

*Date de dépôt : 19 novembre 2014*

## Rapport

**de la Commission des travaux chargée d'étudier la proposition de résolution de M<sup>mes</sup> et MM. François Haldemann, Michel Ducret, Frédéric Hohl, Patricia Läser, Nathalie Schneuwly, Pierre Conne, Jean Romain, Pierre Weiss, Jacques Béné, Yvan Zweifel, Jacques Jeannerat, Beatriz de Candolle, Patrick Saudan, Gabriel Barrillier, Ivan Slatkine, Christiane Favre, Pierre Ronget, Cyril Aellen, Charles Selleger, Christophe Aumeunier, Mathilde Chaix demandant au Conseil d'Etat d'étudier les impacts financiers d'une exploitation de la prolongation du TCMC entre le CERN et le centre de Saint-Genis en voie unique dans une première phase**

*Rapport de majorité de M. Rémy Pagani (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Mathias Buschbeck (page 9)*

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de M. Rémy Pagani

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La proposition de résolution R 743 demande au Conseil d'Etat d'étudier les impacts financiers d'une exploitation de la prolongation du TCMC entre le CERN et le centre de Saint-Genis en voie unique dans une première phase. Elle relève l'inquiétude exprimée par les représentants des autorités municipales meyrinoises sur un éventuel report de réalisation de la prolongation du tram entre le CERN et le centre de Saint-Genis. Elle souligne notamment la signature par les autorités du Projet d'agglomération 2012, le 28 juin 2012, et la mesure 33-7 (construction d'un axe de tram entre le CERN

et Saint-Genis-Centre), annexe 4, du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois prévoyant la construction d'une ligne de tramway à deux voies.

Cette proposition de résolution invite donc le Conseil d'Etat à étudier la faisabilité d'une exploitation de ce prolongement en voie unique, au moins dans une première phase, et à évaluer la réduction des investissements nécessaires à la construction de ce prolongement en voie unique au lieu des deux prévues dans la mesure 33-7.

Présidée par le député Stéphane Florey, la Commission des travaux s'est penchée à six reprises sur le sujet, soit le 17 décembre 2013, les 7, 14 et 21 janvier 2014 et les 2 et 23 septembre 2014, pour prendre position, désigner le rapporteur de majorité qui rédige ces lignes et être informée d'un rapport de minorité.

Pour que les membres de la Commission des travaux se forment un avis, il a été nécessaire d'auditionner plusieurs personnes représentant les divers autorités et membres de l'administration cantonale et fédérale responsables de cette problématique, à savoir notamment : M. David Favre, secrétaire général adjoint, et M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs.

Très vite la commission a été précisément renseignée et nous tenons, ici, à remercier l'ensemble des personnes sollicitées par le président de la Commission des travaux au nom de ses membres pour le professionnalisme dont elles ont fait preuve dans la maîtrise du sujet.

S'agissant de l'avancement du projet extension du tram, M. Pavageau explique qu'il est à 95% côté français. La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil général de l'Ain. Les autorités françaises ont mené les études d'avant-projet et ont mis en suspens cette opération en attendant la poursuite du dépôt auprès de la Confédération. Le projet a été déposé dans le cadre du Projet d'agglomération auprès de la Confédération en tant que mesure classée A, *i. e.* mesures envisagées pour être réalisées sur la période 2015-2018. Le jour de son audition, la Confédération n'avait pas pris une position définitive, mais elle a juste communiqué un pré-rapport en mai dernier qui s'oriente vers un déclassement de cette mesure de la catégorie A à C, la catégorie C étant celle des mesures non planifiées en termes de calendrier, *i. e.* au-delà de l'année 2022. Le principal argument est l'absence de densité urbaine. Pour M. Pavageau lors de cette audition, il subsistait des possibilités de contre-argumenter. Le département cantonal s'est concerté avec les autorités françaises pendant l'été, les autorités cantonales ont maintenu leur argumentaire pour un classement de ce projet en mesure A. A la date de son audition, la Confédération n'avait pas encore pris de position officiellement et le rapport définitif n'était pas encore validé. Du côté suisse (raccordement

CERN-Douane), le projet est beaucoup plus petit. La phase de conception est achevée et le projet est en force. Les problèmes d'acquisition foncière sont réglés. Il n'y aurait plus qu'à le réaliser le jour où la décision sera prise. Néanmoins, en termes de programmation financière, ce qui a été entériné par le Conseil d'Etat en novembre dernier est calqué sur un déclassement de mesure C. Aujourd'hui, en termes de trésorerie, le programme d'investissements prévoit une programmation en 2021-2022.

