

# République et canton de Genève

## Grand Conseil

### Séance du vendredi 14 avril 2000 à 17h

54<sup>e</sup> législature - 3<sup>e</sup> année - 7<sup>e</sup> session - 17<sup>e</sup> séance

#### **RD 357-1 et objet(s) lié(s)**

##### **RD 357-1**

**a) Rapport divers sur le développement des transports collectifs à Genève aux plans régional, cantonal et de l'agglomération : bilan et perspectives. ( -)RD357**

##### **M 894-B**

**b) Motion de MM. Armand Lombard, Jean-Philippe de Tolédo, Jean Opériol et Alain-Dominique Mauris concernant la réalisation de Swissmétro-Eurométro. ( -) M894**

*Mémorial 1994 : Développée, 386. Renvoi en commission, 400.*

*Mémorial 1995 : Rapport, 2562. Adoptée, 2573.*

##### **M 1125-B**

**c) Motion de Mmes et MM. Andreas Saurer, René Longet, Micheline Calmy-Rey, Elisabeth Reusse-Decrey, Jean Spielmann et Christian Grobet sur l'amélioration de la desserte ferroviaire Genève-Mâcon. ( -) M1125**

*Mémorial 1997 : Développée, 5021. Renvoi en commission, 5045. Rapport, 9571.*

*Adoptée, 9581.*

##### **M 553-B**

**d) Motion de Mme et MM. Jean-Claude Genecand, René Guidini, Liliane Johner, Bernard Lusti, Gilbert Magnenat, Yves Meylan et Alain Rouiller concernant les relations ferroviaires interrégionales et internationales. ( - ) M553**

*Mémorial 1989 : Développée, 566. Adoptée, 577.*

*Mémorial 1990 : Rapport du Conseil d'Etat, 376. Lettre, 535.*

**M 856-A**

**e) Motion de Mmes et MM. Alain Rouiller, Philippe Joye, Martine Brunschwig Graf, Fabienne Bugnon, Gérard Ramseyer et Pierre Meyll concernant Genève, la Romandie et Rail 2000. ( -) M856**

*Mémorial 1993 : Annoncée, 1849. Développée, 2562. Adoptée, 2571. Divers 7260.*

**M 1019-A**

**f) Motion de MM. Jean Spielmann, Christian Grobet et Pierre Vanek sur la troisième voie CFF. ( -) M1019**

*Mémorial 1995 : Développée, 5504. Adoptée, 5512.*

**M 1277-A**

**g) Motion de Mmes et MM. Anne Briol, Christian Brunier, Gilles Desplanches, Pierre Ducrest, Christian Grobet, David Hiler, Antonio Hodgers, Geneviève Mottet-Durand, Jean-Marc Odier, Françoise Schenk-Gottret, Myriam Sormanni-Lonfat, Jean Spielmann et Pierre Vanek pour une véritable étude comparative entre les variantes de raccordement des réseaux CFF et SNCF. ( -) M1277**

*Mémorial 1999 : Développée, 3512. Adoptée, 3522.*

**P 1087-B**

**h) Pétition pour des transports publics performants. ( -) P1087**

*Mémorial 1995 : Annoncée, 3972. Renvoi au Conseil d'Etat, 5002.*

**P 1122-B**

**i) Pétition pour l'accélération du programme des transports publics. ( -) P1122**

*Mémorial 1996 : Annoncée, 3195. Renvoi au Conseil d'Etat, 4590.*

**P 1119-B**

**j) Pétition : Développement des transports publics dans la région franco-genevoise. ( -) P1119**

*Mémorial 1996 : Annoncée, 3195. Renvoi au Conseil d'Etat, 4590.*

**M 1302-A**

**k) Motion de Mmes et MM. Françoise Schenk-Gottret, Myriam Sormanni-Lonfat, Christian Brunier, Alain Etienne, Pierre Vanek, David Hiler, Marie-Paule Blanchard-Queloz, Jean Spielmann, Anne Briol et Antonio Hodgers demandant le maintien et le développement de la ligne ferroviaire sud-lémanique, dite du Tonkin. ( - ) M1302**

*Mémorial 1999 : Développée, 9112. Adoptée, 9131.*

### **M 1196-A**

**l) Motion de Mme et MM. René Longet, Dominique Hausser et Françoise Schenk-Gottret concernant la desserte par transports publics de projets de constructions importantes. ( - ) M1196**

*Mémorial 1998 : Développée, 1758. Adoptée, 1763.*

### **P 918-C**

**m) Pétition : Politique globale des transports. ( - ) P918**

*Mémorial 1991 : Annoncée, 4932. Renvoi au Conseil d'Etat, 5535.*

*Mémorial 1994 : Rapport du Conseil d'Etat, 4625. Divers 4637.*

22. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les objets suivants :

Le présent rapport poursuit trois objectifs :

Dresser un bilan intermédiaire en milieu de législature 1997-2001 sur la politique menée par le Conseil d'Etat en matière de développement des transports collectifs, en particulier sur la mise en oeuvre de l'article 6, alinéa 2 de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50).

Présenter au Grand Conseil l'ensemble des démarches que le Conseil d'Etat entend mener à court et à moyen terme au profit du développement des transports collectifs vus sous un angle régional, pour certaines actions avec une approche nationale voire internationale.

Répondre aux motions et pétitions en matière de transport, actuellement pendantes auprès du Conseil d'Etat.

Préambule

Conseil d'Etat : quelle ligne politique pour quels transports ?

Les engagements de Saint-Pierre pris par le Conseil d'Etat en décembre 1997 se traduisent progressivement dans les faits. Il convient de présenter de façon

globale à mi-législature les mesures prises en faveur des transports collectifs. Elles mettent en lumière sa recherche de cohérence dans l'action.

Les réflexions que le Conseil d'Etat conduit relèvent à chaque fois d'une triple approche : spatiale, temporelle et institutionnelle. C'est ainsi que l'aspect régional élargi de la problématique s'affirme de plus en plus. Il s'agit ensuite, en fonction des horizons de comparaison ou de réalisation, de déterminer les échelonnements les mieux adaptés. Il est nécessaire enfin de prendre en compte les différentes contraintes institutionnelles qu'on ne peut ignorer.

Des études successives n'apportent hélas pas, à elles seules, des solutions concrètes aux problèmes que Genève et les Genevois connaissent. Il s'agit donc d'agir simultanément sur le terrain pour fournir aux problèmes actuels au moins un commencement de réponse.

Le Conseil d'Etat a à coeur de tirer le meilleur profit des infrastructures existantes, et donc déjà disponibles. Il entend en valoriser l'exploitation de façon encore plus soutenue et de réaliser à un horizon aussi proche que possible le bouclage ferroviaire de Genève dont il défend le principe. Ce dernier élément doit être appréhendé sur le plan décisionnel en tenant compte de l'ensemble des enjeux qui s'y rapportent. Il est indispensable d'identifier et de hiérarchiser avec soin les différents besoins, ceci d'autant plus que son financement doit pouvoir être intégré à la planification de la Confédération dans le cadre du programme Rail 2000, deuxième étape.

Une étude de comparaison de réseaux, rendue nécessaire par la volonté du Grand Conseil de modifier la loi sur le réseau des transports publics au début de la législature, a été menée par le Conseil d'Etat. L'analyse des scénarios examinés aboutit à des résultats qui ne donnent pas d'avantages significatifs à l'une ou l'autre des variantes.

L'élaboration d'une grille d'analyse fine et exclusivement focalisée sur les projets La Praille - Eaux-Vives / Barreau sud doit permettre au Conseil d'Etat de prendre une position bien étayée. Il se déterminera à ce sujet au printemps, en possession des conclusions d'une brève étude, actuellement en cours, visant à vérifier la faisabilité d'une proposition des opérateurs CFF / SNCF / TPG consistant à relier pour le court terme les réseaux ferroviaires nord et sud du lac via les infrastructures existantes. La suppression des transbordements deviendrait possible en faisant appel à une technologie polyvalente, susceptible de permettre le développement progressif d'un véritable Réseau Express Genevois.

Parallèlement, le Conseil d'Etat avance les dossiers relatifs à l'extension des lignes de tram. Il s'emploie également à :

- la mise en oeuvre d'une communauté tarifaire intégrale à Genève dès 2001 ;
- la réalisation d'un plan régional des déplacements ;
- la mise en service cette année encore d'une ligne régionale Genève - Bellegarde ;
- la construction de cinq nouveaux parcs-relais (P+R) aux portes de l'agglomération ;
- la réalisation d'un véritable concept d'exploitation de la troisième voie Genève - Coppet ;
- l'introduction de contrôles frontaliers embarqués systématiques sur le réseau ferroviaire ;
- lancer la réalisation de la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey, qui ramènera par TGV le trajet Genève - Paris à moins de trois heures à l'horizon 2005 (TGV Léman - Mont-Blanc) ;
- renforcer son rôle d'autorité organisatrice des déplacements à l'égard de la Confédération ;
- renforcer la notion d'aménagement du territoire dans la planification conceptuelle des déplacements.

Le Conseil d'Etat fait l'illustration, au travers de ce rapport, de sa volonté de tout mettre en oeuvre pour améliorer et développer l'attractivité des transports collectifs aux plans régional, cantonal et de l'agglomération.

\* \* \* \* \*

## 1. Développement des transports collectifs à Genève aux plans régional, cantonal et de l'agglomération : bilan et perspectives

La dimension transfrontalière de la plupart des dossiers qui sont abordés dans ce rapport est évidente. L'étude de comparaison de réseaux demandée par le Grand Conseil arrive à terme. Le Conseil d'Etat estime qu'il est maintenant impératif de présenter une position claire des autorités genevoises à leurs partenaires français et de la Confédération, aux milieux et associations intéressés, ainsi qu'à la population.

La prise de position présentée ci-après repose en premier lieu sur « la synthèse sur la desserte transfrontalière de Genève par les transports publics sur rails / rapport technique / décembre 1999 ». Sa conclusion et ses éléments graphiques les plus pertinents font partie intégrante du présent rapport (annexe 2). Le

rapport complet est également joint sous forme séparée (annexe 3), de même que le rapport « Synthèse des études ferroviaires genevoises. Complément d'étude sur la section Cornavin - La Praille - Eaux-Vives - Annemasse / décembre 1999 » (annexe 4), le « Rapport de synthèse du groupe d'étude transports publics régionaux genevois (TPRG) sur la desserte de Genève par chemin de fer / Transports collectifs 2000 / septembre 1992 » (annexe 5) et le « Rapport de synthèse / Etude de faisabilité / Etude de réactualisation des éléments de décision pour le raccordement ferroviaire La Praille - Eaux-Vives / décembre 1991 » (annexe 6). Ces derniers sont mis à disposition des partenaires concernés qui en expriment le souhait.

Les principaux axes d'intervention dont le Conseil d'Etat entend faire ses priorités ces prochaines années tiennent compte des capacités financières du canton et d'une ferme volonté du Gouvernement d'aboutir à des concrétisations aussi rapides que possible. En d'autres termes, il estime dangereux de céder au vertige de nouvelles études de fond coûteuses, attachées à des réalisations de très grande envergure envisagées à des horizons lointains, et leur préfère des solutions concrètes aussi immédiates que possible, évidemment sans perdre la vision d'ensemble et sans renoncer à la planification à long terme. Les pistes retenues par le Conseil d'Etat privilégient dès lors la mise en valeur maximale et rapide des infrastructures existantes, de façon à en tirer tout le potentiel encore disponible. Le Conseil d'Etat privilégie enfin la dimension transfrontalière.

Pour les aspects plus spécifiques à la circulation et comprenant l'ensemble des modes de transport (dont les transports collectifs urbains), le Conseil d'Etat renvoie le Grand Conseil à son rapport relatif à l'initiative constitutionnelle « pour le libre choix du mode de transport » (IN 114-A), déposé le 8 septembre 1999.

1.1. Etude de comparaison de réseaux « Synthèse sur la desserte transfrontalière de Genève par les transports publics sur rails » rapport technique / décembre 1999

#### 1.1.1. Rappel des scénarios et enjeux

Le Grand Conseil a décidé de ne pas réaliser la ligne de tram rapide transfrontalière CERN - Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse sur le tracé de la ligne ferroviaire Eaux-Vives - Annemasse avant la réalisation d'un raccordement des réseaux ferroviaires des CFF et de la SNCF, et d'envisager comme alternative un prolongement du tram depuis Moillesulaz qui reste compatible avec le projet de raccordement ferroviaire par La Praille - Eaux-Vives - Annemasse. Cette nouvelle approche a nécessité la mise sur pied d'une étude comparative des concepts ferroviaires à disposition. Pour rappel, ces concepts étaient à l'origine basés sur quatre projets d'infrastructure existants :

« Etude de réactualisation des éléments de décision pour le raccordement ferroviaire La Praille - Eaux-Vives », mai 1992.

« Raccordement ferroviaire La Praille / Pied du Salève », communément appelé « Barreau sud », mai 1993.

« Métro léger franco-genevois (TCSP) : Pays de Gex (CERN) - Genève - Annemasse », février 1997.

« Métro léger franco-genevois : Annemasse - Genève - CERN », étude de faisabilité d'une variante de tracé dans le secteur de la gare des Eaux-Vives / gare d'Annemasse (étude de prolongement du tram 16 dès Moillesulaz) février 1999.

Ces quatre projets ont été combinés en trois scénarios de concepts ferroviaires offrant une desserte urbaine et régionale équivalente :

A) La ligne dite du Barreau sud (pour le trafic ferroviaire régional) couplée au TCSP via l'emprise SNCF de la gare des Eaux-Vives à la gare d'Annemasse (pour le trafic d'agglomération).

B) La ligne dite du Barreau sud (pour le trafic ferroviaire régional) couplée à l'extension de la ligne de tram 16 de Moillesulaz à la gare d'Annemasse sur la voirie actuelle. Dans ce scénario, la ligne de chemin de fer Annemasse - Eaux-vives est désaffectée.

C) La ligne La Praille - Eaux-Vives - Annemasse (pour le trafic ferroviaire régional) couplée à l'extension de la ligne de tram 16 de Moillesulaz à la gare d'Annemasse sur la voirie actuelle.

Ces scénarios portent à la fois sur la réalisation des infrastructures et sur la mise en place d'une offre d'exploitation (horaires / capacité / matériel).

L'étude de ces trois scénarios s'est déroulée en quatre phases :

Etablissement d'une grille de critères de comparaison, en collaboration avec les associations concernées.

