

Date de dépôt : 21 janvier 2010

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)

Rapport de majorité de M. Fabiano Forte (page 1)

Rapport de minorité de M. Ivan Slatkine (page 9)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Fabiano Forte

Mesdames et
Messieurs les députés,

Il convient de rappeler que le projet de loi (PL) 10384 déposé par le Conseil d'Etat, en date du 29 octobre 2008, a déjà fait l'objet d'un traitement par la commission des travaux. Le rapport circonstancié PL 10384-A-I, de M^{me} la députée Ariane Reverdin, fait largement état des débats menés en la circonstance et qui ont abouti à un vote final favorable à ce projet de loi (Pour : 2 S, 1 PDC, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 MCG / Contre : – / Abstentions : 1 S, 2 Ve, 1 L).

Lors de sa séance du 25 juin 2009, le Grand Conseil a accepté le traitement en urgence de ce projet de loi par 46 voix contre 36, ainsi qu'une abstention. Le 26 juin 2009, sur proposition du député Pierre Weiss, le PL 10384 est renvoyé en commission des travaux afin qu'il soit procédé à l'examen, selon sa proposition, ligne par ligne des crédits accordés pour le développement du réseau de trams à Genève, afin de se prononcer en fonction de leur opportunité au fil des ans. 38 voix contre 31, ainsi que 4 abstentions ont validé cette proposition.

Pour rappel, la commission des travaux a étudié ce projet de loi durant quatre séances, à savoir les 13, 20 et 27 janvier, ainsi que le 24 février 2009, en procédant notamment à diverses auditions pour se faire une meilleure opinion des enjeux techniques, financiers et politique.

Ainsi, et notamment, les autorités exécutives des communes de Meyrin, Bernex, Grand-Saconnex et Plan-les-Ouates ont été reçues et entendues. De plus, une présentation exhaustive des projets tramways réalisés depuis 10 ans jusqu'à ce jour a été présentée par M. Yves Delacrétaz, directeur général à la direction générale de la mobilité, à la commission des travaux et des transports réunie en séance conjointe pour la circonstance.

Le renvoi en commission, décidé par le Parlement, après un changement de législature et de commissaires a, à l'évidence, provoqué une certaine perte de connaissance, de mémoire et d'information en la matière. En effet, suite à la présentation de M. Delacrétaz, les commissaires de l'époque possédaient une vision claire et précise des projets de développement des infrastructures ferroviaires à voie métrique, soit les tramways, pour notre canton.

Le rapport exhaustif sur le PL 10384-A-I de la députée Ariane Reverdin se réfère de manière précise aux réflexions menées par la commission de l'époque. Une relecture de ce rapport est ainsi conseillée.

Malgré le vote favorable de la commission des travaux mentionné plus haut, dans lequel il est piquant de constater que la majorité d'hier se transforme en minorité d'aujourd'hui, le Grand Conseil, pour des raisons d'ordre politique, décida de renvoyer une nouvelle fois ce projet de loi par devant la commission des travaux.

Ainsi, les 17 novembre, 8 décembre, 15 décembre et finalement 22 décembre 2009, la commission s'est une nouvelle fois saisie de ce projet de loi. M. le conseiller d'Etat Mark Muller a assisté aux séances, auxquelles ses collaborateurs MM. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint, et René Leutwyler, ingénieur cantonal, ont apporté leur contribution et ont pu redonner toutes les explications utiles.

Il convient de rappeler que la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), dont il est question aujourd'hui, traite effectivement de la totalité du réseau, ceci indépendamment du fait que la mobilité des véhicules soit supportée par des rails ou des pneus. L'article 9 de cette loi attribue de manière générique une base de financement spécifique et globale aux transports publics sur rail à écartement métrique, donc des tramways, en se référant notamment aux projets décrits dans l'article 4.

Durant plus de 10 ans, le Conseil d'Etat s'est appuyé sur l'article 9, base légale nécessaire, pour pouvoir inscrire au budget d'investissement les

montants nécessaires à la réalisation des nouvelles lignes de tramways. Ce budget est par ailleurs soumis annuellement au vote du Grand Conseil. Cette manière de faire a porté ses fruits puisque nous ne connaîtrions pas aujourd'hui le développement voulu et souhaité du réseau des tramways, lequel a pour effet de donner du travail à de nombreuses entreprises du canton.

