

**Dans sa séance du 12 juin 1998,  
le Grand Conseil du Canton de Genève (parlement cantonal)  
a renoncé au métro automatique  
(délibération et votation sur le projet de loi 7807)**

Convention utilisée :

*Explications du Philippe Ruchet*

Extraits du procès-verbal des délibérations de ladite séance

*Après avoir pris connaissance des rapports de majorité et de minorité de la Commission des transports, et un débat bien à la genevoise, le Grand Conseil a supprimé le métro automatique léger comme moyen de transport au service de l'agglomération du bout du lac.*

**L'annexe technique : la chronique des études entreprises depuis 1970**

1970 : mise à l'étude du plan directeur des transports publics

C'est le 30 novembre 1970 que le Conseil d'Etat, suite aux préoccupations du Grand Conseil sur les problèmes de circulation à Genève, décida de créer un groupe interdépartemental chargé de l'élaboration d'un plan directeur des transports. Il s'agissait, par l'établissement d'un tel plan, de " ; définir une politique des transports adaptée aux aspirations légitimes de la collectivité, aux techniques nouvelles, aux moyens financiers et, en tenant compte de l'économie générale et des dispositions légales, de fixer des objectifs précis ".

Le 6 avril 1973, le Grand Conseil était saisi par le Conseil d'Etat d'un projet de loi portant sur une demande de crédit de 2,5 millions de francs pour l'élaboration d'un plan directeur des transports. Le rapport de la Commission de développement du canton, à laquelle ce projet avait été renvoyé, fut débattu lors de la séance du Grand Conseil du 14 novembre 1974. Ce rapport indiquait que " ; d'emblée, les députés ont souhaité que l'hypothèse de travail fondamentale soit l'utilisation intensive des transports publics ".

Au vu de l'importance accordée à cet objectif et des divergences de vues à ce propos entre les députés et le Conseil d'Etat, les députés ont exprimé le désir de " ; pouvoir discuter avec le Conseil d'Etat des choix qu'il allait être appelé à faire au cours de l'étude ", en précisant à ce sujet que " ; l'Etat sera appelé à prendre un certain nombre de dispositions et de choix ; des options importantes seront à prendre et les députés veulent y être associés ".

Cette volonté a été confirmée par l'adjonction d'un article 3 au projet de loi voté le 14 novembre 1974 disposant " ;qu'au terme de chaque phase de l'étude appelant une option fondamentale, le Conseil d'Etat adresse un rapport au Grand Conseil".

1978 : la proposition d'une croix ferroviaire tramway

Le premier rapport du Conseil d'Etat portant sur la première phase d'étude du plan directeur des transports fut présenté au Grand Conseil lors de sa séance du 24 février 1978. Ce rapport concluait sur la nécessité de développer les TPG, " ; qu'une amélioration de matériel et des lignes s'impose ", " ; qu'il est indispensable que les TPG se dotent d'un organisme de planification et introduisent la gestion centralisée de leur trafic ".

Lors de l'examen de ce rapport en commission, le département des travaux publics présenta la phase II de l'étude du plan directeur des transports comportant deux rapports intermédiaires. Le deuxième portait notamment sur quatre variantes de développement du réseau des TPG, dont celle d'une croix ferroviaire de tramway comportant à partir de la place Bel-Air deux nouvelles lignes de tram reliant Meyrin et Onex, qui devaient être connectées à la ligne de

tram 12 dans le but de réaliser des liaisons directes et sans transbordement entre la rive gauche et la rive droite du lac afin de répondre aux besoins prioritaires sur le plan des transports.

