



Date de dépôt : 28 novembre 2022

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 191 640 000 francs et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 75 570 000 francs relatifs à la mise en œuvre du projet d'agglomération de quatrième génération (PA4)

Rapport de majorité de Amanda Gavilanes (page 9)

Rapport de minorité de Patrick Dimier (page 55)

Projet de loi (13182-A)

ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 191 640 000 francs et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 75 570 000 francs relatifs à la mise en œuvre du projet d'agglomération de quatrième génération (PA4)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 86 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, du 18 avril 1999, définissant le fonds permettant le financement des routes nationales et des contributions aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations ;
vu la loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération, du 30 septembre 2016 ;
vu les articles 17a à 17f de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien, du 22 mars 1985 ;
vu l'ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération, du 20 décembre 2019 ;
vu le projet d'agglomération 4 du Grand Genève, signé par l'ensemble des partenaires le 3 juin 2021 ;
vu le rapport d'examen du projet d'agglomération 4 du Grand Genève, validé par le Conseil fédéral le 10 juin 2022 ;
vu la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011 ;
vu la loi 11863 ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 187 970 000 francs et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 82 640 000 francs relatifs à la mise en œuvre du projet d'agglomération de deuxième génération (PA2), du 13 octobre 2016 ;
vu la loi 12551 ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 219 560 000 francs et un crédit au titre de la subvention cantonale d'investissement de 25 500 000 francs relatifs à la mise en œuvre du projet d'agglomération de troisième génération (PA3), du 1^{er} octobre 2020 ;
vu la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013, notamment son article 15 ;
vu le règlement sur la planification et la gestion financière des investissements, du 23 juillet 2014, en particulier la section 4 du chapitre III relative aux règles d'exécution applicables aux projets d'agglomération (art. 29A à 29H),

décèrète ce qui suit :

Chapitre I Dispositions gènérales

Art. 1 But gènéral de la prè sente loi

La prè sente loi vise l'ouverture de crèdits d'investissement pour la mise en œuvre des mesures genevoises du projet d'agglomération de quatrième gènération.

Art. 2 Utilitè publique

Les mesures prè vues dans la prè sente loi sont dèclarées d'utilitè publique.

Chapitre II Crèdits d'étude et d'investissement pour la rèalisation des mesures genevoises horizon A du projet d'agglomération de quatrième gènération (dont mesures A4 et Ae4)

Art. 3 Crèdits d'étude et d'investissement

Des crèdits d'étude et d'investissement de 175 490 000 francs (base francs octobre 2021 TTC, hors renchèrissement) sont ouverts au Conseil d'Etat en vue de la rèalisation des mesures genevoises de l'horizon A du projet d'agglomération de quatrième gènération.

Art. 4 Planification financiè re

¹ Ces crèdits sont ouverts dès 2023. Ils sont inscrits sous la politique publique M – Mobilitè, sous les centres de responsabilitès suivants :

- 0515 Office de l'urbanisme (dèpartement du territoire)
- 0525 Office cantonal de l'agriculture et de la nature (dèpartement du territoire)
- 0611 Office cantonal du gènèie civil (dèpartement des infrastructures)
- 0603 Office cantonal des transports (dèpartement des infrastructures) avec les rubriques suivantes :
 - 5000 Terrains
 - 5010 Routes et voies de communications
 - 5020 Amènagement des cours d'eau
 - 5030 Autres travaux de gènèie civil

- 5060 Biens meubles
- 5090 Autres immobilisations corporelles.

² L'exécution de ces crédits est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 5 Subvention fédérale

¹ Une subvention fédérale est prévue pour la réalisation des mesures A4 cofinancées au titre du fonds pour les routes et le trafic d'agglomération (FORTA) par la Confédération. Elle est comptabilisée en recette sous la politique publique M – Mobilité, sous la rubrique 6300 « Subventions de la Confédération ».

² Selon le rapport d'examen du projet d'agglomération 4 du Grand Genève, validé par le Conseil fédéral le 10 juin 2022, le coût total pour la réalisation des mesures A4 situées sur le territoire genevois et faisant l'objet de la présente loi a été estimé, lors du dépôt du projet d'agglomération 4 en 2021, à 196 660 000 francs (base francs avril 2021 TTC). Sur la base de ce montant et du rapport d'examen du projet d'agglomération 4, la répartition de la subvention fédérale allouée sur le territoire cantonal se décompose comme suit (en millions de francs, base francs octobre 2020 TTC, hors renchérissement) :

- | | |
|---|-------|
| – subvention fédérale pour l'ensemble des mesures genevoises cantonales et communales | 61,38 |
| – part de la subvention fédérale attribuée au canton en tant que maître d'ouvrage | 14,83 |

Chapitre III Crédits d'étude pour la réalisation des mesures genevoises B4 et C4 du projet d'agglomération de quatrième génération et mesures à présenter en horizon A dans la cinquième génération de projet

Art. 6 Crédits d'étude

Des crédits d'étude de 16 150 000 francs (base francs octobre 2021 TTC, hors renchérissement) sont ouverts au Conseil d'Etat en vue d'améliorer le niveau de maturité des mesures genevoises B4 et C4 du projet d'agglomération de quatrième génération et des mesures devant être proposées en horizon A dans le projet d'agglomération de cinquième génération.

Art. 7 Planification financière

¹ Ces crédits sont ouverts dès 2023. Ils sont inscrits sous la politique publique M – Mobilité, sous les centres de responsabilité suivants :

- 0515 Office de l’urbanisme (département du territoire)
- 0525 Office cantonal de l’agriculture et de la nature (département du territoire)
- 0611 Office cantonal du génie civil (département des infrastructures)
- 0603 Office cantonal des transports (département des infrastructures) avec la rubrique suivante :
 - 5010 Routes et voies de communications

² L’exécution de ces crédits est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Chapitre IV Modalités de réalisation

Art. 8 Modalités de réalisation

¹ En application de l’article 6 de la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d’agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011, la maîtrise d’ouvrage de l’aménagement d’espaces publics prévu par des mesures faisant l’objet de la présente loi et sis sur des parcelles qui relèvent ou relèveront à terme du domaine communal ou de celui d’autres tiers, à usage public, peut être déléguée à l’Etat de Genève, pour autant que les conditions cumulatives suivantes soient réalisées :

- a) le régime de propriété foncière est prévu par un plan localisé de quartier en force ou résulte, à défaut d’un tel plan, d’une convention à laquelle l’Etat de Genève est partie ;
- b) le prix des cessions foncières est connu ;
- c) l’accès public des espaces réalisés sur des propriétés privées est garanti par la constitution de droits réels, tels que des servitudes d’usage ou de passage ;
- d) une convention est conclue préalablement à cet effet entre la partie délégante et l’Etat de Genève réglant notamment les aspects financiers.

² L’Etat de Genève peut déléguer à un tiers la maîtrise d’ouvrage qui lui est confiée. Ce faisant, il tient compte des nécessités de coordination et d’efficacité du processus de réalisation.

Chapitre V Subvention d'investissement

Art. 9 Contribution communale

Les communes financent les objets à réaliser sur leurs domaines publics.

Art. 10 Crédit d'investissement

¹ Un crédit maximal de 75 570 000 francs (base francs octobre 2021 TTC, hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour les mesures du projet d'agglomération de quatrième génération.

² Cette subvention, versée à titre exceptionnel sur la base d'un projet arrêté et précis, s'élève au maximum à 50% du montant du projet inscrit au projet d'agglomération de quatrième génération, déduction faite d'éventuelles subventions et participations de tiers.

³ Dans le cadre des mesures d'ampleur d'agglomération présentant une complexité foncière et opérationnelle, la subvention cantonale d'investissement aux communes peut exceptionnellement excéder 50% du montant du projet inscrit au projet d'agglomération, déduction faite d'autres éventuelles subventions et participations de tiers et à condition de ne pas dépasser le crédit total de la présente loi.

Art. 11 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2023. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité, sous la rubrique 5620 « Subventions d'investissement aux communes et associations intercommunales » du centre de responsabilité 0501 « Direction du projet d'agglomération (département du territoire) ».

² L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 12 But

Ce crédit d'investissement doit permettre de soutenir les communes dans la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de quatrième génération.

Art. 13 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint avec le bouclage de la présente loi.

Art. 14 Aliénation du bien faisant l'objet d'une subvention d'investissement

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat de Genève.

Chapitre VI Dispositions finales et transitoires

Art. 15 Rapport

Le Conseil d'Etat rend compte régulièrement au Grand Conseil sous forme de rapport divers :

- a) de l'état d'avancement des études et des travaux relatifs aux mesures fixées dans l'accord sur les prestations du projet d'agglomération de quatrième génération du Grand Genève ;
- b) de la conclusion de conventions spécifiques de financement, au sens de l'article 8, alinéa 1, lettre d, de la présente loi ;
- c) des dépenses effectuées selon les articles 3 et 6 de la présente loi ;
- d) des contributions reçues et subventions accordées mentionnées aux articles 5 et 10 de la présente loi.

Art. 16 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 17 Clause d'indexation

Le montant des crédits prévus aux articles 3, 6 et 10 faisant l'objet de la présente loi doit être indexé à l'indice suisse des prix de la construction en région lémanique. Pour ces crédits, aucune demande de crédit supplémentaire ne doit être déposée du fait du renchérissement.

