

*Projet présenté par le Conseil d'Etat*

*Date de dépôt: 6 juin 2001*

*Messagerie*

## **Projet de loi**

**ouvrant un crédit d'étude complémentaire à la loi N° 8191 du 14 avril 2000 de 30 000 000 F en vue de la réalisation d'une liaison ferroviaire reliant la gare de Cornavin à la frontière près d'Annemasse par La Praille et les Eaux-Vives**

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

### **Art. 1 Crédit d'étude complémentaire**

Un crédit d'étude complémentaire à la loi n° 8191 du 14 avril 2000 de 30 000 000 F (y compris TVA et renchérissement ) est ouvert au Conseil d'Etat pour l'étude de la construction de la liaison ferroviaire reliant la Gare de Cornavin à la frontière près d'Annemasse par La Praille et les Eaux-Vives selon le tracé "Obis abaissé", tel qu'adopté par arrêté du Conseil d'Etat du 4 juillet 1990.

### **Art. 2 Budget d'investissement**

Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2002, sous la rubrique 53.03.00.508.04.

### **Art. 3 Financement et couverture des 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 amortissement sont à couvrir par l'impôt.

**Art. 4 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur le crédit dépensé selon la méthode linéaire. Il est porté au compte de fonctionnement.

**Art. 5 Information aux commissions des transports et des travaux du Grand Conseil**

La commission des transports et la commission des travaux du Grand Conseil sont régulièrement informées de l'avancement des études.

**Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève**

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.

Certifié conforme  
Le chancelier d'Etat : Robert Hensler

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **1. Objectif**

L'objectif du présent projet de loi vise à affirmer, une nouvelle fois, la volonté politique du canton de Genève quant aux moyens à mettre en œuvre pour mener à terme à un horizon aussi bref que possible la jonction ferroviaire entre Cornavin et la frontière près d'Annemasse, via le tracé « Obis abaissé » entre La Praille et les Eaux-Vives.

### **2. Rappel des dispositions antérieures**

Cette démarche s'inscrit dans la continuité du vote du Grand Conseil de la loi N° 8191 en date du 14 avril 2000 ouvrant un crédit d'étude en vue de la réalisation d'une liaison ferroviaire reliant la gare de Comavin à Annemasse et de la décision du Conseil d'Etat d'aller dans ce sens.

Le bien-fondé de cette démarche a été confirmé par l'engagement de M. Moritz Leuenberger, conseiller fédéral en charge du Département de l'énergie, des transports et des communications, notamment dans sa lettre du 4 octobre 2000.

Plusieurs démarches ont été effectuées par le Conseil d'Etat en vue de stabiliser le dossier dans les meilleurs délais :

- Dépose d'une initiative cantonale en date du 12 septembre 2000 auprès de l'Assemblée Fédérale (11507 2000).
- Audition de la délégation du Conseil d'Etat à l'aménagement, à l'environnement et aux transports auprès de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats le 11 janvier 2001.
- Rencontre avec la direction générale de l'Office fédéral des transports le 26 janvier 2001, afin de déterminer les différentes démarches, procédures et sources de financement envisagées.
- Lettre au président de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats, en date du 12 février 2001, proposant la transformation de l'initiative cantonale en motion contraignante (déclaration du Conseil fédéral du 9 mars 2001 par laquelle il déclare être prêt à accepter la motion / décision du Conseil des Etats du 15

mars 2001 de transformer l'initiative cantonale 00.313 en motion contraignante à l'égard du Conseil fédéral).

- Lettre de la délégation du Conseil d'Etat à l'aménagement, à l'environnement et aux transports du 17 mai 2001 au président de la Commission des transports et des télécommunications en vue d'une éventuelle audition le 25 juin 2001 au sujet de l'examen de la proposition de transformation de l'initiative cantonale en motion contraignante sur proposition du Conseil aux Etats.
- Prise de contact et séances de travail avec la direction générale des CFF les 4 décembre 2000, 23 février 2001 et 8 mai 2001.
- Etablissement d'une convention (et de son avenant relatif au projet de liaison Cornavin - Frontière en direction d'Annemasse) avec le canton de Vaud, les CFF et les TPG, visant le développement des transports ferroviaires régionaux.
- Création d'un Comité stratégique réunissant les différents partenaires français et suisses visant le développement des transports publics régionaux et transfrontaliers, sous la co-présidence de la région Rhône-Alpes et du canton de Genève, opérationnel depuis fin janvier 2001.

