 2013 pour "décision de classement" de la demande de concession en cours
 - Réponse à l'OFT le 27 août 2013 pour préciser qu'il ne s'agit pas d'un abandon mais d'un report





Ligne F
Avec rte des Nations



ANNEXE 3

Conseil du transport privé professionnel de marchandises

Art. 16A et 16B – LaLCR

Présidence : M. Luc Barthassat, Conseiller d'Etat

Association	Contact	email	fonction
Association genevoise des Propriétaire d'autocars (AGPA)	Patricia Läser	p.laser@bluewin.ch	Directrice de JP Excursions
ASTAG	Christophe Pradervand	CPR@barec.ch	Président
CCIG	Gilles Desplanches	direction@gillesdesplanches.com	
Genève Tourisme	Philippe Vignon	vignon@geneve-tourisme.ch	Directeur
Fédération des Métiers du Bâtiment (FMB)	Nicolas Rufener	info@fmb-ge.ch	Secrétaire Général
Fédération du Commerce Genevois FCG	José Millo	j.millo@fleuriot.ch	
Trade Club	José Antonio Loureiro	joseantonio.loureiro@coop.ch	Gérant COOP
Association genevoise des Propriétaire de tracteurs	Christian Berthelet	chberthelet@gmail.com	Président de l'association



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
 Département de l'environnement des transports et de l'agriculture (DETA)
Direction générale du génie civil

NOTE

De : Monsieur René LEUTWYLER
 Directeur général du génie civil et ingénieur cantonal - B901ER/DGGC

A : Monsieur Pascal SPUHLER
 Président de la commission des transports
 Mesdames et Messieurs les députés de la commission des transports

Copie à : Monsieur Luc BARTHASSAT
 Conseiller d'Etat

Date : 22 avril 2015
 DGGC/JC/mjf

Objet : Réponse à la question posée lors de la séance de commission du 14 avril
 2015 concernant;
**Route des Nations (NAT) et Jonction autoroutière du Grand-Saconnex
 (JAG)**

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les députés de la commission des transports,

Le projet de la Route des Nations (NAT) est de compétence cantonale et celui de la modification de la Jonction autoroutière du Grand-Saconnex (JAG) est de compétence fédérale.

Ces deux projets suivent des procédures d'autorisations différentes, l'une (NAT) de droit cantonal l'autre, (JAG) de droit fédéral.

Le financement pour la Route des Nations fait partie du projet de loi PL 10749-A (H 1 70), adopté le 27 janvier 2011 par le Grand-Conseil, qui contient les crédits pour la réalisation du projet de loi sur les infrastructures de transports issues du projet d'agglomération 1, dont CHF 171 millions sont destinés à la construction de la Route des Nations, y compris la part cantonale du financement de la modification de la Jonction autoroutière du Grand-Saconnex. (Mesure 32-1-4)

Ci-dessous : extrait de la loi H 1 70 (LITAgglo) : du 27 janvier 2011

Art. 4 Subventions fédérales

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

et encore

Art. 2 Mesures

⁴ En complément aux mesures de l'alinéa 1, le projet de route des Nations et la part cantonale de la nouvelle jonction autoroutière de Ferney sont compris dans les mesures non imputables au fonds d'infrastructure.

Dès lors et, conformément à la loi H 1 70, les coûts de la Route des Nations ainsi que la participation cantonale à la réalisation de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex ne sont pas co-financés par Berne et sont entièrement assumés par le projet d'agglomération 1 (soit, entièrement à charge de l'agglomération sans participation financière de Berne).

Planification NAT+JAG

Les deux projets NAT et JAG ont l'obligation d'être matériellement et formellement coordonnés.

Les procédures d'enquêtes publiques et d'autorisations de construire sont actuellement coordonnées et en cours.

L'ouverture du chantier de la Route des Nations (NAT) est prévue **pour fin 2016/ 2017**. Celle de la Jonction autoroutière (JAG) est prévue une année plus tard.

La répartition des coûts pour la Jonction autoroutière du Grand Saconnex (JAG) prévue est de 74% pour la Confédération et 26% pour le Canton de Genève (la part cantonale est comprise dans les CHF 171 millions déjà mentionnés).

La mise en service NAT + JAG est prévue 2021-2022.

Vous souhaitant bonne réception de ces informations, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les députés de la commission des transports, mes sincères salutations.