Le montant d'investissement prévu à l'article 9 de la loi H 1 50 correspond à une planification décennale. Le nouveau programme des infrastructures de tramways nécessite maintenant une adaptation des montants à allouer de 2009 à 2018, ceci en fonction des projets en cours de réalisation et envisagés ces 10 prochaines années.

Il y a lieu de précision, concernant l'article 9 de la loi H 1 50, les éléments suivants :

- 1) le montant global prévu est basé sur une planification validée notamment au niveau du plan directeur des transports :
- 2) le crédit-cadre constitue une base légale pour inscrire, au budget d'investissement « annuellement voté », les montants nécessaires à la réalisation d'infrastructures de tramways. A lui seul, le montant défini à l'article 9 ne constitue pas une autorisation de dépense.

Il peut donc être affirmé, avec détermination, que le montant prévu à l'article 9 de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) ne constitue nullement un soi-disant chèque en blanc, ainsi que nous avons pu l'entendre lors des débats en commission.

Par ailleurs, les budgets annuels d'investissement font l'objet d'un exposé des motifs et notamment d'une analyse détaillée par la commission des finances. On peut se poser la question de savoir où est caché le chèque en blanc ?

Ce principe fondamental a été rappelé et confirmé à de nombreuses reprises lors des débats en commission.

Au niveau du programme des extensions du réseau de tramways, la commission a une fois de plus pu bénéficier d'une présentation très exhaustive par M. Yves Delacretaz lors de sa séance du 15 décembre 2009.

Le crédit-cadre inscrit dans l'article 9 offre au Conseil d'Etat assez de flexibilité pour prévoir les sommes nécessaires au budget, afin de réaliser les infrastructures de tramways dans les meilleurs délais.

La flexibilité de ce crédit cadre est essentielle au bon déroulement du projet, la construction d'une ligne de tramway étant soumise à la loi fédérale sur les chemins de fer.

En premier lieu, il s'agit d'obtenir une concession pour l'exploitation de la ligne. Ensuite, il faut obtenir une autorisation de construction des rails, ceci dans le cadre de la procédure fédérale, appelée procédure d'approbation des plans. Dans la plupart des cas, ces deux procédures nécessitent environ 4 à 5 ans.

La procédure d'approbation des plans aboutit à une décision formelle de l'office fédéral des transports valant autorisation de construire. Cette autorisation comporte des charges. Les charges sont soit des obligations de réaliser des travaux complémentaires, soit de satisfaire à des obligations légales. Dans la plupart des cas, ces charges ont des incidences financières et représentent des coûts complémentaires.

Si les investissements en faveur des tramways étaient basés sur l'obtention d'un crédit d'ouvrage, les conséquences suivantes pourraient se révéler :

- 1) Premièrement, il faudrait attendre la décision de l'office fédéral pour déposer en connaissance de cause le crédit d'investissement ad hoc et, par la suite, attendre la décision du vote du Grand Conseil. Par conséquent, les travaux ne pourraient pas débiter immédiatement à la suite de l'autorisation en force.
- 2) Deuxièmement, sans projet concret, un crédit d'ouvrage devrait être déposé et voté par anticipation à la décision de l'office fédéral. Dès l'obtention de cette autorisation, les travaux pourraient débiter. Cependant, en fonction des charges liées à l'autorisation, un crédit complémentaire devrait être obligatoirement obtenu, si l'on ne souhaite pas mettre en péril le projet, à ce stade.

Ainsi, lorsque les projets dont le développement et les processus d'obtention d'une autorisation fédérale sont aussi complexes, le crédit-cadre, tel que proposé par l'article 9 de la loi H 1 50, est le meilleur moyen de réalisation des infrastructures projetées dans les meilleurs délais.

En outre, posséder les moyens nécessaires et construire dans les meilleurs délais ont permis à notre canton, et on peut s'en féliciter, d'obtenir des contributions fédérales très importantes pour tous ses projets d'infrastructures de tramways.