Exécution de compléments d'études, en particulier la simplification et la réactualisation du concept et des coûts du projet « La Praille - Eaux-Vives ».

Modélisation des différents scénarios.

Elaboration des comparaisons des scénarios.

1.1.2. Scénarios envisagés : pertinence et faisabilité

Les coûts d'investissement des différents scénarios se présentent ainsi :

Scénario A : Barreau sud et TCSP

Total : F 963'000'000.-. TCSP : F 477'000'000.--, dont F 256'000'000.- (ordre de grandeur) affectés à la branche tramway Cornavin - Meyrin - CERN non remise en question. Barreau sud : F 486'000'000.-.

Scénario B : Barreau sud et ligne 16 prolongée

Total : F 942'000'000.-. Prolongement ligne 16 : F 456'000'000.-, dont F 256'000'000.- (ordre de grandeur) affectés à la branche tramway Cornavin - Meyrin - CERN non remise en question. Barreau sud : F 486'000'000.-.

Scénario C : La Praille - Eaux-Vives et ligne 16 prolongée

Total : F 1'202'000'000.-. Prolongement ligne 16 : F 456'000'000.-, dont F 256'000'000.- (ordre de grandeur) affectés à la branche tramway Cornavin - Meyrin - CERN non remise en question. Liaison La Praille - Eaux-Vives : F 746'000'000.-.

Les déficits d'exploitation annuels globaux pour les transports collectifs (référence de base F 109'000'000.-) seraient quant à eux portés à :

Scénario A : Barreau sud et TCSP

Total : F 152'000'000.-, dont F 3'500'000.- (ordre de grandeur) affectés à la branche tramway Cornavin - Meyrin - CERN non remise en question.

Scénario B : Barreau sud et ligne 16 prolongée

Total : F 154'000'000.-, dont F 3'500'000.- (ordre de grandeur) affectés à la branche tramway Cornavin - Meyrin - CERN non remise en question.

Scénario C : La Praille - Eaux-Vives et ligne 16 prolongée

Total : F 149'000'000.-, dont F 3'500'000.- (ordre de grandeur) affectés à la branche tramway Cornavin - Meyrin - CERN non remise en question.

Enfin, les concepts étudiés induisent pour les trois scénarios une augmentation de la clientèle annuelle de l'ordre de :

Scénario A : Barreau sud et TCSP

2,5 %



## Scénario B : Barreau sud et ligne 16 prolongée

2,3 %

## Scénario C : La Praille - Eaux-Vives et ligne 16 prolongée

3,5 %

Ces augmentations de taux de fréquentation s'appliquent à l'ensemble du réseau des Transports publics genevois touché par le périmètre qui a fait l'objet d'investigations.

La synthèse des résultats démontre qu'aucun scénario ne se dégage significativement des autres. Aucun n'apporte suffisamment d'éléments péremptaires pour permettre une prise de décision assortie à une réalisation à court, voire à moyen terme. Les coûts d'investissement et d'exploitation ne sont proportionnés au bénéfice attendu dans le périmètre concerné qu'au-delà de l'horizon de la comparaison, même si telle ou telle variante venait à être quelque peu allégée. Au surplus, une étude de montage financier TCSP menée simultanément a démontré qu'un financement mixte devrait être écarté au profit d'un financement public traditionnel.

L'étude soulève la difficulté de comparer pour un même horizon temporel, très rapproché, des scénarios composés de projets répondant à des fonctions différentes (satisfaction du trafic régional et d'agglomération, exploitation de trafics ferroviaires allant du TGV au trafic de marchandises, en passant par le trafic voyageurs Interregio ou Intercités). Pour ce qui concerne le scénario A, il convient de relever avec regret l'effet paralysant de la subordination de la mise en oeuvre d'un TCSP sur Annemasse à la mise en chantier du Barreau sud, décidée en 1998 par le Grand Conseil. Cette rigidité dans le phasage impose de facto au Conseil d'Etat un report de sa décision quant à une réaffectation de la voie Eaux-Vives - Annemasse.

Plusieurs logiques s'affrontent. Certains acteurs semblent rejeter l'idée de scénarios combinant la fonction régionale et la fonction urbaine. Ils estiment en effet que les projets s'opposent et que leur combinaison n'est pas pertinente.

Il convient de relever que les trois scénarios ne concernent que le trafic périurbain et régional, sur la base d'une offre équivalente. Il est donc logique que les résultats se différencient peu et qu'ils ne permettent pas de trancher quant aux mérites ou inconvénients respectifs des deux liaisons ferroviaires sur le plan du trafic longue distance voyageurs / fret.

Il demeure cependant que ces études n'ont apporté encore aucune réponse au

problème que posent par exemple les 100'000 passages frontière de véhicules privés entre Genève et la Haute-Savoie.

1.1.3. Le Conseil d'Etat examine la possibilité de prendre des mesures à court terme, en tirant le meilleur parti des infrastructures à disposition ou déjà planifiées et à moyen terme, dans la perspective du bouclage ferroviaire de Genève

Les réflexions du Conseil d'Etat sont basées sur une triple approche : spatiale, temporelle et institutionnelle.

A) Approche spatiale : la problématique nécessite de partir « du haut » en prenant en considération un large espace (Suisse occidentale / Région Rhône-Alpes) au sein duquel Genève est un noeud, pour ensuite « zoomer » sur un plan plus local. Le développement du réseau des transports collectifs doit impérativement tenir compte de projections présentées de façon superposée prenant en compte les besoins identifiés à tous les niveaux.

B) Approche temporelle : Les contraintes financières, de procédures et de plannings de réalisation échappant à la compétence du canton doivent être intégrées aux travaux de planification du Conseil d'Etat. Les effets des options prises ou à prendre, notamment sur le plan ferroviaire, portent sur une durée très considérable. Pour être reconnues durablement, leur légitimité doit à la base faire l'objet d'une appréciation préalable très rigoureuse.

1.1.3.1. Prise de mesures à court terme dans le prolongement des résultats de l'étude de comparaison des réseaux

Deux fonctions à assurer sont clairement identifiées :

A) Fonction urbaine de desserte de la « conurbation genevoise » assurée par un réseau urbain dense de transports publics à haute fréquence.

B) Fonction régionale qui permet de desservir la périphérie du centre et les secteurs du Chablais, de la Vallée de l'Arve avec la Terre Sainte et le Pays de Gex.

Les deux fonctions urbaines et régionales entretiennent des liens évidents. Des connexions « intelligentes », évitant autant que possible des ruptures de charge, sont indispensables entre les deux types de desserte.

Le nouveau rôle que les opérateurs nationaux et locaux se proposent d'entretenir avec l'Etat

Le contexte a déjà évolué depuis l'étude, imposée par le Grand Conseil, des

scénarios et enjeux des concepts ferroviaires A, B et C, présentés sous 1.1.1. et 1.1.2. ci-avant.

Les deux exploitants nationaux (CFF, trafic régional et SNCF, direction périurbaine) adoptent maintenant une orientation stratégique nouvelle qui intègre pleinement les dessertes urbaines et périurbaines dans leur champ d'action. Cette orientation induit des partenariats d'un type nouveau avec les autorités organisatrices (Etat de Genève pour le canton) et les opérateurs locaux tels que les TPG. Cette nouvelle approche leur permet de développer des propositions dans un contexte différent, avec pour objectif une efficacité et une rentabilité améliorées.

D'un point de vue technique, les systèmes ferroviaires qui assurent des dessertes régionales ont tendance à s'alléger. Les systèmes de type tram régional (tram-train) se développent un peu partout en Allemagne et en France pour assurer la fonction d'interconnexion. Genève a été pionnière en la matière, puisqu'un matériel léger est déjà utilisé depuis de nombreuses années sur la desserte régionale Genève - La Plaine. Son extension jusqu'à Bellegarde est d'ores et déjà prévue pour la fin de cette année encore.

Les trois opérateurs CFF, SNCF et TPG proposent ainsi au Conseil d'Etat d'évaluer les répercussions de l'intégration d'un tram régional à Genève. La double fonction urbaine et régionale pourrait ainsi devenir opérationnelle à court terme déjà sans créer des infrastructures nouvelles et financement hors de prix sur l'ensemble du parcours. Cette proposition n'est nullement en opposition avec la poursuite des études et la réalisation d'une liaison ferroviaire lourde à l'horizon 2012 - 2015. La brève étude de faisabilité que le Conseil d'Etat a décidé de mener porte sur les contraintes techniques (possibilités d'interconnexion entre le réseau urbain et le réseau ferroviaire / articulation entre les tronçons à voie normale et à voie métrique / utilisation de matériel roulant polyvalent qui s'adapte à l'écartement des voies / rayons de courbure des tracés existants).

Tram régional dit d'interconnexion. De quoi s'agit-il ?

Le tramway régional est un système mixte urbain et ferroviaire passant généralement du réseau ferré classique / écartement 144 cm. aux « rails de ville » du tramway (ex : Karlsruhe - Allemagne / Manchester - Grande-Bretagne / Sarrebrück - Sarreguemines - liaison franco-allemande et bientôt Mulhouse / France).

L'objectif des systèmes périurbains mixtes est d'offrir aux voyageurs habitant ou travaillant dans la périphérie des agglomérations (à un coût moindre pour la collectivité que les trains conventionnels) un mode de transport confortable, rapide et moderne de type tramway, de construction légère, capable de pénétrer

au coeur des agglomérations.

Le tram d'interconnexion pourrait être une solution d'étape, réalisable à court terme, avec un investissement limité, une utilisation des infrastructures existantes, qui n'exclut pas la réalisation d'une liaison ferroviaire lourde à l'horizon 2012 - 2015.

En attendant la liaison ferroviaire, une proposition des opérateurs pour la région franco-valdo-genevoise à l'horizon 2004 / 2005

Il s'agirait d'interconnecter si possible les lignes à voie normale existantes (Evian - Annemasse - Eaux-Vives / Vallée de l'Arve - Annemasse / Coppet - Cornavin / Bellegarde - La Plaine - Cornavin / Aéroport - Cornavin / Divonne - Sergy) en passant par le centre de l'agglomération. Pour cela, la technique consisterait à implanter un troisième rail sur le réseau tramway reliant les Eaux-Vives à Cornavin, à moins que la technologie dite de « boogies à écartement variable », actuellement au stade de l'expérimentation, permette d'éviter cette contrainte.

Cette variante, sous une forme légèrement différente, avait été étudiée dans le cadre du projet de métro léger. A l'époque, les deux opérateurs ferroviaires ne montraient pas encore d'intérêt pour le développement d'un réseau express genevois. Le matériel roulant léger existe maintenant et paraît adapté aux besoins du réseau genevois (tri - courant, hauteur différenciée des quais, etc.). Une société exploitante regroupant les trois opérateurs serait à créer pour en assurer l'exploitation.

La mise en service d'un tram régional en plus du train régional Cornavin - La Plaine (Bellegarde) paraît envisageable d'après les opérateurs pour l'horizon 2004 / 2005 et pourrait coïncider avec la mise en exploitation de la troisième voie Genève - Coppet. Les investissements devraient être limités.

Les résultats de l'étude de faisabilité, qui définit également le cadre financier, sont attendus pour ce printemps déjà.

La proposition des opérateurs CFF, SNCF et TPG est susceptible d'apporter une réponse aux attentes des usagers :

en optimisant l'utilisation des infrastructures existantes ;

en minimisant les infrastructures nouvelles ;

en intégrant la dimension régionale dans un réseau urbain performant minimisant les ruptures de charge ;

en préservant toutes les possibilités de liaison ferroviaire entre Genève et la Haute-Savoie.

Le dossier sera communiqué au Grand Conseil dès l'aboutissement des travaux.

1.1.3.2. Projets compris dans l'étude de comparaison de réseaux : quel avenir ? quelles investigations pour aboutir au bouclage ferroviaire de Genève à moyen terme ?

#### TCSP Eaux-Vives - Annemasse

Compte tenu de la subordination du projet à la mise en chantier du Barreau sud, décidée par le Grand Conseil, la mise en oeuvre de ce concept est provisoirement gelée. Rappelons cependant qu'il a d'ores et déjà reçu un aval de principe des autorités françaises concernées.

Le Conseil d'Etat tient à relever que ce projet a fait l'objet d'un protocole garantissant sa faisabilité juridique et institutionnelle, ce qui constitue un acquis non négligeable. Sur le plan financier, l'étude réalisée a mis en évidence le mode de financement à privilégier, à savoir celui prévoyant de faire usage de fonds publics.

#### Extension ligne 16 Moillesulaz - Annemasse

Ce projet est situé entièrement sur sol français. Compte tenu de sa localisation, le Conseil d'Etat s'en remet à la libre appréciation des autorités françaises locales et régionales avec lesquelles le sujet sera repris ce printemps.

#### Liaisons ferroviaires La Praille - Eaux-Vives / Barreau sud

Le Conseil d'Etat a pris connaissance du résultat de l'étude comparative des trois scénarios. Il constate que cette dernière ne permet pas de trancher et de prendre une décision ferme au profit de telle ou telle option.

Les variantes étudiées ou réactualisées de la liaison La Praille - Eaux-Vives étaient basées sur une combinaison de projets existants de longue date qui ne tenaient qu'insuffisamment compte de l'évolution de l'urbanisation et de la mobilité, aspects qui, avec le caractère transfrontalier des déplacements régionaux, sont une des préoccupations principales de la politique du Gouvernement.

Le Conseil d'Etat insiste cependant sur le fait que les études menées sur les raccordements ferroviaires Barreau sud et La Praille - Eaux-Vives, même si elles ne sont pas conclusives, ont permis d'élaborer des systèmes d'offre régionale de type RER, sur la base d'un travail conjoint des opérateurs.

Le Conseil d'Etat est convaincu de la nécessité de poursuivre sa prospection avec le réexamen d'un projet de liaison ferroviaire La Praille - Eaux-Vives adapté aux perspectives de développement régional. Ce réexamen permettra de comparer valablement les résultats de l'étude du Barreau sud, en y intégrant les effets de la proposition des opérateurs si sa faisabilité venait à être confirmée ce printemps.

Le Conseil d'Etat prendra alors position à la lumière de cette comparaison et envisagera un plan de réalisation des projets de transports au bénéfice d'un bouclage ferroviaire indispensable pour Genève et sa région.