René Leutwyler

Ingénieur cantonal

	millions CHF 2002 hors TVA	Taux de contribution	Contribution Confédération millions CHF 2002 hors TVA	Solde millions CHF 2002 hors TVA	millions CHF Solde PA 2007	Solde Solde PA 2007
En liaison avec CEVA						
10-3 Reaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gare/halles de Pors-Rouge, Bernex, Champel, Eau-Vive, Chêne-Bourg et Annemasse)	65.16	-0.07%	25.18	31.28	75.00	1.145.737.865
10-4 Liaison "soberaine" mobile entre l'horizon cantonal et la ville CEVA de Chevrolat	12.22	-0.07%	4.66	7.25	-4.00	1.145.692.866
sous-total	77.38		31.01	41.61	65.00	53.00
Entièrement assumée par l'agglomération						
30-501 Travaux des constructions	7.00	0.07%	5.00	7.00	0	0.00
Aménagement Commix						
32-1-4 (TMI) Route des Nations	135.00	0.07%	9.00	135.00		
32-1-4 (TMI) Route des Nations Complément pour couverture de la tranche suivante	18.00	0.07%	9.00	11.00		
32-1-4 (TMI) Part Cantonale à la construction de la nouvelle jonction RN de Feney	18.00	0.07%	9.00	11.00		
10-3 Développement d'un réseau M.O. à Chancy, Rougny en lien avec l'affaire TC (RER, bus) et le P-RT coté total 0.2mio. 0.05 en F	0.15	0.07%	9.00	6.15	0	0.00
<small>20-5 Liaison entre modules pour Guabalein, Confédération - Genève, hauteur 4.0 mètres, 1200 m² P</small>	0.22	0.07%	9.00	6.22	0	0.00
sous-total	178.37		178.37	178.37		
Mesures paysagères						
Mesures paysagères (solon-déjà)	14.70	0.07%	9.00	14.70	0	0.00
TOTAL	320.63		51.02	269.61		171.00

Ville du Grand-Saconnex



Législature 2011-2015

Point 9.2

Séance du Conseil municipal du 13.04.2015

RESOLUTION

« REPRISE DES ETUDES ET REALISATION ANTICIPEE DU TRAM NATIONS - GRAND-SACONNEX »

Considérant :

- le retard pris par la mise en service de la route des Nations ;
- les développements prévus le long de la route de Ferney et les plans localisés de quartier ou plans de site qui sont en cours d'élaboration ou acceptés dans le cadre du Grand Projet Jardin des Nations (les Feuillantines, le Grand-Morillon, le Conseil œcuménique des églises, le Fonds Mondial) ;
- les réserves de terrain ou cessions à prévoir ;
- le caractère patrimonial et paysager de la route de Ferney ;
- les développements prévus dans le cadre des secteurs Carantec, Susette du Grand Projet Grand-Saconnex ;
- le décalage toujours plus prononcé entre les développements urbains et le retard pris dans la réalisation des transports publics et des voies de mobilités douces ;
- la charge ingérable du trafic de transit sur le territoire de la ville du Grand-Saconnex ;

sur proposition du Conseil administratif,

LE CONSEIL MUNICIPAL

décide

par 12 « oui », 3 « non » et 8 abstentions,

- de demander au Conseil d'Etat :
 - la reprise immédiate des études du tram Nations – Grand-Saconnex afin de coordonner les développements urbains le long de la route de Ferney avec l'emprise du tram ;
 - d'associer pleinement les Villes du Grand-Saconnex et de Genève à ces études ;
 - d'évaluer toutes mesures de circulation (sens unique, report de trafic sur l'avenue Appia, etc.) dans les études qui permettraient de réduire l'impact des voies du tram sur le patrimoine et le paysage tout en réduisant le coût de construction de l'ouvrage ;
 - dès l'ouverture du chantier de la route des Nations de mettre tout en œuvre afin de réaliser rapidement le tram Nations – Grand-Saconnex pour une mise en service simultanément avec la route des Nations.

Le Grand-Saconnex, le 13 avril 2015

Une info à nous transmettre? Une histoire à nous raconter? Ecrivez-nous à web@20minutes.ch

Genève

07 mai 2015 06:00; Act: 07.05.2015 09:22

Offensive pour accélérer le tram du Grand-Saconnex

par Jérôme Faas - L'ouvrage est prévu à l'horizon 2023. Bien trop tard pour les Verts et la commune, qui veulent accélérer les choses.



Le prolongement de la ligne 15 depuis la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex coûterait 78 millions de francs. (Photo: Keystone/Martial Trezzini)

on off i Etendre la ligne 15 des Nations jusqu'au Grand-Saconnex est urgent pour les écologistes. La loi actuelle l'interdit pourtant: elle stipule que le chantier ne pourra débuter qu'une fois achevée la route des Nations, soit pas avant l'horizon 2020-2021. Avec un tel agenda, la mise en service du nouveau tram n'interviendrait pas avant 2023.