Dans son rapport approuvé lors de la séance du Grand Conseil du 15 juin 1979, la Commission du développement concluait à l'approbation des divers principes de politique générale des transports proposés par le Conseil d'Etat et demandait en particulier, en ce qui concerne le schéma des transports publics, la poursuite "; d'une étude comparative des quatre variantes de réseaux des TPG suivantes :

- a) maintien du réseau actuel ;
- b) réorganisation du réseau actuel ;
- c) réorganisation et extension du réseau actuel ;
- d) réorganisation, restructuration et développement du réseau, notamment concept en forme de croix ferroviaire. "

#### 1981 : les projets d'extension du réseau tramway

Le Conseil d'Etat présenta, lors de la séance du Grand Conseil du 16 janvier 1981, son deuxième rapport consacré à l'avancement des études du plan directeur des transports, lequel portait sur la deuxième phase d'étude matérialisée par un volumineux rapport technique intitulé rapport intermédiaire No 3. La partie du rapport d'accompagnement du Conseil d'Etat consacré au réseau des TPG relève que "; ce volet de l'étude, que nous considérons comme le plus important du plan, présente les comparaisons des variantes envisageables pour l'organisation du réseau des TPG à l'horizon 1990 ". Le Conseil d'Etat met en avant, dans ce cadre, la prolongation de la ligne de tram 12 jusqu'au Bachet-de-Pesay à court terme et la réalisation des branches vers Meyrin et Onex, le Conseil d'Etat précisant que celle "; vers Meyrin devrait être entreprise en premier, afin de mieux équilibrer le réseau ". Le rapport intermédiaire No 3 préconisait notamment d'entreprendre des études complémentaires de faisabilité pour une croix ferroviaire et le Conseil d'Etat concluait son rapport au Grand Conseil en insistant sur le fait que "; des décisions de principe sont nécessaires, afin que dans la phase III du plan il soit procédé à la mise au point de la variante choisie ".

La Commission de développement n'ayant pas réussi à terminer l'étude du rapport du Conseil d'Etat avant la fin de la législature, elle décida de présenter au Grand Conseil un rapport intermédiaire portant uniquement sur le choix de la variante de réseau des TPG considérant que c'était la question la plus urgente à trancher pour que les TPG puissent aller de l'avant avec l'adaptation de ce réseau. Le Grand Conseil approuva, lors de sa séance du 9 octobre 1981, les conclusions du rapport de la commission de développement du canton traitant la partie du rapport intermédiaire No 3 consacrée au développement du réseau des TPG et qui recommandait de retenir la variante "; 1 D adaptée " portant sur la réorganisation du réseau des TPG de l'époque, variante permettant "; une évolution aisée du réseau des TPG avec de nouvelles lignes de tram si le Grand Conseil en décide ainsi ".

#### 1984 : dépôt de l'initiative ";pour des transports publics efficaces"

Suite à cette décision du Grand Conseil, le Conseil d'Etat avait chargé le département des travaux publics de conduire l'étude de faisabilité du projet de croix ferroviaire qui était en cours lorsqu'un groupe de citoyens, proclamant leur volonté de rattraper le retard pris depuis 20 ans par les TPG, décida de lancer une initiative populaire "; Pour des transports publics efficaces ". Cette initiative préconisait une série de mesures destinées à favoriser le développement des TPG dont l'adoption d'un réseau réalisable à l'horizon de l'an 2000 comportant notamment la réalisation de la croix ferroviaire sous forme d'une liaison par

tramway sur les axes Palettes - Carouge - Bel-Air - Meyrin et Moillesulaz - Bel-Air - Onex. L'initiative avait pour but de faire aboutir ce projet envisagé depuis 1978 et sur lequel le Grand Conseil allait devoir se prononcer sur la base de l'étude de faisabilité en cours.

#### 1985 : demande d'étude d'un métro automatique léger

Cette initiative, à l'ordre du jour de la séance du Grand Conseil du 15 mars 1984, fut renvoyée à la Commission des TPG. Cette Commission, à l'occasion de l'examen de cette initiative, fut sensibilisée par un nouveau mode de transport : le métro automatique léger (VAL) fonctionnant dans la ville de Lille et proposa au Grand Conseil d'adopter une motion demandant une étude de faisabilité et de coût de la réalisation d'un métro à guidage automatique, parallèlement à celle de la croix ferroviaire, motion qui fut renvoyée au Conseil d'Etat lors de la séance du Grand Conseil du 18 avril 1985.