Parallèlement à ces démarches, un chef de projet, spécifiquement dédié à la réalisation du raccordement ferroviaire à construire, a été engagé par le Conseil d'Etat. Il est entré en fonction le 2 avril 2001.

De leur côté, les CFF et la Région Rhône-Alpes ont également engagé un chef de projet.

### **3. La nécessité de franchir une nouvelle étape rapidement**

Une structure de travail regroupant les différents partenaires de la convention de 1912 (canton, CFF, Confédération) a été rendue formellement opérationnelle dès février 2001, après plusieurs démarches préparatoires. Elle doit fournir une étude de faisabilité complète, dont les objectifs essentiels sont :

- interpréter l'application de la convention de 1912 à la lumière des conditions actuelles,
- réactualiser les éléments de coûts du projet,
- intégrer les perspectives d'évolution de la mobilité en regard des nouveaux concepts de l'aménagement du territoire,

- procéder à une première évaluation de l'ensemble des impacts environnementaux, sociaux, économiques et fonctionnels (circulations).

Le crédit de 6 millions de francs, accordé en 2000 par le Grand Conseil, sert au financement de cette étude et de la direction de projet. Il sera très engagé avant la fin de 2001.

Compte tenu du calendrier que s'est fixé le Conseil d'Etat, qui prévoit une mise en service de la liaison ferroviaire en 2007, il est indispensable d'engager dès maintenant les études qui conduiront au stade du projet définitif, lequel sera soumis à la procédure d'approbation des plans par la Confédération à la fin 2003. C'est le but de ce crédit d'étude complémentaire de 30 millions de francs.

Il faut relever que, pour un montant d'investissement total estimé à 700-800 millions de francs, le coût total des études comprend les plans d'exécution, et la conduite des travaux avoisinera 100 millions de francs.

La phase à engager, dont les volets principaux sont décrits ci-après, touche non seulement l'infrastructure ferroviaire (génie civil et équipement de voie), mais aussi les projets d'aménagement des stations. Ces prestations seront portées au crédit du canton dont la répartition générale des dépenses qui sera précisée dans l'accord tripartite devant régler l'application de la convention de 1912.

#### **4. Les tâches à effectuer et les moyens à mettre à disposition**

##### *a) Direction de projet et assistance*

La maîtrise d'un investissement aussi important nécessite la mise en place, autour du chef de projet, d'une équipe de direction, dont la composition et les missions seront définies au cours des prochains mois. Cette cellule aura notamment pour mission de lancer les appels d'offres auprès des mandataires, d'assurer la cohérence du projet et de diriger les études, dans le souci d'optimiser les dépenses à consentir.

##### *b) Etude d'urbanisme des zones à enjeux*

Un investissement tel que le projet ferroviaire Cornavin - La Praille - Eaux-Vives - Frontière en direction d'Annemasse est un outil d'aménagement du territoire non négligeable. Il permet d'anticiper un certain nombre de développements qui accroissent sa rentabilité sociale et économique. L'effet structurant, qui s'échelonne sur plusieurs décennies, sera principalement marqué à proximité des haltes et stations, qui seront en principe les suivantes :

- Le Pont-Rouge, qui présente un grand potentiel en termes d'implantation d'activités, notamment sur des terrains appartenant aux CFF et non destinés à l'exploitation ferroviaire.
- Le Bachet, en tant que pôle d'échange multimodal avec l'articulation CFF - TPG, le parc relais P+R Etoile, la réalisation d'équipements publics (Stade, Médiateur), la création d'activités et de logements.
- Le secteur de l'Hôpital et du plateau de Champel.
- La gare des Eaux-Vives, dont les espaces doivent être requalifiés en fonction de la nouvelle infrastructure.
- La gare de Chêne-Bourg, qui se situe sur des emprises ferroviaires importantes.

Les études d'aménagement doivent être entreprises en étroite collaboration avec les communes concernées.