Une faute?

«Il s'agit de mettre fin à cette mascarade, qui empêche la desserte d'un quartier de plus en plus dense», tonne Lisa Mazzone, la présidente Verte. Son parti dépose donc un projet de loi dissociant le tram du futur axe routier censé desservir les organisations internationales.

«Le résultat est nul: on n'a ni la route, ni le tram»

«A l'époque, la majorité de droite du Grand Conseil, sur les pattes arrières par rapport aux transports publics, avait lié la nouvelle route au tram. Le résultat est nul: aujourd'hui, on n'a ni l'une, ni l'autre, déplore Lisa Mazzone. Et comme cette route des Nations, à laquelle les Verts s'opposent par ailleurs, suscite une levée de boucliers, rien n'indique que le retard ne va pas s'accroître.» Candidat écologiste au Conseil administratif, Laurent Jimaja déplore pour sa part les nuisances endurées par une commune dont la population a presque doublé en 20 ans et qui s'apprête à accueillir de nombreux nouveaux emplois et habitants. «L'Exécutif lui-même s'impatiente», observe-t-il.

Le maire: «Aux Acacias, on y est bien arrivé »

En effet, Jean-Marc Comte, le maire PDC de la commune asphyxiée par le trafic pendulaire, plaide aussi pour ce découplage, comme tout le Conseil administratif, pourtant de droite. «On demande la reprise immédiate des études. Quand on a mis un tram à la rue Deux-Ponts ou aux Acacias, aucune nouvelle route n'a été mise à côté, et on y est bien arrivé.»

Contrairement aux Verts, l'élu démocrate-chrétien ne s'oppose cependant pas à la route des Nations. «Dissocier cette dernière du tram est une bonne chose, mais cela ne doit pas servir d'excuse pour ne pas la réaliser.» Lui souhaite une mise en service simultanée. «En termes de chantier, plutôt que de souffrir quatre ans pour la route puis deux ans pour le tram, il me paraît plus intelligent de ne souffrir qu'une seule fois quatre ans.»

Sollicité, le Département cantonal des transports n'a pas pris position.

Le Grand-Saconnex n'aura pas de tram avant 2023

Tribune de Genève, 2015-01-28

La construction de la route des Nations a deux ans de retard. Cela reporte l'extension du tram et la rénovation de la jonction autoroutière

Les Saconnésiens devront encore patienter avant d'entendre crisser le tram. L'extension de la ligne 15 entre la place des Nations et Ferney, via Le Grand-Saconnex, ne sera en service qu'à la fin de 2023. Car sa réalisation ne pourra démarrer que lorsqu'un autre chantier d'envergure sera terminé: la construction de la route des Nations. Or, celui-ci a pris deux ans de retard! La route des Nations – devisée à 140 millions de francs à la charge du Canton – permettra de contourner Le Grand-Saconnex et Pregny-Chambésy (voir l'infographie). Ce tronçon – entièrement souterrain – offrira aussi une meilleure desserte des organisations internationales. «Le Grand-Saconnex attend une route d'évitement depuis trente ans, rappelle Jean-Marc Comte, maire. C'est la pierre angulaire de l'amélioration de notre qualité de vie.»

Eviter les recours

Le chantier de ce tronçon devait démarrer en 2015, ce sera finalement mi-2017. Comment expliquer ce retard? «La procédure d'enquête publique prend du temps, explique René Leutwyler, ingénieur cantonal et directeur général du Génie civil. Une première enquête publique a eu lieu en 2013 et le projet a été adapté en fonction de certaines de ses observations, notamment concernant les examens en relation avec les impacts de nuisances sonores. Cette étape sera bientôt terminée et une requête d'autorisation de construire sera déposée.»

En 2013, le projet avait suscité une levée de boucliers, dont plus de vingt oppositions. Ont-elles toutes été levées? «Non, et il en restera probablement, répond l'ingénieur cantonal. Néanmoins, les processus de conciliation et d'acquisitions foncières sont en cours. Le traitement des observations prend du temps mais cet investissement dans la recherche de consensus et d'adhésion au projet permettra certainement d'éviter de multiples recours et de perdre des mois devant les tribunaux...»

Ce retard de la route des Nations a un impact direct sur la réalisation d'un autre projet: la jonction autoroutière du Grand-Saconnex, qui doit être réaménagée pour absorber le trafic induit par le nouveau tronçon. Devisés à 142 millions de francs, couverts par la Confédération et le Canton, les travaux sont échelonnés sur trois ans. Ils démarreront en 2018, sous réserve que la route des Nations soit déjà en construction...

