

*Date de dépôt : 11 juillet 2019*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la mise en œuvre des mesures prévues par la loi sur les infrastructures de transport issues du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (LITAgglo – H 1 70) 2014 – 2017**

### **Rapport de M. Alexandre de Senarclens**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié le projet de rapport en question lors de ses séances du 27 novembre 2018 ainsi que des 15 janvier, 22 janvier et 30 avril 2019, sous la présidence de M. Philippe Morel et de M. André Python. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Aurélien Krause. Le rapporteur de majorité le remercie vivement pour son travail.

### **Auditions**

*Présentation de M. Matthieu Baradel, chef genevois du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, avec la présence de M. Antonio Hodgers, président du Conseil d'Etat, et de M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs*

M. Baradel indique tout d'abord que la loi H 1 70 couvre une partie des mesures du Projet d'agglomération (ci-après : PA). Ils sont désormais au troisième PA (PA 3). Le PA est un mécanisme mis en place par la Confédération en 2005. Il s'agit d'une vision d'avenir et d'une stratégie qui débouche sur des mesures concrètes sur un périmètre fonctionnel et défini. Celui retenu par la Confédération est celui du Grand Genève, incluant une partie du canton de Vaud ainsi que de la France voisine. La Confédération insiste beaucoup sur la notion de coordination entre urbanisation et

transports. La stratégie pour les trois premiers PA s'est beaucoup articulée autour de la mise en service du Léman Express (ci-après : LEX). Le but est de pouvoir proposer un certain nombre de mesures par PA afin d'obtenir un soutien financier de la Confédération (mesures d'urbanisation, de transports collectifs et paysagères). Certaines mesures de mobilité peuvent donner lieu à un cofinancement. Entre les trois premiers PA, près de 500 millions de francs ont été investis par la Confédération.

Il présente l'état d'avancement des mesures des PA 1 et 2 ainsi que la consommation de la subvention fédérale. Il présente ensuite les investissements prévus ces sept prochaines années par le canton de Genève concernant les mesures des PA 1, 2 et 3. Il indique en outre que les mesures des PA 1 et 2 doivent impérativement être mises en œuvre avant 2025 au risque de perdre le cofinancement de la Confédération. Deux ans s'écoulent entre la mise en service des mesures et la captation de la subvention fédérale. Il y a malheureusement un risque avéré et important que les mesures qui se mettent en service au-delà de 2025 ne bénéficient pas du cofinancement prévu au PA. Ainsi, le canton perdrait une partie des 390 millions de francs attribués lors des PA 1 et 2.

Il présente ensuite l'évolution des prévisions d'investissements pour les mesures cofinancées du PA 2 entre 2016 et 2018. Il précise que les mesures sont cofinancées par le fonds d'infrastructures. Pour les PA 4 et suivants, le fonds FORTA entrera en jeu. Il indique également que le fonds FAIF n'entre pas en compte pour les PA.

Il aborde ensuite le financement cantonal des mesures genevoises du PA 1 en présentant tout d'abord son contenu. Le financement des mesures de transports se fait à travers la loi H 1 50, la loi H 1 60 et la loi 11691. La H 1 70 finance le reste des mesures pour les transports ainsi que les mesures paysagères. Il présente une à une les différentes mesures financées par la H 1 70 et indique que les 51 millions de francs provenant du niveau fédéral sont partagés entre le canton et les communes. Il présente ensuite chaque mesure financée par la H 1 50. Une partie de ces mesures est cofinancée par la Confédération.

Il poursuit avec les états financiers de la loi, en présentant tout d'abord l'état de la consommation des budgets prévus par la H 1 70. Il présente finalement les subventions fédérales qui ont été perçues par le canton de Genève.