C'est pour ces très bonnes raisons que l'article 9 a été introduit dans cette loi, il y a maintenant plus de dix ans. Il convient aujourd'hui de l'adapter à la planification des moyens nécessaires pour les 10 prochaines années.

Des contrôles démocratiques et parlementaires

Le développement des infrastructures de tramways se réalise avec les moyens de planification et de contrôle parlementaire suffisants.

Actuellement, c'est la direction générale de la mobilité du département de l'intérieur et de la mobilité (DIM) qui détient l'autorité administrative de l'organisation et la planification de la mobilité.

Il convient ici de rappeler les outils de planification et de contrôle parlementaire :

- La planification directrice cantonale (plan directeur des transports)
- L'article 6 de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) précise l'établissement d'un rapport explicite sur les sujets suivants :
 - 1) l'état d'avancement de la réalisation des infrastructures prévues
 - 2) la prochaine étape de réalisation
 - 3) les aménagements induits pour les modes de déplacements individuels et les autres lignes de transports publics
 - 4) les modalités de financement des nouvelles infrastructures et de l'exploitation du réseau.
- Le contrat de prestations entre l'Etat de Genève et les Transports publics genevois basé sur la loi 9898 relative à la ratification du contrat de prestations 2007-2010 entre l'Etat de Genève et l'entreprise des transports publics genevois (TPG).

Manifestement, les outils de contrôle parlementaire existent déjà bel et bien et il suffit pour s'en convaincre de lire les derniers rapports à ce sujet, dont nommément :

- **RD 806**: Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les projets de Plan directeur 2011 - 2014 du réseau des transports collectifs (dépôt 9 octobre 2009)
- **RD 696-A**: Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les Transports publics (dépôt 28 avril 2008)

Dans le cadre du contrat de prestations entre l'Etat de Genève et les Transports publics genevois, les questions concernant les charges de fonctionnement qui découlent notamment de l'exploitation des lignes de tramways sont spécifiquement décrites et réglées.

Finalement, le règlement d'exécution de la loi sur le réseau des transports publics H 1 50.01 fixe l'organisation et règlemente sur un plan législatif dans l'article 7 la concertation et le contrôle parlementaire.

Visiblement, la minorité de la commission estime que ces outils de contrôle parlementaire ne suffisent pas, qu'ils ne sont pas assez transparents et qu'il n'y a pas lieu, comme indiqué plus haut, de donner un chèque en blanc au Conseil d'Etat.

A ce stade, il y a lieu de souligner que ceux-là même qui prônent plus de transparence dans l'utilisation des fonds publiques s'opposent, dans un autre dossier bien connu sous le nom de CEVA, à ce que les parlementaires puissent avoir des indications plus précises, notamment dans le domaine des adjudications d'un chantier devisé à quelques 1,5 milliards de francs !

Il y a lieu de voir, dans la position de la minorité, une volonté crasse de rallumer ou de raviver une énième et stérile « guerre des transports ».

Ainsi, à la lumière de ce rapport, la majorité de la commission vous invite à voter, comme elle (Pour : 2 S, 1 PDC, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 MCG / Contre : – / Abstentions : 1 S, 2 Ve, 1 L), le PL 10384.

Projet de loi (10384)

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 :

Art. 1 Modifications

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

Art. 6, al. 3 (nouveau)

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. 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.

Art. 9, al. 1, lettre a (nouvelle teneur)

- a) de 1999 à 2008, un investissement moyen annuel net à hauteur de 30 millions de francs; le montant annuel inscrit au budget d'investissement ne peut dépasser deux fois la moyenne annuelle fixée. De 2009 à 2018, un investissement moyen annuel net (contributions et subventions déduites) à hauteur de 50 millions de francs; le montant annuel inscrit au budget d'investissement ne peut dépasser deux fois la moyenne annuelle fixée.

Art. 9, al. 2 et 3 (nouveaux, l'al. unique devenant l'al. 1)

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.