Pour compliquer encore le dossier, la Confédération – propriétaire des routes nationales depuis 2008 – vient de remettre le marché public pour les prestations d'exécution de cette jonction. «Le groupe lauréat a obtenu ce mandat en 2002, qui est aujourd'hui arrivé à son terme, indique Olivier Floc'hic, responsable de la communication de l'Office fédéral des routes. De plus, nous avons atteint le maximum du budget adjugé et comme le projet a évolué, il ne correspond plus à l'appel d'offres de l'époque. Par exemple, les projections de trafic ont été

réalisées pour l'horizon 2015-2020, c'est insuffisant! La Loi sur les marchés publics nous oblige à déposer une nouvelle soumission pour poursuivre les études.» Encore des retards en perspective? «Non, cette procédure n'induit pas de retard par rapport au projet initial.»

Pas de route, pas de tram

Enfin, un dernier projet est aussi retardé: l'extension du tram. «Nous en avons besoin, il faut conduire les travaux de la route des Nations et du tram de concert!» soutient Jean-Marc Comte. Impossible, relève René Leutwyler. «La réalisation du tram doit se faire après la mise en service de la route des Nations; cela figure dans une disposition légale inscrite dans la Loi sur le réseau des transports publics. Cet échelonnement est obligatoire.» Et il agace le maire. «C'est vraiment ennuyeux! Car pendant que le tronçon et le tram prennent du retard, d'autres chantiers s'ouvrent sur la commune!» Comme le projet d'immeuble du Fonds mondial de lutte contre le sida, la tuberculose et le paludisme, qui accueillera 1000 employés, ou les six immeubles du Centre œcuménique des Eglises. «Cela va engendrer du trafic supplémentaire, prévient le maire. Le Conseil d'Etat s'est engagé à ce qu'il n'y ait pas davantage de circulation dans notre village, il va devoir prendre des mesures. Sans la route des Nations, cela va être compliqué...»

Date de dépôt : 21 mars 2017

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. Mathias Buschbeck

Mesdames et
Messieurs les députés,

En 2004, le Grand Conseil introduisait dans la loi sur le réseau des transports publics l'obligation de construire la route des Nations avant le tram en direction du Grand-Saconnex, en espérant accélérer ainsi la réalisation de la route.

Le bilan, 13 ans plus tard, est plus que mitigé. La construction de la route n'a pas débuté et les études du tram viennent de reprendre après avoir été gelées durant une décennie. Au mieux, les travaux de ce dernier pourraient débuter en 2021 pour une mise en service... en 2023 !

La volonté de la commune du Grand-Saconnex est pourtant on ne peut plus claire. Entre les constructions de logements et les nouveaux sièges de grandes organisations, la situation est encore plus urgente qu'il y a 15 ans, il ne faut plus attendre pour construire cette nouvelle ligne de tram. Le Conseil municipal, penchant pourtant majoritairement à droite, a d'ailleurs approuvé le 13 avril 2015 une résolution demandant une réalisation conjointe des deux ouvrages, afin de pouvoir enfin requalifier la route de Ferney et retrouver une qualité de vie dans le cœur de la commune. En effet, malgré les mesures de circulation qui seront à prendre durant la phase des travaux, il n'y a pas de raison qu'il y ait plus de problèmes de capacité à la route de Ferney qu'à la route des Acacias, à la route de Meyrin, à la rue de Lausanne ou à la rue des Deux-Ponts.

Pourtant, la majorité de la commission n'a pas été sensible aux arguments saconnésiens et a refusé l'entrée en matière sur ce projet de loi.

Le Grand Conseil serait pourtant bien inspiré de mettre en pratique les principes qu'il énonce à longueur d'année sur l'écoute qu'il faut accorder à la souffrance liée au trafic de transit dans les communes. Il faudrait pour cela avoir l'indignation un peu moins sélective...

Le Conseil d'Etat lui-même, en relançant les études, admet l'utilité de ce tram, appelé de plus à largement être subventionné par la Confédération. Il n'y a pas de raison de retarder des travaux indispensables au moment même où ils seraient prêts à démarrer au motif que la route des Nations, contestable et contestée, aurait encore pris du retard. A ce titre, il est piquant de relever que les travaux de la route des Nations dont le début était encore annoncé pour fin 2016 en avril de l'année passée ont pris au moins 6 mois de retard depuis.

Les Verts vous invitent donc à entrer en matière sur ce projet de loi afin de l'amender dans le sens demandé par les autorités du Grand-Saconnex demandant des travaux simultanés pour les ouvrages.