M. Hodgers confirme qu'il y a un risque que certains cofinancements ne soient pas perçus par le canton. Cela a justifié, en fin d'année, le renforcement des équipes au niveau de la réalisation des différents projets. La

gouvernance a également été renforcée afin de suivre précisément et correctement chacune des mesures. Il y a également une volonté politique de resserrer l'étau afin de garantir la réalisation de ces dernières. Il indique aussi qu'il y a une échéance en 2025, mais également une échéance en 2021 pour le PA 4. En effet, la Confédération étudiera très clairement comment Genève se comporte et avance sur les mesures des derniers PA. Ils ont ressenti une critique de la part de la Confédération au niveau des délais.

Ce retard s'explique par des motifs financiers, mais également des raisons politiques. Il confirme toutefois qu'il s'est penché sur chaque mesure avec M. Dal Busco afin de s'assurer qu'aucune mesure ne soit en retard par la faute de l'administration. Ils accompagnent et suivent leurs équipes afin d'honorer leurs engagements, notamment vis-à-vis de la Confédération.

M. Baradel explique que, pour les PA 1 et 2, c'est la date de mise en service qui est importante. Concernant le PA 3, il s'agit de la date de début des travaux, ce qui est nouveau depuis 2018. Ainsi, si les travaux n'ont pas démarré dans un délai de 6 ans et 3 mois, soit précisément en 2025, ils perdent les subventions fédérales. Ce délai sera réduit à 4 ans et 3 mois pour le PA 4. Ces délais sont liés à l'extinction du fonds d'infrastructures.

Concernant la passerelle du pont du Mont-Blanc, M. Baradel indique avoir été flou, car il ne dispose que de peu d'informations, étant donné que la Ville de Genève en est le maître d'ouvrage. La discussion politique porte sur l'impact que pourrait avoir la réalisation de cette passerelle pour le canton. Pour l'heure, c'est une mesure communale qui est inscrite dans le PA. Cette dernière a donc demandé une subvention fédérale. Il précise que le taux de cofinancement de la Confédération est le meilleur taux pour les différents PA soumis à la Confédération. Ils sont passés à 35%, car ils ont du retard sur les mesures du PA 1 et 2.

M. Baradel indique que la passerelle piétons et deux-roues de Sécheron est financée par la Ville de Genève. Cette dernière n'a pas souhaité faire appel à une contribution cantonale. Les critères entrant en ligne de compte pour le financement ou pas des mesures de la H 1 70 concernent l'efficacité des mesures. C'est notamment pour cela que les mesures les plus chères sont cofinancées par la Confédération.

M. Baradel précise que de nombreux financements sont destinés aux mesures de mobilité douce. Il précise que la route des Nations ne fait pas partie des mesures de la H 1 70.

A la question de savoir quelle est l'articulation entre les PA et les différents fonds fédéraux, le département indique que tous les projets en rapport avec les transports urbains sont contenus dans le PA. Avec la mise en

place du fonds FORTA, les projets ferroviaires ne sont plus éligibles au PA 3. En parallèle, PRODES finance désormais les projets ferroviaires.

M. Baradel indique que les PA 1 et 2 ne sont pas financés par le fonds FORTA. Dès le PA 3, le fonds FORTA assure le financement des PA à hauteur de plus de 300 millions de francs. Il indique que le PA 4 devra être déposé le 15 juin 2021 auprès de la Confédération. La Confédération met ensuite entre 12 et 18 mois pour examiner tout ce qui est proposé.

Il est demandé pourquoi la route des Nations n'a pas obtenu d'argent de la Confédération. M. Baradel indique qu'elle n'a simplement pas été proposée dans le PA pour obtenir de l'argent. La route des Nations est « par accident » dans la H 1 50.

Il est demandé pourquoi les projets L1 et L2 ne sont pas non plus dans un PA alors qu'ils sont clairement liés à l'objectif d'obtenir une meilleure fluidité entre la France voisine et Genève. M. Baradel indique que le mécanisme PA concerne des mesures de transports publics et de mobilité douce. Ces mesures sont dans le schéma général qui est déposé avec le PA pour indiquer qu'elles existent. Il indique ne pas avoir en tête de mesures routières cofinancées par la Confédération dans le cadre d'un PA.