#### Fin 1985 : projet de croix ferroviaire tramway

Peu de temps après, le Conseil d'Etat présenta, lors de la séance du Grand Conseil du 1er novembre 1985, son 3e rapport consacré à l'avancement des études du plan directeur des transports, lequel portait sur des compléments au rapport intermédiaire No 3 de la deuxième phase d'étude du plan directeur des transports. Le rapport était, pour l'essentiel, consacré à l'étude de faisabilité de la croix ferroviaire, notamment des 3 variantes envisagées au centre-ville pour la branche de Meyrin et les deux variantes retenues pour celle d'Onex. Les conclusions du Conseil d'Etat relatives à la croix ferroviaire étaient réservées, en ce sens qu'il considérait que l'attractivité du projet n'était pas suffisante en raison de l'exiguïté des voiries dans le secteur Bel-Air - Saint-Gervais et la concentration en un seul endroit (Bel-Air) de l'interconnexion des lignes de tram. Il demandait à poursuivre les études avant de prendre une décision définitive. Quant au métro automatique léger, le Conseil d'Etat, qui n'avait pas encore pu mener l'étude de faisabilité demandée, fit part, dans les conclusions de son rapport, de son appréciation selon laquelle " ; un tel mode de transport risque d'être d'un coût disproportionné par rapport aux moyens financiers de notre canton ".

Lors de la séance du 1er octobre 1987 du Grand Conseil, le Conseil d'Etat présente son rapport sur la motion demandant une étude faisabilité et du coût de réalisation d'un métro à guidage automatique. Le rapport est positif et l'étude fait l'objet d'une présentation devant les députés par les mandataires chargés de mener celle-ci. Les députés approuvent la conclusion que l'étude doit être poursuivie.

#### 1988 : la loi sur le réseau des transports publics est approuvée par le peuple

Lors de sa séance du 17 mars 1988, le Grand Conseil approuve le contre-projet que la commission des TPG proposa d'opposer à l'initiative populaire pour des transports publics efficaces. Etant donné que la Commission des TPG s'était divisée entre partisans du tram et partisans du métro et que cette guerre des tranchées risquait de compromettre le succès de l'initiative, alors qu'une majorité de la commission était favorable sur le principe du développement des transports publics, la majorité préféra reporter le choix entre ces deux modes de transports à plus tard et adopta un contreprojet à l'initiative sous forme d'une loi qui se bornait à formuler un certain nombre d'objectifs à atteindre avec le développement des transports publics à l'horizon de l'an 2000 avec l'obligation pour le Conseil d'Etat d'adopter en 1989 au plus tard un plan directeur du réseau pour l'horizon 1992-1994 et en 1991, au plus tard, le plan directeur du réseau comprenant le choix du projet retenu pour le développement des transports publics, c'est-à-dire le choix entre le tram et le métro automatique léger.

Cette loi sur le réseau des TPG fut approuvée en votation populaire du 12 juin 1988 à une majorité de près de 80 % des votants.

Le soir de la votation, le Conseil d'Etat annonça qu'il recommandait, sur la base des études qui avaient été poursuivies entre-temps, un réseau de transports publics comportant un réseau RER pour les transports régionaux et un réseau métro pour le trafic urbain, complété de lignes de rabattement dont une partie seraient réalisées sous forme d'une extension du réseau tramway. Le Conseil d'Etat voulait mettre fin à la " ; guerre des tranchées " qui s'était déclenchée entre les partisans du métro automatique léger (majoritaires à l'époque au Grand Conseil) et les partisans du tramway, ce qui risquait de bloquer tout le processus de développement du réseau des TPG. Il misait, en conséquence, sur la complémentarité des trois réseaux étudiés.

#### 1992 : plan du réseau horizon 2000-2005

Le Conseil d'Etat poursuivit les études dans ce sens, adopta le 31 janvier 1990 le plan directeur du réseau des TPG 1990-1994 et présenta des rapports successifs sur le projet du futur réseau, devenu le réseau horizon an 2000-2005. Le rapport final porté à l'ordre du jour du Grand Conseil du 18 juin 1992 recommande l'adoption d'un " ; réseau de base pour les transports publics de l'agglomération, réalisable à l'horizon 2000-2005 ", soit une échéance appréhendable, qui comprend :

- une infrastructure lourde associant :
- un métro automatique léger reliant le centre-ville (Rive) à Meyrin, avec un prolongement ultérieur vers l'hôpital cantonal et au-delà ;
- le réseau de quatre lignes de tramway déjà prévues par le plan directeur des transports publics 1990-1994, et dont la réalisation va au-delà de 1995 ;
- une infrastructure légère adaptée de lignes de véhicules sur pneus.