Art. 18 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Art. 19 Modifications à d'autres lois

¹ La loi 11863 ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 187 970 000 francs et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 82 640 000 francs relatifs à la mise en œuvre du projet

d'agglomération de deuxième génération (PA2), du 13 octobre 2016, est modifiée comme suit :

Art. 10, al. 3 (nouveau)

³ Dans le cadre des mesures d'ampleur d'agglomération présentant une complexité foncière et opérationnelle, la subvention cantonale d'investissement aux communes peut exceptionnellement excéder 50% du montant du projet inscrit au projet d'agglomération, déduction faite d'autres éventuelles subventions et participations de tiers et à condition de ne pas dépasser le crédit total de la présente loi.

* * *

² La loi 12551 ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 219 560 000 francs et un crédit au titre de la subvention cantonale d'investissement de 25 500 000 francs relatifs à la mise en œuvre du projet d'agglomération de troisième génération (PA3), du 1^{er} octobre 2020, est modifiée comme suit :

Art. 10, al. 3 (nouveau)

³ Dans le cadre des mesures d'ampleur d'agglomération présentant une complexité foncière et opérationnelle, la subvention cantonale d'investissement aux communes peut exceptionnellement excéder 50% du montant du projet inscrit au projet d'agglomération, déduction faite d'autres éventuelles subventions et participations de tiers et à condition de ne pas dépasser le crédit total de la présente loi.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Amanda Gavilanes

La commission des travaux s'est réunie sous la présidence de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio lors de ses séances du 4 octobre et du 15 novembre 2022, afin d'étudier le projet 13182 ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 191 640 000 francs et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 75 570 000 francs relatifs à la mise en œuvre du projet d'agglomération de quatrième génération (PA4).

M^{me} Valiquer Grecuccio était assistée par M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique (SGGC), et M. Mathias Bapst, responsable du budget des investissements (DF). La commission a procédé aux auditions suivantes :

- M. Matthieu Baradel, chef genevois du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (DT) ;
- M. Joël Vetter, chef de projet (DT).

Le procès-verbal de séance a été tenu avec exactitude par M^{me} Garance Sallin que je remercie au nom de la commission.

Préambule

Le programme suisse des agglomérations a été lancé en 2003 par la Confédération. Il vise un développement coordonné de l'urbanisation et des transports au sein des territoires que constituent les agglomérations. Concrètement, ce programme se traduit à travers des appels à projets, tous les quatre ans, dans lesquels Confédération et agglomérations s'engagent à mettre en œuvre des mesures d'urbanisation, de transport et d'aménagements paysagers, en contrepartie d'un financement fédéral de certaines mesures de transport.

Chaque projet d'agglomération se caractérise par :

- une vision d'avenir assurant la coordination à long terme des objectifs dans les différents domaines ;
- une stratégie définissant les différentes étapes permettant d'atteindre ces objectifs ;
- des mesures ou des projets à réaliser dans les 4 à 5 ans.

Le Grand Genève a répondu aux appels à projets lancés par la Confédération respectivement en 2007, 2012, 2016 et 2020 (projets

d'agglomération 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e génération) et a obtenu à ce jour un financement fédéral total d'environ 500 millions de francs, dont 365 millions de francs pour le périmètre du canton de Genève, pour les projets d'agglomération 1, 2 et 3. Le projet d'agglomération 4 (PA4), dont les résultats préliminaires ont été publiés en juin 2022 par la Confédération, a permis d'obtenir un financement fédéral supplémentaire d'environ 141 millions de francs (sous réserve de validation des crédits par l'Assemblée fédérale), dont 83 millions de francs pour le périmètre du canton de Genève.

Objectifs du présent projet de loi

Le présent projet de loi poursuit deux objectifs. Tout d'abord, il vise à permettre la réalisation des mesures du projet d'agglomération de 4^e génération dont les travaux devront débuter entre 2024 et 2028. Pour ces mesures, le présent projet de loi finance la réalisation et, cas échéant, lorsqu'elles ne sont pas couvertes par d'autres lois, les études.

Ensuite, il vise à améliorer la maturité des mesures dont les travaux débiteront au-delà de 2028 en assurant le financement de leurs études. L'objectif est que ces mesures aient atteint un niveau de maturité suffisant au moment du dépôt du projet d'agglomération de 5^e génération (PA5) auprès de la Confédération (juin 2025) pour pouvoir bénéficier d'un financement fédéral dans le cadre de cette nouvelle génération de projet. Le niveau de maturité des mesures est un critère fondamental pour que la mesure puisse bénéficier du financement fédéral : les mesures de plus de 30 millions de francs devront bénéficier d'études de niveau « avant-projet » au moment du dépôt du PA5.

Lors de son traitement par la commission des travaux, le 4^e projet d'agglomération a fait l'objet de deux présentations de la part de M. Baradel et de M. Vetter, la première présentant le projet de loi dans son ensemble, ainsi que ses enjeux financiers, la seconde revenant plus en détail sur des mesures et des réaménagements précis.

Séance du 4 octobre 2022

Présentation de M. Matthieu Baradel, chef genevois du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, et M. Joël Vetter, chef de projet

M. Baradel rappelle que le PA est un mécanisme d'appel à projets mis en place par la Confédération tous les 4 à 5 ans qui permet, dès que l'on présente un projet cohérent en matière de transport, d'environnement et d'urbanisme, que la Confédération participe financièrement à la réalisation d'infrastructures de mobilité. C'est le 4^e PA, les trois précédents datant respectivement de 2007, 2012 et 2016. Le 4^e a été déposé en juin 2021 ; ils ont eu les résultats en

juin 2022. Globalement, ils estiment qu'ils ont eu un très bon résultat sur le PA4, puisque la Confédération leur a attribué 141 millions de francs pour financer les projets de mobilité. Une grande majorité (près de $\frac{2}{3}$ – 83 millions) est prévue pour des projets de mobilité sur sol genevois, 43 millions de francs en France, et 15 millions dans le canton de Vaud (région de Nyon). Ces 141 millions s'ajoutent aux 500 millions fédéraux déjà captés dans le cadre des trois premiers PA. Cela fait donc un total d'environ 640 millions de francs. Le PA3 avait des résultats moins bons que ceux-ci : la Confédération demandait des mesures plus précises, plus matures et qui se réalisent. C'est le travail qui a été fait dans le cadre du PA4. Un point important est qu'il faut avoir la capacité de les réaliser. Les délais de réalisation des PA se trouvent en page 3 de l'annexe 1. Pour le PA3, la réalisation se fait entre 2020 et fin 2025. Le PA4 a une réalisation de fin 2023 jusqu'à fin 2028. Ces délais sont très stricts pour la Confédération : si les travaux ne démarrent pas dans cette fenêtre, ils perdent la subvention fédérale prévue.

Le projet de loi de ce soir assure le financement de ce projet d'agglomération. Pour commencer la réalisation dès fin 2023, il faut que la loi qui les finance soit en force au plus vite. Sur l'ensemble des PA, les mesures représentent une cohérence entre la partie mobilité (plus de 400 mesures), l'urbanisation (74 mesures) et l'environnement/paysage. Les mesures d'urbanisation ne sont pas des financements publics (les PL n'interviennent pas dessus). En revanche, les projets de lois interviennent sur le financement des mesures de mobilité et d'environnement/paysage. Ce qu'ils doivent financer pour la partie genevoise ce sont les mesures de transport et environnementales et paysagères. En termes de structure de financement, il y a à Genève la H 1 50 qui finance toutes les mesures de transports publics (tramways et BHNS). Ensuite, il y a quelques PL ad hoc (pour l'instant un seul, pour le pont de Lancy). Le PL 13182 finance toutes les autres mesures : mesures de transport (espace public, mobilité douce, régulation) et mesures environnement et paysage.

Avec le PL 13182, ils vont financer des études de certaines mesures qui sont candidates à l'intégration au PA5, qui sera déposé en juin 2025 (période de réalisation 2029-2033). Ce projet de loi permet aussi des financements pour la réalisation des mesures dont des études ont été faites dans les lois de PA précédentes. Ici, ils financent donc uniquement la réalisation. C'est la plus grosse partie du PL. Enfin, pour certaines mesures, ils financent les études et la réalisation. Cela concerne surtout de petites mesures, sur lesquelles ils ne sont pas allés très loin en études d'avant-projet. Un autre principe général est la poursuite du mécanisme de financement cantonal à travers les subventions aux communes. Le principe est que le canton peut financer à hauteur de 50%,

déduction faite de toutes les autres subventions, le coût d'une mesure assumée par une commune. Cela existe depuis le début des PA. Ce mécanisme est reconduit, car il est très efficace pour faire en sorte que les communes réalisent les mesures. Ils ont eu un bon résultat au PA4, car la Confédération regarde très attentivement comment et si les mesures se réalisent. Si elles ne se réalisent pas, on perd du financement et on est mal évalué pour les générations suivantes.