Date de dépôt : 20 mars 2017

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

Une subordination aberrante

Ce projet de loi vise à modifier la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), article 4, alinéa 1, lettre b, chiffre 3, lettre a, en supprimant la fin de la phrase « dès que la route des Nations sera construite », pour amener le plus rapidement possible le tram au Grand-Saconnex, puis à l'aéroport et à Ferney.

Les habitant-e-s du Grand-Saconnex souffrent du trafic, de la pollution, du bruit. Il est grand temps d'agir.

La suppression de la subordination légale du projet du tram du Grand-Saconnex à la réalisation de la route des Nations permettrait de réaliser au plus vite le prolongement du tram vers le Grand-Saconnex même dans le cas où la construction de la route des Nations serait retardée.

Pour une réalisation simultanée

Les Autorités de la commune du Grand-Saconnex ont exprimé le souhait de la commune de construire le tram simultanément à la réalisation de la route des Nations et ils demandent le début immédiat des travaux du tram. Lors de la réalisation d'autres trams vers Onex, Meyrin, Lancy-Pont-Rouge ou la place des Nations, aucune nouvelle route n'a été construite à côté et les travaux ont quand même pu être réalisés à satisfaction.

Compte tenu des charges de trafic actuelles, une nouvelle infrastructure routière n'est pas nécessaire à la réalisation d'un tram sur la route de Ferney. Des mesures de gestion du trafic doivent permettre de réaliser le tram sans accroissement des capacités routières.

La minorité déplore que la réalisation du tram à destination du Grand-Saconnex soit dépendante de celle de la route des Nations. Comme le rappelaient les représentants du Grand-Saconnex lors de leur audition, le tram

du Grand-Saconnex fait partie d'un projet d'ensemble qui comprend la route des Nations et la construction du tram. Dans ce contexte, la route des Nations va prendre en charge le réseau prioritaire à la place de la route de Ferney. Il ne s'agit donc pas de dédoubler la route de Ferney, mais de la remplacer. La route de Ferney sera déclassée dans la hiérarchie du réseau routier en réseau secondaire. Elle pourra alors être qualifiée en termes de mobilité douce, d'accessibilité grâce au tram. La décharge de trafic entraînera une réduction des nuisances et de l'insécurité. Ce projet est donc important pour la commune, puisque l'on remplace une route qui sert au trafic de transit par une route requalifiée grâce à l'arrivée du tram. Au Grand-Saconnex, on compte 100 000 véhicules motorisés par jour. Environ 60 000 sur l'autoroute, 25 000 sur la route de Ferney et 10 000 dans le village et les routes de quartier. La situation était critique hier, elle l'est aujourd'hui, elle le sera demain, et ce d'autant plus si l'on doit attendre après-demain pour la mise en service du tram.

La route des Nations augmentera le trafic motorisé, la pollution et le bruit

Avec la capacité élevée de la route des Nations et le gain de temps que celle-ci offrira pour atteindre les Organisations internationales et le centre-ville, on peut estimer que l'ajout de cette route sans la mise en service parallèle du tram sur la route de Ferney aura pour conséquence d'accroître le trafic individuel motorisé dans cette région.

La route des Nations sera une nouvelle pénétrante permettant aux véhicules motorisés de rejoindre le centre de Genève qui est déjà saturé par le trafic motorisé. Il est primordial que, lorsque cette route sera construite, la route de Ferney soit déclassée dans le réseau routier secondaire pour éviter une augmentation générale du trafic motorisé et la pollution qu'il engendre au niveau de l'air comme du bruit.

Dans le cadre de l'étude de ce projet de loi, le canton a détaillé le nouveau calendrier de réalisation du tram. Un cahier des charges du tram Nations-Grand-Saconnex est en passe d'être finalisé. L'étude préliminaire sera finalisée au dernier trimestre 2017. L'avant-projet sera lancé en 2018. Parallèlement, une demande de concession sera lancée au dernier trimestre 2018. La procédure d'approbation des plans au niveau fédéral sera déposée à la fin 2019. Une décision d'approbation de ces derniers plans interviendra au milieu de l'année 2021. Les travaux seront réalisés entre 2022 et 2023 pour une mise en service à la fin 2023. D'après le canton, il n'est pas possible d'aller plus vite.

Conclusion

La minorité déplore vivement que la construction du tram du Grand-Saconnex soit conditionnée par la réalisation préalable de la route des Nations. Si cette dernière devait encore prendre du retard quel qu'en soient les raisons, il est impératif que la construction du tram puisse se faire sans attendre.

C'est pourquoi nous vous engageons, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à suivre la minorité de la commission et à voter ce projet de loi.