Ce rapport indiquait que le Conseil d'Etat ne faisait pas de propositions pour un réseau RER, vu le coût de celui-ci à la charge du canton, et comportait un projet de loi modifiant et complétant la loi sur le réseau des transports publics approuvé en votation populaire.

#### 1993 : le réseau futur des transports publics est enfin adopté

Le 12 février 1993 le Grand Conseil approuva ce projet de loi et adopta ainsi le nouveau réseau des transports publics prévoyant la réalisation, matérialisée par un plan annexé à la loi :

- d'une ligne de métro Rive-Meyrin réalisée en deux étapes, la première reliant Rive à Cornavin ;
- d'une extension du réseau tramway avec la ligne 13 reliant le rond-point de Plainpalais à Cornavin avec des étapes ultérieures successives en direction de Sécheron (branche Sécheron) et Lancy (branche Acacias), y compris la liaison entre les Palettes et le Bachet-de-Pesay. Une liaison entre Bel-Air et le pont de la Coulouvrenière était également prévue afin d'assurer la jonction entre la ligne 12 et la ligne 13 à partir de Bel-Air.

L'article 4 de la loi prévoit que le Conseil d'Etat présente tous les deux ans au Grand Conseil un rapport sur l'état d'avancement de la réalisation des infrastructures prévues par la loi et la prochaine étape de réalisation ainsi que les modalités de financement des infrastructures.

L'article 9 de la loi dispose que le financement des infrastructures nouvelles de métro et de tramway est assuré notamment par une participation de l'Etat inscrite au budget de l'Etat jusqu'à concurrence de 30 millions de francs par an.

Le chantier de la ligne de tram 13 fut ouvert durant le premier semestre de l'année 1993, au courant de laquelle le plan général de la ligne de métro Rive-Meyrin fut mis à l'enquête publique. Début décembre 1993, le projet d'extension du réseau tram, dont les plans étaient

achevés, et la demande de concession y relative, fut adressé à l'Office fédéral des transports pour sa mise à l'enquête publique, qui ne fut ouverte qu'au mois de mars 1995.

### **Les conclusions du rapport de majorité qui préconise cette renonciation**

*En préambule aux débats, le député Christian Grobet (Alliance de Gauche) a présenté ledit rapport qui abouti aux conclusions suivantes :*

- 1) de renoncer au projet de métro automatique léger dont le coût de réalisation est insupportable pour les finances de l'Etat ;
- 2) de retenir le tramway comme mode de transport pour le réseau lourd des TPG, étant précisé qu'il s'agit d'un tramway moderne, type dernière génération, qui devra circuler partout où cela est possible en site propre ou en site protégé pour favoriser une vitesse commerciale aussi attractive que possible ;
- 3) de fixer comme première étape de l'extension du réseau tramway existant la construction des lignes portant sur la section Sécheron (place des Nations) et sur la section rond-point de Plainpalais - Acacias, puis Grand Lancy - Palettes, conformément au plan de réseau adopté par le Grand Conseil le 12 février 1993 ;
- 4) de fixer comme seconde étape la réalisation de la ligne Meyrin - Cornavin, laquelle s'inscrit dans le cadre global d'un futur transport collectif rapide transfrontalier reliant le Pays de Gex - Genève - Annemasse, dans la mesure où un accord est trouvé à cet effet avec les autorités françaises ;
- 5) de prévoir pour l'exploitation de cette ligne, qui se fera par le pont de la Coulouvrenière, une variante éventuelle par le pont du Mont-Blanc.