Concernant la subvention d'investissement, il a été intégré dans ce PA un nouvel alinéa à l'art. 10 pour traiter des mesures très spécifiques, les voies vertes d'agglomération. Ce sont des mesures situées sur plusieurs communes, avec une complexité foncière importante (foncier fragmenté). Dans le cas de ces mesures, le canton doit prendre en puissance pour leur réalisation afin de développer un projet cohérent. Dans ce cadre, il est proposé d'inscrire dans la loi la possibilité d'aller au-delà des 50% prévus pour la commune, à partir du moment où on ne dépasse pas le crédit total de la loi. Ce dernier point est également très important : dans le cadre des présentations faites sur l'avancement des lois, on peut s'apercevoir que des mesures se réalisent différemment ou ne se font plus. Des crédits ne sont alors pas utilisés. A travers cet alinéa, on peut mobiliser cet argent qui reste dans le cadre général de la loi pour réaliser d'autres mesures. Cet alinéa se trouve donc dans le PA4. Le PL comprend aussi une modification à deux lois : la 11863 (PA2) et 12551 (PA3), afin de pouvoir financer et réaliser la voie verte d'agglomération en rive droite.

M. Vetter commente le tableau (voir annexe 1, p. 8) qui récapitule les différentes rubriques. Ce PL concerne 56 mesures. Il y a des mesures qui concernent le canton et dont la réalisation est financée ; la deuxième rubrique comprend les études pour des mesures sur le domaine public cantonal en vue du PA5 ; la dernière rubrique concerne les mesures sur du domaine public communal, avec le mécanisme de subvention cantonale pour les communes, soit pour études et réalisation, soit seulement pour les études. Sur les 56 mesures, près de la moitié concerne des aménagements en faveur de la mobilité douce, quelques-unes pour les transports collectifs (voies de bus), la gestion du trafic (carrefours à feu à remplacer pour poursuivre la mise en œuvre de la LMCE). Un quart du PL concerne des mesures de sécurité et valorisation de l'espace routier (requalification de routes ou de rues pour apaiser le trafic), des mesures concernent les espaces publics de la gare Cornavin (pilotees par la Ville de Genève), quelques mesures portent sur le transport individuel motorisé et d'autres sur l'environnement et le paysage.

En termes de montants, le PL est à 267 millions de francs, conformément au PDI. Ils ont eu beaucoup d'interactions avec les porteurs de projets (offices cantonaux, communes) pour consolider ces montants. Plus de 90% des

montants du PL concernent la réalisation des mesures sur la période 2024-2028 : c'est avant tout un projet de réalisation. Un petit montant est alloué aux études et une petite partie aux subventions aux communes. Ces ordres de grandeur sont à peu près équivalents aux PA précédents. M. Vetter présente un modèle de fiche, afin d'illustrer les informations qu'ils peuvent transmettre à la commission pour chacune des 56 mesures (objectifs, planning, coûts, etc.) si les députés le souhaitent. Il présente ensuite les tableaux qui listent les différentes mesures (voir annexe 1, pages 14 à 24). Il explique que le PL comprend des mesures individuelles et des paquets de mesures forfaitaires. Ces derniers sont de petits projets pour lesquels la Confédération alloue une enveloppe de cofinancement forfaitaire global, c'est pourquoi, pour certaines petites mesures, il y a une enveloppe globale et non un montant prévu pour chaque projet. Il précise également qu'une mesure peut se retrouver plusieurs fois dans les tableaux : une fois dans la rubrique d'investissement cantonal, une deuxième fois dans la rubrique de subvention cantonale. Cela est toujours notifié par une note de bas de page.

Questions des députés

Un député de l'Union démocratique du centre s'étonne du fait qu'il y ait un projet de changement des feux de circulation. Lors de la précédente législature, ils avaient voté 53 millions de francs pour finir le changement des feux de circulation et assurer la compatibilité des feux entre eux.

M. Baradel répond que la loi qu'il évoque avait deux objets, dont la mise en place d'une centrale régionale de gestion du trafic. Sur plusieurs routes cantonales, des panneaux à messages variables sont arrivés ; cela fait partie de ce projet. L'autre objet était la mise à niveau des carrefours à feux. La loi ne permettait pas de couvrir l'ensemble de la rénovation des carrefours à feux. Le montant qui vient dans ce PL lié au PA4 permet de mettre à niveau d'autres carrefours à feux. C'est la deuxième phase de déploiement. Il y a un financement fédéral sur une partie de ces carrefours (voir p. 15 du PL : 50-1, 50-2 et 50-3).

Le même député relève qu'il n'est pas clair que cela vaut pour les carrefours à feux quand on lit l'intitulé des mesures. Il demande si d'autres montants concernent les feux. M. Vetter répond qu'il y a la 50-4. Avec ces 4 mesures, on couvre l'ensemble des aspects carrefours à feux. M. Baradel indique que, s'ils le souhaitent, ils peuvent leur présenter le détail des carrefours à feux concernés et de ce que recouvrent ces mesures.

Un député du parti libéral-radical estime que les députés doivent se prononcer et décider ensemble, car si chacun en propose trois, autant faire tout de suite la présentation de toutes les mesures.

La présidente explique qu'elle a connu les deux cas de figure : celui où tout a été présenté en détail, ce qui demande beaucoup de travail pour l'administration et n'est finalement pas vraiment repris dans le rapport, et celui où ils avaient ciblé des thèmes ou des lieux selon ce qui a été présenté.

Le député PLR indique que, pour sa part, il est intéressé par les mesures suivantes : 50-4 (Amélioration gestion du trafic en faveur des TP et de la MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale), 30-29 (Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin) et la Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier. Il s'agit de s'assurer que les modes doux vont vraiment passer dessus.

Un autre élu libéral-radical demande s'il peut recevoir les fiches des mesures suivantes : 40-23, 30-45, 33-33, 33-31, 33-29, 33-35, 30-56 et 30-57.

Un député Vert propose que l'ensemble des mesures soit mis à disposition et que chacun choisisse ce dont il a envie de parler. Il évoque la subvention cantonale aux communes. Il demande quelle est la probabilité de réalisation des mesures communales.

M. Baradel pense que leur probabilité de réalisation est plus importante que pour les projets d'agglomération de générations précédentes, car il y a eu un travail fait spécifiquement avec les communes pour améliorer le contenu des mesures, affiner les coûts, les études et s'assurer que ce qui était présenté était tenable. Il y a donc un travail d'avancement et de maturité des mesures plus important qui a été fait. De plus, pour chaque mesure, il y a un engagement des communes à réaliser la mesure. C'était une condition pour déposer la mesure. Quand les communes n'ont pas fourni cet engagement, la mesure en question n'a pas été déposée et ne figure donc pas dans ce crédit. Il ne peut pas garantir que chaque mesure se fera à 100%, mais il affirme que le niveau de fiabilité est meilleur.

L'élu écologiste évoque les 76 millions de francs de subvention fédérale. Il demande si cela porte principalement sur des mesures cantonales. M. Vetter répond qu'il y a une partie sur les mesures cantonales et une partie que les communes vont toucher pour les mesures sous leur maîtrise d'ouvrage. Cela se trouve à l'art. 5 du projet de loi : la subvention fédérale pour l'ensemble des mesures genevoises cantonales et communales vaut 61,38 millions de francs. Sur ces 61,38 millions, la part de la subvention fédérale attribuée au canton en

tant que maître d'ouvrage vaut 14,83 millions. Cela signifie que le différentiel va aux communes.

M. Baradel ajoute qu'il y a en plus les mesures financées par la H 1 50. Ces mesures sont des projets de tramways. Cela est 100% cantonal et est cofinancé par la Confédération. Ce sont des montants plus importants (20 à 25 MF de subvention fédérale).

L'élu demande encore s'il y a une plus grande probabilité de réalisation des mesures communales que cantonales. M. Baradel répond qu'ils ont fait le même travail avec les offices cantonaux et le Conseil d'Etat qu'avec les communes. L'office cantonal des transports et l'office de l'urbanisme, qui réalise les voies vertes, sont particulièrement concernés par ces mesures. Ils ont également demandé au Conseil d'Etat un engagement à réaliser, avec la liste des mesures. C'est la même situation que pour les communes.

Finalement, il demande si les 76 millions de francs de subvention fédérale figurent dans le total de ce projet de loi. M. Baradel répond qu'ils viennent en recettes. L'Etat dépense 267 millions, puis il y a 76 millions qui viennent en recettes après coup. Ils font les demandes de versements fédéraux chaque année. Cela se fait sur la base de factures. Il faut donc avoir effectué la dépense pour la justifier auprès de la Confédération, qui verse ensuite vers le 15 décembre la subvention fédérale.

Un élu du PDC a une question concernant la proposition 25 du projet de loi, qui explique les mutations foncières et les principes comptables. Il a de la peine à comprendre : d'un côté, l'Etat va donner une subvention et des terrains, mais, d'un autre, il dit que pour ne pas être pénalisé deux fois il va tenir compte de la valeur des terrains qui vont être cédés au domaine public communal dans le cadre de la subvention. Il souhaiterait une explication à ce sujet. Il ne comprend pas pourquoi cela ne vient pas par exemple en diminution de la subvention. La réponse sera transmise ultérieurement.

