

du 17 mars 1988

(Entrée en vigueur : 2 juillet 1988)

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

Chapitre I⁽¹⁾. Dispositions générales

Art. 1 Principe

- ¹ L'ensemble des modes de transports collectifs et semi-collectifs est organisé de manière à offrir un réseau complet au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.
- ² Les modes de transports cités à l'alinéa 1 et les modes de déplacement individuels sont conçus et organisés dans une perspective complémentaire. Pour le surplus, la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016, est applicable. ⁽¹³⁾
- ³ D'entente avec les entreprises exploitant des lignes de transports publics, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions du réseau des transports collectifs qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle. ⁽¹³⁾
- ⁴ La réalisation d'un service public de taxis efficace est assurée de manière complémentaire à celui offert par les transports publics. Le plan d'action du réseau des transports collectifs intègre cette complémentarité et définit les lignes directrices relatives à la coordination de ce service public avec l'offre de transports publics. ⁽¹³⁾

Art. 2 Offre de base

Par étapes, le plan d'actions du réseau des transports collectifs conduit à la réalisation d'une offre de transports publics répondant au moins aux objectifs suivants dans tout le canton : ⁽¹³⁾.

- a) la vitesse commerciale d'un bout à l'autre de la ligne est supérieure à 18 km/h pour les lignes importantes du réseau qui empruntent le réseau routier, elle est supérieure à 30 km/h pour les lignes en site propre intégral;
- b) en dehors des heures de pointe, tous les passagers disposent en principe d'une place assise; durant les heures de pointe, il ne doit pas être nécessaire de refuser des passagers;
- c) dans l'agglomération urbaine, le réseau et l'horaire sont organisés de telle sorte que la durée de parcours de n'importe quel arrêt de transports publics à l'arrêt le moins accessible est inférieure à 60 minutes;
- d) toutes les lignes régulières sont desservies tous les jours entre 6 h et 24 h; sur les lignes importantes du réseau, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 6 minutes entre 7 h et 19 h 30 du lundi au vendredi; sur les autres lignes, le plus grand intervalle de passage ne dépasse pas 30 minutes en début de matinée, en milieu de journée et en fin d'après-midi et 60 minutes en dehors de ces heures;
- e) la distance entre le point de départ ou le point de destination d'un déplacement et l'arrêt de transports publics le plus proche ne dépasse en principe pas 300 mètres ou 5 minutes à pied dans l'agglomération urbaine, 500 mètres ou 10 minutes à pied dans le reste des zones habitées du canton.

Art. 3⁽⁵⁾. Harmonisation des prestations

- ¹ Les horaires, tarifs et titres de transport sont harmonisés de manière à permettre l'accès à l'ensemble du réseau.
- ² Afin de renforcer l'attrait des transports publics en facilitant leur usage, notamment par une offre tarifaire régionale globale et cohérente, l'Etat peut conclure un contrat de prestations pluriannuel avec les Chemins de Fer Fédéraux Suisses SA (CFF), les Transports publics genevois (TPG), la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) et tout autre opérateur de transport dont les prestations poursuivent des buts analogues, afin de permettre aux usagers de bénéficier de titres de transport combinés dans un périmètre arrêté par les autorités organisatrices de transport.
- ³ L'Etat requiert des opérateurs de transport qu'ils se regroupent pour assumer leurs missions dans le cadre d'une Communauté tarifaire intégrale.