Quoi qu'il en soit, l'option retenue devra ensuite faire l'objet d'une prise de position favorable des principaux acteurs helvétiques (Confédération / CFF) pour en assurer le financement (programme Rail 2000, 2e étape / 5,9 mia, voire volet « liaison du réseau ferré helvétique au réseau européen à haute performance » / 1,2 mia). Les positions officielles actuelles du Conseil fédéral (1997) et du Président de la direction générale des CFF (1998) devront alors le cas échéant être revues à la lumière du contexte actuel. De nouveaux contacts seront pris avec ces instances par le Conseil d'Etat dès qu'il aura été en mesure de trancher de façon claire. C'est à ce moment-là que la teneur des dispositions législatives et conventionnelles (Convention de 1912) touchant à la liaison La Praille - Eaux-Vives sera également réexaminée avec la Confédération.

## 1.2. Extensions du réseau de transports collectifs décidées par le Grand Conseil : le Conseil d'Etat poursuit ses travaux

Le Conseil d'Etat présente en annexe (annexe 1) l'état d'avancement des extensions des lignes des transports publics de l'agglomération décidées par le Grand Conseil et inscrites dans la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50). Le Gouvernement poursuit ses efforts en vue de la réalisation des sections de tram « Sécheron » et « Acacias », en étroite collaboration avec les TPG et les villes de Genève, Carouge et Lancy. Il ne peut à cet égard que déplorer les recours et oppositions qui retardent ces réalisations. Le processus d'élaboration du projet définitif de la section Cornavin - Meyrin - CERN de la ligne de transport collectif rapide transfrontalière a également été engagé. La demande de concession pour la nouvelle infrastructure est depuis septembre 1999 en mains de l'OFT. Enfin, le Conseil d'Etat rappelle également les enjeux liés à la réalisation de la section « Grand-Lancy », dans le prolongement de la section « Acacias ».

## 1.3. L'attractivité accrue des transports collectifs passe par la prise d'autres mesures que le Conseil d'Etat entend mettre en oeuvre à court et à moyen termes au profit de la région

Les actions présentées ci-après illustrent la vision régionale que le Conseil d'Etat

défend et qu'il entend encore intensifier.

### Extension de la Communauté tarifaire

Le développement de l'attractivité des transports collectifs passe par une extension de la Communauté tarifaire genevoise. Elle est actuellement accordée uniquement sur les abonnements. Le Conseil d'Etat envisage la mise en service d'une communauté tarifaire intégrale à Genève au printemps 2001, assortie de la délivrance de titres de transport commercialement plus attractifs pour les courses ferroviaires régionales Cornavin - Cointrin.

Dans une deuxième étape, la Communauté tarifaire pourrait être étendue à l'extérieur du canton, sur Vaud, l'Ain et la Haute-Savoie. L'horizon de mise en oeuvre pourrait coïncider avec la création d'un réseau express genevois, soit à l'horizon 2004 / 2005. Un syndicat mixte piloté par les autorités organisatrices devrait à ce moment-là voir le jour.

### Plan régional des déplacements

La collaboration transfrontalière et supracantonale est plus que jamais nécessaire pour assurer la prise en compte de l'ensemble des besoins qui se font jour au plan régional au sens élargi du terme.

C'est dans cette perspective que le Conseil d'Etat a proposé au canton de Vaud et aux départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie l'élaboration d'un modèle de transport qui permettra l'élaboration d'un plan régional des déplacements. Ce modèle est en cours d'intégration à l'Observatoire des déplacements piloté par l'Office des transports et de la circulation (OTC).

Les travaux prospectifs à mener seront plus pertinents encore avec cet outil. Celui-ci est en effet indispensable pour évaluer par exemple la mise en application du volet « transports terrestres » des accords bilatéraux CH - UE susceptible de provoquer un transfert considérable du fret de la route au rail.

### Extension de la ligne ferroviaire de La Plaine jusqu'à Bellegarde

Le Conseil d'Etat apporte son soutien à l'extension de ligne projetée par les autorités organisatrices et les exploitants CFF et la SNCF. La compétitivité de cette desserte transfrontalière sera en particulier assurée par des contrôles frontaliers simplifiés sur la ligne. Une mise en fonction est prévue fin 2000 / début 2001.

Création de parcs-relais (P+R) aux portes de l'agglomération et en fonction du développement des transports publics régionaux

Cinq projets de loi liés au financement de P+R (garantie d'emprunt par l'Etat) ont récemment été déposés devant le Grand Conseil. Les ouvrages prioritaires à mettre en service progressivement sont : P+R Etoile / P+R Sous-Moulin / P+R Genève-Plage / P+R Sécheron / P+R Bachet 2e étape.

Le Conseil d'Etat a pris la décision d'implanter simultanément des P+R de surface (capacité restreinte) aux endroits attractifs. L'effort principal sera porté le long des lignes de TC régionales en direction de Coppet, du Chablais et de Bellegarde. La démarche sera menée avec le soutien de la Fondation des parkings et des autorités locales concernées.

Les mesures d'accompagnement nécessitées par l'introduction des macarons illimités habitants / commerces (qui a pour corollaire un décalage progressif de l'offre de stationnement pour les pendulaires en direction de la couronne de l'agglomération) permettront ainsi la pratique d'un transfert modal plus prononcé.

### Troisième voie Genève - Coppet

En qualité d'autorité co-organisatrice, le Conseil d'Etat s'engage dans la préparation du concept d'exploitation de cette troisième voie, financée par Rail 2000 et vouée au trafic régional. Sa mise en fonction est fixée à 2003 pour l'axe Genève - Versoix, à 2005 pour la desserte jusqu'à Coppet. Son extension dans une future étape en direction de Lausanne (financement par le biais du programme Rail 2000, 2e étape), par exemple jusqu'à Gland, apparaît comme vivement souhaitable au Conseil d'Etat.

### Développement de la ligne ferroviaire Sud-Léman

Le Conseil d'Etat soutient un accroissement des potentialités de cet axe ferroviaire. Sa capacité devrait pouvoir, à terme, permettre un transport fret / voyageurs (y compris régional) sans emprunter l'axe Nord-Léman, partiellement saturé actuellement. Une liaison directe au Simplon paraît intéressante à plus d'un titre. Le récent accident intervenu dans le tunnel du Mont-Blanc confirme cette thèse. Tant la liaison La Praille - Eaux-Vives que le Barreau sud permettent cette continuité.

Gare de Cornavin : introduction des contrôles de frontière embarqués systématiques

De nombreuses minutes (10 à 20 voire plus selon les convois) peuvent être gagnées par les voyageurs faisant usage des trains à leur arrivée ou à leur départ de Genève. La stratégie d'action des forces de l'ordre à Cornavin est revue en conséquence, en vue d'instaurer des contrôles embarqués systématiques.



Le nombre de trains dits « traversants » (sans transbordement obligatoire à Cornavin) sera vraisemblablement augmenté, vu l'intérêt porté à la démarche par la Confédération, les CFF et la SNCF.

La nouvelle pratique, qui doit voir le jour dans les deux ans, est d'ailleurs, à terme, imposée au Canton, dès la mise en service de la ligne TGV Léman - Mont-Blanc sur la ligne réhabilitée du Haut-Bugey (horizon 2005).

Le Conseil d'Etat travaille à cette réforme avec la Confédération ainsi que les partenaires franco-suisse concernés. Elle s'attache aussi bien à la dotation en personnel de sécurité qu'aux plans techniques et juridiques. A l'évidence, le changement de pratique induira des coûts sans aucune comparaison avec les investissements auxquels il faudrait consentir pour améliorer les liaisons en recourant à des travaux lourds d'infrastructure.

Réhabilitation de ligne du Haut-Bugey, dite « des Carpates » et TGV Léman - Mont-Blanc

Dans le cadre de ses compétences, le Conseil d'Etat, a apporté un soutien constant au projet de ligne TGV, qui permettra à Genève d'améliorer son raccordement au réseau européen à haute performance. Pour rappel, les travaux projetés permettront de ramener le temps de parcours Genève - Paris à moins de trois heures, donnant au domaine ferroviaire un avantage décisif sur le domaine aérien pour une destination de moins de 650 km.

Avec son taux de 78 % de soutien populaire au scrutin (63 % sur le plan suisse), Genève a apporté un clair soutien au financement de l'opération (part helvétique) en donnant son accord pour le financement des projets d'infrastructures en novembre 1998. D'autres améliorations du temps de parcours pourront intervenir dans le futur avec l'introduction de matériel roulant à caisses inclinables.

Le Conseil d'Etat enregistre avec satisfaction la signature, intervenue en novembre 1999, de la convention franco-suisse relative au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français, notamment aux liaisons à grande vitesse, portant entre autres sur la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey. Il tient aussi à relever le soutien apporté par M. le Président de la République française à ce projet vital pour Genève.

Amélioration des structures d'accueil de la Gare routière / place Dorcière et Aéroport

L'activité privée déployée par la Gare routière vient en complément du trafic régional placé sous la responsabilité de l'Etat. Le Conseil d'Etat apporte son appui

aux projets développés pour améliorer les structures d'accueil sur la place Dorcière, notamment par le biais de l'Office du Tourisme. Pour l'Aéroport, des tractations sont également en cours. La prise en charge des nouvelles infrastructures par l'Etat dépend aussi d'un accord concernant les frais d'entretien et d'exploitation.

#### Etat de Genève, autorité organisatrice des déplacements

Les nouveaux rapports entre la Confédération et les cantons institués par la législation fédérale sur les chemins de fer précisent que la responsabilité de la définition de l'offre au plan régional, bénéficiant certes de subventions fédérales, revient aux cantons. Cette nouvelle approche, basée sur une volonté de rapprocher le pouvoir décisionnel du terrain et des besoins de la population, a pour corollaire une responsabilité accrue du canton. Ainsi, l'Etat définit l'offre qu'il souhaite à l'égard des entreprises de transport, statue sur leurs offres de prestations, puis les soumet en en défendant le bien-fondé à l'Office fédéral des transports (OFT), de façon à connaître le niveau de subventionnement auquel il peut prétendre.

Le canton est en conséquence appelé à jouer un rôle moteur en matière de définition de l'offre de transports collectifs, touchant la desserte offerte par les CFF, les TPG et les Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN). A la demande de l'OFT, qui a émis le désir de travailler avec un seul interlocuteur genevois pour gérer la problématique, un collaborateur de l'OTC a été désigné à cet effet en 1999. Ce dernier traite également les démarches liées à l'obtention des nouvelles concessions pour les lignes affectées au trafic régional ainsi que la couverture financière susceptible d'être accordée par la Confédération qui en découle.

Il a ainsi déjà été possible par les démarches entreprises, d'augmenter la part cantonale entre 1998 et 2000 de F 1'700'000.- par rapport à la part de financement prévue initialement en termes de couverture des déficits d'exploitation annuels, dont F 232'000.- au profit du Noctambus.

Le rôle des opérateurs consiste à proposer des concepts d'exploitation et à exploiter les réseaux conformément aux objectifs fixés par l'Etat.

Intégration accrue des aspects liés à l'aménagement du territoire dans les travaux prospectifs touchant à la politique des déplacements

Le Conseil d'Etat est convaincu de la nécessité de lier davantage encore les problématiques aménagement du territoire / déplacements. Ce propos rejoint d'ailleurs un des objectifs qu'il s'est assigné et dont il a déjà fait état au Grand Conseil dans son rapport relatif à l'initiative 114 « pour le libre choix du mode de

transport ».

Le Conseil d'Etat a décidé de transcrire cette volonté dans la pratique en confiant dorénavant les études et travaux prospectifs à un groupe de travail interdépartemental DJPT / DAEL / DIAE. Cette plate-forme sera chargée de piloter les dossiers et de fédérer les intentions des différentes composantes, afin de proposer au Gouvernement des actions dépourvues de toute dispersion. Cette structure s'avère d'autant plus indispensable que toute démarche d'anticipation dans le domaine des déplacements doit être construite sur la base d'objectifs globaux largement reconnus et partagés, pour ensuite se traduire en moyens d'action cohérents tirant parti du potentiel et des leviers offerts par l'ensemble des modes de transport.

La plate-forme aura entre autres pour mission de poursuivre les réflexions prospectives avec les milieux techniques et scientifiques, de façon à trouver des solutions adaptées aux nouveaux enjeux de la société. Ainsi, diverses études multidisciplinaires en voie de lancement portent sur l'intégration à long terme d'un Eurometro intéressant particulièrement Genève sur l'axe Lyon - Bassin lémanique - Suisse orientale (études socio-économiques / d'aménagement du territoire / techniques).

Le Conseil d'Etat a confié au DJPT le soin d'assurer la coordination nécessaire entre ladite plate-forme et les organismes romands ou transfrontaliers au sein desquels le canton de Genève est représenté pour le domaine des déplacements. L'objectif est notamment d'assurer l'adéquation indispensable entre les projets de développement ferroviaires et routiers de la Suisse occidentale et de la Région Rhône-Alpes.

#### 1.4. Conclusion

Les résultats de l'étude de comparaison de réseaux menée par le Conseil d'Etat ont abouti à des résultats qui l'ont incité à explorer d'autres pistes en vue d'apporter des solutions concrètes à court terme, financièrement acceptables, tenant compte de la dimension régionale, techniquement modernes et économiquement rentables.

Le Gouvernement s'investit également dans la réalisation des extensions de lignes de tram décidées par le Grand Conseil, correspondant à un engagement financier annuel moyen en termes d'investissement (matériel roulant non inclus) de F 30'000'000.- jusqu'en 2010 (ordre de grandeur).

Les démarches menées sur les autres axes d'intervention au profit d'une valorisation accrue des transports collectifs sont également poursuivies.

Le Conseil d'Etat s'investit au profit du projet de bouclage ferroviaire franco-genevois à l'horizon 2012 / 2015. Il tient à saisir l'opportunité de la deuxième étape du programme de Rail 2000, voire du volet « liaison du réseau ferré helvétique au réseau européen à haute performance », pour assurer tout ou partie de son financement sur le plan helvétique. Des contacts réguliers sont entretenus dans cette perspective avec la Confédération, de même qu'avec les autorités françaises compétentes ainsi que les CFF, la SNCF et le Réseau Ferré de France (RFF). L'objectif est de mettre en oeuvre un concept transfrontalier cohérent tenant compte de manière hiérarchisée des besoins Grandes Lignes, fret et de desserte régionale.