Une élue Verte demande quelques exemples de mesures environnementales et paysagères. M. Vetter répond qu'il y en a 4 (cf. mesures « EP » en p. 16 du projet de loi) : Passages à faune à la route de Sauverny dans une zone accidentogène pour la faune, Restauration des corridors noirs fonctionnels pour la faune nocturne ; Réaménagement des parcs du domaine Rigot (partie nord) et du château Pictet le long de l'axe du tram Nations – Grand-Saconnex (TNGS) ; Parc linéaire (Libellule, Bois des frères – Lignon) et liaison avec la voie verte rive droite.

La présidente propose aux députés de faire parvenir les mesures qu'ils souhaiteraient traiter plus en détail. Elles seront envoyées au département et une audition pourra être prévue.

M. Baradel explique qu'il leur faut un certain temps pour produire les fiches détaillées selon le modèle présenté ce soir. Cependant, ils ont des fiches déjà existantes pour toutes les mesures, qui ne sont toutefois pas écrites pour le canton de Genève, car ce sont celles qu'ils présentent à la Confédération. Si les députés demandent des précisions sur certaines en particulier, des fiches orientées canton seront produites pour la commission.

Un élu d'Ensemble à Gauche demande quelle est l'échéance à laquelle le Grand Conseil doit se prononcer. M. Baradel répond que certains projets doivent démarrer fin 2023 : il faudrait viser le deuxième trimestre 2023 pour la loi. Si l'on veut être efficace vis-à-vis de la Confédération, ce serait au premier trimestre 2023.

Séance du 15 novembre 2022

Présentation de M. Matthieu Baradel, chef genevois du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, et M. Joël Vetter, chef de projet

Mesures 30-29 et 30-45 Espaces publics de Cornavin

Ce réaménagement du secteur de Cornavin accompagne le développement de l'axe ferroviaire Genève-Lausanne (Léman 2030), qui prévoit un doublement de la capacité voyageurs et qui nécessite une extension de la gare de Cornavin, qui sera souterraine. Cornavin est la première interface du canton et du Grand Genève, avec 140 000 montées-descentes TPG par jour. 70% des personnes qui passent par cette interface transbordent d'un mode à l'autre : il y a donc un enjeu d'avoir une interface qui fonctionne bien afin de favoriser les échanges entre les différents modes de transport. Le secteur est très saturé d'obstacles : il est très difficile de s'y déplacer à pied, il est très minéral, très encombré de trafic, avec des arrêts de transports publics (TP) nombreux et dispersés dans l'espace. Le réaménagement du secteur vise une pacification et une requalification des espaces, qui sont aussi permises, car il y a un concept multimodal en rive droite issu de la LMCE. Au niveau du concept d'accessibilité, des travaux ont été réalisés : ceinture urbaine, U lacustre, axe Nations-Charmilles fluidifié pour que le trafic s'y reporte. Cela permet de pacifier les poches urbaines au sein de ce périmètre et le secteur stratégique de Cornavin. La mise en service ceinture urbaine prévue prochainement permet de déclencher les mesures de pacification du trafic. Tout cela va se faire par étapes.

Concernant la place Cornavin, le principe est de requalifier l'ensemble des espaces publics en faveur des TP des modes doux (MD). Il est question de 5,5 hectares, entre le nord (place de Montbrillant), le sud (place de Cornavin), et la partie de réaménagement de la rue des Terreaux-du-Temple et du

boulevard James-Fazy. Les premières études sur ce projet ont été lancées il y a une dizaine d'années par la Ville de Genève, accompagnée par le canton. Elles ont abouti à une image directrice formalisée dans un plan directeur de quartier approuvé en 2021 par le Conseil d'Etat. Il est prévu une réalisation par étapes, avec une ambition forte de réduction du trafic individuel motorisé (TIM) pour libérer de l'espace pour les autres usages. Cela inclut notamment la fermeture au trafic de la place de Cornavin, la même chose au nord sur la place de Montbrillant. Il y a également la fermeture au trafic sur la rue des Terreaux-du-Temple, ce qui nécessite de requalifier le boulevard James-Fazy. Au nord, il est aussi prévu une fermeture de la rue de Lyon, ce qui est plutôt lié au projet de BHNS Cornavin-Vernier-ZIMEYSAVER. Pour libérer le trafic sur la place de Cornavin, il faut aussi déplacer les trémies d'accès au parking souterrain. Pour assurer l'accessibilité au parking, il y aurait une remise à double sens de la rue des Alpes.

Il est aussi prévu de regrouper les arrêts de TP en 3 lieux stratégiques : des bus au passage inférieur Servette, des trams au passage inférieur Montbrillant, et des bus et trams sur la place de Cornavin. D'autres aménagements sont aussi prévus : végétalisation, qualité d'espace public pour les piétons, des franchissements vélos, etc. La mise en œuvre de cette image directrice va se faire par étapes. Celles-ci sont déclinées à travers des mesures du projet d'agglomération (PA). La première étape est la mesure 30-29 (place de Cornavin) et la mesure 30-58 (réaménagement de la rue des Terreaux-du-Temple avec le tram, et des travaux liés aux faisceaux des voies de tram sur la partie place de Cornavin). Ce sont des mesures pour lesquelles il est prévu dans le projet de loi une subvention à la Ville de Genève, qui est maître d'ouvrage. Le tram est financé par la H 1 50. Cette première étape est à l'horizon 2025. La deuxième étape concerne le nord de la gare, avec le réaménagement des passages inférieurs, mais elle ne peut pas être construite avant que les CFF réalisent la gare souterraine. On parle de 2027 pour les travaux de la gare souterraine, donc l'étape B est plutôt au-delà de 2030. Dans la loi, on prévoit des subventions à la Ville de Genève pour les études. Enfin, la dernière étape, avec un horizon à plutôt long terme, concerne le réaménagement du passage inférieur Grottes, un passage inférieur derrière la HEAD et potentiellement une vélostation dans le secteur des Grottes. Il précise que, dans la première étape, une vélostation est aussi prévue dans le parking souterrain. Ces étapes concernent les travaux, mais il est déjà prévu qu'au niveau du plan de circulation, la fermeture de la place de Montbrillant intervienne déjà dès l'année prochaine.

Questions des députés

Un élu de l'UDC demande si la rue de Lyon sera totalement fermée. M. Vetter répond que le projet de BHNS prévoit une fermeture au TIM dans les deux sens. Il demande encore par où les gens vont passer après. La rue de Lyon est un axe important, qui permet de monter sur Châtelaine depuis Cornavin. M. Vetter répond que tous les flux qui passent par le centre pour aller vers Châtelaine seront censés emprunter la ceinture urbaine. Désormais, l'accès à ces poches, notamment le secteur mentionné par le député UDC, doit être privilégié par la ceinture urbaine pour éviter des flux de transit. C'est tout un concept global de réorganisation des flux, et la rue de Lyon en fait partie. L'élu estime que cela revient à faire des détours pour aller d'un point A à un point B. Il trouve cela aberrant. Il demande si des solutions ont été trouvées pour faciliter les accès des taxis aux parkings en sous-sol. M. Baradel précise que la question de la rue de Lyon est liée au projet de BHNS entre Genève et Vernier, soit le PA3. Ce n'est pas une fermeture à la circulation de l'ensemble de la rue de Lyon. L'objectif, qui est celui de la LMCE, est plutôt de supprimer les mouvements de transit au sein du quartier de Cornavin et les renvoyer sur la moyenne ceinture. C'est un des principes de bases de la LMCE. Tous les concepts du canton de Genève sont développés là-dessus. L'accessibilité voitures au quartier reste par la rue de Lyon. Le tronçon concerné est le dernier tronçon en approche de la gare. Cela résulte d'autres choses et non du projet d'agglomération.

S'agissant des taxis, ils sont effectivement mis en sous-sol. Leur accès est facilité, car la circulation voitures est réduite, voire supprimée. Il y a donc un accès facilité au transport professionnel, voire un accès réservé. Les discussions entre la Ville et les taxis ont lieu, et l'aménagement qui a été trouvé est celui-ci. Il ne pense pas qu'on puisse dire que le fonctionnement des taxis est péjoré, puisque les seules voitures qu'on verra sur le secteur de Cornavin seront les taxis.

Un élu d'Ensemble à Gauche demande s'il y a un délai pour que l'argent leur soit alloué, concernant le tram. M. Baradel répond que le délai pour la mesure 30-58 (tram) et la mesure 30-29 est un début des travaux entre 2024 et 2028. Si le début des travaux ne se fait pas à ce moment-là, on perd la subvention fédérale de 17 millions de francs. Il s'agit de travaux préalables à l'extension de la gare de Cornavin.

L'élu s'enquiert de la vélostation qui serait mise dans le parking souterrain. M. Vetter répond qu'une vélostation sera intégrée dans le parking souterrain qui se trouve sous la place de Cornavin, avec des trémies spécifiques.

Un député du MCG demande s'il est prévu quelque chose pour l'accès en voiture des personnes à mobilité réduite. M. Vetter répond qu'il sera toujours possible d'accéder au secteur : le parking sera toujours accessible et il y a la dépose-minute. Le secteur n'est pas complètement fermé aux voitures : il y aura l'accès pour les taxis, la dépose-minute et le parking relais.

Le même député comprend que quelqu'un qui viendrait depuis la Servette devra faire le tour. M. Vetter répond que l'accès restant se ferait par la rue des Alpes ou la rue de Lausanne. L'accès sera concentré d'un côté.

Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à la place Albert-Thomas

M. Vetter explique qu'il s'agit d'un tronçon de 650 m entre la place des Nations et la place Albert-Thomas. C'est un tronçon de la ceinture urbaine et qui est en main de la Ville. Il est prévu dans la loi un montant de subvention pour la Ville et un montant d'investissement pour modifier les feux qui doivent être adaptés, ce qui est sous l'égide du canton. Avec le projet de tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney, il est prévu que le trafic augmente sur ce tronçon-là, aussi du fait de la mise en service de la ceinture urbaine. Les véhicules vont s'y reporter et ne plus franchir le centre-ville. Pour accueillir ces flux supplémentaires dans de bonnes conditions, sécuriser les MD et faciliter le passage des TP, il est prévu un réaménagement global de l'axe. Sont prévus l'insertion d'une piste cyclable et un trottoir élargi à la montée, une voie de bus en site propre à la descente. Ils conserveront une voie pour les voitures dans les deux sens afin de garantir la fluidité sur la ceinture urbaine. Cela passe sur un pont CFF qui doit être assaini et sera élargi par l'opportunité de ce projet. Le projet intègre donc la démolition et reconstruction du pont, ce qui explique son coût relativement élevé par rapport à un projet standard de requalification routière. Le début des travaux est prévu en 2026 et la fin en 2028.

Un député de l'UDC rappelle qu'ils avaient voté 53 millions de francs pour finir le changement des feux de circulation. Il demande ce qu'ils vont faire concrètement ici par rapport aux feux.

M. Vetter répond qu'ils détailleront ce point en présentant une mesure suivante. Le crédit de renouvellement des carrefours voté, il y a quelques années, ne portait pas sur l'intégralité des carrefours à feux du canton. Les carrefours mentionnés ici ne faisaient pas partie des carrefours. Lorsqu'il y a un projet de réaménagement de l'ensemble d'un axe, on fait généralement une modification de la configuration des carrefours. Ici, il y en a une à la place des

Nations et une à la place Albert-Thomas qui doivent être adaptées selon ce nouveau projet.

Réaménagement de la place de Sardaigne et de la place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux

M. Vetter explique que le secteur concerné fait l'articulation entre le Vieux Carouge, le secteur emblématique des Tours de Carouge et le PAV qui va se développer. Il a besoin d'assurer cette relation entre les nouveaux quartiers et le cœur historique de Carouge, avec un niveau de qualité suffisant pour permettre les échanges et la couture urbaine. Par ailleurs, c'est un secteur où 7 lignes de bus passent : il y a aussi un besoin d'assurer un transbordement efficace des différents transports. Il y a aussi des questions de sécurité, ce secteur étant plutôt accidentogène. L'ensemble de ce projet vise à réaménager 3 ha d'espaces publics, sans intégrer les travaux sur le parking de Sardaigne. Il s'agit d'améliorer la qualité urbaine, favoriser le transbordement d'un mode à l'autre et favoriser la perméabilité piétonne et cyclable. Il est prévu de subventionner la Ville de Carouge pour les travaux, ainsi que de prévoir l'aménagement de plusieurs carrefours à feux sous maîtrise d'ouvrage cantonale. Les travaux sont prévus entre 2025 et 2027. Il précise que seul le tronçon entre le boulevard des Promenades et la rue Jacques-Grosselin serait fermé au trafic TIM (hormis l'accès au parking souterrain en bordure du périmètre). Il y aura plein de possibilités d'accéder autrement au secteur en voiture.

Réaménagement de la rue du Collège, de la rue des Moraines et de la rue de la Fontenette en faveur des MD et TP

M. Vetter indique qu'il y a 860 m à réaménager. Des développements de quartiers sont prévus, avec des enjeux d'insertion qualitative, d'espaces publics, d'îlots de fraîcheur, de végétalisation, de pacification du TIM pour accueillir la croissance de la population dans ce secteur, tout en permettant à la ligne 11 de passer facilement. Les travaux sont prévus dès 2024 jusqu'à 2025 pour la mise en service. Il est prévu une subvention à la Ville de Carouge pour les travaux, ainsi qu'un investissement pour un carrefour à feux au niveau du canton.

Un élu libéral-radical demande par où la ligne de bus va passer. M. Vetter précise qu'il ne s'agit pas de fermer ces axes au passage des bus. L'accès aux voitures n'est pas fermé non plus : l'idée est de réduire le gabarit à disposition pour les voitures afin d'élargir les trottoirs pour faire de la végétalisation, mais il faut aussi garantir le passage de la ligne de bus. Il demande encore quel est

le nouveau tracé. M. Vetter explique qu'il n'y a pas de nouveau tracé. La fiche a été rédigée il y a quelques temps ; depuis, ce tracé a été mis en service.

Un député de l'UDC lui demande de confirmer que ces réaménagements se font sans diminution de la capacité routière pour les véhicules, qu'ils soient publics ou privés. M. Vetter répond qu'il ne connaît pas en détail le plan de circulation de la Ville de Carouge, mais il n'est pas question ici de fermer ces axes à la circulation. M. Baradel ajoute qu'il n'y a pas de réduction du nombre de voies de circulation. Ce n'est en tout cas pas prévu dans les éléments de projet qu'ils ont.

M. Vetter passe aux mesures sur le Grand-Saconnex, qui n'ont pas de cofinancement fédéral. Il s'agit de deux mesures d'accompagnement du prolongement du tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney-Voltaire. Ils les avaient déposées pour une demande de subvention fédérale en juin 2021, mais la Confédération a refusé de les cofinancer, sous prétexte que les charges de trafic sur ces axes n'étaient pas suffisantes pour justifier que la Confédération y investisse de l'argent. Ils ont eu récemment des échos de la Confédération pour que la règle assez restrictive soit peut-être revue dans le futur. Néanmoins, la commune s'est engagée à quand même réaliser ces mesures d'ici 2028.

Réaménagement du chemin Sarasin et du chemin de Terroux en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire

M. Vetter explique que cela concerne un linéaire de 1,4 km. Cela s'inscrit dans le concept de circulation qui accompagne le déploiement du tram. Un tronçon de la route de Ferney sera fermé à la circulation routière. L'accessibilité au quartier des Nations se fera via la route des Nations. Il est attendu de préserver une accessibilité routière, mais il est nécessaire de sécuriser les MD pour assurer de bonnes conditions et la cohabitation entre les différents modes, car a priori le trafic ne devrait pas baisser sur cet axe. Il est prévu d'insérer un aménagement cyclable d'un côté de la route, de rééquilibrer les espaces entre les différents modes, et cela nécessitera de supprimer des places de stationnement, dont le nombre n'est pas encore exactement connu aujourd'hui. Cela permettra aussi, lorsque les largeurs le permettent, de végétaliser cet axe. La Ville du Grand-Saconnex prévoit des travaux entre 2026 et 2027. Il est prévu de lui octroyer une subvention dans cadre de ce projet de loi.

Réaménagement du chemin du Pommier et de la route des Morillons en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire

Cette mesure a quasiment le même concept : une partie du chemin du Pommier va faire l'objet d'une insertion de pistes cyclables, avec un élargissement des trottoirs. La route des Morillons sera également réaménagée avec un élargissement pour les MD. Ici, on est en partie sur la Ville du Grand-Saconnex et sur la Ville de Genève. Ces projets nécessitent des cessions foncières dans le cadre de PLQ qui sont toujours en négociation, ce qui complexifie le projet.

Aménagements MD sur la route d'Annecy

Pour cette mesure, il est prévu un montant de 1,3 million de francs, mais seulement pour les études. Ils n'ont pas de schéma détaillé à présenter, car il faut justement mener les études. Globalement, ce projet s'inscrit dans le plan d'action mobilité douce du canton. L'axe concerné nécessite d'être équipé pour sécuriser les vélos, de sorte à relier le centre du canton avec les poches du sud du canton. Dans une certaine mesure, les déplacements pendulaires pourraient être reportés sur le vélo. Ceci a été étudié dans le cadre de l'étude multimodale Genève-Sud, qui a révélé la nécessité d'aménager des axes cyclables pour permettre aux pendulaires d'emprunter le vélo et non la voiture, dans un secteur assez saturé aux heures de pointe. C'est aussi un secteur complexe, car il y a des arbres et des SDA. Le montant inscrit dans la loi permettra d'y voir plus clair sur les possibilités d'aménagement de cet axe.

Un député de l'UDC relève qu'on parlait déjà du réaménagement de la route d'Annecy il y a 15 ans. Il demande ce qui a été fait en 15 ans. M. Baradel répond qu'il s'est passé quelque chose en lien avec la route d'Annecy ces dernières années : le crédit pour L1-L2, qui a été refusé. On est aujourd'hui dans les suites de cela. Le concept développé pour L1-L2 ne peut pas être réalisé en raison du refus. Effectivement, ils relancent les études. Des études préliminaires ont déjà été menées, mais ils sont maintenant dans la suite. Tout le monde est très conscient qu'il faut pouvoir faire des choses sur cette partie du territoire.

Un libéral-radical demande si le bus va rester sur le même tracé. M. Baradel pense que oui et qu'il est difficile de faire autrement. Les données du problème sont qu'ils ne peuvent pas réaliser le nouvel axe routier, donc ils sont plutôt sur une logique de sécurisation des MD. Il faut aussi réussir à conserver l'accessibilité TP et voitures. C'est compliqué, car l'espace est restreint.