Art. 3A⁽¹⁴⁾ Principe de compensation tarifaire

- ¹ Les tarifs et les rabais octroyés par l'Etat, les communes, les communautés de communes ou toutes autres autorités organisatrices de transport doivent être fixés en appliquant le mécanisme de compensation prévu par les articles 28 et suivants de la loi fédérale sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009, et les articles 5 et suivants de l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs, du 11 novembre 2009.
- ² Toute augmentation des tarifs des transports décidée par l'Union des transports publics doit être compensée, afin de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres.
- ³ Une augmentation des tarifs ne peut en aucun cas donner lieu à une réduction de subvention pour les opérateurs.
- ⁴ Une baisse des tarifs pour les usagers doit être compensée par un complément de subvention aux opérateurs de transports permettant de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres, en vigueur avant la baisse des tarifs. Une baisse des tarifs ne peut en aucun cas être compensée par une détérioration des conditions de travail des salariés des opérateurs de transports.
- ⁵ Chaque année, un complément de subvention annuelle est accordé aux opérateurs de transports subventionnés pour compenser le manque à gagner des opérateurs causé par la baisse des tarifs du 14 décembre 2014 faisant suite à l'adoption de l'IN 146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! ». Ce complément doit permettre de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres, telle que contenue dans le contrat de prestations pour l'année 2014, sans détérioration des conditions de travail pour les salariés des opérateurs de transports.

Chapitre II⁽¹⁾. Infrastructures du réseau

Art. 4^(Z). Réseau

- ¹ Le réseau des transports publics est renforcé à l'horizon 2030, en conformité avec le projet d'agglomération 2012 et le plan directeur cantonal, dans le but d'améliorer la desserte urbaine, régionale et transfrontalière de l'agglomération et de façon à augmenter significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe, ceci par les mesures suivantes : ⁽¹⁰⁾
 - a) Transports régionaux

La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin de fer est développée, notamment par la réalisation du raccordement Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives et des aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire express régional (RER), avec l'étude d'une boucle Aéroport – Nations – Cornavin et d'une liaison entre la ligne de Bellegarde et celle de l'Aéroport. Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec les autorités compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du projet d'agglomération. **(10)**.

b) Tramways

1° Des lignes de tramways sont développées par étapes; elles sont réalisées en principe partout où cela est possible en site 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 des autorisations fédérales et des possibilités d'ouverture des chantiers.

2° La première étape de cette construction de lignes porte sur le prolongement Cornavin – rond-point de Plainpalais – Acacias, jusqu'au Grand-Lancy, puis jusqu'aux Palettes ainsi que la ligne entre Cornavin et Meyrin.

3° La deuxième étape porte sur :

a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, avec desserte de Palexpo, puis Ferney-Voltaire et l'Aéroport, dès que la route des Nations sera construite;

b) l'achèvement d'une ligne de tramway desservant les communes de Lancy, d'Onex et de Bernex, jusqu'à Bernex-Vaillay, sans retarder la réalisation du barreau routier nord de Bernex;

c) le prolongement en deux étapes, si nécessaire, de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines jusqu'à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d'ouvrage française jusqu'à Saint-Julien; la traversée de Lancy devra se faire sans diminution de la capacité routière, celle de Perly ne pourra se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu'à l'entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d'un chemin de fer régional;

d) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Meyrin – CERN jusqu'à la frontière franco-suisse, et sous maîtrise d'ouvrage française, jusqu'à Saint-Genis;

e) le raccordement de la ligne de tramway de Moillesulaz à son prolongement de Gaillard jusqu'au centre d'Annemasse, réalisé sous maîtrise d'ouvrage française. **(10)**.

4° D'autres extensions possibles du réseau de tramway sont à l'étude en vue d'une réalisation ultérieure des axes en direction :

- de Genève-Plage – Vésenaz,
- de Thônex, avec un axe tangentiel en direction des Communaux d'Ambilly,
- du Lignon,
- de Rive – pont du Mont-Blanc – Vernier,

ainsi qu'en vue de la réalisation d'une ligne de moyenne ceinture Aéroport – Châteline – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.

Sur ces axes, des aménagements intermédiaires pour mettre en place un site propre autobus, voire éventuellement un trolleybus, pourront être envisagés, afin d'accompagner la montée en charge de ces axes de transports publics avant la mise en service d'un futur tramway.

Toutes les extensions du réseau de tramway doivent être réalisées en favorisant partout où cela est possible des sites propres intégraux; l'ensemble du réseau à réaliser doit au moins être en voies réservées partout où cela est possible afin de permettre d'atteindre des vitesses commerciales attractives; enfin, les aménagements des lignes doivent prévoir des terminus ou des terminus intermédiaires avec des possibilités de garage.

