

*Projet présenté par les députés :
M^mes et MM. François Gillet, Jean-Marc Odier,
Roger Deneys, Elisabeth Chatelain, Geneviève
Guinand Maitre et Patrick Saudan*

Date de dépôt : 24 février 2009

- a) PL 10442** **Projet de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)**
- b) PL 10443** **Projet de loi ouvrant un crédit d'étude de 400 000 F en vue de mener l'étude de variantes de la future ligne de tramways en direction de Saint-Julien**

PL 10442**Projet de loi**
modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)

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

Article 1 Modifications

La loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), du 17 mars 1988, est
modifiée comme suit :

Art. 4, al 1, lettre b, ch. 3° et 4°(nouvelle teneur)

3° La deuxième étape porte sur :

- a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin-Place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, dès que la route des Nations sera construite ;
- b) la réalisation d'une ligne de tramways desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex ;
- c) la réalisation d'une ligne de tramways en direction de Saint-Julien desservant les communes de Lancy, de Plan-les-Ouates et de Perly-Certoux.

4° D'autres extensions du réseau de tramways et ferroviaire sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure en direction :

- de Genève-Plage – Vézenaz,
- d'Annemasse,
- de Ferney,
- de Saint-Genis.

Article 2 Entrée en vigueur

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

PL 10443**Projet de loi**

ouvrant un crédit d'étude de 400 000 F en vue de mener l'étude de variantes de la future ligne de tramways en direction de Saint-Julien.

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

Art. 1 Crédit d'étude

Un crédit d'étude de 400 000 F est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude de variantes de la future ligne de tramways en direction de Saint-Julien.

Art. 2 Cadre de l'étude et délais

¹ L'étude portera en particulier sur les trois variantes suivantes :

- a) la variante route de Saint-Julien (Carouge-Bachet – Saint-Julien) ;
- b) la variante route de Base (Lancy-Pont-Rouge – Saint-Julien) ;
- c) la variante mixte (Lancy-Pont-Rouge – ZIPLO – Saint-Julien).

² L'étude tiendra compte des possibilités de réalisation par étape de la future ligne. Pour ce faire, elle prendra tout particulièrement en compte :

- a) le bassin de population et d'emplois actuel et futur du secteur ;
- b) la desserte des équipements publics, tels que écoles et centre sportif et de loisirs, appelés à se développer ;
- c) la desserte des P+R existants ou à réaliser dans le secteur ;
- d) le développement du secteur projeté, à moyen et long terme, dans le cadre du PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire.

³ Dans le but de permettre au Conseil d'Etat d'adresser une demande de concession aux autorités fédérales dans les meilleurs délais, les conclusions de l'étude devront être disponibles au plus tard 18 mois après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 3 Budget d'investissement

¹ Ce crédit d'étude est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2009 sous la rubrique [l'identification finale de la rubrique budgétaire sera effectuée au plus tard lors du vote du projet de loi par le Grand Conseil].

² L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 4 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissements « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

Art. 5 Amortissement

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

Art. 6 Suivi des travaux d'étude

Les commissions des transports, de l'aménagement et des travaux sont régulièrement informées de l'avancement des études.

Art. 7 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

Art. 8 Entrée en vigueur

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ces deux projets de loi s'inscrivent dans la politique de complémentarité des moyens de transport soutenue par notre canton depuis plusieurs années. Ils répondent également à la nécessité d'adapter notre réseau de transport collectif (TC) au développement actuel et futur de certaines zones particulièrement dynamiques de notre agglomération. C'est plus particulièrement de la zone de Saint-Julien – Plaine de l'Aire, dont il est question dans ces deux textes.

1. Rappel historique

Comme cela a été le cas pour les autres axes majeurs de notre canton, les riverains de la route de Saint-Julien ont vu passer le tramway reliant Carouge à Perly pendant plus de 50 ans. Mais, ici comme ailleurs, la ligne fut supprimée au début des années 1950 sous la poussée de l'automobile et des transports routiers.