Carrefours à feux

M. Vetter explique qu'il y a 3 mesures avec un cofinancement fédéral (50-1, 50-2 et 50-3) et une mesure sans cofinancement fédéral (50-4). Avant de présenter cela, il convient de revenir un peu en arrière. La LMCE est votée en 2016. Il y a le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 qui est voté en 2017. En parallèle, en 2016, la loi 11868 ouvre un crédit d'investissement de 50 millions de francs pour la réalisation de mesures d'exploitation inscrites dans le plan d'actions du réseau routier 2015-2018. Dans cette loi, il y avait le déploiement d'une nouvelle régulation lumineuse sur les carrefours à feux, avec 32 millions de francs sur 4 ans, la centrale régionale de gestion du trafic (CRGT), et la mise en conformité de la signalisation directionnelle avec le schéma directeur de jalonnement. Concrètement, les 32 millions ont été dépensés ainsi : 25 millions pour rénover 78 carrefours trop anciens. Il était bien précisé dans le projet de loi qu'il s'agissait d'une première étape. Les 7 millions restants ont été investis en parallèle pour adapter et optimiser la programmation de carrefours plus récents en lien avec les carrefours rénovés. En effet, cela fonctionne par axes : si on touche un carrefour à un endroit, il faut reprogrammer l'ensemble de l'axe.

Concernant les mesures 50-1, 50-2, 50-3 et 50-4, elles portent sur des points se trouvant en bordure ou à l'intérieur de la zone 1 LMCE et des points en bordure ou à l'intérieur de la zone 2 LMCE. Ici, on parle d'un total de 68 millions sur environ 6 ou 7 ans. Cela fait environ 10 millions de francs par année, soit à peu près le même rythme que précédemment. Il s'agit de la 2^e étape par rapport à la 1^{re} étape de la loi 11868. Cela concerne la suite du remplacement des équipements qui vont devenir progressivement obsolètes d'ici 2028. L'OCT a reçu courriers de Siemens, fournisseur de ces carrefours, disant que certaines séries de carrefours seront obsolètes d'ici 2028. Il est question de 37 carrefours en zone 1 et 129 dans la zone 2. Il n'y a pas de doublon avec les équipements déjà remplacés. On continue sur la même logique de rénovation, avec cette fois-ci une subvention fédérale.

Questions des députées et des députés

Un élu du MCG demande si l'ensemble des montants de la loi 11868 a été dépensé. M. Vetter répond par l'affirmative. Cela a permis de changer 78 carrefours à feux. Le député rappelle qu'il était question de mettre des panneaux d'avertissement et il demande ce qu'il en est. M. Baradel répond que ces panneaux sont en place aujourd'hui. Cela fait partie du point 2 de la L 11868 (centrale régionale de gestion de trafic). Ils sont connectés et érigés, des tests ont été effectués. Il y a un petit retard sur la mise en service officielle, dû à des problèmes d'approvisionnement électronique côté fournisseur, ainsi

qu'à des questions de RH à l'OCT, qui a recruté récemment de nouveaux ingénieurs pour aller de l'avant. Cela sera mis en service d'ici quelques mois. Concernant les carrefours à feux, on ne pouvait même plus intervenir sur certains d'entre eux, car il n'y avait même plus les pièces de rechange. Il était donc très urgent de les changer. Avec l'étape 2, on arrive sur un deuxième volume de carrefours à feux sur lesquels on doit pouvoir mettre à niveau les équipements, qui ont 15-20 ans. Finalement, le représentant du MCG demande si la CRGT fonctionne. M. Baradel explique qu'il y a deux aspects. Un aspect est celui de la CRGT, qui vise à centraliser toutes les informations qui remontent des capteurs sur le fonctionnement des carrefours à feux, et ensuite à délivrer les informations aux usagers via ces panneaux. Cette centrale est coordonnée avec celle des TPG et la centrale secours. Cette partie CRGT est réalisée depuis quelques années. Un des moyens d'informer les usagers de la route, ce sont les panneaux qui seront bientôt mis en service. D'autre part, il y a la partie carrefours à feux, qui est liée, mais qui est autre chose. Ensuite, sur certains secteurs, il y a des logiques de synchronisation des feux, soit en local, soit via la centrale régionale.

Un élu de l'UDC remarque qu'un article dans la Tribune était assez critique sur l'utilité de ces panneaux d'avertissement. Il espère que cela pourra bientôt fonctionner.

Discussion interne

Le représentant de l'UDC explique qu'il hésite entre le refus et l'abstention. Ils sont à nouveau confrontés à ce genre de projet de loi où tout est mélangé, où il y a à la fois du très bon et du très mauvais. Pour lui, certains projets pourraient être rassemblés dans un seul projet de loi, mais d'autres devraient faire l'objet de projets spécifiques. En effet, avec ce type de projet global, si on veut refuser une mesure, il faut se lancer dans une opération chirurgicale pour sortir les montants en amendant le projet, ce qui prend un temps considérable et complexifie le débat. Autrement, on accepte à contrecœur ou on refuse. Il comprend qu'il y a des enjeux de subvention fédérale, mais il trouve inacceptables certaines conséquences du projet, comme avec l'exemple de la rue de Lyon. Soit on fait un projet encore plus global avec l'entier de la problématique, soit il faut vraiment procéder projet par projet. Ainsi, vu la complexité de la tâche, il va personnellement s'abstenir afin de ne pas pénaliser les mesures les plus urgentes, tout en restant critique sur l'ensemble.

Un élu d'EAG relève que la Confédération a décidé de soutenir l'aménagement du territoire par région depuis 20 ans via les projets d'agglomération. Il trouve que c'est une très bonne chose. Dans un premier temps, le canton a mis en place des mesures sans forcément avoir l'aval des

communes, mais désormais, les communes ont engagé des études pour réaliser en temps et en heure, afin que les subventions soient obtenues. C'est un processus qui a été très bien mené, tous les projets sont mûrs du point de vue des communes et du canton. Les communes ont adopté les plans idoines, le Conseil d'Etat les a validés ; le parlement est peut-être au bout de la chaîne, mais il voit mal qu'il rétro pédale sur ces mesures, sans quoi tout risque de s'effondrer. De plus, le nœud ferroviaire que va représenter la gare Cornavin est important : 1 million de personnes ont besoin de cette centralité et vont pouvoir changer de train très facilement, avec trois gares en une comme à Zurich. Il pense que c'est un enjeu très important pour la ville, le canton et l'agglomération. L'agglomération est très importante pour fluidifier la mobilité. Il votera ce projet avec enthousiasme.

Un député du PDC rappelle que lors du vote du crédit sur la place Cornavin, une des grosses pierres d'achoppement était la moyenne ceinture. Il lui semble qu'on ne leur avait jamais annoncé que la rue de Lyon serait fermée à la circulation. Apprendre ça aujourd'hui le met vraiment en colère. On ne peut pas accepter cette loi qui arrive avec une mesure supplémentaire qui ne leur a jamais été annoncée. Cela le fait se sentir trahi. Il propose de convoquer le Conseil d'Etat. Cette fermeture va causer de vrais problèmes de circulation. La circulation à Genève n'est déjà plus possible aujourd'hui. Ce matin même, il a fallu plus d'une heure pour faire Vésénaz-rue de Lyon. Cela va trop loin. Il pense qu'il faut auditionner M. Dal Busco et lui dire que ce n'est pas admissible.

Un autre élu centriste ne partage pas l'avis de son collègue de parti. Au niveau de la gare, Genève a accumulé une trentaine d'années de retard sur Zurich, qui a su au bon moment profiter de la manne fédérale. C'est maintenant l'occasion de rattraper ce retard, et il n'est donc pas d'accord de refuser la subvention fédérale pour 300 m de la rue de Lyon. Il votera oui, sous réserve de l'audition de M. Dal Busco telle qu'elle a été demandée.

Un élu socialiste annonce que le groupe socialiste soutiendra ce projet de loi. Il y a un grand enjeu au niveau des subventions fédérales, Genève a pris un certain retard sur les différents projets, ce qui est aussi en lien avec la capacité de l'administration cantonale à les absorber. Il est donc important de voter ce PL et d'avoir ces réalisations pour combler ce retard. Concernant la remarque du premier intervenant du PDC il rappelle qu'il y a eu des consultations sur la fermeture de ces rues. La société civile a pu se prononcer. Cela fait plusieurs années ; lui-même avait participé à la présentation du projet la salle du Faubourg, qui évoquait des fermetures et des impacts annexes à prendre en compte. Au niveau procédural, tout a été respecté, l'information a été faite. Le groupe socialiste est prêt à voter ce projet de loi.