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 dix années suivantes.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Date de dépôt : 26 janvier 2010

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Ivan Slatkine

Mesdames et
Messieurs les députés,

Suite aux discussions menées par la commission des travaux relatives au projet de loi 10384, et bien que la minorité soit totalement acquise au développement du réseau de tramways dans notre Canton, il n'est tout simplement pas possible de voter en l'état ce projet de loi qui manque de cohérence et de légitimité.

Si le développement du réseau des transports publics à Genève est une nécessité, et s'il faut donner des signaux politiques forts pour soutenir ce développement, on ne peut pas admettre de voter des autorisations de dépenses sans avoir un minimum de rigueur dans nos réflexions.

Le présent rapport espère vous convaincre de soutenir les amendements proposés, amendements qui permettent d'apporter la cohérence nécessaire au projet de loi 10384.

I. Origine du projet de loi 10384

A l'origine, la démarche entreprise par le Conseil d'Etat est honorable. Il nous demande de soutenir une modification de la H 1 50, modification obligatoire étant donné que l'article 9 (Chapitre III-Financement, lettre a) indique le mode de financement du réseau des transports publics pour la période 1999-2008 à hauteur de 300 millions, puis, dès 2009, à hauteur de 30 millions par an sans plus de précisions. Comme nous le verrons ci-dessous, non seulement il était nécessaire de mieux définir le mode de financement du réseau dès 2009, mais de plus, afin de terminer les chantiers du TCMC et du TCOB, il convenait d'augmenter l'enveloppe annuelle actuelle de 30 millions.

Si on étudie la loi actuelle, il n'est pas inintéressant d'en rappeler brièvement son historique et son contenu.

C'est en 1993 que notre Grand Conseil a voté la loi sur le réseau des transports publics genevois avec le principe d'enveloppes annuelles d'investissement, enveloppes définies sur une période de 10 ans. Comme l'indiquait à l'époque M. Andreas November (Ve), rapporteur de majorité, le projet de loi voté¹ était une véritable loi-cadre déléguant au Conseil d'Etat la réalisation du réseau des transports publics.

C'est à l'article 4 de la H 1 50 que nous retrouvons les priorités décidées par le Grand Conseil pour le développement du réseau à l'horizon 2010. Outre le CEVA², on retrouve le tramway des Acacias, celui des Palettes ou encore celui de Meyrin³. Figurent aussi le prolongement de la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex⁴ ainsi que la ligne desservant Lancy, Onex et Bernex. Enfin, on trouve l'énumération de plusieurs autres lignes qui seront étudiées telles que Genève-Plage – Vésenaz, Saint-Julien, Annemasse, Ferney ou encore Saint-Genis⁵.

Bilan sur la période 1999-2008

Arrivé au bout de la période de financement de 10 ans définie dans la loi⁶, on peut tirer le bilan suivant. De 1999 à 2008, selon les informations transmises par le département, le Canton de Genève a dépensé la somme de 246.4 millions de francs pour le développement du réseau des tramways dans le Canton. Ce développement se décompose comme suit :

	1999-2008
	Dépensé (mios CHF)
Stand-Palettes-Sécheron-Acacias-Lancy	246,8
TCMC	139,9
TCOB	2,0
Total	388,7
<i>Subventions fédérales</i>	<i>142.3</i>
Part Etat de Genève	246.4

¹ PL 6826

² Art 4, al. 1 lettre a)

³ Art 4, al. 1 lettre b) pt 2

⁴ Pour autant que la route des Nations soit réalisée (art 4, al. 1, lettre b) pt. 3

⁵ Art 4, al. 1 lettre b) pt 4

⁶ Article 9

Si on ajoute à ces projets celui du CEVA, qui a été accepté par une large majorité de la population le 27 novembre dernier, on arrive au total à plus de 750 millions d'investissements votés ou réalisés sans compter les coûts induits pour le fonctionnement des nouvelles lignes développées.

On remarque donc que le plan de développement du réseau, tel que défini à l'article 4, a été bien suivi puisque le CEVA a été voté, la ligne Acacias – Palettes a été réalisée et les chantiers du TCMC et du TCOB ont démarré, et ce dans l'enveloppe financière fixée.