La question du retour du tram sur cet axe agite les esprits depuis plus de vingt ans. Sur Genève, dans les communes concernées (essentiellement Plan-les-Ouates et Perly-Certoux) cette éventualité a été prise en compte dans le cadre des plans directeurs communaux. A Perly, le dernier réaménagement de la route de Saint-Julien a été dimensionné pour permettre le passage d'un futur tram. A Plan-les-Ouates, une étude de faisabilité a été réalisée, il y a une dizaine d'année, afin de déterminer notamment l'impact d'un tram à double voie sur le centre du village. Suite à cette étude, les autorités communales de l'époque ont fait part à l'Etat de leurs réserves et ont demandé l'étude d'une variante par la route de Base. Plus récemment, l'Etat de Genève, la Communauté de communes du Genevois ainsi que plusieurs municipalités de France voisine ont conduit une étude de faisabilité pour une liaison Saint-Julien – Genève, dont le rapport final a été établi en 2004. Enfin, côté français, il a également été procédé, en 2008, à l'étude de différentes variantes d'implantation, en particulier dans la ville même de Saint-Julien.

Concernant la législation genevoise, il est à relever que, lors des deux dernières révisions de la loi H 1 50 (1998 et 2004), la ligne en direction de Saint-Julien n'a jamais été mentionnée dans les projets prioritaires. La

direction Saint-Julien a été introduite sous rubrique « étude en vue d'une réalisation ultérieure » ; soit dans le dernier niveau de planification.

2. Contexte actuel

2.1. Situation sur le plan des déplacements motorisés dans le secteur

L'axe Saint-Julien – Carouge est l'un des plus chargés du canton. La dernière enquête sur les déplacements aux frontières, présentée en 2007, précisait à ce sujet : « *Les frontières de la zone Saint-Julien sont franchies par 80 000 véhicules et 102 000 personnes chaque jour en 2005. Elle est celle ayant connu la plus forte progression, tant depuis 1980 qu'entre 2000 et 2005.* » ... « *Les nombreux points de passage débouchent le plus souvent dans des villages où le réseau routier n'est pas adapté au trafic de transit. Seule la ligne de bus D dessert cette zone* » ... « *Conséquence directe de cette offre limitée, la part modale des transports collectifs n'atteint que 1% des flux, en stagnation depuis 2002, et ce malgré les efforts d'augmenter le nombre de bus par jour et le développement d'un P+R à la douane de Saint-Julien.* ».

La situation s'est encore aggravée depuis 2005, notamment suite au développement de la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO). De plus, avec l'ouverture de l'A41, les risques sont réels de voir le flux de véhicules privés s'accroître encore à l'avenir. Malgré les efforts entrepris conjointement par la DGM, les autorités communales et les entreprises de la zone industrielle, en vue de mettre sur pied des plans de mobilité, la situation n'a guère évolué ; faute notamment d'une ligne de transport collectif performante dans le secteur.

2.2. Zones d'habitations et d'activités: clientèle potentielle pour le tram

Depuis un quart de siècle, la commune de Plan-les-Ouates s'est considérablement développée. Sa population a plus que doublé (elle passera le cap des 10 000 habitants durant cette année 2009.) et elle compte quasiment autant d'emplois (pour la plupart localisés dans la ZIPLO) que d'habitants. Que ce soit sur l'axe route de Saint-Julien (avec les quartiers du Pré-du-Camp, du Vélodrome et du Daru) ou sur l'axe route de Base (avec le nouveau quartier des Petites-Fontaines, l'Ecole de commerce Aimée-Stitelmann, récemment inaugurée, et le centre sportif des Cherpines) la clientèle potentielle pour un tram est aujourd'hui déjà bien présente. Surtout, si l'on y ajoute les 8000 à 9000 emplois, situés dans la ZIPLO, très précisément entre ces deux axes, et occupés en bonne partie par des

travailleurs pendulaires se rendant aujourd'hui au travail très majoritairement en voiture, en provenance du canton de Vaud ou de France voisine !