S'agissant de la question de la pertinence sur le projet d'extension transfrontalière, M. Pavageau présente les grandes caractéristiques du projet : 2,3 km, trois stations, un P+R et un pôle multimodal. La distance entre la douane et le CERN est de 1 245 m ; celle entre la station Bois de Serves et Porte de France est de 375 m, et de là, jusqu'au terminus, la distance est de 665 m. La distance de 1 245 m serait trop importante pour faire des dédoublements. Pour mettre en place cette exploitation en voie unique, il n'y a qu'une seule possibilité en termes d'exploitabilité. Le tracé est très droit, on peut donc s'attendre à une vitesse commerciale très importante, avec un temps de parcours de 6 à 7 minutes entre deux stations. Avec le temps de battement et de retournement, on arrive à plus de 10 minutes. Ainsi, le tramway n'a pas le temps d'aller jusqu'à Saint-Genis et repartir dans l'autre sens. On est donc obligé d'avoir au moins un croisement. On ne peut pas savoir exactement à quel moment va arriver le tram. Il n'y a pas d'autre solution technique que les voies doubles en station. Vu la forte distance entre les deux premières stations, *i. e.* 3 à 4 minutes de temps de parcours avec les temps d'arrêt, on ne peut pas prendre le risque qu'un tram attende dans l'une des deux stations et que l'autre tram se soit engagé. Ainsi, il faut faire un croisement supplémentaire en pleine voie, *i. e.* une section à double voie pour permettre à deux tramways de se croiser. C'est la seule manière exploitable pour ce type de projet.

Pour M. Pavageau sur le plan de l'exploitation, il n'y a pas de différence. En terme d'investissements, ce qui est identique c'est notamment : le matériel roulant ; les acquisitions foncières – le but étant d'avoir un projet évolutif ; les travaux libératoires ; les réseaux des SIG ou concessionnaire français ; la station ; tout ce qui est équipement courants forts et faibles ; tout ce qui est informations aux voyageurs, les équipements de signalisations (feux tricolores, etc.) ; le projet urbain (aménagements, équipements, plantations, etc.) ; l'éclairage public ; et, enfin, l'aménagement et le P+R. Tous ces aménagements auront les mêmes caractéristiques et le même coût. Certains postes sont réduits, tels que la voie ferrée (une voie au lieu de deux) et la ligne aérienne (une voie au lieu de deux). Toutefois, même si on ne fait qu'une voie, les poteaux et les massifs souterrains, pour supporter ce poteau,

sont dimensionnés définitivement. On ne viendra pas doubler son volume quelques années plus tard, le coût est donc exactement le même. Par ailleurs, il y a des coûts en plus. En effet, lors de la construction des croisements systématiques et en station, il faut un aiguillage en amont et en aval de la station, ce qui coûte 300 000 F à 400 000 F par pièce. Ainsi, l'économie faite sur les voies ferrées sera perdue avec les aiguillages. Même si on le fait « à vue », vu la longueur de sections, il faudrait des feux ferroviaires qui indiquent le départ au tramway. Ainsi, leur analyse conclut que la voie unique n'est pas impossible techniquement et fonctionnellement.

De son côté le représentant de la division infrastructures pour la suisse romande des CFF a été lui aussi très clair.