Pour ce qui concerne le mécanisme de financement entre les communes et le canton, M. Baradel explique que les communes peuvent bénéficier d'une subvention fédérale, soit d'une partie des 390 millions de francs. La H 1 70 prévoit cela pour un investissement se montant à maximum 50% du prix du projet. Il précise également que la Confédération ne paie pas en avance, mais sur facture lorsque les projets sont terminés.

Il est demandé pour quelle raison la voie verte de Bernex sera réalisée en 2023. M. Baradel estime que c'est pour une question de maîtrise d'ouvrage. Une première section a été mise en œuvre l'année dernière.

Il est demandé comment ils observent et coordonnent les financements et la gestion des projets par les Français, par exemple pour la voie verte qui doit aller jusqu'à Saint-Genis. M. Baradel explique que la coordination technique se fait au sein de l'équipe Grand Genève. Lorsqu'ils ont une mesure transfrontalière, par exemple le tram de Saint-Julien, celle-ci est encore renforcée, car il y a deux maîtres d'ouvrage qui doivent complètement coordonner leurs travaux. L'aspect monitoring se met en place au niveau genevois et est en train d'être étendu au Grand Genève. Le département assure une bonne coordination et, au niveau politique, cela se joue surtout au sein du GLCT.

Il est demandé comment sont gérées les autoroutes françaises, notamment concernant leur volonté de rendre la section autoroutière au pied du Salève

payante. M. Baradel indique qu'un premier travail a été fait entre 2016 et 2017. Ils ont mis en vis-à-vis les différents projets autoroutiers de part et d'autre de la frontière. Ce sont des discussions qui ont lieu au sein du GLCT. Pour la partie genevoise, les représentants sont MM. Hodgers, Dal Busco et Maudet.

### Votes

Le président met aux voix **la demande de la commission des travaux de proposer un préavis sur le RD 1254** :

Oui : 8 (2 Ve, 2 PDC, 2 PLR, 2 MCG)

Non : 3 (2 S, 1 EAG)

Abstentions : 3 (2 PLR, 1 S)

A la suite du retour du préavis de la commission des travaux sur le RD 1254 du 20 mars 2019, le président propose de passer au vote.

Le président met aux voix le RD 1254 :

Oui : 12 (1 EAG, 2 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC)

Non : 1 (1 MCG)

Abstention : 1 (1 MCG)

**Le RD 1254 est accepté.**

*Catégorie préavisée : II, 30 min.*

**Secrétariat du Grand Conseil****RD 1254  
Préavis**

*Date de dépôt : 20 mars 2019*

**Préavis**

**de la commission des travaux à la commission des transports sur le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la mise en œuvre des mesures prévues par la loi sur les infrastructures de transport issues du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (LITAgglo – H 1 70) 2014 – 2017**

**Rapport de M. Guy Mettan**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des travaux a examiné ce rapport lors de sa séance du 5 février 2019, sous la présidence de M. François Lefort. M. Sébastien Pasche a assuré le procès-verbal. M. Alan Rosset, Responsable budget investissements, DF, a assisté à la séance, ainsi que M. Stefano Gorgone du SGGC.

**Audition de MM. Matthieu Baradel, Chef genevois du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, DP, et Christian Gorce, directeur des ponts et chaussées de l'Office cantonal du génie civil**

Le président rappelle que le RD 1254 a été renvoyé à la commission par la commission des transports pour un préavis d'ici au 26 février prochain.

M. Baradel remercie la commission et indique tout d'abord que le mécanisme fédéral des projets d'agglomération est un appel fédéral auquel le canton de Genève a déjà répondu 3 fois et se prépare à répondre prochainement pour les projets de 4<sup>e</sup> génération. Il y a une coordination étroite entre la planification du Grand Genève et les planifications genevoise, vaudoise et française, avec des projections de + 110 000 emplois et + 210 000 habitants d'ici 2030. On est ici sur une stratégie qui s'appuie grandement sur la mise en service du Léman Express qui va arriver à bout

touchant à fin 2019, avec des objectifs de création d'axes forts de mobilité douce, notamment la Voie verte ; des axes forts de transports publics qui viennent se rabattre sur les pôles principaux de l'agglomération ou sur les pôles d'échanges multimodaux ; enfin, des zones de densification qui se font en cohérence avec la logique d'axes de développement des transports. Il insiste sur le fait que le mécanisme s'appuie vraiment sur la notion de coordination entre urbanisation et transport.