Sur l'axe route de Base, il convient de rappeler qu'un certains nombre de projets sont aussi à l'étude sur le territoire de la commune de Confignon ; en particulier la future Ecole de culture générale qui amènera très prochainement des centaines de nouveaux utilisateurs potentiels du tram dans ce secteur.

Sur les territoires de Perly-Certoux et de Saint-Julien, plusieurs périmètres d'habitations et diverses zones d'activités se sont également construites ces dernières années de part et d'autre de l'axe de la route de Saint-Julien. Elles sont également appelées à se développer à plus ou moins long terme.

2.3. Position des autorités communales

Les premiers tronçons de ce qui pourrait devenir la future ligne de tram vers Saint-Julien étant déjà réalisés sur Carouge et Lancy, les communes les plus concernées par le futur tracé sont effectivement Plan-les-Ouates et Perly-Certoux sur Genève, et, bien évidemment, Saint-Julien sur territoire français.

Les autorités de Perly-Certoux n'ont jamais caché leur intérêt pour un retour du tram sur la route de Saint-Julien. Cela a été dit : le Plan directeur communal ainsi que le dernier réaménagement de la route prévoient d'ores et déjà le futur passage du tram.

A Plan-les-Ouates, suite aux résultats de la première étude, mettant en évidence l'impact important d'un tram à double voie en site propre sur le centre du village, des divergences quant au tracé par la route de Saint-Julien sont apparues, conduisant les autorités communales de l'époque à envisager, à la fin des années 1990, une autre variante par la route de Base.

Près de dix ans plus tard, des visions différentes quant au tracé subsistent sans doute. Pourtant, de Saint-Julien à Plan-les-Ouates, les autorités de toutes les communes concernées appellent de leurs vœux l'introduction rapide, sur cet axe surchargé, d'une liaison de TC plus performante que l'actuelle ligne D et l'implantation d'une nouvelle ligne de tram dans les meilleurs délais.

Après s'être déjà signalé quelques années auparavant par une résolution, le Conseil municipal de Plan-les-Ouates a adopté, le 22 janvier 2008 à l'unanimité, un « postulat en faveur du tram à Plan-les-Ouates » ayant la teneur suivante :

« Les signataires invitent le Conseil administratif :

- à reprendre et à poursuivre, dans les meilleurs délais, les études relatives à la création d'une ligne de tram desservant Plan-les-Ouates ; ligne*

devant être intégrée comme une plus-value et non comme une césure entre deux parties de notre commune ;

- à entreprendre, à cet effet, toutes les démarches auprès des autorités cantonales concernées ;*
- à prendre les contacts nécessaires avec les communes voisines, y compris Saint-Julien, en tenant compte du plan d'agglomération ;*
- à informer régulièrement le Conseil municipal de l'avancement du dossier ».*

Depuis lors, les autorités communales se sont à plusieurs reprises faites l'écho de cette position auprès des instances cantonales concernées. Dans un récent courrier à la DGM, portant sur le futur Plan directeur des transports collectifs 2011-2014, on pouvait lire : « ...le Conseil administratif de Planles-Ouates affirme avec force la nécessité absolue de prévoir, dans ce PDTC 2011-2014, la création d'une liaison en tramway avec Saint-Julien. En effet, quel que sera son tracé (route de Saint-Julien ou route de Base), les projets d'urbanisation en cours dans ce secteur sont importants et prévoient la construction de logements et d'équipements publics. Il est dès lors indispensable de penser à la mobilité des futurs usagers avant qu'ils ne soient sur place. De plus, cette nouvelle liaison permettra, à n'en pas douter, d'améliorer sensiblement l'offre en TC dans ce secteur qui en est manifestement sous-doté. »

3. Perspectives d'avenir

3.1. Projets d'urbanisation à l'étude dans le secteur concerné

Deux projets d'aménagement importants, actuellement en discussion entre les communes concernées et l'Etat, touchent le secteur sur lequel porte les présents projets de lois. D'une part, « le projet de modification de zone du périmètre des Cherpines », avec comme enjeux : des centaines de logements supplémentaires, un développement du centre sportif et de loisirs, ainsi que de nouveaux espaces d'activités. D'autre part, « le PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire » qui, dans le cadre des études en cours au niveau du projet d'agglomération, a pour objectif de tracer l'image directrice de ce que sera cette région à l'horizon 2030 ; avec un potentiel de développement estimé à environ 14 000 emplois et 32 000 habitants !