*Les deux derniers points concernent le trajet entre la Gare des Eaux-Vives et Annemasse que le rapport de minorité conteste en partie.*

### **Extraits des débats concernant peu ou prou le métro automatique**

*Comme on peut le déduire en lisant ci-après dans le texte qui a été adopté ce 12 juin 1998, la majeure partie des débats a concerné le sort de la ligne ferroviaire entre la Gare des Eaux-Vives et Annemasse, question maintenant tranchée par le suffrage populaire du 29 novembre 2009 (<http://www.eco9.ch/ceva&lac>).*

*Nous nous sommes bornés à reprendre, dans les interventions des parlementaires cantonaux genevois, les points relatifs au métro automatique, notre sujet. S'agissant de ce mode de transport, deux conceptions ont longtemps cohabité.*

*A l'origine, la proposition portait sur un réel métro automatique sur le modèle de la réalisation du VAL à Lille. Une autre conception est ensuite intervenue reprenant l'idée du métro pour le tracé (en partie en sous-sol) et du tramway à voie métrique pour l'exploitation plus largement connue comme le TCSP (transport en commun en site protégé). L'introduction de cette infrastructure TCSP a été envisagée sur l'axe de Meyrin à Annemasse, ce qui postulait le remplacement de la voie standard sous 25'000 volts en courant alternatif depuis la Gare des Eaux-Vives au profit de rails à écartement métrique sous 600 volts en courant continu.*

*Les débats se dirigeant vers l'abandon du métro comme un des éléments de la politique des transports à Genève, les considérations d'ordre technique susmentionnée n'ont plus guère trouvé d'écho. Ainsi, dans un climat manquant hélas de sérénité que révèlent déjà les quelques brouhahas mentionnés au procès-verbal, on se référait tantôt à l'une tantôt à l'autre des solutions.*

M. Christian Grobet (AdG), rapporteur de majorité. Je voudrais insister sur un point : lorsque le Conseil d'Etat a engagé l'étude d'un projet de métro léger sur le tracé de la ligne de chemin de fer reliant la gare des Eaux-Vives à Annemasse, certains d'entre nous l'ont immédiatement mis en garde non seulement au sujet des difficultés qui en résulteraient, mais également quant aux obstacles juridiques.

M. Gérard Ramseyer, président du Conseil d'Etat. Je vais m'efforcer de ne pas être trop long, mais je n'aimerais pas qu'on interprète cette volonté d'être bref comme étant une marque de découragement. Depuis quatre ans, la commission des transports suit une ligne politique absolument claire et consensuelle. Initiée par mon prédécesseur socialiste, elle a été poursuivie par moi, qui suis radical, avec un succès constant. Il y a quelques années déjà, nous nous sommes penchés sur un tableau d'échelonnement de ce qui devait être fait globalement. Ce tableau, joint au rapport et adopté à l'unanimité de la commission, était à la fois technique et financier pour préciser ce qui pouvait être fait et payé dans le laps de temps donné.

M. Grobet - je ne lui en fais pas le reproche - a toujours défendu une option différente, à savoir l'extension du réseau tram Cornavin-Nations, Plainpalais-Acacias, ultérieurement Bachet-Palettes. A l'appui de cette thèse, il a toujours prétendu que jamais les autorités françaises ne signeraient la convention sur le transport collectif en site propre, dit métro léger. Or les faits sont têtus, Monsieur le député ! Les communes du département 01, Ain, ont voté ce projet; le département l'a soutenu par un vote; les communes du département 74, à vingt-cinq contre douze, l'ont fait également; le département 74 ne l'a pas encore ratifié à cause des péripéties électorales que vous connaissez, mais on nous a promis une décision favorable reprenant celle des communes. En fait, M. le député Grobet n'a soutenu le projet de TCSP, métro léger, qu'à une seule occasion : en période électorale, lorsqu'il s'agissait de dire aux habitants de Meyrin que la branche du métro léger les concernant serait réalisée en priorité ! (Exclamations.)