Avant la réalisation d'une traversée lacustre, la mise en place de ces aménagements n'aura pas d'impact sur la capacité routière globale utile des voies traversant le Rhône. **(10)**.

c) Bus et trolleybus

Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées; les lignes du réseau urbain principal sont réalisées, partout où cela est possible, en site réservé; les lignes secondaires et suburbaines sont conçues de façon à faciliter l'accès aux gares ferroviaires et aux nœuds du réseau urbain principal.

Deux nouvelles lignes de trolleybus sont en particulier réalisées dans un premier temps : la première entre Rive et les Communaux d'Ambilly, et la seconde entre Onex et Cressy. Concernant la ligne entre Rive et les Communaux d'Ambilly, elle sera réalisée sans réduire la capacité routière des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels dans l'attente d'une traversée lacustre.

Des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau bus et trolleybus sont entrepris dans un second temps à partir de 2016 : moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casai, Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, axe PAV – Grands Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – Grands Esserts, Jonction – stade de la Praille, Genève – Vernier, Rive – Cornavin, MICA – Gare d'Annemasse et Eaux-Vives –

Pallanterie. **(10)**.

d) Transports semi-collectifs

Des transports semi-collectifs peuvent être mis en place dans les secteurs ou aux heures où l'exploitation de lignes régulières n'est pas adéquate.

e) Mesures d'accompagnement

Les développements mentionnés dans le présent alinéa doivent s'accompagner de mesures de promotion propres à rendre attractif l'usage des transports publics tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses.

2 Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a et b, du présent article est défini par le schéma directeur du réseau sur rail, annexé à la présente loi. **(10)**.

3 Tout projet de modification du schéma directeur du réseau sur rail doit faire l'objet, avant d'être approuvé par le Grand Conseil, d'une enquête publique de 30 jours annoncée par le département, 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. **(10)**.

4 Les projets de modification du schéma directeur du réseau sur rail 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. **(10)**.

5 Les modalités d'exploitation des lignes sont définies d'entente entre l'autorité compétente et les opérateurs de transport concernés.

Art. 5(1). Réalisation

1 Le Conseil d'Etat veille à ce qu'une collaboration adéquate s'instaure entre toutes les instances concernées, notamment les communes et l'entreprise des Transports publics genevois, dans le cadre des études et de la construction des lignes du réseau sur rail à écartement métrique à créer en vertu de l'article 4. **(3)**.

2 L'élaboration, la réalisation et l'exploitation des infrastructures nouvelles peuvent être confiées, en tout ou en partie, à une entreprise ou une association d'entreprises; dans ce cas, le Conseil d'Etat conclut le contrat et le soumet à l'approbation du

Grand Conseil sous forme de projet de loi.

Art. 5A⁽¹²⁾ Gare CFF de Cornavin

Dans le respect des compétences fédérales en la matière, l'Etat prend toutes les mesures relevant de sa compétence pour favoriser l'agrandissement de la gare de Cornavin dans une variante souterraine.

Art. 6⁽¹⁾ Suivi

Concertation

¹ Le Conseil d'Etat veille à l'information et à la consultation régulière sur la réalisation des infrastructures prévues à l'article 4 du Grand Conseil, des communes, des populations particulièrement concernées et des associations intéressées.

Contrôle parlementaire

² Il présente tous les 2 ans au Grand Conseil un rapport sur :

- a) l'état d'avancement de la réalisation des infrastructures prévues à l'article 4;
- b) la prochaine étape de réalisation;
- c) les aménagements induits pour les modes de déplacements individuels et les autres lignes de transports publics;
- d) les modalités de financement des nouvelles infrastructures et de l'exploitation du réseau.