***c) Etudes techniques***

Les études techniques qui sont à entreprendre doivent permettre au projet d'atteindre le stade de la procédure d'approbation des plans. Elles comprennent :

- Etudes d'avant-projet et de projet définitif des ouvrages de génie civil (y compris l'architecture des stations). Ces études doivent permettre d'affiner la conception technique du projet et devront permettre l'examen dans le détail de l'insertion urbaine des différentes haltes et stations.
- Etudes d'avant-projet et de projet définitif des ouvrages de génie ferroviaire. Ces études concernent principalement :
  - la voie
  - la caténaire
  - le dimensionnement des ouvrages
  - les installations de sécurité
  - les installations de télécommunications
  - les systèmes de contrôle-commande.
- Etude d'exploitation. Cette étude doit déterminer l'offre mise à disposition de la clientèle (cadence, temps de parcours, etc.).
- Etude des mesures d'accompagnement dans le système de transport. L'objectif des mesures d'accompagnement est d'offrir des services

complémentaires au déplacement effectué en train, par la création d'interface efficace (notamment articulation avec les réseaux de transports publics urbains et la construction de parcs relais P+R concentrés le long des lignes ferroviaires aux endroits adéquats).

- Cahier des charges du matériel roulant. Cela concerne essentiellement les caractéristiques du matériel roulant affecté au trafic régional (gabarits, capacité, design, caractéristiques techniques : accélération, etc.).

***d) Etude de l'impact sur l'environnement***

En application de l'OEIE, il s'agit dans ce volet d'identifier et de quantifier, dans le cadre de la procédure décisive, l'ensemble des impacts liés à la réalisation du projet, tant pendant la phase du chantier qu'après la mise en service. Il faut souligner que l'EIE, correctement menée, n'est pas qu'une procédure formelle, mais qu'elle doit permettre d'apporter des améliorations dans l'élaboration du projet.

***e) Etudes économiques et socio-économiques***

Elles visent à déterminer les bilans économiques et socio-économiques ainsi que les engagements financiers des différents partenaires dans les phases d'investissement et d'exploitation.

***f) Communication et concertation***

La communication doit satisfaire aux objectifs suivants :

- informer l'ensemble des acteurs ayant des compétences décisionnelles aux différents échelons territoriaux suisses et français dans le domaine ferroviaire (infrastructure, exploitation) et dans les opérations connexes au projet (mesures d'accompagnement) ;
- informer les milieux concernés et le grand public sur les enjeux liés à la réalisation de cette nouvelle infrastructure, aux avantages qui en seront retirés sur un plan beaucoup plus global (réseau intégré) et de l'état d'avancement de la planification du projet.

L'ensemble des études à mener nécessite une étroite coordination avec les différents partenaires suisses et français concernés. Cette coopération, qui s'installe dans différents cadres, doit connaître des développements très prochains, de la mise en cohérence du réseau de façon coordonnée, notamment sur le plan temporel.

## **5. Conclusion**

L'enveloppe de 30 millions de francs doit permettre de compléter la première tranche de 6 millions de francs destinée à l'avant-projet et d'effectuer les prestations nécessaires décrites sous point 4. Cette décision permet au projet de franchir l'ensemble des étapes et procédures jusqu'au début des travaux. Ce préfinancement sera intégré à la négociation en cours concernant les modalités d'application de la convention de 1912.

Un signe clair de Genève tel que l'adoption du présent projet de loi est attendu aussi bien de la Confédération que des CFF. Un soutien renouvelé du Grand Conseil, qui va dans le prolongement naturel de l'adoption du projet de loi 8191 en avril 2000, est particulièrement attendu.

L'automne 2001 devrait en effet permettre au projet de connaître une avancée considérable dont il a bien besoin, si le financement de sa mise en oeuvre peut être intégré au prochain accord de prestations Confédération - CFF 2003-2006.

Le Conseil d'Etat travaille dans cette optique, qui paraît la plus favorable à une concrétisation qui entre dans ses objectifs.

C'est dans ce sens que le Conseil d'Etat défendra le projet devant la direction générale de l'Office fédéral des transports le 24 septembre prochain, avec le soutien qu'il attend des CFF.

C'est également lors de la session d'automne des Chambres fédérales que la motion faisant suite à l'initiative cantonale devrait, selon toute vraisemblance, être renvoyée au Conseil fédéral.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

*Annexes :*

*1) Tableau récapitulatif de l'évaluation de la dépense nouvelle et de la couverture financière*

*2) Tableau de l'évaluation des charges financières moyennes*

*3) Préavis technique de la direction générale des finances de l'Etat*