

# Loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (12553)

H 1 50

du 26 juin 2020

---

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 (LRTP – H 1 50),  
est modifiée comme suit :

**Art. 4, al. 1, phrase introductive, lettres a, b, chiffres 2 et 3, lettres a, c et  
d (nouvelle teneur), lettre f (nouvelle), chiffre 4 (nouvelle  
teneur), al. 1, lettre c (nouvelle teneur), al. 1, lettre f  
(nouvelle), al. 2 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Le réseau des transports publics est renforcé à l’horizon 2030, en  
conformité avec les différentes générations du projet d’agglomération 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 avec les projets principaux suivants :

- 1° la liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse via La Praille – les  
Eaux-Vives (CEVA);
- 2° l’extension de capacité du nœud de Genève incluant notamment la  
construction d’une nouvelle gare souterraine au droit de la gare de  
Genève;
- 3° les aménagements d’infrastructure nécessaires pour une exploitation  
optimale d’un réseau ferroviaire express régional (Léman Express)  
avec l’étude d’une nouvelle liaison diamétrale Bernex – Cherpines –  
Lancy-Pont-Rouge – Genève – Genève-Aéroport – Meyrin –  
Zimeysa.

Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du programme de développement stratégique ferroviaire de la Confédération suisse.

b) Tramways

2° La première étape de cette construction de lignes porte sur le prolongement Cornavin – rond-point de Plainpalais – Acacias, – Grand-Lancy – Palettes, ainsi que les lignes Cornavin – Meyrin et Cornavin – Nations.

3° La deuxième étape porte sur :

a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des Nations jusqu’au Grand-Saconnex, dès que la route des Nations est construite, avec dans une deuxième étape une extension en direction de Ferney-Voltaire (et/ou une éventuelle branche entre le Grand-Saconnex et l’Aéroport);

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. La traversée de Lancy doit se faire sans diminution de la capacité routière, celle de Perly ne peut 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 réaménagement ponctuel du réseau existant, dans le cadre du développement des interfaces publiques autour des gares CEVA;

f) la réorganisation du nœud tramway de Cornavin en prévision du réaménagement de l’espace public et de l’extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève.

4° 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.

c) Autobus, trolleybus et autobus électrique à recharge rapide

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.

Des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau sont entrepris, sous forme d'aménagement en sites propres, de requalifications d'axes routiers, de prolongement ou d'électrification de lignes. Sont concernés les axes suivants : Aéroport – Rive – Communaux d'Ambilly, Avenue Louis-Casaï, CERN – Frontière (en direction de Saint-Genis), Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, Genève – Vernier, Hôpital – Grands Esserts, interface Aéroport, Jonction – stade de la Praille, moyenne ceinture (Av. de l'Ain, Etang, Pré-Bois), Nations – Plan-les-Ouates, Onex – Cressy, Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Grands Esserts – Veyrier, Rive – Cornavin, et Route de Saint-Julien.

Concernant la ligne entre Rive et les Communaux d'Ambilly, elle doit être réalisée sans réduire la capacité routière des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels dans l'attente d'une traversée lacustre.

f) Projets à long terme

D'autres extensions du réseau en site propre sont à étudier en vue d'une réalisation ultérieure : Genève – Vérenaz, Thônex – Communaux d'Ambilly, Genève – Lignon, Genève – Vernier (tramway), Rive – pont du Mont-Blanc, route de Malagnou et moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.

Sur ces axes, les aménagements peuvent prendre la forme d'une ligne de bus à haut niveau de service ou de tramway. Le mode de transport devra être pensé comme évolutif (du bus au tramway) afin de permettre la prise en compte de leur éventuelle montée en charge.

Avant la réalisation d'une traversée lacustre, la mise en place de ces aménagements n'a pas d'impact sur la capacité routière globale utile du U lacustre (mouvements quai Gustave-Ador, quai Général-Guisan, pont du Mont-Blanc, quai du Mont-Blanc, quai Wilson et inverse).

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

**Art. 5, al. 3 (nouveau)**

<sup>3</sup> Dans le cadre d'un traitement de façade à façade de projet d'axe de transport en site propre sur domaine public communal, le Conseil d'Etat peut décider d'accorder un subventionnement à la construction dans un périmètre donné et pour un maximum de 50% des coûts de l'aménagement concerné, déduction faite d'éventuelles subventions et participations de tiers. Les règles d'application, périmètre et modalités de calcul de la subvention sont définies

dans le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987.

### **Art. 5A (abrogé)**

### **Art. 7, al. 1 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Les lignes du réseau sur rail à écartement métrique à créer font l'objet d'une demande de concession auprès de l'autorité fédérale, conformément aux articles 5 à 8b de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957.

### **Art. 8, al. 1 (nouvelle teneur), al. 2 et 3 (abrogés, l'al. 4 ancien devenant l'al. 2)**

<sup>1</sup> Les plans de construction des lignes du réseau sur rail ainsi que trolleybus sont soumis à l'approbation de l'autorité fédérale et à enquête publique conformément aux articles 18 et suivants de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957.