³ Le Conseil d'Etat présente à la commission des travaux le budget d'investissement ainsi que les plans de construction de toute nouvelle ligne du réseau sur rail à écartement métrique avant leur présentation à l'autorité fédérale, conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957. Le budget mentionne le montant et l'affectation des subventions d'investissement accordées éventuellement par la Confédération, les montants à charge des communes, des entreprises de transport et de tout autre entité publique ou privée concernée. Le Conseil d'Etat présente simultanément un récapitulatif financier de l'ensemble des projets d'infrastructures de transports publics détaillant les montants dépensés, les montants engagés par rapport à des travaux adjugés, ainsi que les montants prévus pour la ligne projetée.⁽⁸⁾

Art. 7⁽¹⁾ Concession

¹ Les lignes du réseau sur rail à écartement métrique à créer font l'objet d'une demande de concession auprès de l'autorité fédérale, conformément à l'article 5 de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957.⁽³⁾

² Dans le cadre des demandes de concession, le dossier présenté à l'autorité fédérale est soumis à 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.

³ Le dossier est 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 des plans à la commune. Son silence vaut approbation sans réserve.

Art. 8⁽¹⁾ Plans de construction

¹ Les plans de construction des lignes du réseau sur rail à écartement métrique sont soumis à l'approbation de l'autorité fédérale conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer.⁽³⁾

² Dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation, les plans de construction présentés à l'autorité fédérale sont soumis à 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 des plans à la mairie ou auprès du département compétent et adresser à ce dernier ses observations. La qualité de partie à la procédure n'est toutefois reconnue que conformément à la loi fédérale sur la procédure administrative, du 20 décembre 1968.

³ Les plans de construction sont également soumis pour avis aux communes concernées, qui se prononcent dans un délai de 30 jours. Leur silence vaut approbation sans réserve.

⁴ Les éléments des projets de construction qui ne font pas l'objet de la procédure d'approbation fédérale sont soumis aux procédures cantonales d'autorisation instituées par la loi sur les routes, du 28 avril 1967, et la loi sur les constructions et les installations diverses, du 14 avril 1988.

Chapitre III⁽¹⁾ Financement

Art. 9⁽¹⁾ Ressources

¹ Le financement des infrastructures nouvelles du réseau sur rail à écartement métrique et des projets de trolleybus prévus à l'article 4 est assuré par :⁽¹⁰⁾

a) de 2009 à 2013, un investissement moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 80 millions de francs; le montant annuel inscrit au budget d'investissement ne peut pas dépasser 100 millions de francs;⁽⁸⁾

b) de 2014 à 2030, un investissement moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 23 625 000 francs; le montant annuel net inscrit au budget d'investissement ne peut pas dépasser 70 000 000 de francs. Les projets listés dans le tableau des investissements prévisionnels annexé à la présente loi et leurs montants bruts correspondant de 2014 à 2030 sont :

1° Prolongement tram Meyrin – Cornavin – Bernex à Vailly : 65 000 000 de francs,

2° Tram Saint-Julien en deux étapes si nécessaire : 190 000 000 de francs,

3° Tram prolongé depuis Grand-Saconnex jusqu'à l'Aéroport et la douane de Ferney-Voltaire : 78 000 000 de francs,

4° Compléments au réseau tram et interfaces (prolongement tram de Meyrin, réaménagements plateforme Moillesulaz, abords interfaces de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), interfaces principales) : 65 800 000 francs,

5° Principaux projets trolleybus (Axe Frontenex, Onex – Cressy, Cressy – Bernex, Genève – Vernier,

Rive – Cornavin, MICA – Gare d'Annemasse) : 202 400 000 francs,

6° Autres projets d'aménagements pour les bus et trolleybus (moyenne ceinture, interface Aéroport, Avenue Louis-Casai, axe PAV – Grands Esserts – Veyrier, Champel-Hôpital – Grands Esserts, Jonction – Stade de la Praille, Cherpines – Bernex, Eaux-Vives – Pallanerie) : 102 500 000 francs;⁽¹⁰⁾

c) un investissement complémentaire estimé à 100 millions de francs pour l'extension du tramway tronçon Nations – Grand-Saconnex dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui est inscrit au budget en complément;⁽¹⁰⁾

d) des subventions fédérales issues du trafic d'agglomération, conformément à la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011, et toutes les autres

contributions publiques ou privées. **(10)**

² Lors de la présentation de toute nouvelle infrastructure du réseau sur rail à écartement métrique, le Conseil d'Etat présente à la commission des travaux et des transports les incidences de l'investissement sur le budget de fonctionnement des Transports publics genevois pour approbation. Après validation, ces dépenses seront intégrées dans le contrat de prestations quadriennal des Transports publics genevois. **(8)**