### **M. Michel Paccaud, chef de projet division infrastructures pour la Suisse romande**

Du point de vue technique, M. Paccaud prétend que la voie unique n'est pas une bonne solution. Une voie unique engendre des problèmes d'exploitation et d'extension qui ne se justifient pas et des différences de coûts par rapport à un projet avec double voie. A l'heure actuelle, la voie unique n'est pas rentable. En effet, il faut des voies d'évitements, des aiguillages notamment. Le gain de coût est donc presque nul. Le canton de Genève a déposé la 1<sup>re</sup> version de son Plan d'agglomération (PA) qui a été étudiée par la Confédération. Les projets ont été classifiés. Certains ont été acceptés en mesure A, ce qui signifie qu'ils seront financés. Certains projets ont été classifiés comme mesure B, ce qui signifie que, à moins que la solution évolue, ces projets ont toutes les chances de passer en mesures A lors de la 3<sup>e</sup> génération de PA. Ces mesures B sont souvent des suites des mesures A. Leur utilité a donc été reconnue. Si dans la 1<sup>re</sup> génération, il n'y avait que quelques PA, dans la 2<sup>e</sup> génération, ils en ont traité 46. L'argent étant limité, il a fallu établir des critères clairs pour leur évaluation. Dans l'évaluation, la Confédération a fait en sorte que des villes comme Saint-Gall, Bellinzone ou Genève soient traitées de manière équivalente. Une mesure B signifie que le projet est valable, mais qu'il ne répond pas directement au critère d'urgence. Pour les mesures C, la Confédération n'entre pas en matière. Ceci dit, le canton de Genève a le droit de s'exprimer. Le dossier genevois est en cours d'examen. Des mesures B pourraient monter en mesures A ; tandis que des mesures C pourraient être re-classifiées en mesures B. Toutefois, à sa connaissance, jamais une mesure C n'a été remontée en mesure A.

## **M. Guy Larmanjat, vice-président et délégué au tourisme et aux affaires européennes et transfrontalières du Conseil général de l'Ain**

M. Larmanjat très persuasif, affirme que toutes les réserves foncières sont déjà faites pour ce projet côté français. A Porte de France, des bâtiments ont déjà été déconstruits en prévision du passage du tram. Il est prévu de reconstruire la caserne des pompiers ailleurs. Le Carrefour Market doit être réorganisé dans la zone de Porte de France. Une partie des programmes de constructions ont donc déjà commencé. Le parking d'échange de l'ordre de 400 places à Porte de France ne nécessite pas de déconstruction, car il est sur une zone qui peut être réalisée sans problème. Le programme aujourd'hui est à hauteur de 35 millions d'euros, montant qui a été réduit après des reformulations. Ce montant ne comprend pas les acquisitions foncières. C'est le département de l'Ain qui en fera son affaire juridique et financière, avec la commune concernée. Ils ont un soutien notamment au niveau de l'Etat, puisque ce dossier a été retenu au niveau du ministère du développement durable pour une subvention à hauteur de 4,8 millions d'euros. Toutefois, le projet retenu visait la construction de deux voies. Revenir sur le projet pourrait remettre en question les financements de l'Etat français. Selon lui, au niveau du département de l'Ain, ils ont déjà provisionné 16,5 millions d'euros, sachant que 1,5 million d'euros sont dépensés au titre d'études et d'avant-projet. Ainsi, ils ont environ 15 millions d'euros et doivent encore rajouter 1,5 million d'euros dans quelques jours.

Ainsi, M. Larmanjat met fin aux rumeurs quant au manque de financement du côté français du projet à deux voies.

Fort de ces explications tant juridiques que techniques et de la volonté politique exprimée des deux côtés de la frontière, il se dessine au sein de la commission une majorité qui à ce stade n'entend pas poursuivre plus avant son étude.

Un député (PLR) demande alors le gel de cet objet, le temps qu'il puisse en parler au cours de son prochain caucus avec le premier signataire. Il indiquera ensuite à la commission ce qu'il entend faire de cette résolution. Il suggère que cette résolution soit votée ou retirée la semaine prochaine.