Concernant le second projet, plusieurs communications publiées récemment par les responsables du projet d'agglomération sont très explicites sur la nécessité de prévoir à terme une ligne de tram vers Saint-Julien :

- Sur le site internet (www.projet-agglo.org), sous « Enjeu de la mobilité », on découvre notamment une carte figurant deux tracés de tram vers Saint-Julien (la variante route de Base et la variante route de Saint-Julien). Parmi les objectifs recherchés, on peut lire également : « *Proposer et affiner un concept de mobilité cohérent avec le schéma d'agglomération : tracé d'une nouvelle ligne de tram...* ».
- A la lecture de la lettre d'information n° 1 de novembre 2008, on relève en particulier :
 1. Sur la fiche signalétique du PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire la mention de la « *Création d'un axe de transports publics structurant (tram) entre la Praille et St-Julien-en-Genevois* » ;
 2. Sur un « zoom » relatif aux localités françaises de Ferney-Voltaire, Saint-Genis-Pouilly et Saint-Julien-en-Genevois : « *Leur centre et les quartiers existants doivent être valorisés, de nouveaux quartiers développés en s'appuyant sur les infrastructures des transports publics (trams) aujourd'hui en phase d'étude* ».

Relevons également que le dépôt de ces deux projets de loi coïncide avec la phase de consultation précédant l'adoption du nouveau Plan directeur communal de Plan-les-Ouates, dans lequel figure notamment, sous rubrique « 16. Réorganisation du réseau de transports en commun », l'objectif suivant : « *Prévoir les infrastructures de transports en commun (tram) avant la densification.* ».

3.2. Articulation urbanisation – transports collectifs performants

L'expérience montre qu'il est en effet indispensable de mener en parallèle les études d'aménagement de nouvelles zones d'habitations ou d'emplois et les études de mobilité y relatives. Idéalement, les infrastructures liées à la mobilité devraient être réalisées avant que les nouvelles zones soient investies par leurs nouveaux occupants. Dans le cas contraire, le risque est grand que les plans de mobilité élaborés ne soient durablement biaisés. Comme le relève d'ailleurs le Conseil administratif de Plan-les-Ouates, dans son récent courrier à la DGM, il est nécessaire de « *prévoir la densification de l'offre de TC de manière concomitante avec la construction de logements. Force est en effet de constater que ces dernières années, à l'exception notable de quelques projets, les importantes constructions de logements ont précédé, parfois de plusieurs années, la mise à disposition de lignes de transports collectifs à forte capacité. Pour la commune de Plan-les-Ouates, l'exemple le plus criant concerne la densification forte du secteur « nord » de la commune, sans amélioration réelle des dessertes de TC. Nous pouvons*

constater (et déplorer) que, en procédant ainsi, on incite les habitantes et habitants, faute d'alternatives adéquates et de TC, à se doter de moyens de transports individuels (bien souvent motorisés) qui ont des effets bien négatifs, tant sur la fluidité du trafic que sur la pollution (air et bruit) ».

3.3. Nécessité de lancer l'étude de variantes rapidement

Considérant ce qui précède et tenant compte du temps très long qui s'écoule habituellement entre les premières études d'une ligne de tramway et son entrée en fonction (la DGM rappelait d'ailleurs récemment qu'il fallait déjà compter un minimum de cinq ans entre la naissance d'un projet et le début des travaux...), il est indispensable d'engager ce long processus sans délai !