³ Un an au moins avant l'échéance de la loi, le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil une proposition de révision de la loi comprenant le cadre financier prévu pour les 10 années suivantes. **(8)**

Chapitre IV⁽¹⁾. Dispositions finales et transitoires

Art. 10⁽¹⁾ Règlement d'exécution

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'application de la présente loi.

Art. 11⁽¹⁾ Dispositions transitoires

L'article 7, alinéas 2 et 3, et l'article 8, alinéas 2 et 3, ne sont pas applicables aux tronçons de lignes pour lesquels la concession a été délivrée avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 12⁽⁵⁾ Suivi des projets et des travaux⁽¹¹⁾

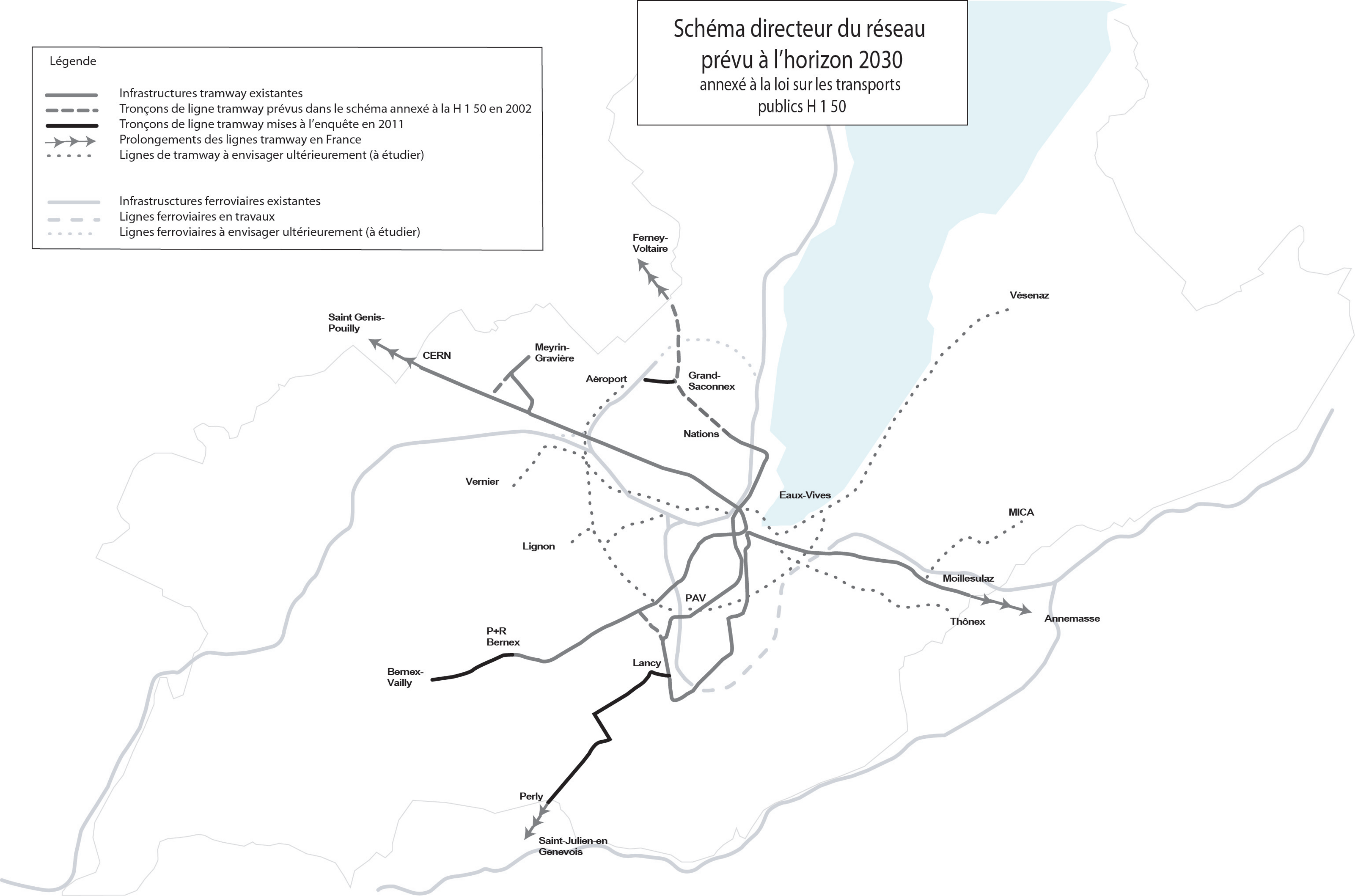
¹ La commission des transports du Grand Conseil désigne une délégation formée d'un député par parti représenté en son sein, dont elle désigne le président et le vice-président, pour suivre l'élaboration du projet de réseau au sens de l'article 4 de la présente loi et l'avancement de sa réalisation.