Il s'agira aussi de procéder au réexamen de la Convention de 1912 sur la liaison ferroviaire La Praille - Eaux-Vives, en fonction de l'option qui sera retenue.

Enfin, les démarches prospectives que le Gouvernement est appelé à mener dans le domaine des déplacements vu sous un angle multimodal intégreront davantage encore les aspects liés à l'aménagement du territoire.

Le Conseil d'Etat espère avoir ainsi montré sa volonté de développer l'attractivité des transports collectifs à Genève comme il l'avait indiqué en début de législature, lors du discours de Saint-Pierre. C'est dans cet esprit qu'il travaille au sein de la délégation du Conseil d'Etat à l'aménagement, à l'environnement et aux transports, réunissant MM. les conseillers d'Etat G. Ramseyer (DJPT), L. Moutinot (DAEL) et R. Cramer (DIAE).

## 2. Réponse aux motions et pétitions

### 2.1. Réponse à la motion 894-B « concernant la réalisation de Swissmétro / Eurométro »

Déposée le 27 janvier 1994 par MM. Armand Lombard, Jean-Philippe de Tolédo, Jean Opériol et Alain-Dominique Mauris, cette motion a été renvoyée à la Commission des transports le 18 février 1994. Suite au rapport de la commission, du 23 mars 1995, la motion a été amendée puis renvoyée au Conseil d'Etat le 18 mai 1995.

Sa teneur amendée est la suivante :

« Le Grand Conseil,

considérant :

la nécessité d'inventer et de réaliser en Suisse des technologies d'avant-garde ;

de créer des emplois nouveaux par ces technologies de pointe ;

de favoriser de telles études par un financement mixte ;

de renforcer les liaisons transfrontalières et européennes ;

de ne pas succomber aux polémiques démobilisatrices que suscite un projet innovateur,

invite le Conseil d'Etat à :

Invites 1 et 2

Prendre un intérêt actif aux études en vue de l'élaboration du projet Swissmétro dans une dimension européenne, cela en concertation avec les cantons intéressés et la Confédération.

Inciter l'Université de Genève à collaborer à ce programme en liaison avec les autres instituts de recherche concernés, notamment dans les aspects techniques, socio-économiques et environnementaux.

Réponse du Conseil d'Etat

Le canton de Genève est devenu actionnaire de Swissmétro SA le 30 mai 1997 en souscrivant 100 actions de CHF 1000.-. A la même période, la Ville de Lancy souscrivait 5 actions Swissmétro. La Ville de Genève a signé un bulletin de souscription à 50 actions qui devait être enregistré avant la fin de l'année 1999. La liste des actionnaires de Swissmétro SA domiciliés à Genève comprend plus de 30 membres, dont en particulier l'appui du Groupement des Banquiers Privés genevois dont le représentant fait partie du conseil d'administration de Swissmétro SA. C'est dire que Genève a donné une impulsion non négligeable à ce projet novateur.

Après trois ans d'études approfondies, réalisées en collaboration avec des bureaux d'études, des entreprises et les deux Ecoles polytechniques fédérales, Swissmétro SA a déposé le 27 novembre 1997, auprès du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), une demande de concession pour la construction et l'exploitation d'un tronçon pilote entre Genève et Lausanne.

L'Office fédéral des transports (OFT) a invité les cantons de Genève et de Vaud à rendre un préavis sur la demande. Le Conseil d'Etat s'est prononcé favorablement le 27 janvier 1999.

En mai 1999, le Conseil fédéral a pris position en demandant à Swissmétro

d'adapter son concept de financement. En effet, les prévisions de financement des requérants (3 mias Fonds publics / 700 à 800 mios Fonds privés) pour la réalisation du tronçon pilote ne sont pas supportables pour la Confédération.

En 1998 a débuté la phase complémentaire de l'étude principale, dans le cadre, notamment, de deux contrats CTI (Commission pour la technologie et l'innovation) réunissant la Confédération, l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et Swissmétro SA. L'un porte sur l'étanchéité des bétons et l'autre couvre le banc d'essai dans le but de perfectionner la connaissance des phénomènes aérodynamiques touchant non seulement Swissmétro mais l'ensemble des véhicules à grande vitesse.

Un groupe de travail canton de Genève - Région Rhône-Alpes -Swissmétro S.A. a récemment travaillé à l'élaboration d'un cahier des charges sur une étude prospective à mener dans la perspective de la future liaison Genève - Lyon. L'étude a pour but d'évaluer les aspects liés à l'aménagement du territoire dans un contexte de mise en sous-sol d'une telle liaison et d'envisager les effets socio-économiques du rapprochement des deux agglomérations sur leur développement réciproque et sur celui des aéroports de Lyon-Satolas et de Genève-Cointrin. L'Université de Genève devrait être associée, de même qu'une université française.

Invite 3

Faire rapport régulièrement au Grand Conseil sur l'état de ce dossier.

Réponse du Conseil d'Etat

Il sera régulièrement fait état de l'avancement de ce dossier dans lequel le Conseil d'Etat s'investit, notamment via ses rapports de gestion annuels au Grand Conseil.

2.2. Réponse à la motion 1125-B « concernant l'amélioration de la desserte ferroviaire Genève - Mâcon »

Déposée le 4 mars 1997 par Mmes et MM. Andreas Saurer, René Longet, Micheline Calmy-Rey, Elisabeth Reusse-Decrey, Jean Spielmann et Christian Grobet, cette motion a été renvoyée à la Commission des transports le 26 juin 1997. Suite au rapport de la commission, du 17 septembre 1997, la motion a été renvoyée au Conseil d'Etat le 4 décembre 1997 dans sa version amendée.

Sa teneur amendée est la suivante :

« Le Grand Conseil,

considérant :

le rôle essentiel des relations ferroviaires internationales pour l'avenir de Genève ;

l'arrêté fédéral sur le transit alpin, approuvé par le peuple suisse le 27 septembre 1992, qui prévoit en son article 7 que « la Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse occidentale au réseau européen à haute performance et fait en sorte que le tronçon Genève - Mâcon et le raccordement de Bâle soient construits et modernisés » ;

la décision du Conseil fédéral d'inclure les liaisons ferroviaires entre la Suisse occidentale et le réseau TGV dans l'ensemble des projets concernés par la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics (« Rail 2000 », « NLFA », mesures antibruit message du 26 juin 1996) ;

la prolongation des débats parlementaires sur cet ensemble de projets et les aléas de la décision du peuple et des cantons à qui ils seront soumis ;

le retard sur son calendrier du Groupe de travail franco-suisse qui a été institué en juin 1994 par les ministres des transports français et suisse pour étudier les différents projets de raccordement de la Suisse occidentale au réseau à grande vitesse européen ;

le caractère spécifique de la liaison TGV Genève - Mâcon (tronçon essentiellement sur territoire français, nécessité d'une convention internationale, possibilités de phasage, recours éventuel à des capitaux privés, notamment) ;

le report, par les autorités françaises régionales, du projet de liaison Genève TGV par le « Sillon alpin » (via Annecy - Chambéry) ;

l'offre faite en automne 1996 par un groupement d'entreprises privées françaises et suisses, disposées à préfinancer, moyennant une garantie de l'Etat de Genève, pour un montant de 20 millions de francs suisses, les études « d'avant-projet sommaire » pour un projet phasé à financement mixte mettant Genève à 2 heures 27 minutes de Paris et à 1 heure 15 minutes de Lyon, intitulé « projet de TGV Léman - Mont-Blanc » ;

les réactions du Groupe de travail franco-suisse à cette proposition, jugeant que l'insertion du projet et des études proposées dans la procédure française exigera au préalable une mise à jour sommaire des études existantes ;

la résolution du Comité du Conseil du Léman qui réaffirme « à l'unanimité son soutien à la réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse Mâcon - Bourg-en-Bresse - Genève, également dénommée TGV Léman - Mont-Blanc, demandant

dans un premier temps que l'amélioration de la ligne dite « des Carpates » soit examinée le plus rapidement possible en intégrant la technologie pendulaire » (Annecy, le 13 mai 1997) ;

l'intérêt manifesté récemment, aussi bien par les CFF (Chemins de fer fédéraux suisses) que la SNCF / RFF (Société nationale des chemins de fer français / Réseau ferré de France) et la Région Rhône-Alpes, d'envisager à courte échéance une remise en service de la ligne ferroviaire désaffectée existante via Nantua, dite « des Carpates », qui permettrait de réduire le temps de parcours de Genève à Bourg-en-Bresse par une diminution de la distance de 70 km par rapport au tracé utilisé actuellement (via Culoz) ;

le fait que la réhabilitation du tronçon central de la ligne « des Carpates » entre Nurieux et Châtillon fait également partie du phasage prévu par le projet de TGV Léman Mont-Blanc ;

la déclaration commune des délégations française et genevoise, à l'occasion du paraphe de l'accord-cadre pour le métro léger de surface transfrontalier, qui lie ce dernier à la complémentarité avec la desserte ferroviaire de l'agglomération franco-genevoise et qui demande le lancement rapide des études transfrontalières de faisabilité du projet de barreau ferroviaire entre la gare de La Praille et la ligne SNCF du pied du Salève ;

le fait que ce barreau constitue à la fois un premier tronçon du futur TGV Léman Mont-Blanc et une liaison régionale et intervilles, représentant ainsi le seul projet réaliste à même d'assurer une jonction efficace du réseau ferré suisse avec le réseau français de la Haute-Savoie ;

le fait que cette liaison remplit ainsi les objectifs de la loi fédérale et de la Convention de 1912 portant sur le développement du réseau des CFF sur territoire genevois (R.S. 742.32), et prévoyant le cofinancement à parts égales par la Confédération, les CFF et le canton de Genève d'une liaison prévue alors entre les gares genevoises de La Praille et des Eaux-Vives,

invite le Conseil d'Etat à demander au Conseil fédéral :

Invite 1

De veiller à ce que le Groupe de travail franco-suisse, chargé d'examiner lesdites liaisons entre la Suisse occidentale et le réseau TGV, conduise ses travaux avec diligence selon le programme qui avait été convenu.

Réponse du Conseil d'Etat



Le Conseil d'Etat est intervenu à plusieurs reprises durant ces dernières années auprès de la Confédération pour que le Groupe de travail franco-suisse arrive à un accord sur les mesures à entreprendre pour améliorer les liaisons entre Genève et le réseau français à grande vitesse. Il a en particulier été très actif dans l'élaboration de la plate-forme commune Confédération-cantons sur la planification des raccordements de la Suisse occidentale au réseau français des TGV. Cette plate-forme a servi de base à la convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français, notamment aux liaisons à grande vitesse. Cette convention a été signée à Genève, le 5 novembre 1999, par les ministres français et suisse des transports.

#### Invité 2

De privilégier l'étude et la réalisation - comme première étape de la liaison TGV Genève - Mâcon prévue par l'arrêté fédéral sur le transit alpin - de l'amélioration de la ligne Genève - Bourg-en-Bresse (via Nantua).

#### Réponse du Conseil d'Etat

La convention franco-suisse signée le 5 novembre 1999 à Genève envisage comme mesure à court terme pour la liaison Paris - Genève la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey. Une étude d'avant-projet est actuellement en cours.

#### Invité 3

De porter au niveau franco-suisse l'étude d'une liaison entre les réseaux ferrés suisse et français par un nouveau tronçon La Praille-pied du Salève.

#### Réponse du Conseil d'Etat

Une étude globale franco-suisse d'opportunité et de faisabilité d'un raccordement entre La Praille et la ligne SNCF du pied du Salève est en cours. Cette étude est financée à parts égales par la France et la Suisse. Les résultats sont attendus au printemps 2000.

#### Invité 4

De libérer, pour concrétiser ces demandes, une contribution fédérale.

#### Réponse du Conseil d'Etat

La Confédération participe financièrement à l'étude La Praille / ligne SNCF du pied du Salève ainsi qu'à l'étude d'avant-projet de la ligne du Haut-Bugey. Le crédit fédéral relatif à la réalisation et au financement des infrastructures des transports publics / volet « liaison du réseau ferré helvétique au réseau européen à haute

performance » (1,2 mia), accordé par le peuple en novembre 1998, pourrait être en mesure d'assurer le financement de la part helvétique du Barreau sud (si l'option de ce tracé venait à être retenue), celui lié à la ligne du Haut-Bugey étant précisément acquis sur le principe par le biais de ce volet.

### 2.3 Réponse à la motion 553-B « concernant les relations ferroviaires interrégionales et internationales »

Déposée le 16 décembre 1988 par Mmes et MM. Jean-Claude Genecand, René Guidini, Liliane Johner, Bernard Lusti, Gilbert Magnenat, Yves Meylan et Alain Rouiller, cette motion a été renvoyée au Conseil d'Etat le 27 janvier 1989. Suite au premier rapport du Conseil d'Etat, du 10 janvier 1990, la motion lui a été renvoyée par le Grand Conseil le 25 janvier 1990.

Sa teneur est la suivante :

« Le Grand Conseil,

considérant :

la nécessité d'améliorer les relations ferroviaires interrégionales et internationales ;

le concept d'aménagement cantonal ;

la prise de position du Conseil d'Etat en faveur de la ligne du Simplon ;

la résolution 115 du Grand Conseil concernant la ligne dite « du Tonkin » ;

l'importance de l'information pour faire accepter des grands projets,

#### 1. Invite le Conseil d'Etat

A lui faire connaître sa position sur les grandes options ferroviaires à l'étude ou en discussion actuellement :

nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) ;

maintien et développement de la compétitivité de la ligne du Simplon Paris / Genève ou Lausanne / Milan ;

le projet de liaison entre les aéroports de Genève et de Lyon ;

le maintien et le développement de la ligne de la rive sud du Léman « le Tonkin » ;

le projet de réduction de la durée du trajet Genève - Paris.

## 2. Encourage le Conseil d'Etat :

A poursuivre et intensifier sa politique en faveur de l'amélioration des relations ferroviaires interrégionales et internationales.