## **Chapitre III      Crédits d'étude et d'investissement (nouvelle teneur)**

### **Art. 9, al. 1 et 3 (abrogés, l'al. 2 ancien devenant l'al. unique)**

### **Art. 9A      Crédits d'étude et d'investissement (nouveau)**

<sup>1</sup> Des crédits d'étude et d'investissement bruts de 826 800 000 francs (base francs avril 2018, hors TVA et renchérissement, y compris activation du personnel) sont ouverts au Conseil d'Etat pour le développement du réseau sur rail à écartement métrique et du réseau routier de transports publics.

<sup>2</sup> Ils se décomposent de la manière suivante :

– Tram Cornavin – Meyrin, dernière étape	2 000 000 fr.
– Prolongement tram Meyrin – Cornavin – Bernex à Vailly	100 000 000 fr.
– Tram Genève – Plan-les-Ouates – Saint-Julien-en-Genevois en deux étapes	242 200 000 fr.
– Prolongement tram Cornavin – Nations jusqu'au Grand-Saconnex (P47) puis jusqu'à Ferney-Voltaire et éventuellement l'aéroport	193 000 000 fr.

– Compléments au réseau tram et interfaces (réaménagements plateforme Moillesulaz, interfaces tramway de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), interfaces principales)	44 800 000 fr.
– Aménagements routiers et requalification pour bus à haut niveau de service entre Genève et Vernier	86 300 000 fr.
– Aménagements routiers et requalification pour fluidification des lignes de bus sur l’avenue Louis-Casaï	40 000 000 fr.
– Aménagements routiers pour nouvelles lignes desservant le grand projet des Grands Esserts	31 200 000 fr.
– Autres projets d’aménagements pour les bus, trolleybus et bus électrique à recharge rapide : CERN – Frontière, Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, interface Aéroport, Jonction – Stade de la Praille, moyenne ceinture (avenue de l’Ain, secteur Etang, route de Pré Bois), Rive – Communaux d’Ambilly (Axe Frontenex), Rive – Cornavin et Onex – Cressy	87 300 000 fr.
<b>Total</b>	<b>826 800 000 fr.</b>

### **Art. 9B Planification financière (nouveau)**

<sup>1</sup> Ces crédits d’investissement sont ouverts dès 2019. Ils sont inscrits sous la politique publique M – Mobilité, sous les natures 5000 et 5010 et les centres de responsabilités suivants :

0603 office cantonal des transports

0611 office cantonal du génie civil

<sup>2</sup> L’exécution de ces crédits est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

### **Art. 9C Subvention fédérale (nouveau)**

<sup>1</sup> Une subvention fédérale sur une majorité des projets listés à l’article 9A est prévue au titre de contribution issue du fonds d’infrastructure pour le trafic d’agglomération.

<sup>2</sup> Elle est estimée à un montant de 166 780 000 francs et est comptabilisée sous la politique publique M – Mobilité.

## **Chapitre IV Subvention d'investissement (nouveau, le chapitre IV ancien devenant le chapitre V)**

### **Art. 9D Subvention d'investissement (nouveau)**

<sup>1</sup> Un crédit maximal de 77 000 000 francs (base francs avril 2018, hors TVA et hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement accordée aux communes pour l'accompagnement des mesures relatives aux aménagements sur le domaine public communal.

<sup>2</sup> Cette subvention, versée à titre exceptionnel sur la base d'un projet arrêté et précis, est calculée conformément aux dispositions de l'article 5, alinéa 3.

### **Art. 9E Planification financière (nouveau)**

<sup>1</sup> Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2019 au titre de subvention d'investissement. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité, sous la nature 5620 et le centre de responsabilités suivant :

0611 office cantonal du génie civil.

<sup>2</sup> L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

### **Art. 9F Durée (nouveau)**

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint au terme des travaux.

### **Art. 9G Aliénation (nouveau)**

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

### **Art. 13 Amortissement (nouveau)**

L'amortissement des investissements est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

### **Art. 14 Clause d'indexation (nouveau)**

Le montant des crédits prévus aux articles 9A et 9D doit être indexé à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) pour la phase projet et à l'indice genevois de la construction (SSE) pour la phase construction. Pour ces crédits, aucun crédit supplémentaire ne doit être déposé du fait du renchérissement.

**Art. 15**      **Loi de boucllement (nouveau)**

Les crédits d'investissement prévus aux articles 9A et 9D doivent être bouclés en application de l'article 40 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

**Art. 16**      **Utilité publique (nouveau)**

L'ensemble des travaux pour les mesures prévues dans la présente loi est déclaré d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1933.

**Art. 2**      **Entrée en vigueur**

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

## Schéma directeur du réseau sur rail

selon art. 4 de la loi sur le réseau de transports publics (LRTP rSGE H 1.50)

### Légende

- Réseau tramway existant
- Tronçons de ligne de tramway en phase réalisation
- Tronçons de ligne tramway en phase d'étude
- Tronçons de ligne tramway planifiés à l'horizon 2030
- Prolongements des lignes tramway prévus en France
- Lignes envisagées ultérieurement en tramway ou BHNS\* - à étudier
- Réseau ferroviaire prévu au 15.12.2019
- Nouvelles lignes ferroviaires envisagées à l'horizon 2040/50 (tracé essentiellement souterrain)

version du 11.06.2019

\*Bus à haut niveau de service