A la différence des autres axes prioritaires du canton (TCMC et TCOB, au bénéfice d'une concession et en cours de réalisation, et Grand-Saconnex, également au bénéfice d'une concession mais en attente de réalisation), aucune demande de concession n'a été adressée aux instances fédérales, concernant la ligne en direction de Saint-Julien. Cela ne pourra pas se faire tant que l'étude de variantes n'aura pas été réalisée et aussi longtemps qu'aucune option n'aura été prise (c'est-à-dire dans six ans au plus tôt...). Or, l'explosion du trafic dans ce secteur du canton est aujourd'hui déjà une réalité très préoccupante et les futurs développements, en matière de logements et d'emplois, sont en voie de se concrétiser !

Autre argument plaidant en faveur d'un démarrage rapide de l'étude de variantes : parmi les critères importants pris en compte par la Confédération en vue d'accorder aux cantons un cofinancement pour la réalisation d'infrastructures de TC, figure le « niveau de maturité » (qui comprend l'évaluation du coût) d'un projet. Il est donc urgent, comme le demande la Confédération, que nous puissions disposer de l'évaluation du coût des différentes variantes qui seront étudiées.

4. Etude de variantes

4.1. Nécessité d'étudier plusieurs variantes

Outre les deux variantes évoquées depuis de nombreuses années (route de Saint-Julien et route de Base), présentant l'une comme l'autre des avantages et des inconvénients pour les communes concernées, il apparaît aujourd'hui opportun d'étudier au minimum une troisième variante : la variante dite « mixte » qui constitue en quelque sorte une combinaison des deux premières.

S'il apparaîtrait aujourd'hui nécessaire d'étudier plusieurs variantes, c'est tout d'abord parce qu'aucune des solutions envisagées jusque-là ne fait à priori l'unanimité. C'est ensuite parce que les études d'urbanisme en cours montrent que le développement de la région se fera à des rythmes différents suivant les secteurs et que la réalisation de cette nouvelle liaison de tram pourrait ainsi se réaliser par étape ; chaque variante n'excluant pas forcément l'autre mais pouvant, le cas échéant, la compléter. C'est enfin parce que, comme l'a démontré récemment le cas du TCMC, lorsque des études sont menées avec compétences, sur des bases claires et avec un cahier des charges précis (cf. PL 10443, art. 2), leurs résultats sont de nature à donner une assise plus large à l'option choisie.

Les trois variantes à étudier en particulier sont décrites ci-dessous.

4.2. Variante route de Saint-Julien

Cette première variante reprendrait à peu près le tracé historique de l'ancienne ligne entre Carouge et Perly. Elle présente l'avantage d'être la plus directe entre la gare CEVA de « Carouge-Bachet » et Saint-Julien. A l'inverse, elle ne desservirait absolument pas le secteur des Cherpines en plein développement. Jusqu'à maintenant et pour les raisons évoquées plus haut, cette variante a rencontré la préférence des autorités de Perly-Certoux et plutôt divisé celles de Plan-les-Ouates.

4.3. Variante route de Base

Cette seconde variante permettrait de connecter la gare CEVA de « Lancy-Pont-Rouge » à Saint-Julien, en desservant de façon optimale le secteur des Cherpines promis à un fort développement à court et moyen termes. Subsistent les questions importantes des deux extrémités de cette future ligne : quel tracé envisager sur Lancy pour rejoindre le CEVA et comment se connecter à Saint-Julien depuis la plaine de l'Aire ? C'est surtout à long terme, dans la perspective des développements envisagés dans le cadre du PACA à l'horizon 2030, que cette variante prend tout son sens.