Cette stratégie se décline à chaque génération de projet d'agglomération en mesures, avec concrètement des projets à réaliser dans les 5, 10 ou 15 ans. La Confédération juge avant tout la cohérence entre tous ces projets et attribue un financement fédéral pour une partie des projets de mobilité (transports), en échange de la réalisation de l'ensemble des mesures. Pour la première génération (PA1), l'on a 23 mesures de mobilité cofinancée à 40%, 32 mesures à 40% pour la deuxième génération (PA2), tandis que pour la troisième génération (PA3), une trentaine de mesures qui sont financées à hauteur de 110 millions, pour un total d'environ 500 millions de fonds fédéraux sur les 3 générations.

Pour presque la totalité des mesures du PA1, les études sont en cours ou alors les projets sont en phase de réalisation, ce qui n'est néanmoins pas le cas pour les mesures du PA2, pour lesquelles il y a actuellement un peu plus de retard. Il évoque plus loin les investissements cantonaux prévus pour les prochains 10 ans, représentés dans le graphique en p. 8 de la présentation, et observe que la Confédération a fixé un délai prenant fin à 2025, date au-delà de laquelle, si les mesures ne sont pas mises en service, il y a alors un risque de perte des financements fédéraux. Il souligne que ce risque reste important en particulier pour les projets du PA2 et ajoute que l'on voit qu'il y a un décalage régulier des investissements d'une année à l'autre entre 2016, 2017 et 2019, ce qui l'amène à insister sur ce risque potentiel de pertes du financement fédéral.

M. Baradel aborde ensuite le financement cantonal des mesures genevoises du PA1 ; il y a néanmoins également des mesures dans le canton de Vaud et en France voisine, puis que des mesures sont aussi sous maîtrise fédérale ou sous maîtrise communale. Le PA1 comprend 20 mesures de transports réalisées par le canton, 4 mesures paysagères et 29 mesures d'urbanisation. Il souligne qu'actuellement, l'on a déjà 3 lois votées pour le financement des mesures de transport (H 1 50, H 1 60 et L 11691). A ces 3 lois, vient s'ajouter la H 1 70, dont le rapport divers est donc aujourd'hui soumis à la commission et qui concerne en l'occurrence 14 mesures, lesquelles portent sur un total de 320 millions, dont 51 millions de financement fédéral pour 11 mesures de priorité A. Ces 51 millions

concernent des mesures sous maîtrise cantonale, à hauteur de 27 millions, et des mesures sous maîtrise communale, à hauteur de 24 millions.

Il passe ensuite en revue les mesures cofinancées par la Confédération :

- Mes. 10-3 : réaménagement des interfaces de la ligne CEVA (détail en p. 14)
- Mes. 10-4 : liaison souterraine modes doux entre l'hôpital et la gare de Champel (détail p. 15)
- Mes. 30-5 : Construction pistes cyclables sur les pénétrantes, y compris jalonnement (détail p. 15)
- Mes. 33-4 : nouvelle liaison directe modes doux St-Genis –ZIMEYSA (détail p. 16)
- Mes. 33-6 : requalification de l'espace rue sur la Rte de Meyrin (détail p. 17)
- Mes. 34-4 : requalification de l'espace rue sur la Rte de Chancy (détail p. 18)
- Mes. 30-6 : requalification de l'espace public du projet de densification PAV (détail p. 18)
- Mes. 30-2 : aménagement piétonnier d'accès au TCOB (détail p. 18)
- Mes. 30-4 : prolongement de la voie verte sur la couverture du CEVA vers l'Hôpital (détail p. 19)
- Mes. 30-3 : passerelle piétonne sur le pont du Mt-Blanc (détail p. 19)
- Mes. 30-7 : passerelle piétonne et deux roues de Sécheron (détail p. 19)