² La délégation convoque régulièrement les responsables des projets et des travaux pour remplir la mission qui lui est confiée. Elle présente tous les 6 mois un rapport à la commission des transports. Celle-ci le transmet ensuite au Grand Conseil accompagné, le cas échéant, de ses recommandations.

Annexe – Schéma directeur du réseau

Schéma directeur du réseau prévu à l'horizon 2030 annexé à la loi sur les transports publics H 1 50

- Légende
- Infrastructures tramway existantes
 - Tronçons de ligne tramway prévus dans le schéma annexé à la H 1 50 en 2002
 - Tronçons de ligne tramway mises à l'enquête en 2011
 - Prolongements des lignes tramway en France
 - Lignes de tramway à envisager ultérieurement (à étudier)
 - Infrastructures ferroviaires existantes
 - Lignes ferroviaires en travaux
 - Lignes ferroviaires à envisager ultérieurement (à étudier)



RSG	Intitulé	Date d'adoption	Entrée en vigueur
H 1 50	L sur le réseau des transports publics	17.03.1988	02.07.1988
<i>Modifications :</i>			
1. n. : chap. I, (<i>d.</i> : 1/2 >> 1/3) 1/2, chap. II, 8, chap. III, 9, chap. IV (10-11); n.t. : 2 phr. 1, 4-7		12.02.1993	17.04.1993
2. n.t. : 1/3		28.06.1996	24.08.1996
3. n.t. : 4, 5/1, 7/1, 8/1, 9 phr. 1		12.06.1998	22.08.1998
4. n.t. : 9/a		21.05.1999	10.07.1999
5. n. : 12		27.10.2000	23.12.2000
6. n.t. : 3		30.11.2001	26.01.2002
7. n.t. : 4		27.08.2004	26.10.2004
8. n. : 6/3, 9/2, 9/3; n.t. : 9/1a; a. : 9/1c		02.09.2010	09.11.2010
9. n. : (<i>d.</i> : 9/1b >> 9/1c) 9/1b		27.01.2011	29.03.2011
10. n. : 9/1d; n.t. : 4/1 phr. 1, 4/1a, 4/1b 3°, 4/1b 4°, 4/1c, 4/2, 4/3, 4/4, 9/1 phr. 1, 9/1b, 9/1c		08.11.2013	18.01.2014
11. n.t. : 1/3, 12 (note); a. : 12/3		14.11.2014	17.01.2015
12. n. : 5A		13.03.2015	09.05.2015
13. n. : 1/4; n.t. : 1/2, 1/3, 2 phr. 1		23.09.2016	19.11.2016
14. n. : 3A		21.09.2017	18.11.2017