Si ce rapport est voté tel quel et si le projet de métro léger est subordonné à l'ouverture d'un chantier, cela signifie concrètement que ce métro ne se fera pas rapidement. C'est le but visé par certains mais pas par la majorité; je vous laisse juge. Deuxièmement, le retard infligé à la liaison Cornavin-Nations est indéniable. Troisièmement, cela représente un stop partiel à la politique transfrontalière genevoise. Je suis chagriné d'entendre qu'«on n'en a rien à faire des Français». On ne peut pas travailler dans ce canton sans penser à ce qui se passe de l'autre côté de la frontière. Si votre propos est d'avoir une vision politique qui s'arrête à Moillesullaz, je ne l'approuve pas. Vous ne pourrez plus désormais parler de vos efforts en matière de circulation si vous ne voulez pas offrir à soixante mille habitants du bassin versant d'Annemasse la solution pour ne plus venir en voiture à Genève. On ne peut interdire l'usage de la voiture sans proposer des mesures de transport collectif.

Je le dis comme je le pense à tous les leaders des différentes fractions politiques représentées ici : en matière de transports, nous avons avancé de manière notable dans une ambiance de consensus. Au nom de tout cela et du discours de Saint-Pierre, je suis prêt à accepter le rapport tel qu'il est présenté par la commission, à une remarque près : si, dans ce rapport, on subordonne la réalisation du tronçon Cornavin-Annemasse et du métro léger à l'ouverture d'un chantier de toute façon hypothétique, il ne reste plus qu'à fermer le dossier, mettre une croix sur les millions dépensés, engager pendant longtemps encore des études. Le chapitre sera clos et ce sera un chapitre noir : nous aurons travaillé pendant quatre ans pour rien ! (Applaudissements.)

M. Christian Grobet (AdG), rapporteur de majorité. Monsieur Ramseyer, vous avez conclu en disant qu'on avait - «on», c'est-à-dire l'ancien Conseil d'Etat - dépensé beaucoup d'argent pour l'étude de la ligne de métro léger entre la gare des Eaux-Vives et celle d'Annemasse.

Effectivement, le Conseil d'Etat a pris une lourde responsabilité en dégageant des millions pour une ligne ne figurant pas dans le réseau voté le 12 février 1993 par le Grand Conseil. Certains s'obstinent à oublier ce point fondamental !

Cela faisait vingt ans qu'on parlait de développement du réseau des transports à Genève et l'on s'était enfin mis d'accord sur la solution du réseau tramway votée en réponse au verdict populaire favorable à l'initiative «Pour des transports publics efficaces», le 12 juin 1988. Ce réseau prévoyait le prolongement de la ligne de tram 13 jusqu'à la place des Nations, d'une part, et jusqu'aux Acacias, puis Grand-Lancy-Palettes, d'autre part. Pour donner satisfaction aux partis de l'Entente, on avait maintenu le projet de métro automatique léger proposé par un ancien député radical sous forme de motion et signé à la légère par beaucoup de députés, je tiens à le rappeler. Aussi attractif soit-il, une petite ville comme la nôtre n'a pas les moyens de se payer ce mode de transport !

On a perdu quatre à cinq années et dépensé beaucoup d'argent pour cette étude. Rappelez-vous : à un moment donné, à part votre serviteur, plus personne, au Conseil d'Etat, ne défendait le tramway qu'on accusait d'être ringard et qu'on voulait enterrer au profit du métro automatique léger. Heureusement, le Grand Conseil a eu la sagesse, tout en votant la ligne de métro qui aurait dû relier Meyrin, la gare des Eaux-Vives et Rive, de prévoir une extension du réseau tramway. Le Grand Conseil a bien été obligé de se rendre à l'évidence : ce métro, hors de prix, ne pouvait pas se réaliser et, par voie de conséquence, le développement du réseau lourd ne pouvait se faire que par le tramway.

Nous constatons aujourd'hui avec satisfaction - et pour autant que la loi soit votée - l'abandon du projet de métro automatique léger, destiné à l'époque à combattre le développement du réseau tramway. La ligne Meyrin-gare Cornavin est prioritaire, Monsieur Ramseyer ! Depuis 1975, tous les experts et partis politiques prônent avec raison le développement d'un moyen de transport lourd entre la rive gauche et la rive droite reliant Meyrin à Rive.