Ne sont pas cofinancées par la Confédération :

- Mes. 13-3 : développement d'un réseau MD à Chancy. Pougny et Challex (détail p. 21)
- Mes. 35-6 : liaison rurale modes doux Saint-Julien – Certoux – Genève (détail p. 21)
- Mes. 36-3-1 : Route des Communaux d'Ambilly (détail p. 21)
- Mes. 14-0 : pont biologique sur l'A40 (détail p. 22)
- Mes. 34 : mesure d'aménagement paysagère de Bernex à Loex (détail p. 22)
- Mes. 36-1 : mesure d'accompagnement paysagère du Foron (détail p. 22)



Les coûts prévus dans la LIT Agglo étaient de 320,63 millions ; on arrive à 364,44 millions en actualisant ces chiffres et que le coût total prévisible est de 307,42 millions. Les dépenses comptabilisées étaient au 30 juillet 2018 chiffrées à 61,76 millions. Les subventions fédérales perçues, dans le cadre des mesures financées par la H 1 70, atteignent 51,01 millions au total (canton et communes confondus) et le canton a, à fin 2017, perçu 2,91 millions et les communes 4,03 millions. On a perçu à fin 2017 67,32 millions sur un total 145 millions (H 1 50, H 1 60 et H 170).

Le projet de la Rte des Nations ne fait pas partie du projet d'agglomération, mais est néanmoins inclus dans la loi de financement H 1 70. Les travaux ont débuté en septembre 2017 et que la mise en service est toujours prévue au premier semestre 2022. Quelques planifications intermédiaires ont pris un peu de retard mais elles ne sont néanmoins pas sur le chemin critique ; les coûts sont donc maîtrisés. Actuellement, on creuse des galeries, soit le 7 décembre dernier à 276 m de creuse sur 491 m pour l'une des galeries et à 246 m sur 491 m pour l'autre galerie ; On creuse environ 2,5 m par jour et on a donc dépassé aujourd'hui les 300 m de creuse. Le bulletin semestriel donne quelques détails supplémentaires sur le projet, lors de la parution du prochain bulletin semestriel, ils auront entamé la phase de creuse du tunnel et auront alors terminé la creuse des 2 galeries.

Une question est posée sur les pistes cyclables. Au stade de la planification, on a une vision claire et ambitieuse par rapport aux pistes cyclables. Concernant la voie verte de l'agglomération, il y a un objectif de réaliser une diagonale continue et un grand morceau de cette dernière a pu être réalisée grâce à la construction du CEVA. Le problème, en termes opérationnels, relève souvent de questions de maîtrise des terrains. Le tronçon de la voie verte sur la route de Meyrin par exemple comprend environ 20 maîtrises d'ouvrage différentes. Le canton a cependant décidé de reprendre la délégation d'ouvrage, mais cela fait toujours l'objet d'une longue procédure. Il y a de l'ambition, mais la mise en œuvre reste complexe compte tenu de la réalité des multiples maîtrises d'ouvrage. Le succès de la voie verte a néanmoins permis de contribuer au fait que le canton a repris la maîtrise d'ouvrage.

Une autre question est posée concernant le pilotage du projet d'agglomération. Sous la législature précédente, il y avait 13 personnes dans l'équipe du PA, dont 4 personnes au DP (son poste et 3 personnes en charge des relations avec Berne), puis 9 personnes qui étaient des chefs de projets métiers affectés aux directions métier (OCT, OCE, OU, OCEN) mis à disposition du PA. Le nouveau Conseil d'Etat a décidé de ramener toutes ces personnes au DP, ce qui permet d'avoir une légitimité supplémentaire. Le

travail quotidien n'a pas changé, ces personnes ayant à mi-temps un bureau à l'OU et un autre bureau aux directions métiers. Ce rattachement hiérarchique n'a donc pas bouleversé les choses, mais il a rendu au contraire la coordination hiérarchique meilleure.