## **Reprise des travaux et débat au sein de la commission**

Un député (EAG) comprend la demande du député (PLR) et prétend que les commissaires ont compris que la prolongation du TCMC entre le CERN et le centre de Saint-Genis coûterait quasiment le même prix, qu'il ait une seule ou deux voies. Il estime que la semaine dernière, M. Paccaud est intervenu avec subtilité pour dire qu'il y avait des chances que cette variante

soit remise en B dans la classification des responsables fédéraux du projet d'agglomération. Il faudrait au moins, selon ce député, que la Commission des travaux propose un amendement à cette motion et ainsi faire voter le parlement pour qu'il réaffirme sa volonté de faire cette variante à deux voies et obtenir de l'argent de la Confédération. Cela permettrait de sortir cette proposition de résolution avec honneur et de ne pas humilier ceux qui pourraient se sentir humiliés.

M. Hochstrasser, directeur de la DGT, qui accompagne la commission dans ses travaux sur le sujet, explique qu'à l'époque, les autorités françaises imaginaient un financement divisé de la manière suivante : un tiers via le Projet d'agglomération ; un tiers par le canton de Genève ; un tiers par la France.

Un député (EAG) s'oppose au projet de résolution en l'état, car il estime que la variante proposée pourrait engendrer même des risques de surcoût, raison pour laquelle il affirme qu'EAG va s'opposer à la R 743.

M. Hochstrasser indique que le tout devait coûter au départ 74,5 millions pour l'ensemble du tronçon, dont 28 millions pour le tronçon suisse. Il rappelle que le montant a été revu de 28 à 15 millions depuis lors. Il ajoute que, si le Projet d'agglomération passe, un financement de la Confédération diminuera la part du canton de 40%.

Un député (S) constate qu'il y a des baisses de prestations aux TPG et des licenciements annoncés. Il estime qu'il est donc absurde de voter des projets qui risquent d'engendrer des coûts supplémentaires et qu'il s'agit d'une provocation que d'avoir déposé cette résolution. Il indique que le groupe socialiste n'entrera pas en matière.

De son côté un député représentant du groupe UDC s'opposera à la résolution, car il estime que le canton ne peut pas se passer de la subvention fédérale et qu'il est presque certain que le canton n'obtiendra pas le remboursement des travaux, si ces derniers sont effectués avec l'option de la voie unique. Ce député se dit par ailleurs ravi que le projet soit passé (remonté) au niveau de priorité B et estime qu'il convient d'attendre qu'il repasse au niveau A. Il ajoute qu'il est absurde de ne faire qu'un tronçon à voie unique, car, dès qu'il y aura un problème, par exemple un accident, il estime que tout sera bloqué.

Un député (PDC) indique ne pas être motivé par cette résolution et considère que le gain ne semble pas évident. Il estime que ce projet n'est pas prioritaire, car il juge d'autres projets de prolongement plus importants, du côté de Saint-Julien ou encore d'Annemasse. Il indique qu'au nom de l'entente, le groupe PDC décide de s'abstenir sur cet objet.

De son côté, le député (PLR) se dit surpris par les différentes positions énoncées. Il relève qu'il ne s'agit pas d'une demande de crédit d'investissement, mais d'une étude.

### Vote final

Le député (Ve) propose une modification du titre de la résolution, à savoir :

« Proposition de résolution demandant au Conseil d'Etat d'étudier les impacts financiers d'une exploitation de la prolongation du TCMC entre le CERN et le centre de Saint-Genis en voie unique dans une première phase **et de financer immédiatement la prolongation du TCMC entre le CERN et la frontière franco-suisse** »

La nouvelle invite du député (Ve) serait donc : « **à financer immédiatement la prolongation du TCMC entre le CERN et la frontière franco-suisse.** »

**Le Président soumet au vote l'amendement du député (Ve) :**

<b>Pour :</b>	<b>2 (1 Ve, 1 EAG)</b>
<b>Contre :</b>	<b>10 (2 UDC, 1 PDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 S)</b>
<b>Abstentions :</b>	<b>2 (2 S)</b>

**L'amendement du député (Ve) est refusé.**

**Le Président soumet au vote la R 743 :**

<b>Pour :</b>	<b>5 (4 PLR, 1 Ve)</b>
<b>Contre :</b>	<b>8 (2 MCG, 2 UDC, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>1 (1 PDC)</b>

**La résolution R 743 est refusée.**

### Conclusion

La majorité de la Commission des travaux vous recommande donc de ne pas faire droit à la proposition de résolution ci-annexée dans la mesure où les membres de la commission ont été largement informés sur les inconvénients techniques rédhibitoires d'étudier la construction d'une voie unique qui relierait la voie de tram du CERN au centre de Saint-Genis.