### Réponse du Conseil d'Etat

#### A) Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA)

Le 29 novembre 1998, le peuple suisse et les cantons ont accepté (63,6 % des votants pour l'ensemble de la Suisse ; 78,3 % des votants pour Genève) l'arrêté fédéral sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics. Un des quatre grands projets, objet de cette votation, sont les NLFA dont le calendrier de réalisation est :

Nouveau tunnel du Lötschberg : ouverture prévue pour 2006-2007

Nouveau tunnel du Saint-Gothard : ouverture prévue pour 2012-2013

#### B) Maintien et développement de la compétitivité de la ligne du Simplon Paris / Genève ou Lausanne / Milan

La réalisation du nouveau tunnel du Loetschberg représente la mesure la plus efficace pour maintenir la compétitivité de la ligne du Simplon. Une véritable ligne Sud-Léman compléterait avantageusement l'offre actuelle ou planifiée, indépendamment de l'option qui sera prise pour réaliser le bouclage ferroviaire de Genève. Le Conseil d'Etat en soutient le principe.

#### C) Projet de liaison entre les aéroports de Genève et de Lyon

Dans le cadre des études menées par le GIP Transalpes (groupement d'élus français militant pour le développement du rail), parmi les mesures envisagées pour améliorer les différentes dessertes ferroviaires dans la Région Rhône-Alpes figure la réalisation du raccordement de Beynost pour les relations de Genève avec Satolas et le midi de la France.

A long terme, la solution optimale pourrait être la liaison Eurométo, déjà mentionnée dans ce rapport.

#### D) Maintien et développement de la ligne de la rive sud du Léman « le Tonkin »

Dans le cadre du Conseil du Léman, la délégation genevoise a constamment réaffirmé son soutien au maintien de cette ligne. Les enjeux liés à cette ligne sont

tels que le comité de pilotage franco-suisse, au niveau des Etats, a été récemment chargé par les deux Ministres des transports de préparer une note de synthèse concernant l'intérêt de cette ligne, dans le domaine du fret en particulier. Le Conseil d'Etat suit avec attention l'évolution de ce dossier d'intérêt international évident.

#### E) Projet de réduction de la durée du trajet Genève - Paris

La réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey, prévue à l'horizon 2005, permettra de réduire la durée du trajet actuel Genève - Paris de 3h30 environ à moins de 3h00, en tenant compte d'améliorations à apporter sur l'axe ferroviaire français Nord-Sud. Une amélioration technique du matériel roulant permettra encore à terme d'améliorer la performance d'une quinzaine de minutes, avec l'introduction du matériel pendulaire dit à caisses inclinables.

#### 2.4. Réponse à la motion 856-A « concernant Genève, la Romandie et Rail 2000 »

Déposée le 1er avril 1993 par Mmes et MM. Alain Rouiller, Philippe Joye, Martine Brunschwig Graf, Fabienne Bugnon, Gérard Ramseyer et Pierre Meyll, cette motion a été renvoyée sous sa forme amendée au Conseil d'Etat le 13 mai 1993.

Sa teneur amendée est la suivante :

« Le Grand Conseil,

vu

les motions 485 (3e voie CFF entre Genève et Lausanne) ; 486 (mise en place d'un mini RER) de janvier 1988 ;

la résolution de la Commission des transports concernant la liaison ferroviaire Genève / Nyon du 22 mai 1990,

considérant :

les risques de voir abandonner le projet du tunnel du Lötschberg ;

la volonté du Conseil fédéral de réduire le programme de Rail 2000 et les incertitudes concernant la possibilité de créer une 3e voie CFF Genève / Lausanne ainsi que la boucle de l'aéroport ;

l'impérieuse nécessité de voir se réaliser la 3e voie CFF et / ou la boucle de l'aéroport ;

les fortes majorités acceptantes à Genève en faveur tant de Rail 2000 que pour

les transversales alpines lors des votations fédérales ;

le choix de Genève comme un des deux points de liaison du réseau suisse avec le système européen des lignes à grande vitesse (ligne Mâcon / Genève),

apporte son soutien au Conseil d'Etat et lui demande :

Invite 1

D'intervenir de concert avec les cantons concernés pour demander formellement le maintien du tunnel de base du Lötschberg dans le projet des transversales alpines.

Réponse du Conseil d'Etat

L'adoption par vote populaire, en novembre 1998, de l'arrêté fédéral sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics permet d'atteindre les objectifs des motionnaires. En effet, un des quatre grands projets inclus dans ce scrutin concerne les NLFA. Il prévoit le nouveau tunnel du Lötschberg dont l'ouverture est prévue à l'horizon 2006-2007.

Invite 2

De poursuivre ses efforts auprès du Conseil fédéral et des CFF afin de faire maintenir le projet de 3e voie CFF et / ou la boucle de l'aéroport dans la planification de Rail 2000, d'une part.

Réponse du Conseil d'Etat

Le concept de desserte « Rail 2000 première étape », retenu sur la ligne Lausanne-Genève permet une nette amélioration de l'offre régionale grâce à la construction d'une 3e voie entre Genève et Coppet. Cette voie sera réservée au trafic régional. La double voie actuelle entre Genève et Lausanne, une fois libérée du trafic régional relativement lent, verra ses capacités fortement augmentées pour le trafic rapide (EC, IC, direct). La construction de la 3e voie a débuté. Elle devrait se terminer en 2005. Sa mise en exploitation devra coïncider avec le changement horaire le plus adapté. Les CFF mettent à profit la construction de la 3e voie pour réaliser simultanément un assainissement acoustique de la ligne entre Genève et Coppet. Quant à la boucle de l'aéroport, elle a été écartée par les CFF, en raison d'une augmentation du temps de parcours Lausanne - Cornavin de 5 à 6 minutes (20 %) et du coût de construction de 45 % supérieur à la troisième voie Genève - Coppet (Cf. Infra point 2.5. / Réponse à la motion M 1019-A « concernant la troisième voie CFF »).

Le tracé reste cependant réservé.

### Invite 3

De concert avec les autres cantons romands, de demander le maintien des projets Rail 2000 touchant la Romandie, d'autre part.

### Réponse du Conseil d'Etat

C'est au sein de la Conférence Ferroviaire Romande (CFR) que le Conseil d'Etat, avec les autres cantons romands, veille constamment à ce que les intérêts de la Suisse occidentale soient pris en compte par la Confédération.

### Invite 4

D'informer les partenaires concernés : Grand Conseil, communes, groupements économiques et associations d'usagers notamment.

### Réponse du Conseil d'Etat

Une information régulière est donnée sur l'évolution des projets, notamment par voie de presse.

### 2.5. Réponse à la motion 1019-A « concernant la troisième voie CFF »

Déposée le 22 septembre 1995 par MM. Jean Spielmann, Christian Grobet et Pierre Vanek, cette motion a été renvoyée au Conseil d'Etat le 10 novembre 1995.

Cette motion a la teneur suivante :

« Le Grand Conseil,

vu la mise à l'enquête publique par les CFF et le canton d'une 3e voie de chemin de fer entre Coppet et Genève,

invite le Conseil d'Etat

A lui faire rapport sur cet important projet ferroviaire et sur les motifs qui ont, semble-t-il, conduit à l'abandon du projet de boucle ferroviaire par Cointrin.

### Réponse du Conseil d'Etat

#### A) Au sujet du projet Rail 2000, première étape

Le concept de desserte retenue sur la ligne Lausanne-Genève permet une nette amélioration de l'offre régionale, grâce à la construction d'une 3e voie entre

Genève et Coppet. Cette voie sera réservée au trafic régional. La double voie actuelle entre Genève et Lausanne, une fois libérée du trafic régional lent, verra ses capacités fortement augmentées pour le trafic rapide (EC, IC, direct). La construction de la 3e voie a débuté. Elle devrait se terminer à l'horizon 2005. Les CFF mettent à profit la construction de la 3e voie pour réaliser simultanément un assainissement acoustique de la ligne entre Genève et Coppet.

B) Au sujet de l'abandon du projet de boucle ferroviaire par Cointrin

Trois arguments étaient à l'origine avancés par les CFF en faveur de cette variante :

Elle aurait transféré en « rase campagne » les impacts de la construction d'une troisième voie sur le tronçon Mies - Chambésy - Genève-Cornavin réputé « sensible ».

Elle aurait dégagé des réserves de capacité sur la ligne actuelle permettant d'étoffer l'offre régionale (sur commande des cantons).

Elle aurait permis de mettre à profit le faisceau des voies de garage à Cornavin pour le stockage et le nettoyage des trains et offrirait plus de facilités pour le changement de côté des locomotives

Deux arguments ont cependant rendu cette variante inacceptable :

Elle aurait allongé de 5 à 6 minutes (20 %) le temps de parcours Lausanne - Genève-Cornavin

L'investissement nécessaire serait passé de 960 millions de francs à 1.365 millions de francs, soit (+ 45 %). Le canton de Genève de plus aurait été amené à participer au financement de cette boucle.

Il n'est évidemment pas possible d'investir pour aboutir à une dégradation de l'offre, alors que l'objectif de Rail 2000 consiste précisément à l'améliorer. La question de la manoeuvre des locomotives pour les changer d'extrémité de convois a été résolue par l'introduction de voitures-pilotes (juin 1997), rendant les trains « réversibles ».

Les CFF ont mis au point un concept d'offre qui permettra au canton d'améliorer l'offre régionale et qui lui permettra de disposer d'une réserve de capacité bienvenue pour les trains rapides EC, IC, directs et semi-directs. Ce concept d'offre implique la réalisation de la troisième voie Genève - Coppet, dont le coût de construction est estimé à F 325 mios. Le Conseil d'Etat est persuadé que l'option retenue est la plus avantageuse sur le plan de l'offre en rapport avec les

moyens engagés et les résultats escomptés.

## 2.6. Réponse à la motion 1277 « pour une véritable étude comparative entre les variantes de raccordement des réseaux CFF et SNCF »

Déposée le 13 avril 1999 par Mmes et MM. Anne Briol, Christian Brunier, Gilles Desplanches, Pierre Ducrest, Christian Grobet, David Hiler, Antonio Hodgers, Geneviève Mottet-Durand, Jean-Marc Odier, Françoise Schenk-Gottret, Myriam Sormanni, Jean Spielmann et Pierre Vanek, cette motion a été renvoyée au Conseil d'Etat le 21 mai 1999.

Sa teneur est la suivante :

« Le Grand Conseil de la République et canton de Genève,

considérant :

que la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) prévoit l'extension du réseau de tramways en direction d'Annemasse selon deux variantes (prolongement de la ligne de tram jusqu'à Annemasse ou installation de la ligne de tram sur le site du chemin de fer Eaux-Vives - Annemasse) ;

que la réalisation de la deuxième variante (utilisation du site du chemin de fer existant entre Eaux-Vives - Annemasse) est subordonnée à l'ouverture du chantier d'une liaison ferroviaire entre la gare de La Praille et le réseau ferroviaire français au sud du canton de Genève ;

que cette réalisation doit faire préalablement l'objet d'une étude comparative entre la ligne Annemasse - Eaux-Vives - La Praille et la liaison ferroviaire reliant la gare de La Praille au réseau ferroviaire français au sud du canton de Genève (Barreau sud) ;

que le cahier des charges pour les études de comparaison de réseaux ferroviaires entre le canton de Genève et le département de Haute-Savoie, établi à la demande de la Commission « Transports et sécurité » du Comité régional franco-genevois (CRFG), n'a pas prévu l'actualisation de l'étude de la liaison ferroviaire La Praille - Eaux-Vives - Annemasse, datant de 1992 ;

que la variante choisie doit permettre de combiner les exigences de la desserte urbaine, régionale et internationale,

invite le Conseil d'Etat :

Invite 1



A modifier et / ou compléter le cahier des charges pour les études de comparaison de réseaux ferroviaires entre le canton de Genève et le département de Haute-Savoie, en demandant une réactualisation de la variante prévoyant le raccordement La Praille, Eaux-Vives, Annemasse.

### Réponse du Conseil d'Etat

Les résultats de l'étude de comparaison des réseaux entre le canton de Genève et le département de la Haute-Savoie sont joints au présent rapport. La variante prévoyant le raccordement La Praille - Eaux-Vives - Annemasse (scénario C) en fait partie intégrante.

Le Conseil d'Etat tient tout d'abord à rappeler que la méthodologie adoptée pour évaluer cette variante est garante d'une approche scientifique qu'il n'y a pas lieu de mettre en doute, ce d'autant que les mandataires (français : SYSTRA / suisses : EPFL) apportent la légitimité nécessaire aux travaux accomplis. A la demande des motionnaires, la variante a déjà été réévaluée sur le plan des coûts et ceci à la baisse.

Les arguments avancés par le Conseil d'Etat au chapitre 1 (1.1.3., en particulier 1.1.3.2.) sous « Liaisons ferroviaires du Barreau sud et de La Praille - Eaux-Vives » vont dans le sens des préoccupations émises par les motionnaires quant aux objectifs à atteindre en matière de transports. Le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à se référer à cette partie du rapport pour une réponse plus étendue.

### Invite 2

A informer le Grand Conseil de l'avancement des travaux et de la concrétisation du principe fixé à l'article 4, alinéa 1, lettre d) de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50).

### Réponse du Conseil d'Etat

C'est l'objet du présent rapport (Cf. en particulier l'annexe 1).

### 2.7. Réponse à la pétition 1087 « pour des transports publics performants »

Déposée le 13 septembre 1995 par le Parti écologiste meyrinois et munie de 1800 signatures, cette pétition a été renvoyée à la Commission des transports le 12 octobre 1995. Suite au rapport de la commission du 17 septembre 1997, la pétition a été renvoyée au Conseil d'Etat le 4 décembre 1997.

Sa teneur est la suivante :

« La route de Meyrin et la rue de la Servette connaissent un trafic intense, notamment aux heures de pointe, c'est-à-dire aux heures où la majeure partie des personnes actives se rendent à leur travail ou en reviennent. Pour les riverains de ces deux axes routiers et, aussi, pour tous les habitants de la ville de Genève, ce trafic signifie pollution, bruit et danger. Nous pensons qu'un moyen de réduire ces nuisances est de permettre aux pendulaires d'utiliser les transports publics plutôt que leur voiture. Pour cela, les prestations des transports publics entre Saint-Genis, Meyrin et la ville de Genève doivent s'améliorer substantiellement.