La thématique santé et culture se retrouve dans des projets du Grand Genève, dans le projet de territoire du Grand Genève, lequel est une autre démarche qu'ils portent et qui est plutôt une démarche politique de co-construction du Grand Genève. Concernant le rapport de la CdC, il y a eu aussi un audit du contrôle interne sur le PA qui visait à définir les conditions de la transversalité avec les autres directions et à clarifier le rôle du PA et de ces directions ; ce travail de monitoring a débuté il y a plus d'un an, ce qui permet d'avoir maintenant une vision globale sur l'ensemble des mesures du PA. C'est sur la base de ces enjeux que le Conseil d'Etat a pris, à mi-2018, la décision de renforcer les équipes intervenant sur les mesures du PA, de manière à éviter que l'on passe à côté des financements fédéraux. On a aussi intensifié les discussions avec la Ville de Genève sur toutes les mesures la concernant, en particulier sur la passerelle du Mont-Blanc et le Conseil d'Etat va prochainement rencontrer le CA de la Ville justement sur cette question.

Le MCG s'oppose résolument au concept du Grand Genève pour des raisons politiques et éprouve donc certaines inquiétudes. Le Grand Genève est pour le MCG un serpent de mer et il considère que le canton n'est plus vraiment le maître d'ouvrage du PA, mais qu'il est mis en quelque sorte sous tutelle de la Confédération et d'une idéologie transfrontalière du Grand Genève, une construction imaginaire qu'il juge utopique. Il se dit inquiet par le fait qu'il y ait un risque financier qui pourrait être couvert par les communes et le canton, mais qui n'est pas assuré actuellement. Par ailleurs, il estime qu'il y a un risque à ne pas pouvoir changer des noms et des concepts à cause d'une certaine rigidité de la planification.

M. Baradel ne s'exprime pas sur les questions politiques, mais désire expliquer à quoi sert le PA. Il y a un an, il était prévu que la Confédération verse 40 millions pour le PA3, mais en septembre dernier, l'évaluation suivante a conduit la Confédération à augmenter cette somme à 106 millions ; le mécanisme profite en premier lieu au Canton. La Confédération considère que le mécanisme de financement du PA doit profiter en premier lieu au territoire sur sol suisse. Concernant les risques, le seul risque est au fond de ne pas pouvoir profiter du financement fédéral, car ces derniers prennent la forme de remboursements et donc que la réalisation des projets dépend avant tout d'un financement assuré à l'échelle cantonale. C'est la Confédération qui établit les conventions et que les titres de ces conventions ne peuvent pas être changés, mais il existe néanmoins une souplesse en termes de planification.

Concernant l'avancement des travaux d'études pour le PA1 et le PA2, il n'y a en effet très peu de risques pour le PA1, mais le PA2 comprend par contre certaines mesures dont les études n'ont pas encore débuté (environ 50%), même si elles sont d'ores et déjà planifiées. Le Conseil d'Etat a pris la décision l'année dernière de renforcer les offices chargés de ces études, de manière à engager et absorber les mesures du PA2 et certaines mesures du PA3. On a environ 100 mesures qui soit n'ont pas démarré, soit sont à des stades d'étude très préliminaires. Le renforcement de la strate étude signifie qu'en 2020-2021, il faudra à ce moment renforcer la strate réalisation.

Concernant la mesure 30-7, le montant prévu dans la H 1 70 n'a pas été utilisé. Lorsque cette loi a été écrite, les domaines publics sur lesquelles l'on intervenait n'étaient pas très clairs. C'est finalement la Ville de Genève qui a financé et réalisé la passerelle en question. Il existe une possibilité permettant au canton de transformer le montant inscrit en investissement en subvention cantonale à destination des communes, mais ce mécanisme n'a pas été sollicité par la Ville de Genève ; néanmoins que la contribution fédérale de 3,49 millions est allée à destination de la Ville de Genève.