Un élu du MCG remarque qu'il est toujours question de la LMCE et il trouve qu'il y a une grosse différence entre l'esprit et l'application de la LMCE. Selon lui, le peuple a été trompé, de même que beaucoup d'élus. Tout est mis sur le dos de la LMCE. Concernant ce projet de loi, le MCG a toujours été contre le principe de présenter un paquet de mesures, où c'est tout ou rien. Il faudrait un saucissonnage du projet de loi, car certains éléments ne vont pas, comme celui de la gare de Cornavin. Quelqu'un qui vient de la Servette devrait faire le tour et passer par la rue des Alpes pour aller à Cornavin ; il trouve que c'est inacceptable. Cela va augmenter la saturation, d'autant que, d'ici dix ans, il est prévu 100 000 pendulaires supplémentaires. A moins d'empêcher les voitures de pénétrer sur le canton, il ne voit pas comment cela va fonctionner. Il trouve qu'il y a un manque de prévision. On leur met aussi la pression en lien avec les subventions fédérales. Ils auraient dû anticiper, car les députés doivent toujours voter sous pression afin de ne pas rater la subvention. Genève n'est pas un canton comme Zurich : il n'a pas les mêmes aménagements, ni le même fonctionnement, ni le même territoire. Il faut une vraie cohérence. Le MCG va refuser ce projet de loi.

Un député Vert indique que les Verts vont soutenir ce projet. Les prises de parole de ce soir apportent des éléments au débat. Les projets d'agglomération ont pour but de chercher une cohérence entre différentes mesures, qui permettent à différents flux de cohabiter. Contrairement à ce que l'élu du MCG a dit, ceux-ci permettent l'anticipation, car les mesures sont dans les pipelines depuis un certain temps. Si certaines sont présentées aujourd'hui comme étant mûres pour la demande de subvention, c'est qu'elles ont été travaillées depuis un certain nombre d'années. Les questions de pression sur les délais ont été bien mises en lumière ce soir, notamment sur le nœud autour de Cornavin. Tout le monde va dans la bonne direction pour maintenir ces plannings ; il est important de ne pas trop traîner. Il entend néanmoins qu'il y a des besoins d'éclaircissements supplémentaires et demande quelle serait l'incidence sur le calendrier des éventuelles auditions.

L'élu écologiste pense que la ceinture urbaine représente un gros changement et implique de gros travaux. Les différentes mesures sont bel et bien liées entre elles. Il pense qu'il est difficile de fragiliser cette démarche cohérente parce qu'on a un avis sur un axe routier particulier. Pour sa part, il pense que, si on évite le trafic de transit sur l'axe de Cornavin pour qu'il puisse circuler de façon plus rapide ailleurs, le tour est joué. Personnellement, il n'est pas très inquiet concernant la rue de Lyon, car il comprend que le trafic motorisé va pouvoir augmenter en fluidité ailleurs.

La présidente précise qu'il leur a été dit que cela concernait uniquement une partie de la rue de Lyon.

Un député du parti libéral-radical observe qu'il s'agit du 4^e projet d'agglomération. Son parti a soutenu les trois premiers et va soutenir le 4^e, mais il comprend très bien le courroux de l'un des représentants du PDC par rapport aux décisions qui sont prises, notamment sur l'interprétation de la LMCE. Il est le premier à dire qu'il faut fluidifier la moyenne ceinture, mais le comportement du conseiller d'Etat ces derniers temps ne montre pas d'indicateurs positifs, en bypassant le parlement. Concernant cette inquiétude, il est clair qu'il ne faut pas tout mettre en péril juste pour la rue de Lyon. Cela lui conviendrait d'avoir une clarification par écrit du Conseil d'Etat au sujet de ce processus et de ce choix, et que cela soit intégré dans le rapport. C'est une question de confiance aux gens et de ligne de conduite qui est tenue ou non. Cela dit, il ne pense pas qu'ils puissent se permettre de perdre une subvention fédérale dans ce projet d'agglomération. Il s'agit d'axes coordonnés et qui engagent les communes. Les plans communaux tiennent compte du plan cantonal, qui tient compte des projets d'agglomération. S'ils ne votent pas, cela ne sape pas seulement le plan cantonal, mais aussi la subvention fédérale, les projets communaux et la cohérence. Il pense donc qu'il ne faut pas refuser ce projet, mais qu'il faut une clarification. Cela étant, s'agissant de perdre des subventions fédérales, que ce soit pour les Dardelles ou pour L1-L2, cela a posé nettement moins de soucis à certains.

La présidente demande s'il propose de voter ce soir et que la réponse de M. Dal Busco soit intégrée dans le rapport.

L'élu du PLR répond que cela lui conviendrait. Entre la rédaction du rapport et le vote en plénière, il y a encore une étape.

Son collègue de parti n'est pas très à l'aise non plus. En revanche, il n'est pas d'accord avec l'idée de saucissonner le projet. La commission souhaite une vision d'ensemble, qui permet d'avoir une cohérence. On voit que le PA4 a été réfléchi justement pour que ce ne soit pas saucissonné. Par ailleurs, les commissaires traitent le projet d'agglomération quand le projet de loi arrive devant eux, mais il y a beaucoup d'informations qui circulent sur le Grand Genève, le projet d'agglomération, etc. Les mesures sont explicitées depuis juin 2021. On ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu d'information, mais le problème est que les députés sont informés uniquement quand il y a le projet de loi. Il y a peut-être une réflexion à avoir dans ce sens, avec le département qui viendrait plus tôt pour leur expliquer ce qui sera présenté, et qu'eux puissent demander plus d'informations sur certains points. Personnellement, cela le gêne aussi, il n'avait pas entendu parler de la fermeture de la rue de Lyon au TIM.

Il pense qu'il y a beaucoup de bonnes mesures, et d'autres pour lesquelles ils s'apercevront finalement que ce n'était pas des bonnes mesures. Ce qui est

certain, c'est qu'on ne peut pas dire qu'aujourd'hui toute la zone de Cornavin soit satisfaisante. Quant à savoir si ce qui sera mis en place sera mieux ou non, il ne pense pas que la commission ait l'expertise pour le dire à ce stade. Il n'est pas non plus convaincu que tous les experts qui ont été mis autour de la table puissent dire avec certitude que cela va fonctionner et que c'est totalement conforme à la LMCE. Il dit cela, car il n'a pas une énorme confiance en M. Hodgers et M^{me} Perler, qui signent le projet d'agglomération, sur leur volonté de fluidifier au mieux la circulation à Genève. Les autres signataires sont vaudois ou français ; il n'est pas certain non plus qu'ils soient vraiment allés dans le détail du projet d'agglomération à Genève.

Il y a une forte rupture de confiance entre le parlement et le Conseil d'Etat. Il ne sait pas vraiment s'il s'agit du projet d'agglomération du Conseil d'Etat ou du projet d'agglomération de M. Hodgers. En effet, il pense que le Conseil d'Etat a actuellement tendance à travailler en silo, quand on voit les dernières décisions prises concernant les 30 km/h sur un grand nombre de rues, et M. Hodgers qui prend des règlements sur la loi sur l'énergie pour appliquer sa propre politique. Ainsi, il a des doutes sur toutes ces mesures qui leur sont proposées aujourd'hui. Il n'est pas contre, mais il n'a pas une entière confiance. S'agissant de la rue de Lyon, il trouverait intéressant qu'on leur explique quel a été le processus, comment les choses ont été étudiées, qui sont les experts qui ont analysé spécifiquement cette voie, afin de voir si ce sont des avis de spécialistes ou si ce sont des avis du Conseil d'Etat qui a imposé aux spécialistes de faire ainsi. Il a un peu l'impression que le Conseil d'Etat agit dernièrement de cette manière-ci.

La présidente indique qu'elle va intégrer sa demande au courrier adressé à M. Dal Busco.

Un élu d'Ensemble à Gauche explique que la Ville de Genève a mis 100 millions de francs sur la table pour la gare Cornavin, et l'Etat a mis 400 millions pour cofinancer cela. Ce qui est en jeu aujourd'hui, ce sont aussi ces 100 millions et 400 millions. C'est dans le cadre du BHNS qu'a été dessinée la question de la rue de Lyon. La ligne de BHNS est venue se rajouter à l'aménagement de la gare de Cornavin. C'est pour cela qu'aujourd'hui, en lien avec le PA, on vient leur parler de la rue de Lyon. Le tronçon du haut de la rue de Lyon vers l'école d'ingénieurs, jusqu'en bas, sera dédié uniquement à la ligne de BHNS. Il trouve qu'en parallèle au vote de ce soir, ils peuvent effectivement demander à M. Dal Busco de confirmer cela. Ceux qui souhaitent s'opposer à la fermeture de la rue de Lyon pourront le faire dans le cadre du crédit pour le BHNS, car ce n'est pas encore réglé et un gros budget va arriver devant la commission.

Un élu du MCG rejoint les propos du premier représentant du PDC. Il s'amuse de la position du PLR qui est à la fois d'accord et pas d'accord. Il trouve que, si on veut amener quelqu'un par la gare, le fait de devoir passer par le quai et la rue des Alpes démontre la stupidité de ce projet. Dans une démocratie, lorsqu'on prend des mesures sur des aspects aussi importants, on doit consulter le peuple. Si ce projet de loi passe, le MCG lancera un référendum et invitera donc le peuple à se prononcer sur le sujet. Concernant l'audition ou la lettre à écrire à M. Dal Busco, il trouve que c'est se moquer du monde que de voter ce soir en espérant avoir une réponse écrite. Ils n'auront pas de réponse satisfaisante.