M. Hervé Dessimoz (R). Il m'incombe de rappeler à M. le rapporteur de majorité certains des propos qu'il a tenus en tant que magistrat et député... (Exclamations et brouhaha.) L'Histoire a l'air de peu vous préoccuper, je vais cependant vous proposer d'en faire un brin ce soir !

La loi sur les transports actuellement en vigueur a été votée pendant la législature où M. Grobet était encore conseiller d'Etat au département des travaux publics, et M. Ziegler, président du département de justice et police. Lors du vote de la loi sur les transports, nous avons convenu de voter le crédit d'investissement de la ligne 13, à condition que la priorité soit ensuite accordée au métro automatique léger en deux étapes : Rive-Cornavin et Cornavin-Meyrin. Je le souligne avec d'autant plus d'intérêt que j'avais voté cette loi en me préoccupant des priorités, les deux étapes représentant un investissement quasiment identique. Comme je l'ai signalé ultérieurement dans le journal de mon parti, sur le plan du marketing et du signal que nous voulions donner à la population, l'étape Cornavin-Meyrin aurait certainement représenté plus que Rive-Cornavin.

A mon grand étonnement, lors de la dernière législature, M. Grobet, redevenu député, a soutenu cette proposition, et, aujourd'hui, en tant que rapporteur de majorité, il renonce à la défense de ce tronçon, prétextant la nécessité d'attendre l'accord des autorités françaises ! Je reste convaincu que le principe d'une croix, formée par la ligne 12 - renforcée par la ligne 13 - et une deuxième ligne perpendiculaire reliant la région de Cornavin à celle de Meyrin, serait nettement plus favorable au développement des transports publics que les prolongements proposés sur Sécheron et Lancy-Les Palettes-Acacias. Le Grand Conseil devrait simplement modifier ses priorités et adopter le plan des transports selon la volonté déterminée de relier la rive droite et la rive gauche.

M. Christian Grobet (AdG), rapporteur de majorité. Je conteste formellement les propos de M. Dessimoz à qui j'aimerais rappeler que le Grand Conseil n'a en aucune façon voté un crédit pour réaliser la ligne de tram 13, puisque son financement s'est fait à travers la rubrique budgétaire créée, comme celle de l'autoroute, précisément en vertu de cette loi du 12 février 1993.

Deuxièmement, il est absolument faux de prétendre qu'il y avait une priorité d'exécution au profit du métro léger Meyrin-Cornavin-Rive et au détriment du réseau tramway : chacun de ces deux réseaux devait être mené en parallèle et, tout le monde le savait, le réseau tramway pouvait être engagé plus rapidement. En effet, ce projet était beaucoup plus facile à réaliser que celui du métro automatique léger qui, en raison de l'agrément par les autorités fédérales du matériel roulant, allait certainement prendre encore du temps.

M. Hervé Dessimoz (R). Dans le rapport de majorité, sous le titre «Les conclusions de la commission», il est proposé, au point 1) : «de renoncer au projet de métro automatique léger dont le coût de réalisation est insupportable pour les finances de l'Etat». Monsieur Grobet, vous qu'on a si souvent entendu contester la politique menée par le gouvernement de la précédente législature, comment pouvez-vous vous baser sur un prétendu manque d'engagement de ce gouvernement et une absence de concession pour renoncer à un ouvrage de première importance, prévu par une loi qui fixait des priorités ? (Brouhaha.)

Dois-je vous rafraîchir la mémoire, Monsieur Grobet ? Comme responsable des travaux publics à l'époque, vous aviez déjà engagé des études très sérieuses pour la réalisation de la première étape du métro automatique léger Cornavin-Rive. En commission des transports, vous avez même proposé le mode opératoire pour la réalisation de ces travaux ! (Brouhaha.)

En tant qu'habitant de la commune de Meyrin et membre de ce parlement ayant travaillé à la commission des transports à l'élaboration de la seule loi en vigueur, celle de 1993, je ne suis pas prêt à accepter que le métro automatique léger rive droite soit abandonné sans qu'une loi soit clairement votée.