En conséquence, nous soussignés, habitants des communes suisses de Genève, Meyrin et Vernier et des communes françaises de Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry demandons aux autorités citées en en-tête de faire en sorte que, dès maintenant et jusqu'à la mise en service du métro léger,

le nombre ou la capacité des bus desservant la cité de Meyrin augmente quand nécessaire de manière que tous les passagers puissent y trouver place et voyager dans des conditions agréables ;

des bus circulent directement (sans passer par la cité de Meyrin) entre Saint-Genis et Cornavin avec, pendant les heures de pointe, des cadences de 6 minutes ;

un parking d'échange soit aménagé à la frontière nationale entre Meyrin et Saint-Genis ;

le système de voies de bus et de feux préférentiels sur la route de Meyrin et la rue de la Servette soit renforcé pour permettre aux véhicules des transports publics de circuler rapidement ;

les subventions aux entreprises de transports publics soient augmentées pour couvrir les dépenses liées à ces prestations supplémentaires.

Nous demandons également que la ligne de métro léger susmentionnée qui constitue un des éléments du réseau des transports publics 2005 soit réalisée sans délai et tout de suite prolongée jusqu'à Saint-Genis.

N.B. : 1 800 signatures

Les Verts

Parti écologiste meyrinois, p.a. Pierre-Alain Tschudi, conseiller municipal, 41, rue des Lattes, CH-1217 Meyrin »

## Invite 1

Le nombre ou la capacité des bus desservant la cité de Meyrin augmentent quand nécessaire de manière que tous les passagers puissent y trouver place et voyager dans des conditions agréables.

### Réponse du Conseil d'Etat

La fréquence des lignes, sous leur forme actuelle, atteint le seuil maximum. L'amélioration est à envisager sur la base de matériel de grande capacité. Le projet d'exploiter des bus tri-articulés a été abandonné au profit du projet de métro léger. Le Grand Conseil ayant provisoirement gelé ce projet, c'est la construction d'une ligne de tram entre Cornavin et Prévessin qui fait actuellement l'objet d'une demande de concession. La phase d'étude pour l'élaboration du projet définitif a débuté en décembre 1999.

## Invite 2

Des bus circulent directement (sans passer par la cité de Meyrin) entre Saint-Genis et Cornavin avec, pendant les heures de pointe, des cadences de 6 minutes.

### Réponse du Conseil d'Etat

La ligne transfrontalière desservant directement Saint-Genis a été inaugurée le 30 mai 1999. Elle répond au souci des motionnaires.

## Invite 3

Un parking d'échange soit aménagé à la frontière nationale entre Meyrin et Saint-Genis.

### Réponse du Conseil d'Etat

Le projet de tram Cornavin - Prévessin prévoit la construction d'un parc-relais situé sur le territoire français, à proximité de la douane, dans le sens de la préoccupation des motionnaires.

## Invite 4

Le système de voies bus et de feux préférentiels sur la route de Meyrin et la rue de la Servette soit renforcé pour permettre aux véhicules des transports publics de circuler rapidement.

### Réponse du Conseil d'Etat

Les feux de signalisation sur l'itinéraire Cornavin-Meyrin ont tous été modernisés entre 1994 et 1998. Ils intègrent dorénavant des priorités pour les véhicules des transports publics.

#### Invite 5

Les subventions aux entreprises de transports publics soient augmentées pour couvrir les dépenses liées à ces prestations supplémentaires.

#### Réponse du Conseil d'Etat

Les subventions aux TPG sont fixées, depuis 1996, dans un contrat de prestations pluriannuel. Le DJPT est devenu à l'égard de la Confédération l'autorité organisatrice des transports, qui fixe régulièrement les prestations demandées aux exploitants. Les subventions sont approuvées par le Grand Conseil.

#### 2.8. Réponse à la pétition 1122 « pour l'accélération du programme des TP »

Déposée le 20 juin 1996 par la Coordination transports, cette pétition a été renvoyée à la Commission des transports le 12 septembre 1996. Suite au rapport de la commission, du 17 septembre 1997, la pétition a ensuite été renvoyée au Conseil d'Etat le 4 décembre 1997.

Sa teneur est la suivante :

« Considérant (TC 2005) :

le vote du 9 juin 1996 contre la traversée routière de la Rade ;

le plan TC2005 (transports collectifs 2005) adopté par le Grand Conseil en 1993 suite au vote populaire de 1988 ;

la nécessité d'améliorer rapidement l'offre de transports publics dans la région genevoise ;

que les lignes 13bis (Lancy - Cornavin - Nations) et 13ter (Lancy - Place Neuve - Trois-Chêne) ne sont pas encore programmées ;

que le métro léger CERN - Cornavin - Annemasse n'a pas encore de financement ;

que la construction du métro léger et des trams bénéficie en principe de subventions fédérales de l'ordre de 40 % (séparation des trafics) ;

Considérant (TGV):

que les 2 projets TGV (Alpes - Léman-Mont-Blanc via Mâcon et Sillon alpin via

Chambéry) prévoient tous deux d'utiliser le tracé par le sud du canton ;

que le Grand Conseil a lié la mise en place de la branche d'Annemasse du métro léger à la création d'une ligne ferroviaire entre les réseaux suisse et français (voir RD240-A) ;

la convention de 1912 prévoyant que la Confédération prendra en charge la liaison entre les réseaux suisse et français ;

le projet des NLFA (transversales alpines), adopté très nettement en votation populaire par le peuple suisse, comprend la liaison avec le réseau européen à grande vitesse à Genève ;

que la liaison La Praille - Pied-du-Salève aura une importance régionale et internationale et peut donc être lancée avant de connaître l'issue des discussions avec la France,

la Coordination transports demande :

TC2005 :

l'accélération du programme TC2005, en particulier les lignes 13bis et 13ter (branches des Acacias et des Nations), sous forme de métro léger (site propre, quais à niveau, priorité aux carrefours, etc.), dans la partie nouvelle ;

la confirmation que le projet de prolongation du tram 13 aux Palettes, prévue pour juin 1997, ne sera pas à nouveau retardé ;

d'affecter les montants prévus pour le tunnel de Frontenex à la construction du métro léger (CERN - Annemasse) et à la transformation des lignes 13bis et 13ter en métro léger au lieu de trams classiques ;

de donner la priorité à la branche de Meyrin du métro léger qui occasionne moins de problèmes ;

de lancer rapidement la concertation, comme le prévoit la loi sur les transports publics ;

Liaison TGV :

que les terrains nécessaires entre La Praille et le Pied-du-Salève soient réservés et affectés à la zone ferroviaire ;

que les études soient affinées et le projet mis à l'enquête rapidement (liaison Cornavin - La Praille) et lancées sans délai (La Praille - Pied-du-Salève) ;

de lancer le débat public afin d'obtenir un soutien populaire.

Coordination transports

16, rue des Chaudronniers 1204 Genève. »

TC 2005

Invite 1

L'accélération du programme TC 2005, en particulier les lignes 13 bis et 13 ter (branche des Acacias et des Nations), sous forme de métro léger (site propre, quai à niveau, priorité aux carrefours, etc.), dans la partie nouvelle.

Réponse du Conseil d'Etat

Les sections « Sécheron » et « Acacias » des nouvelles lignes de tram sont en procédure d'approbation des plans auprès des autorités compétentes de la Confédération. Le métro léger se différencie du tram conventionnel exclusivement par le matériel roulant (bidirectionnel, portes latérales des deux côtés, planchers surbaissés). Le matériel de type métro léger pourra s'intégrer, dans le futur, aux nouvelles lignes de tram en construction.

Invite 2

La confirmation que le projet de prolongation du tram 13 aux Palettes, prévue pour juin 1997, ne sera pas à nouveau retardé.

Réponse du Conseil d'Etat

Le prolongement Bachet- Les Palettes a été inauguré en date du 28 juin 1997, simultanément à l'ouverture du tronçon d'autoroute d'évitement de Plan-les-Ouates et ceci sans retard particulier.

Invite 3

Affecter les montants prévus pour le tunnel de Frontenex à la construction du métro léger (CERN - Annemasse) et à la transformation des lignes 13 bis et 13 ter en métro léger au lieu de trams classiques.

Réponse du Conseil d'Etat

Le Grand Conseil a décidé d'affecter une somme de 30 millions par an à la construction de nouvelles lignes de trams. Depuis 1999, et ce pour une durée de dix ans, le non-dépensé sur un exercice est reporté sur les exercices ultérieurs,

les engagements annuels ne pouvant pas dépasser 60 millions.

#### Invite 4

De donner la priorité à la branche de Meyrin du métro léger qui occasionne moins de problèmes.

#### Réponse du Conseil d'Etat

La construction d'une ligne de tram entre Cornavin et Prévessin est actuellement l'objet d'une demande de concession et la phase d'étude pour l'élaboration du projet définitif a débuté en décembre 1999.

#### Invite 5

Lancer rapidement la concertation comme le prévoit la loi sur les transports publics.

#### Réponse du Conseil d'Etat

La concertation a été organisée de part et d'autre de la frontière, dans le cadre de l'étude du métro léger (TCSP). L'ensemble des autorités concernées par le projet sont régulièrement informées de l'avancement des projets.

#### Liaison TGV

#### Invite 6

Les terrains nécessaires entre La Praille et le Pied-du-Salève soient réservés et affectés à la zone ferroviaire.

#### Réponse du Conseil d'Etat

L'étude du Barreau sud, qui a pour objectif de déterminer la faisabilité et la pertinence du projet, est réalisée conjointement par la SNCF et les CFF. Ses résultats sont attendus pour le printemps 2000. Plusieurs variantes de tracé sont étudiées. La réservation définitive de terrains ne pourra intervenir qu'à l'issue d'une décision formelle de réaliser l'ouvrage et du choix définitif précis du tracé. En l'état, les deux tracés sont pratiquement complètement en tranchée couverte ou en tunnel pour des raisons de profil et de site.

#### Invite 7

Les études soient affinées et le projet mis à l'enquête rapidement (liaison Cornavin - La Praille) et lancées sans délai (La Praille - Pied-du-Salève).

## Réponse du Conseil d'Etat

De même que la réservation de terrain, l'enquête publique interviendra à l'issue d'une décision formelle de réaliser l'ouvrage et du choix définitif précis du tracé.

### Invite 8

Lancer le débat public afin d'obtenir un soutien populaire.

## Réponse du Conseil d'Etat

Le débat public, en premier lieu avec les associations concernées, est ouvert sur la base du présent rapport qui fait office d'information sur l'avancement du dossier.

### 2.9. Réponse à la pétition 1119 « pour le développement des transports publics dans la région franco-genevoise »

Déposée le 3 juin 1996 par la Coordination économique et sociale transfrontalière Ain - Genève - Annemasse, cette pétition a été renvoyée à la Commission des transports le 12 septembre 1996. Suite au rapport de la commission, du 17 septembre 1997, la pétition a été renvoyée au Conseil d'Etat le 4 décembre 1997.

Sa teneur est la suivante :

#### « PÉTITION

pour le développement des transports publics dans la région franco-genevoise

#### Principes

La Coordination économique et sociale transfrontalière (CEST) reconnaît que l'essor économique, social et culturel du Genevois est intimement lié à la qualité des modes de transports et de communication, et cela aussi bien à l'intérieur de son territoire qu'entre celui-ci et la Région, et avec les métropoles européennes. C'est pourquoi la CEST privilégie le développement des transports collectifs, étant donné les avantages importants qu'ils apportent à la collectivité en termes de:

amélioration de la mobilité pour tous, y compris les plus démunis (avec une aide de l'Etat, lorsque nécessaire, pour les chômeurs et les aînés par exemple) ;

protection de l'environnement, utilisation rationnelle de l'énergie et de l'espace ;

plus grande sécurité des déplacements.

#### Constat, état des lieux



LGV: Il manque une liaison rapide (environ 200 km/h entre le Genevois et le réseau européen à grande vitesse).

Intercités Romandie / Chablais - Lyon et Sillon alpin (Chambéry / Valence) : la desserte laisse à désirer (horaire, fréquence, matériel, correspondance, rapidité). Genève est la gare en cul-de-sac de 2 réseaux (CFF et SNCF) sans interpénétrations (sauf « Pablo-Casals » espagnol).

Desserte régionale Genève - Chablais / Vallée de l'Arve. La situation actuelle est totalement insatisfaisante. Conséquence du tout à la voiture, la part modale du rail ne dépasse guère les 2 % en Haute-Savoie.

Axe Genève - Romandie : saturation de l'autoroute et du rail.

Passage de la frontière pénalisant pour l'usager. Genève est probablement la dernière gare d'Europe qui oblige les voyageurs à descendre du train pour passer la douane. Surprenante incapacité des autorités à régler ce problème d'effectif.

### Objectifs / Stratégies / Actions

LGV (ligne à grande vitesse) : réaliser rapidement une première étape Genève - Bourg permettant de gagner 70 km entre Genève et le réseau à grande vitesse. Lancer un débat public sur les enjeux et les variantes LGV.

Lyon - Romandie : introduire des trains « Pendolino » entre Lyon / Turin et la Romandie (sans rupture de charge à Genève). Dès 1996, des « Pendolini » relieront Genève à Milan.

Sillon alpin (Genevois - Chambéry - Valence) : continuer à améliorer l'offre ferroviaire sur le Sillon alpin afin qu'elle devienne attractive.

Liaison Genève - Vallée de l'Arve / Chablais : améliorer la desserte ferroviaire à partir de l'Etoile d'Annemasse. Etudier une offre ferroviaire sans transbordement entre Bellegarde et Saint-Maurice et entre Evian et Sion.

Réseau urbain et interurbain : développer fortement l'offre de transports entre le Pays de Gex (Cern en première étape) et Annemasse passant par le centre de Genève avec la mise en place d'un métro léger (super tram). La branche de Meyrin est prioritaire étant donné le potentiel déjà existant. L'offre du côté d'Annemasse doit concilier une desserte fine et le nécessaire développement du rail.

### Propositions

#### 1. Région

Développement du réseau ferré haut-savoyard, notamment de l'Etoile d'Annemasse : Evian - Genève - Saint-Gervais / Chamonix - Bellegarde, par le doublement de la voie où cela est possible, l'augmentation de la vitesse, la rectification des courbes et la modernisation de l'exploitation.

Inclure Genève dans le réseau Intercités de la Région Rhône-Alpes.

Introduction de « Pendolini » Turin - Chambéry - Genève et Lyon -Genève.

Revitalisation de l'axe Genève / Genevois/Chablais - Chambéry / Valence (TER, Intercités) pour en faire un Sillon alpin régional.

Développement du partenariat franco-suisse, sur le modèle des lignes D et H des TPG, notamment en ce qui concerne la communauté tarifaire.

Poursuite et développement du conventionnement dans Rhône-Alpes.

## 2. Tonkin - Rive sud du Léman

A court terme, maintien de la ligne touristique du Tonkin.