Un député EAG a des doutes quant à la conception des projets d'agglomération, notamment en termes de gouvernance. Il observe que l'on avait eu il y a quelque temps un débat sur les doublons et il ne comprend donc pas pourquoi des communes réalisent parfois entièrement des projets. Il pense que l'essentiel est que les choses se fassent mais s'étonne de la complexité des « crédits croisés » concernés par ces différentes mesures. Il y a aussi des aménagements, comme la passerelle de Sécheron, qui a été réalisée par la Ville de Genève, alors qu'elle se trouve au-dessus des voies CFF et donc sur domaine fédéral. Il se demande si certains projets vont être abandonnés ; il mentionne par exemple le tram en direction de St-Genis. Il se demande par ailleurs où se trouve la cohérence au niveau de la fragmentation de la signalétique. Il désire enfin savoir qui pilote réellement le PA.

Certaines mesures ont en effet été abandonnées, suite à des décisions du Conseil d'Etat, lequel s'est rendu compte que l'on avait mis trop de projets en contractualisation avec la Confédération. Il y a donc un travail de rationalisation visant à sortir certains projets de ces contrats. La ligne de tram allant du CERN vers St-Genis, qui a été proposée par la maîtrise d'ouvrage française à 3 reprises, a été refusée pour un cofinancement à Berne, puis abandonnée par les autorités françaises récemment au profit d'un bus à haut niveau de service, ce que conseillait la Confédération. Concernant la gouvernance, le canton propose les maîtres d'ouvrage qui sont compétents, mais ne propose pas les mesures qui doivent être réalisées par les communes. La Ville de Vernier par exemple a proposé à plusieurs reprises des mesures

de couloirs de bus et des mesures de passerelles ; dans ce cas, c'est donc la commune qui propose, finance et réalise la mesure, même si le canton veille à ce que le tout reste cohérent. Dans le canton, il y a donc potentiellement 46 maîtres d'ouvrages (le canton et 45 communes), il y a, en dehors du canton, les communes vaudoises concernées et le canton de Vaud, puis les départements français et les communautés de communes françaises concernées.

### **Discussion interne**

Le MCG est opposé au préavis favorable, car il estime que ce RD est empreint de l'idéologie du Grand Genève, que le canton est dépendant de la Berne fédérale et donc que le canton n'a pas ici toute la souveraineté qui devrait lui revenir. Ils ne sont pas contre toutes les mesures du PA, mais contre la méthode.

Le PS considère que la commission est en possession de tous les éléments nécessaires pour prendre acte de ce rapport. Ce que l'on demande ici à la commission est une position de principe et elle pense que l'on peut demander qu'il y ait une activation des discussions de la réalisation des projets pour continuer à bénéficier des financements de la Confédération ; on doit se focaliser sur les projets qui ont été identifiés comme prioritaires.

Les Verts considèrent qu'il faut également aller de l'avant. Le PDC considère que l'on doit aller de l'avant et que l'on n'a pas besoin de convoquer le magistrat pour qu'il nous répète les mêmes choses.

Le PLR pense que l'on peut en effet aller de l'avant et il estime que la seule inquiétude que l'on peut avoir est que l'on n'aille pas assez vite. Il considère que les interventions que l'on demande, en matière par exemple de transport par câble ou encore de couverture d'autoroute devraient être évitées, de manière à laisser l'administration aller de l'avant avec les projets déjà identifiés comme prioritaires.

EAG va voter ce préavis, mais considère néanmoins qu'il y a dans la gouvernance du projet certains problèmes. L'ATE a constaté que la signalétique du CEVA pose problème et l'on peut en outre se référer à la discussion que l'on avait eue sur la question des doublons. Il estime qu'il y a avant tout un problème de gouvernance.

**Vote**

Le président met aux voix le préavis favorable pour le RD 1254 :

Oui : 11 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 3 PLR)

Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Abstention : -

Le préavis favorable au RD 1254 est accepté à la majorité de la commission.