Deuxièmement, je ne suis pas prêt non plus à accepter que la ligne de raccordement de Cornavin à Meyrin ne passe plus par Cointrin. Je suis totalement étonné de vous voir accepter ce principe, alors que la plupart des gens qui vous soutenaient à l'époque, du parti socialiste notamment, faisaient du raccordement centre-ville-aéroport de Cointrin un point fort pour la valorisation du concept des transports publics. (Brouhaha.)

*Après de derniers échanges d'aigres amabilités, le projet de loi 7807 fut adopté. Enjeu principal, l'article 4 de la loi sur le réseau des transports publics prit alors la teneur suivante pour un temps car modifié ultérieurement :*

1 Le réseau des transports publics est renforcé d'ici à 2006 par les mesures suivantes :

a) le développement par étapes de lignes de tramways modernes, réalisées partout où cela est possible en site propre ou protégé, tout en réservant des possibilités d'extension aux extrémités et d'interconnexion de lignes supplémentaires. La réalisation des étapes du réseau global peut être modifiée en fonction de l'obtention des autorisations fédérales et des possibilités d'ouverture des chantiers;

b) la première étape de cette construction de lignes porte sur la section Cornavin - Sécheron (place des Nations) et sur la section rond-point de Plainpalais - Acacias puis Grand-Lancy - Palettes;

c) la seconde étape porte sur la réalisation d'un tramway moderne entre Cornavin et Meyrin, l'objectif global étant de réaliser un transport collectif rapide transfrontalier reliant le Pays de Gex, Genève et Annemasse, dans la mesure où un accord est trouvé, à cet effet, avec les

autorités françaises. La liaison Cornavin - Rive, passant par le pont de la Coulouvrenière, peut être envisagée par le pont du Mont-Blanc;

d) entre la gare des Eaux-Vives et la gare d'Annemasse, deux tracés sont envisageables pour l'extension du réseau de tramway en direction d'Annemasse :

- l'un par la ligne existante en la prolongeant depuis Moillesulaz jusqu'à la gare d'Annemasse ;
- l'autre par la réalisation d'une ligne sur le site du chemin de fer existant entre la gare des Eaux-Vives et la gare d'Annemasse.

La réalisation de cette deuxième variante est toutefois 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, laquelle aura fait l'objet :

- d'une étude comparative entre la ligne Annemasse - Eaux-Vives - gare de La Praille et la liaison ferroviaire reliant la gare de La Praille au réseau ferroviaire français au sud du canton de Genève;
- d'une décision d'approbation du Grand Conseil;
- d'un traité franco-suisse;
- d'un nouvel accord remplaçant la Convention de 1912 conclue entre la Confédération suisse, les CFF et le canton de Genève;
- et de la garantie d'un financement de la totalité de l'ouvrage;

e) l'adaptation et l'amélioration des lignes de transports publics sur pneus;

f) la mise en place de transports semi-collectifs dans les régions ou aux heures où l'exploitation de lignes régulières n'est pas adéquate;

g) l'amélioration de la desserte de l'agglomération par chemin de fer.

2 Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a, b, c et d du présent article est défini par le plan du réseau sur rail à écartement métrique annexé à la présente loi.

3 Tout projet de modification du plan du réseau sur rail à écartement métrique doit faire l'objet, avant d'être approuvé par le Grand Conseil, d'une enquête publique de 30 jours annoncée par voie de publication dans la " ; Feuille d'avis officielle " et d'affichage dans les communes concernées. Pendant la durée de l'enquête publique, chacun peut prendre connaissance du dossier à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations.

4 Les projets de modification du plan du réseau sur rail à écartement métrique sont également soumis pour avis au conseil municipal des communes concernées. Le conseil municipal se prononce sous forme de résolution dans un délai de 45 jours à compter de la communication du projet à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve.

5 Les modalités d'exploitation des lignes sont de la compétence de l'entreprise des Transports publics genevois.

*Et cette séance fut levée à 19 h 20.*

Texte complet :

[http://www.ge.ch/grandconseil/memorial/data/540109/27/540109\\_27\\_partie20.asp](http://www.ge.ch/grandconseil/memorial/data/540109/27/540109_27_partie20.asp)