A moyen terme, réouverture de la ligne Evian - Saint-Gingolph.

A terme, création de 2 lignes régionales Evian - Sion et Lausanne - Saint-Maurice, en remplacement de la ligne Lausanne - Sion (voir étude de l'EPFL / Lausanne).

## 3. Métro léger transfrontalier

La mise en place du métro léger Meyrin / Cern - Cornavin - Annemasse, avec une première étape Centre-Ville - Meyrin / Cern.

Continuation des études de la branche d'Annemasse et étude de la préservation de l'avenir du rail entre Genève, Annemasse et le Chablais / vallée de l'Arve. La liaison ferroviaire Eaux-Vives - Annemasse ne doit pas être supprimée sans garantie qu'une liaison de remplacement est mise en place.

## 4. Chaîne de transports

Des interconnexions efficaces dans la chaîne des transports. Des réseaux urbain (tram, bus) et interurbain (bus régionaux, métro léger) au TGV, en passant par le réseau ferroviaire régional, sans oublier les parcs d'échange, y compris en France.

La mise en correspondance des réseaux LGV et régional (voir TGV Nord).

Un passage de la frontière à Cornavin qui ne soit pas dissuasif pour les utilisateurs, et des Intercités qui traversent Genève.

Complémentarité des modes de transports avec priorité au rail.

## 5. Fret

Transfert des marchandises sur le rail, dans l'esprit de l'Initiative des Alpes.

## 6. Ligne à grande vitesse LGV

Léman - Mont-Blanc ou Sillon alpin ;

En première étape, revitalisation de la ligne des Carpates (Bellegarde - La Cluse - Bourg-en-Bresse).

Mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement suivantes devront être incluses dans le dossier LGV et ainsi faciliter son acceptation par tous les acteurs en présence :

Véritable transfert modal de la route et de l'avion au rail ;

Impact sur l'environnement des régions traversées réellement prises en compte ;

Maintien des lignes régionales transfrontalières de Vallorbe, de Pontarlier, de Besançon (via Le Locle) ainsi que réouverture de celle de Delle ;

Liaison entre les réseaux suisse et français par la ligne nouvelle La Praille - Pied-du-Salève ;

Gare principale à Genève-Cornavin, avec une antenne Genève-Sud à Annemasse (liaison avec le métro léger) et non une gare bis hors agglomération de type SNCF.

De plus, le projet de la variante Léman - Mont-Blanc doit inclure :

la prise en compte de l'amélioration de la desserte Genève - Chambéry - Grenoble et Genève - Annecy (Sillon alpin régional) ;

la complémentarité avec la ligne TGV Lausanne - Vallorbe - Dôle.

Alain Rouiller

Coordination économique et sociale transfrontalière Ain-Genève-Annemasse SIT, rue des Chaudronniers 16, 1204 Genève. »

Région

Invite 1

Développement du réseau ferré haut-savoyard, notamment de l'Etoile d'Annemasse : Evian - Genève - Saint-Gervais / Chamonix - Bellegarde, par le doublement de la voie où cela est possible, l'augmentation de la vitesse, la rectification des courbes et la modernisation de l'exploitation.

Réponse du Conseil d'Etat

Ces objets sont de la compétence de la Région Rhône-Alpes. Le Conseil d'Etat ne peut s'immiscer dans cette problématique que par le biais des groupes de travail franco-genevois qui travaillent actuellement à la recherche des solutions possibles pour améliorer l'offre régionale de transports publics.

Invite 2

Inclure Genève dans le réseau Intercités de la Région Rhône-Alpes.

Réponse du Conseil d'Etat

Le DJPT suit activement les travaux de la Région Rhône-Alpes dans le domaine du plan directeur des transports. La réactualisation du modèle de transport au niveau régional, la coordination dans l'élaboration d'un observatoire des déplacements, la définition de nouvelles liaisons intercity et inter-région sont déjà abordées dans le cadre d'études financées en partie par le programme Interreg.

Invite 3

Introduction de « Pendolini » Turin - Chambéry - Genève et Lyon - Genève.

Réponse du Conseil d'Etat

La desserte internationale sur l'itinéraire Turin-Chambéry-Genève est de la compétence de la SNCF et des FS (Ferrovie dello Stato). La desserte entre Genève et Lyon est de la compétence de la Région Rhône-Alpes.

Le canton de Genève a suggéré aux autorités et entreprises de transport concernées d'introduire des rames à caisse inclinable sur ces itinéraires relativement tortueux.

Invite 4

A moyen terme, réouverture de la ligne Evian - Saint-Gingolph.

Réponse du Conseil d'Etat

Le Comité de pilotage institué par la Convention entre le Conseil fédéral suisse et

le Gouvernement de la République française relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse, doit soumettre prochainement un rapport sur l'intérêt de cette ligne non plus seulement pour le tourisme et le déplacement de personnes, mais aussi pour le fret. Ce débat relance l'intérêt de la ligne Sud-Léman sur la totalité de son tracé, de Bellegarde à Evian, puis Saint-Gingolph et Saint-Maurice.

#### Invite 5

Revitalisation de l'axe Genève / Genevois / Chablais - Chambéry / Valence (TER Intercités) pour en faire un Sillon alpin régional.

#### Réponse du Conseil d'Etat

Cet aspect s'intègre à l'élaboration du plan directeur de la Région Rhône-Alpes.

#### Invite 6

Développement du partenariat franco-suisse, sur le modèle des lignes D et H des TPG, notamment en ce qui concerne la communauté tarifaire.

#### Réponse du Conseil d'Etat

La mise en place d'une communauté tarifaire régionale, intégrant l'agglomération genevoise, les départements français et le canton de Vaud, fait l'objet d'une évaluation, notamment quant à ses répercussions financières pour les collectivités publiques. Le Conseil d'Etat se fixe comme premier objectif l'instauration d'une communauté intégrale à Genève, si possible au printemps 2001. L'extension demandée fera l'objet d'une deuxième étape et nécessitera vraisemblablement un engagement financier à déterminer le moment venu de la part de tous les partenaires.

#### Invite 7

Poursuite et développement du conventionnement dans Rhône-Alpes.

#### Réponse du Conseil d'Etat

Les techniciens des CFF et de la SNCF établissent un horaire provisoire incluant 6 allers/retours entre Cornavin et Bellegarde. Le service entre Annemasse et la gare des Eaux-Vives est exploité en l'état principalement comme une navette, avec 17 paires de courses et une fréquence de 30 minutes environ aux heures de pointe. L'exploitation de cette ligne sera revue dans une optique de revitalisation.

#### Tonkin-Rive sud du Léman

## Invite 8

A court terme, maintien de la ligne touristique du Tonkin.

### Réponse du Conseil d'Etat

Les autorités genevoises participent aux travaux du Conseil du Léman. Ce dernier recherche les solutions envisageables pour le maintien d'une exploitation de la ligne du Tonkin. Des problèmes environnementaux et économiques, liés à la proximité des riverains et au financement de l'entretien de la ligne, sont au centre des préoccupations des responsables chargés d'élaborer des propositions.

## Invite 9

A moyen terme, réouverture de la ligne Evian - Saint-Gingolph.

### Réponse du Conseil d'Etat

Cette décision appartient aux autorités françaises compétentes, à la SNCF et au Réseau Ferré de France (RFF). Ce dernier est propriétaire de l'infrastructure. En tout état de cause, le Conseil d'Etat soutient un développement de la ligne Sud-Léman, qui offrirait des potentialités supplémentaires, notamment en rapport avec le tunnel du Simplon, tant dans le domaine « voyageurs » que le domaine « fret ».

## Invite 10

A terme, création de 2 lignes régionales Evian - Sion et Lausanne - Saint-Maurice, en remplacement de la ligne Lausanne - Sion (voir étude de l'EPFL - Lausanne).

### Réponse du Conseil d'Etat

Cette problématique n'est pas de la compétence du canton de Genève. De telles initiatives pourraient être débattues au sein de la Conférence Ferroviaire Romande (CFR) si les cantons concernés en expriment le désir. Tel n'a pas encore été le cas.

## Métro-léger transfrontalier

### Invite 11

La mise en place du métro léger Meyrin / Cern - Cornavin - Annemasse, avec une première étape Centre-Ville - Meyrin / Cern.

### Réponse du Conseil d'Etat

Le Grand Conseil a gelé le projet de métro léger. Mais la construction d'une ligne

de tram rapide entre Cornavin et Prévessin est actuellement l'objet d'une demande de concession et la phase d'étude pour l'élaboration du projet définitif du tronçon Cornavin-CERN a débuté en décembre 1999.

#### Invite 12

Continuation des études de la branche Annemasse et étude de la préservation de l'avenir du rail entre Genève, Annemasse et le Chablais/vallée de l'Arve. La liaison ferroviaire Eaux-Vives - Annemasse ne doit pas être supprimée sans garantie qu'une liaison de remplacement est mise en place.

#### Réponse du Conseil d'Etat

Le maintien de la liaison ferroviaire Eaux-Vives - Annemasse est garantie par la loi cantonale sur le réseau des transports publics.

#### Chaîne de transports

#### Invite 13

Des interconnexions efficaces dans la chaîne des transports. Des réseaux urbain (tram, bus) et interurbain (bus régionaux, métro léger) au TGV, en passant par le réseau ferroviaire régional

Il est inutile de dépenser des milliards pour gagner du temps entre les métropoles pour le perdre ensuite dans des transports locaux ou régionaux inefficaces.

#### Réponse du Conseil d'Etat

La notion de chaîne de transports est le fondement de la ligne transfrontalière inscrite dans la loi sur les transports publics. Son développement, par étapes, est décrit dans le présent rapport, sous chapitre 1.

#### Invite 14

La mise en correspondance des réseaux LGV et régional (voir TGV Nord).

#### Réponse du Conseil d'Etat

Cette mise en correspondance des réseaux est abordée dans le cadre de l'étude du Barreau sud qui sera rendue au printemps 2000.

#### Invite 15

Un passage de la frontière à Cornavin qui ne soit pas dissuasif pour les utilisateurs, et des Intercités qui traversent Genève.

## Réponse du Conseil d'Etat

Sur le principe, le Conseil d'Etat partage cette préoccupation. Des négociations ont été lancées sur les plans national et international il y a plusieurs années.

Le groupe de travail dirigé par le DJPT et la sous-préfecture du Pays de Gex examine maintenant les modalités d'application de contrôles embarqués systématiques sur cette ligne, ceci dans les meilleurs délais. Cette nouvelle pratique avantagera bien évidemment l'exploitation de convois dits « traversants ».

### Invite 16

Complémentarité des modes de transports avec priorité au rail.

## Réponse du Conseil d'Etat

La complémentarité des modes de transports n'implique pas une priorité d'un mode par rapport aux autres. Il s'agit bien plus d'assurer l'équilibre de l'offre de chaque mode en fonction de la demande afin d'éviter les ruptures de charge et les déséquilibres sur des points du réseau.

### Fret

### Invite 17

Transfert des marchandises sur le rail, dans l'esprit de l'Initiative des Alpes.

## Réponse du Conseil d'Etat

Les accords bilatéraux entre la Suisse et l'UE apportent la garantie d'une politique globale visant au transfert progressif d'une part du trafic marchandises de la route sur le rail. Il s'agit, pour les cantons, de prendre toutes les mesures afin que l'organisation du transport de fret au niveau local soit en adéquation avec la politique générale du pays.

### Ligne à grande vitesse LGV

### Invite 18

Léman - Mont-Blanc ou Sillon alpin.

## Réponse du Conseil d'Etat

Les autorités françaises ont fixé la priorité des LGV sur la ligne Lyon - Turin. Le projet de ligne du Sillon alpin a en conséquence été différé, mais non abandonné. La ligne Léman - Mont-Blanc sera réalisée par étapes, avec en priorité la



réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey, qui permettra de ramener le temps de parcours des TGV Genève - Paris à moins de 3 heures.

## Invite 19

En première étape, revitalisation de la Ligne des Carpates (Bellegarde - La Cluse - Bourg-en-Bresse).

## Réponse du Conseil d'Etat

Cette première étape, pour laquelle le Conseil d'Etat s'est énergiquement investi, a fait l'objet d'un accord international signé en novembre 1999. La mise en service devrait intervenir à l'horizon 2005.

2.10. Réponse à la motion 1302 « demandant le maintien et le développement de la ligne ferroviaire sud-lémanique, dite du Tonkin »

Déposée le 6 septembre 1999 par Mmes et MM. Françoise Schenk-Gottret, Myriam Sormanni, Christian Brunier, Alain Etienne, Pierre Vanek, David Hiler, Marie-Paule Blanchard-Queloz, Jean Spielmann, Anne Briol et Antonio Hodgers, cette motion a été renvoyée au Conseil d'Etat le 2 décembre 1999.

Sa teneur est la suivante :

« Le Grand Conseil de la République et canton de Genève

considérant :

la décision du Conseil du Léman de stopper la subvention d'entretien de la ligne ferroviaire Evian - Saint-Gingolph, dite du Tonkin ;

l'arrêt de l'exploitation touristique du Rive Bleu Express dès l'été 1999 décidé par le Conseil du Léman

l'importance de conserver un site ferroviaire existant et de préserver des développements futurs éventuels ou potentiels importants

les synergies possibles et souhaitables avec le réseau suisse,

invite le Conseil d'Etat :

dans le cadre du Conseil du Léman

## Invite 1

Dans un premier temps, assurer absolument le maintien de la ligne touristique, en

concertation avec les autres autorités territoriales concernées.

### Réponse du Conseil d'Etat

C'est la ferme volonté du Conseil d'Etat. Il s'attache en particulier à ce que les partenaires concernés se donnent les moyens de remettre en fonction le train touristique dès 2000 si possible, moyennant l'agrément de la SNCF. Le Conseil d'Etat ne perd pas de vue non plus l'intérêt de cette ligne Sud-Léman dans les domaines fret / voyageurs et ceci sur toute la longueur de son tracé.

### Invite 2

Dans un deuxième temps, développer, en partenariat étroit avec la Région Rhône-Alpes, la ligne ferroviaire Genève-Cornavin - La Praille - Eaux-Vives - Annemasse - Evian - Saint-Maurice.