2. Situation à ce jour

Fin 2008, le chantier du TCMC étant bien entamé, et celui du TCOB venant de débiter, il convenait donc de proposer une modification de la loi actuelle afin de garantir le financement de ces deux chantiers.

Selon la minorité, deux manières de faire auraient pu nous être présentées.

La première aurait été de nous soumettre une mise à jour complète de la H 1 50, mise à jour permettant de fixer les nouvelles priorités pour les 10 ou 15 prochaines années⁷ relatives au développement du réseau et de nettoyer la loi des dates dépassées ou des projets déjà réalisés. Cette variante nous aurait amené à avoir un vrai débat sur la mobilité dans notre Canton, nous permettant de fixer les investissements nécessaires pour les nouvelles priorités dégagées.

La seconde option, si on ne souhaitait qu'une modification « technique » de la loi sans débiter sur du contenu de l'article 4, aurait été de proposer une modification de l'article 9 afin de permettre uniquement l'achèvement des chantiers en cours à défaut de pouvoir définir aujourd'hui d'autres priorités.

Il s'avère que le Conseil d'Etat a fait le choix de nous présenter une modification hybride de la loi. Hybride dans le sens où, s'il nous demande les crédits nécessaires pour achever les chantiers du TCOB et du TCMC, il ajoute une somme de quelques 110 millions pour deux autres projets qui sont soit bloqués⁸ soit même pas approuvés, dans leur principe, par notre Grand Conseil⁹. L'article 4 de la loi n'étant pas modifié, on est face à une loi incohérente puisque, si elle fixe des objectifs à l'horizon 2010, elle propose un mode de financement à l'horizon 2018.

⁷ On sait que pour réaliser une ligne de tram il faut compter environ 6 ans de démarches administratives et politiques

⁸ Tram Place des Nations – Grand-Saconnex (TGS)

⁹ Tram de Plan-les-Ouates (PLO)

C'est cette incohérence que la minorité condamne.

Lors des débats de 1993, le groupe libéral avait dénoncé la perte de contrôle de notre parlement sur le développement du réseau de transports publics, perte de contrôle tant au niveau du choix des lignes à développer ou de leur tracé qu'au niveau financier. Le projet de loi qui nous est présenté aujourd'hui en est la plus parfaite démonstration !

Aujourd'hui, Mesdames et Messieurs les députés, nous sommes amenés à nous prononcer sur un projet de loi qui, s'il nous demande d'assurer le financement du réseau de tramways pour les 10 prochaines années, ne nous donne aucune information concrète sur la politique que nous souhaitons mener au-delà de 2013/2014. Pis, ce projet de loi n'est pas coordonné avec le plan directeur des transports publics que le Conseil d'Etat a déposé fin 2009 !

Pour la minorité, il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs !

Si on analyse de plus près le projet de loi 10384, on constate que sur les 500 millions que le Conseil d'Etat nous demande de lui accorder, 388,7 sont destinés aux chantiers déjà ouverts du TCOB et du TCMC et ce à l'horizon 2014¹⁰. Ces montants sont les suivants :

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL ¹¹
TCMC	70	73	52	5			200
Directissima	8	10	6	5	1		30
CERN							
TCOB	57	70	98	60	3		288
Prolongement Bernex				25	25	10	60
<i>Subventions</i>	52.7	58.2	56.4	21.1	0.9	0	189.3
Part Etat GE	82.3	94.8	99.6	73.9	28.1	10	388.7

Consciente de l'importance de voir les chantiers du TCOB et du TCMC se réaliser dans les meilleurs délais, et sachant qu'il s'agit de deux projets qui sont en cours de réalisation, la minorité ne conteste nullement l'enveloppe nécessaire sur 5 ans de 388,7 millions.

¹⁰ Les chantiers du TCMC et du TCOB représentent des investissements de respectivement 369,9 et 350 millions. Au niveau des subventions, la Confédération a alloué 331,7 millions, amenant ainsi la part nette du canton à 388,2 millions pour ces deux lignes.

¹¹ Voir PL 10384, annexe 2.