## **Proposition de résolution**

**(743)**

**demandant au Conseil d'Etat d'étudier les impacts financiers d'une exploitation de la prolongation du TCMC entre le CERN et le centre de Saint-Genis en voie unique dans une première phase**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- l'inquiétude exprimée par les représentants des autorités municipales meyrinoises sur un éventuel report de réalisation de la prolongation du tram entre le CERN et le centre de Saint-Genis lors d'une audition en Commission d'aménagement du canton ;
- les réactions d'incompréhension de représentants des autorités du Pays de Gex exprimées dans un article paru le 31 mai 2013 dans la Tribune de Genève portant sur l'éventualité que l'Office fédéral du développement territorial (ARE) rende un rapport de consultation peu favorable à une réalisation rapide de la prolongation du tram entre le CERN et Saint-Genis-Centre ;
- le PL 11029 modifiant la loi sur les transports publics (RLTP) renvoyé en Commission des transports le 11 octobre 2012 faisant apparaître la prolongation du TCMC entre le CERN et Saint-Genis (Projet d'agglomération 2, tranche de financement 2015-2018) ;
- la signature par nos autorités du Projet d'agglomération 2012, le 28 juin 2012 ;
- la mesure 33-7 (Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis-Centre), annexe 4, du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois prévoyant la construction d'une ligne de tramway à deux voies ;
- le rapport du Conseil d'Etat M 1669-A, du 26 novembre 2006 ;
- l'approbation de ce prolongement par les autorités françaises compétentes, tant au niveau local que national ;

invite le Conseil d'Etat

- à étudier la faisabilité d'une exploitation de ce prolongement en voie unique, au moins dans une première phase ;
- à évaluer la réduction des investissements nécessaires à la construction de ce prolongement en voie unique au lieu des deux prévues dans la mesure 33-7.

*Date de dépôt : 19 novembre 2014*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Mathias Buschbeck**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La prolongation du tram de Meyrin jusqu'au centre de Saint-Genis fait partie des projets de développement des transports publics les plus aboutis du Grand Genève. La densification et l'aménagement de son centre-ville ont été articulés autour de l'arrivée du tram. C'est un projet exemplaire de lutte contre la dispersion de l'habitat dans l'agglomération.

Le soutien de la Confédération dans le cadre du « Projet d'agglomération 2 » aurait dû aller de soi. Malheureusement, et probablement dans un souci d'équilibre avec des autres agglomérations suisses, le projet a été repoussé en priorité « C ». La probabilité d'un financement fédéral était devenue terriblement hypothétique.

Pourtant le financement de cette infrastructure, assuré à parts égales entre la Confédération, le canton des Genève et les autorités françaises, est à bout touchant. Côté français, le financement est même entièrement bouclé ; il ne manque donc plus que 15 millions pour assurer la prolongation jusqu'à la frontière côté suisse.

L'étude de la question soulevée par cette résolution PLR a permis de mettre en évidence qu'il n'y aurait pas d'économie significative si la prolongation se faisait sur voie unique et qu'en outre elle poserait d'importants problèmes d'exploitations.

Néanmoins, la volonté des proposant, considérant comme indispensable la prolongation du tram jusqu'à Saint-Genis, mérite d'être donc soutenue.

Raison pour laquelle les Verts ont proposé en commission que le canton de Genève prenne à sa charge les 15 millions manquants pour assurer la réalisation de cette infrastructure indispensable par une nouvelle invite à la résolution : « à financer immédiatement la prolongation du TCMC entre le CERN et la frontière franco-suisse ». Cette proposition a malheureusement été rejetée.

---

**Afin de permettre la réalisation rapide de ce tram, le rapporteur de minorité vous invite à accepter l'amendement déposé par les Verts et la résolution ainsi modifiée.**