### Réponse du Conseil d'Etat

C'est non seulement avec la Région Rhône-Alpes, mais aussi avec les cantons suisses voisins, les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, la Confédération, les CFF, la SNCF et le Réseau Ferré de France (RFF) que le Conseil d'Etat poursuit ses travaux prospectifs. Comme déjà précisé au chapitre 1, le Conseil d'Etat soutient l'idée d'une voie Sud-Léman susceptible d'apporter de nouvelles réserves de capacité bienvenues, offrant de nouvelles potentialités régionales et en direction du tunnel du Simplon.

Pour ce qui concerne le tracé à retenir pour réaliser le bouclage ferroviaire de Genève, le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à se référer au chapitre 1 (1.1.3., en particulier 1.1.3.2.) sous « Liaisons ferroviaires du Barreau sud et de La Praille - Eaux-Vives ». C'est en effet après avoir terminé les investigations en cours qu'il sera en mesure de prendre une position définitive sur le sujet.

### Invite 3

Prendre contact avec les différents interlocuteurs concernés par ce dossier (cantons, départements, Région Rhône-Alpes et exploitants ferroviaires) et mettre au point avec eux une stratégie de développement voyageurs et marchandises.

### Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat doit attendre le résultat de l'étude franco-suisse en cours, menée au niveau des Etats via un groupe de pilotage, concernant l'intérêt de la ligne Sud-Léman dans le domaine du fret. Sur un plan plus général, il compte intensifier encore ses contacts avec ses partenaires suisses et français pour la

définition des offres de transport, notamment en recourant à la plate-forme qu'il a institué pour développer l'approche prospective des déplacements.

2.11. Réponse à la motion 1196 « concernant la desserte par transports publics de projets de constructions importants »

Déposée le 3 mars 1998 par Mme et MM. René Longet, Dominique Hausser et Françoise Schenk-Gottret, cette motion a été renvoyée au Conseil d'Etat le 23 avril 1998.

Sa teneur est la suivante :

Le Grand Conseil de la République et canton de Genève

considérant :

la volonté de promouvoir l'usage des transports publics ;

l'existence de projets d'urbanisation concernant les logements, des emplois, et des équipements commerciaux ou de loisirs ;

qu'il convient que ces projets soient liés à une desserte efficace en transports publics ;

l'effet de ces évolutions notamment sur les besoins en matière de politique sociale,

invite le Conseil d'Etat à lui soumettre une proposition de modification de la législation genevoise sur l'aménagement du territoire :

Invite 1

Conditionnant tout déclassement à un plan de desserte au moyen de transports publics garantissant une capacité suffisante en termes quantitatifs et qualitatifs.

Réponse du Conseil d'Etat

Les projets de déclassement sont soumis aux préavis des départements concernés. Le DJPT, responsable du domaine des transports, a pour mission de veiller à ce que les options d'aménagement du territoire soient compatibles avec les capacités de desserte, actuelles et futures, des transports publics.

Le DAEL veille à ce que les opérations d'urbanisation importantes soient accompagnées par l'extension du réseau des transports publics. C'est le cas notamment pour l'urbanisation du quartier de Cressy (Bernex, Confignon) et de la

campagne Gardiol (Grand-Saconnex).

Le concept d'aménagement du canton actuellement soumis au Grand Conseil réaffirme cette volonté de coordination.

La nouvelle plate-forme interne mise sur pied par le Conseil d'Etat, présentée sous point 1.3., est une réponse à l'approche défendue par les motionnaires. Il s'agit en fait d'agir encore plus en amont, eu égard à l'extrême complexité des problèmes, à la longueur des études et aux délais très considérables de réalisation.

Invite 2

Conditionnant toute autorisation de construire à la preuve de l'effectivité de cette desserte.

Réponse du Conseil d'Etat

Toutes les autorisations de construire, souvent accompagnées d'études d'impacts sur l'environnement, sont préavisées par le DJPT, précisément sur la base de l'efficacité de la desserte des transports publics.

Compte tenu des démarches entreprises, le Conseil d'Etat est d'avis qu'une autre disposition législative nouvelle n'est pas nécessaire pour atteindre les objectifs décrits par les motionnaires.

2.12. Réponse à la pétition 918 « pour une politique globale des transports »

Déposée le 5 novembre 1991 par les associations professionnelles du transport, les commerçants propriétaires de véhicules utilitaires pour leur compte propre ainsi que les collaborateurs de ces entreprises, cette pétition, munie de 3600 signatures, a été renvoyée à la Commission des transports le 19 décembre 1991. Suite au rapport de la commission du 2 juin 1992, la pétition a été renvoyée au Conseil d'Etat le 19 juin 1992.

Sa teneur est la suivante :

Les associations professionnelles du transport, les commerçants propriétaires de véhicules utilitaires pour leur compte propre ainsi que les collaborateurs de ces entreprises,

considérant :

la difficulté croissante d'exercer leur activité en ville de Genève ;

les différents rapports du Conseil d'Etat sur l'élaboration du plan directeur des transports publics ;

l'impossibilité d'exercer leur profession sans transgresser la loi,

demandent au Grand Conseil

Invite 1

De garantir des conditions de travail acceptables pour les employés du transport à Genève.

Réponse du Conseil d'Etat

L'autonomisation de l'entreprise des TPG, régie par un contrat de prestations avec l'Etat depuis 1996, va dans ce sens. Il en est de même des nouveaux statuts du personnel de l'entreprise, négociés avec les associations du personnel.

Invite 2

De construire des zones de livraison accessibles à tous véhicules utilitaires tout au long des futures lignes de tram.

Réponse du Conseil d'Etat

Des mesures particulières sont prévues dans chaque projet de ligne de tram, afin de faciliter l'accès aux véhicules utilitaires. Les aménagements réalisés dans le cadre des lignes 13 et 16 fonctionnent à la satisfaction des livreurs. Ces mesures figurent dans les projets des lignes de tram « Sécheron » et « Acacia », qui sont à l'examen auprès de l'Office fédéral des transports (OFT).

Invite 3

De trouver une solution acceptable pour les livraisons à Carouge tout au long de la ligne 12.

Réponse du Conseil d'Etat

Les aménagements mis en place fonctionnent à la satisfaction des riverains. Le Conseil d'Etat est ouvert à toute suggestion d'amélioration encore souhaitable.

Invite 4

De ne pas entreprendre de travaux sur le pont de la Coulouvrenière avant la mise en service de l'autoroute de contournement, accès à La Praille compris.

## Réponse du Conseil d'Etat

La construction de la ligne du tram 13, sur le pont de la Coulouvrenière, a effectivement débuté dès la fin des travaux de l'autoroute de contournement.

### Invite 5

D'augmenter la tranche horaire autorisée dans les lignes de bus, y compris dans les heures creuses de l'après-midi.

## Réponse du Conseil d'Etat

La situation actuelle est satisfaisante. Le Conseil d'Etat est ouvert à toute nouvelle suggestion, dans le cadre du dialogue permanent qu'il entretient avec les TPG.

### Invite 6

D'augmenter le nombre de lignes de bus accessibles aux taxis.

## Réponse du Conseil d'Etat

Un groupe de travail Taxis / OTC a été mis sur pied. Il se réunit régulièrement. Plusieurs kilomètres de voies réservées aux bus sont aujourd'hui utilisables par les taxis. Les nouvelles demandes sont traitées dans le cadre du groupe de travail, qui fonctionne à la satisfaction des associations de taxis.

## 3. Conclusion générale

Compte tenu de la volonté du Gouvernement de promouvoir le développement des transports publics, exprimée aussi bien au chapitre 1 qu'au chapitre 2, le Conseil d'Etat vous propose, Mesdames et Messieurs les députés, de prendre acte du présent rapport apportant également réponse aux motions et pétitions suivantes :

M 894-B motion de MM. Armand Lombard, Jean-Philippe de Tolédo, Jean Opériol et Alain-Dominique Mauris concernant la réalisation de Swissmétro / Eurométro ;

M 1125-B motion de Mmes et MM. Andreas Saurer, René Longet, Micheline Calmy-Rey, Elisabeth Reusse-Decrey, Jean Spielmann et Christian Grobet sur l'amélioration de la desserte ferroviaire Genève - Mâcon ;

M 553-B motion de Mmes et MM. Jean-Claude Genecand, René Guidini, Liliane Johner, Bernard Lusti, Gilbert Magnenat, Yves Meylan et Alain Rouiller concernant les relations ferroviaires interrégionales et internationales ;

M 856-A motion de Mmes et MM. Alain Rouiller, Philippe Joye, Martine Brunschwig Graf, Fabienne Bugnon, Gérard Ramseyer et Pierre Meyll concernant Genève, la Romandie et Rail 2000 ;

M 1019-A motion de MM. Jean Spielmann, Christian Grobet et Pierre Vanek sur la troisième voie CFF ;

M 1277-A motion de Mmes et MM. Anne Briol, Christian Brunier, Gilles Desplanches, Pierre Ducrest, Christian Grobet, David Hiler, Antonio Hodgers, Geneviève Mottet-Durand, Jean-Marc Odier, Françoise Schenk-Gottret, Myriam Sormanni, Jean Spielmann et Pierre Vanek pour une véritable étude comparative entre les variantes de raccordement des réseaux CFF et SNCF ;

P 1087-B pétition du Parti écologiste meyrinois pour des transports publics performants ;

P 1122-B pétition de la Coordination transports pour l'accélération du programme des transports publics ;

P 1119-B pétition de la Coordination économique et sociale transfrontalière Ain - Genève - Annemasse pour le développement des TP dans la région franco-genevoise ;

M 1302-A motion de Mmes et MM. Françoise Schenk-Gottret, Myriam Sormanni, Christian Brunier, Alain Etienne, Pierre Vanek, David Hiler, Marie-Paule Blanchard-Queloz, Jean Spielmann, Anne Briol et Antonio Hodgers demandant le maintien et le développement de la ligne ferroviaire sud-lémanique, dite du Tonkin ;

M 1196-A motion de Mmes et MM. René Longet, Dominique Hausser et Françoise Schenk-Gottret concernant la desserte par transports publics de projets de constructions importantes ;

P 918-C pétition des associations professionnelles du transport, des commerçants propriétaires de véhicules utilitaires pour leur compte propre ainsi que des collaborateurs de ces entreprises pour une politique globale des transports.

Annexes faisant partie intégrante du rapport :

1. Extension de lignes de tram : état d'avancement à fin 1999
2. Synthèse sur la desserte transfrontalière de Genève par les transports publics sur rails / rapport technique / décembre 1999 / extraits

Annexes jointes séparément :

3. Synthèse sur la desserte transfrontalière de Genève par les transports publics sur rails / rapport technique / décembre 1999 / in extenso
4. Synthèse des études ferroviaires genevoises. Complément d'étude sur la section Cornavin - La Praille - Eaux-Vives - Annemasse / décembre 1999 / in extenso
5. Rapport de synthèse du groupe d'étude transports publics régionaux genevois (TPRG) sur la desserte de Genève par chemin de fer / Transports collectifs 2000 / septembre 1992 / in extenso
6. Rapport de synthèse / Etude de faisabilité / Etude de réactualisation des éléments de décision pour le raccordement ferroviaire La Praille - Eaux-Vives / mai 1992 / in extenso

(Note du Service du Grand Conseil : Les annexes 3 à 6 seront déposées sur la table dans la salle des pas-perdus)

## Table des matières

Préambule - Conseil d'Etat : quelle ligne politique pour quels transports?

3

1. Développement des transports collectifs à Genève aux plans régional, cantonal et de l'agglomération : bilan et perspectives

5

1.1. Etude de comparaison de réseaux « Synthèse sur la desserte transfrontalière de Genève par les transports publics sur rails » rapport technique / décembre 1999

6

1.1.1. Rappel des scénarios et enjeux

6

1.1.2. Scénarios envisagés : pertinence et faisabilité

7

1.1.3. Le Conseil d'Etat examine la possibilité de prendre des mesures à court terme, en tirant le meilleur parti des infrastructures à disposition ou déjà planifiées et à moyen terme, dans la perspective du bouclage ferroviaire de



## Genève

10

1.1.3.1. Prise de mesures à court terme dans le prolongement des résultats de l'étude de comparaison des réseaux

10

1.1.3.2. Projets compris dans l'étude de comparaison de réseaux. Quel avenir ? Quelles investigations pour aboutir au bouclage ferroviaire de Genève à moyen terme ?

13

1.2. Extensions du réseau des transports collectifs décidées par le Grand Conseil : le Conseil d'Etat poursuit ses travaux

15

1.3. L'attractivité accrue des transports collectifs passe par la prise d'autres mesures que le Conseil d'Etat entend mettre en oeuvre à court et à moyen termes au profit de la région

15

1.4. Conclusion

20

2. Réponse aux motions et pétitions

21

2.1. Réponse à la motion 894-B « concernant la réalisation de Swissmétro / Eurométro »

21

2.2. Réponse à la motion 1125-B « concernant l'amélioration de la desserte ferroviaire Genève -Mâcon »

24

2.3. Réponse à la motion 553-B « concernant les relations ferroviaires interrégionales et internationales »

28

2.4. Réponse à la motion 856-A « concernant Genève, la Romandie et Rail 2000 »

30

2.5. Réponse à la motion 1019-A « concernant la troisième voie CFF »

33

2.6. Réponse à la motion 1277-A « pour une véritable étude comparative entre les variantes de raccordement des réseaux CFF et SNCF »

34

2.7. Réponse à la pétition 1087-B « pour des transports publics performants »

36

2.8. Réponse à la pétition 1122-B « pour l'accélération du programme des TP »

39

2.9. Réponse à la pétition 1119-B « pour le développement des transports publics dans la région franco-genevoise »

43

2.10. Réponse à la motion 1302-A « demandant le maintien et le développement de la ligne ferroviaire sud-lémanique, dite du Tonkin »

54

2.11. Réponse à la motion 1196-A « concernant la desserte par transports publics de projets de constructions importants »

56

2.12. Réponse à la pétition 918-C « pour une politique globale des transports »

57

3. Conclusion générale

60

65666768697071727374757677787980

---

## Débat

---

**Le président.** Je vous propose, Mesdames et Messieurs les députés, d'ouvrir globalement le débat. Ensuite, je prendrai chaque objet individuellement.

**Mme Christine Sayegh (S).** Monsieur le président, je vais peut-être vous transporter de bonheur, puisque tous les chefs de groupe, après consultation, ont décidé de demander le renvoi de ce rapport à la commission des transports, sans débat !

Ce rapport est renvoyé à la commission des transports.