En revanche, ce que la minorité conteste dans le PL 10384, c'est le flou total qui règne sur la tranche de 111,3 millions prévue pour la période 2014-2018. En effet, la loi actuelle fixe, comme nous l'avons dit, à l'article 4 le réseau à développer à l'horizon 2010. Au-delà, si des pistes sont avancées, aucune réelle priorité n'est proposée.

Le projet de loi 10384 indique le financement de la ligne du Grand-Saconnex dès 2014 et de celle de Plan-les-Ouates dès 2016 pour respectivement 80 et 30 millions. Il faut relever ici que la ligne du Grand-Saconnex est liée au sort de la route des Nations, qui semble pour sa part poser quelques problèmes et dont rien n'indique qu'elle se réalisera d'ici 2014, voire 2018. La ligne de Plan-les-Ouates, quant à elle, ne figure dans aucun texte législatif et n'a fait l'objet d'aucun débat au sein de notre Grand-Conseil.

On s'étonnera donc de voter ce jour une modification de loi sur le réseau des transports publics sans que nous ayons à débattre de l'article 4 qui doit, de toute évidence, être mis à jour afin d'avoir une loi qui soit cohérente dans son ensemble et qui tienne compte des priorités définies par notre Grand Conseil, ou pour le moins approuvées par notre Grand Conseil sur proposition du Conseil d'Etat.

Pour la minorité, il est nécessaire d'avoir un débat politique sur le réseau des transports publics à l'horizon 2020, voire 2025. Suite à ce débat, et sur la base des décisions qui seront prises, nous pourrons alors définir de manière précise et cohérente les investissements nécessaires à entreprendre.

Souhaitons-nous vraiment que les deux prochaines lignes de trams qui seront prioritaires dans notre Canton soient celles de Plan-les-Ouates et du Grand-Saconnex ? Et si tel est le cas, avons-nous la certitude que ces deux lignes ne coûteront que 30 millions pour la première et 80 pour la seconde ? Le Conseil d'Etat peut-il nous garantir que le projet de la route des Nations va pouvoir se concrétiser d'ici 2014 ? Enfin, le Conseil d'Etat ou les TPG sont-ils en mesure de nous présenter des plans financiers de fonctionnement de ces futures lignes afin que nous puissions, en toute connaissance de cause, prendre nos responsabilités quant au choix que nous souhaitons opérer ?

Voilà, Mesdames et Messieurs les députés, autant de questions qui n'ont pas de réponses et sans lesquelles nous estimons qu'il serait irresponsable de voter, en l'état, le projet de loi 10394. Si nous soutenons le développement des transports publics, et plus spécialement le réseau des tramways, nous estimons que nous pouvons voter aujourd'hui un projet amendé consistant à autoriser une dépense de l'ordre de 80 millions par an de 2009 à 2013. En effet, cette proposition permet au Conseil d'Etat d'assurer les engagements

pris pour le TCOB et le TCMC, et de terminer ces deux chantiers à l'horizon 2013.

Pour résumer, l'amendement qui vous est soumis prévoit une enveloppe de 400 millions sur 5 ans¹² ! C'est plus que le projet qui vous est présenté sur une base annuelle.

Au-delà, si la minorité pense qu'il est certainement nécessaire de réaliser de nouveaux projets de tramways dans notre Canton, elle est d'avis qu'avant de voter un quelconque financement, tel que le principe d'une enveloppe sur 10 ans, il convient que notre Grand Conseil décide de la politique qu'il entend mener en termes de mobilité, et plus spécialement au niveau du développement du réseau des transports publics. Les nouvelles priorités définies devraient, selon la minorité, s'articuler sur le développement de la région, plus particulièrement sur le plan d'agglomération, ainsi qu'en harmonie avec le développement du réseau routier tel que, par exemple, la traversée de Vézenaz, acceptée récemment par la population, ou encore la future traversée du lac qui, si elle se réalise, impactera de manière significative la mobilité dans notre Canton.