4.4. Variante mixte

Cette dernière variante, tout en présentant un tracé moins direct que les deux précédentes, présente un triple avantage. D'une part, son point de départ (la gare de Lancy-Pont-Rouge) sera mieux desservi que celle de Carouge-Bachet. D'autre part, elle serait susceptible de satisfaire à la fois les autorités de Plan-les-Ouates et de Perly-Certoux. Enfin, elle permettrait de prévoir un

arrêt au cœur de la Zone industrielle (ZIPLO), là où travailleront à terme plus de 10 000 personnes. Cette variante est celle qui apparaît comme la plus pertinente à moyen terme. A plus long terme, ce tracé pourrait être prolongé sur l'un ou l'autre des deux axes en fonction des développements planifiés au-delà de l'horizon 2030.

5. Cadre financier

5.1. Opportunités financières

Le crédit d'étude de 400 000 F, demandé pour l'étude de variantes (PL 10443), est à mettre en relation avec le projet de loi 10384, récemment présenté aux commissions des Travaux et des Transports. Ce projet de loi modifie l'article 9 de la loi H 1 50 dans le but d'adapter, pour la période 2009-2018, les tranches annuelles de financement des investissements destinés au développement du réseau de transports publics et plus particulièrement des nouvelles infrastructures de tramways.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi 10384, sous « Autres extensions du réseau de tramways prévues », il est ainsi précisé pour la zone concernée : *« Des extensions d'infrastructures tramways sont déjà concrètement envisagées et attendues en direction de Plan-les-Ouates (tram PLO) avec prolongation jusqu'à Saint-Julien... » « Ainsi, à l'horizon 2018 et selon la planification envisagée aujourd'hui... la procédure d'approbation des plans pour le tram vers Plan-les-Ouates devrait également avoir abouti et la réalisation en cours. » « A signaler que les extensions du réseau des tramways, déjà planifiées ... figurent déjà concrètement en tant que mesures d'infrastructures en faveur des transports publics dans le projet d'agglomération « franco-valdo-genevois », projet déposé par le canton auprès des autorités fédérales à la fin de l'année 2007. A ce titre, et la décision formelle devrait intervenir fin 2009, elles sont susceptibles de recevoir également de la part de la Confédération (fonds d'infrastructure) des contributions financières subséquentes ».*

En fait, la décision est déjà tombée ! Les demandes formulées par le canton de Genève ont été largement entendues à Berne, puisque la Confédération a décidé d'attribuer plusieurs dizaines de millions de francs supplémentaires pour financer notamment les études et la réalisation de l'extension du réseau de tramways, dans le cadre du projet d'agglomération. Comme cela a été clairement confirmé par le chef du Département du territoire à la Commission des travaux et à la Commission des transports, lors de la présentation du projet de loi 10384, ces nouvelles subventions fédérales viennent s'ajouter aux 331 700 000 F déjà intégrés aux investissements

prévus pour la période 2009-2018. Dès lors, il est parfaitement envisageable que les études et la réalisation des lignes, ou des extensions de lignes, laissées en attente puissent s'engager plus rapidement que prévu.

Raison pour laquelle, alors même que la nécessité à moyen et long terme de la nouvelle ligne de tram en direction de Saint-Julien ne fait plus aucun doute, les signataires des présents projets de lois demandent formellement que le processus conduisant à la demande de concession pour cette nouvelle desserte soit engagé sans délai !

5.2. Pas de concurrence avec les autres projets !

Il est à relever que la modification de loi proposée par le projet de loi 10442, consistant à faire remonter, dans la planification des étapes de réalisation, la future ligne de tramways en direction de Saint-Julien au même niveau que le TCOB ou que la ligne vers le Grand-Saconnex, ne doit en aucun cas être considérée comme une concurrence vis-à-vis de l'un ou l'autre de ces projet. Quelles que soient les difficultés rencontrées actuellement dans la concrétisation du projet vers le Grand-Saconnex et considérant les opportunités financières exposés plus haut, les auteurs des présents projets de loi considèrent que les efforts doivent être portés simultanément sur ces deux axes importants de notre agglomération.

6. Conclusion

Considérant ce qui précède, les signataires du projet de loi 10442 et du projet de loi 10443 vous invitent, Mesdames et Messieurs les députés, à adopter sans réserve ces deux projets de loi.