L'amendement déposé par la minorité a le mérite de démontrer que sa volonté n'est nullement de freiner le développement du réseau de tramways à Genève, mais que cela doit être fait sur la base d'une loi claire, cohérente et surtout débattue par notre Grand Conseil, lui permettant ainsi d'avoir son « mot à dire » au niveau du développement du réseau à moyen et long terme.

Le Grand Conseil ne peut pas être une simple chambre d'enregistrement. C'est en son sein que l'on fixe la politique des transports et de la mobilité au sens large, et c'est en son sein que doivent être débattues les priorités à développer à l'horizon 2020-2025 !

3. Amendement complémentaire

La minorité aurait pu présenter en séance plénière ses propositions de modification de la H 1 50 afin d'avoir, dès à présent, un débat sur le fond pour dégager les priorités à opérer. Néanmoins, souhaitant que nous puissions rapidement voter les crédits nécessaires pour terminer les chantiers du TCMC et du TCOB, et estimant que ce débat de fond doit être fait en commission sur la base d'une proposition déposée par le Conseil d'Etat, la minorité se contentera, outre l'amendement présenté ci-dessus, de vous présenter un deuxième amendement qui touche toujours l'article 9 de la H 1 50.

¹² Voir amendement No 1

En votant le développement de nouvelles lignes de tramways, notre Grand Conseil vote également, de manière induite, l'augmentation du coût de fonctionnement des transports publics genevois. En l'absence de hausse des tarifs, l'Etat est amené à augmenter chaque année sa contribution au budget de fonctionnement des TPG. Le prochain contrat de prestations des TPG, contrat basé sur le plan directeur 2011-2014 et qui tient compte de l'exploitation totale ou partielle du TCMC et du TCOB, indique que nous allons verser ces quatre prochaines années plus de 200 millions de subventions par an aux TPG contre environ 170 aujourd'hui¹³. Si l'on peut admettre cette évolution, pour la minorité, il n'est pas acceptable que figure dans la loi sur le réseau des transports publics un article autorisant le Conseil d'Etat à augmenter la fiscalité pour financer la politique menée.

Le développement du réseau des transports publics, tout comme son fonctionnement, doit être financé sur le budget ordinaire de l'Etat sans que le Conseil d'Etat puisse introduire de son propre chef une nouvelle taxe. C'est pourquoi nous proposons ici de supprimer la lettre c) de l'article 9. Cette proposition correspond à une forme de toilettage. En effet, on peut relever que depuis le vote de 1993, cet article de loi n'a jamais été utilisé par le Conseil d'Etat. De plus, depuis que toute modification de la fiscalité est soumise au référendum obligatoire, on peut facilement soutenir la suppression de cette lettre c de l'article 9 qui est devenue sans objet.

4. Conclusion

Pour conclure, maintenant que le projet CEVA est enfin sur les rails, il est grand temps que notre Grand Conseil définisse clairement les grands axes de la politique de mobilité que nous souhaitons mener dans notre Canton à moyen et long termes. Sur la base des priorités qui auront été définies, nous pourrons alors voter des crédits d'investissement ou des autorisations de dépenses qui seront affectés à des projets précis, projets que nous aurons pu étudier tant au niveau de leurs impacts sur la mobilité que sur le plan financier. Ces priorités ne pourront être conçues que d'une manière globale en se fondant sur le principe de complémentarité des moyens de transports.

Conscient que ce débat est important et qu'il ne pourra se faire que sur la base de propositions émises par le Conseil d'Etat, et soucieux de voir les projets de tramways en cours se réaliser dans les meilleurs délais, la minorité vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à soutenir les amendements

¹³ Et 105 millions il y a 12 ans.

qui vous sont proposés de telle à manière à indiquer clairement non seulement votre attachement et votre volonté de voir se développer un réseau de transports publics performant dans notre Canton, mais également votre désir d'avoir rapidement un débat sur la mobilité de demain dans notre Canton de telle manière à pouvoir ensuite voter des crédits d'investissement qui puissent nous permettre de concrétiser, avec l'aide de la Confédération, les axes prioritaires définis.

5. Amendements

Article 9, lettre a (nouvelle teneur)

- 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.

Article 9, lettre c (supprimé)