Un autre élu écologiste annonce qu'il est d'accord avec la proposition du représentant du PLR, qui est une solution raisonnable. Du reste, le PA4 s'inscrit dans la lignée des trois premiers projets d'agglomération. Les grandes lignes sont fixées. Les mesures sont construites en accord avec les communes et les partenaires de Nyon et de France voisine. Les grandes lignes des projets d'agglomération sont présentées assez en avance dans les assemblées du Grand Genève, où le MCG avait un représentant pendant longtemps, qui n'a jamais remis en cause les orientations des projets d'agglomération durant ces assemblées. Il trouve que les propos de l'élu du MCG sont peu respectueux de l'immense travail qui a été réalisé pour ce PA4. Il y a 191 millions de francs de crédits d'études et d'investissement, 75 millions de subvention cantonale ; ce sont des investissements considérables. Concernant le référendum contre ce projet essentiel pour le transport à Genève, il leur souhaite bonne chance, parce qu'il pense qu'ils vont le perdre.

Un élu du PLR demande si le MCG lancera de toute façon un référendum. Le MCG répond par l'affirmative.

Un élu du PDC remarque que les jeux sont faits au sein de la commission. Il revient sur la loi qu'ils ont votée concernant Cornavin. Lui-même avait posé plusieurs questions sur la moyenne ceinture. Selon lui, il est essentiel que la connexion Servette-rue de Lyon-James-Fazy soit conservée. Aujourd'hui, toutes les entreprises de service perdent un temps inadmissible, et les gens le paient sur leur facture au quotidien. Personnellement, il ne peut pas accepter ce projet de loi sans avoir levé cette ambiguïté, car cela relève de sa propre nature et de son rattachement au monde de la construction. Il est favorable au projet d'agglomération, mais il trouve qu'ils ne sont pas assez entendus. Il estime que le Conseil d'Etat doit descendre de sa tour d'ivoire et écouter les gens, ceux qui travaillent au quotidien. Pour cet élément, il va s'abstenir sur le vote du projet de loi, par respect vis-à-vis du PA. Si un référendum est lancé, il y aura une bagarre terrible, qui sera frontale et va opposer tout le monde. Les

clarifications demandées par l'élu du PLR et lui-même ont toute leur importance, car il faut une moyenne ceinture qui fonctionne.

La présidente résume la proposition de l'élu du PLR : une clarification va être demandée et sera intégrée au rapport. Chacun pourra, au gré de cette réponse, se déterminer avec son groupe pour la plénière. Par ailleurs, de toute manière, le MCG lancera un référendum. Elle va faire voter la proposition d'audition de M. Dal Busco demandée par le PDC. Si elle est acceptée, ils verront quand il pourra venir. Il est clair qu'il ne viendra pas la semaine prochaine, au vu de l'ordre du jour, ce qui fait qu'ils seront donc hors du délai du 29 novembre convenu pour le dépôt. Si elle est refusée, elle mettra aux voix la proposition du représentant du PLR qui intègre une question sur la rue de Lyon et sur ce qui a motivé ce choix. Il sera précisé au département que la réponse sera intégrée au rapport et doit donc arriver avant le dépôt. Si c'est accepté, elle passera ensuite au vote sur le PL.

Un élu Vert demande à l'élu du PDC de formuler la question sur laquelle il souhaiterait être rassuré. Celui-ci souhaite que la connexion rue de Lyon-Servette-James-Fazy soit conservée.

La présidente note que c'est sa demande ; celle du représentant du PLR, qui est soutenue par d'autres commissaires, est d'adresser une lettre à M. Dal Busco pour qu'il explique le choix de la fermeture du bas de la rue de Lyon, comment cela a été décidé, etc. Son collègue de parti s'interrogeait notamment sur le processus, et le représentant d'EAG a expliqué que ces décisions avaient été prises à un moment donné, en lien avec le BHNS, et étaient connues. La lettre mentionnera également le souci exprimé par l'élu PDC. La réponse sera intégrée au rapport (voir annexes 2 et 3)

Votes

La présidente met aux voix la proposition d'auditionner M. Dal Busco :

Oui :	6 (1 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	7 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 1 PDC)
Abstentions :	2 (2 PLR)

La proposition d'audition est refusée.

La présidente met aux voix la proposition d'adresser une lettre à M. Dal Busco selon les modalités évoquées plus haut :

Oui : 12 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR)

Non : 3 (1 UDC, 2 MCG)

Abstentions : –

Le courrier sera envoyé et la réponse sera intégrée au rapport (voir annexes 2 et 3).

Vote

1^{er} débat

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 13182 :

Oui : 9 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 PLR)

Non : 3 (1 UDC, 2 MCG)

Abstentions : 3 (1 PDC, 2 PLR)

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

La présidente procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule	pas d'opposition, adopté
Art. 1	pas d'opposition, adopté
Art. 2	pas d'opposition, adopté
Art. 3	pas d'opposition, adopté
Art. 4	pas d'opposition, adopté
Art. 5	pas d'opposition, adopté
Art. 6	pas d'opposition, adopté
Art. 7	pas d'opposition, adopté
Art. 8	pas d'opposition, adopté
Art. 9	pas d'opposition, adopté
Art. 10	pas d'opposition, adopté
Art. 11	pas d'opposition, adopté
Art. 12	pas d'opposition, adopté
Art. 13	pas d'opposition, adopté
Art. 14	pas d'opposition, adopté
Art. 15	pas d'opposition, adopté
Art. 16	pas d'opposition, adopté
Art. 17	pas d'opposition, adopté
Art. 18	pas d'opposition, adopté
Art. 19	pas d'opposition, adopté
Art. 10, al. 3	pas d'opposition, adopté

3^e débat

La présidente met aux voix l'ensemble du PL 13182 :

Oui : 9 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 PLR)

Non : 3 (1 UDC, 2 MCG)

Abstentions : 3 (1 PDC, 2 PLR)

Le PL 13182 est accepté.

Conclusion

Aujourd'hui, le projet d'agglomération 4 conforte les acquis des générations précédentes et réaffirme la vision d'ensemble d'une agglomération verte, multipolaire, compacte, à laquelle les enjeux de proximité et le caractère fondamental de la dimension transfrontalière sont ajoutés.

Les mesures retenues affirment le rôle central des infrastructures de transports publics et des mobilités douces pour répondre aux défis quotidiens du territoire, tout en préservant les ressources naturelles et en réduisant les nuisances liées au trafic individuel motorisé. C'est pourquoi la commission des travaux vous recommande d'accepter ce projet de loi indispensable au développement harmonieux de l'agglomération genevoise.

PROJET DE LOI 13182

ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 191 640 000 francs et un crédit au titre de la subvention cantonale d'investissement de 75 570 000 francs relatifs à la mise en œuvre du Projet d'agglomération de quatrième génération (PA4)

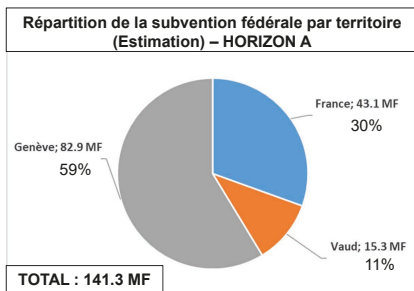
Séance de la Commission des travaux du 4 octobre 2022



05/10/2022 - Page 1

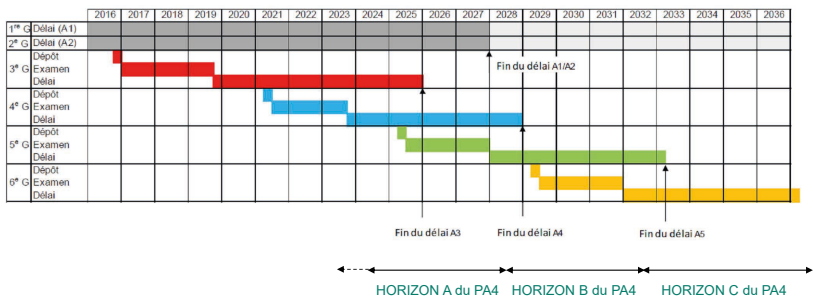
Généralités : retour de la Confédération sur le Projet d'agglomération de quatrième génération (PA4)

- Globalement, c'est 141 MF de la Confédération qui viennent s'ajouter aux 500 MF issus des générations précédentes (c'est 20 MF de plus que pour le Projet d'agglomération 3)
- C'est le fruit d'un travail "sur mesure" : sélection rigoureuse des mesures, mieux ciblées, avec un niveau de maturité correspondant à nos besoins et notre capacité à réaliser.



05/10/2022 - Page 2

Généralités : échéances de réalisation des différentes générations de projet d'agglomération

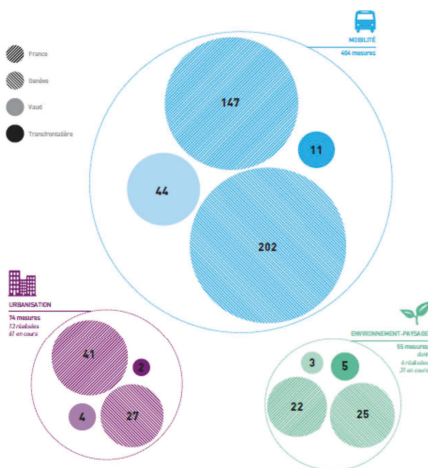


Source: Directives fédérales pour le programme en faveur du trafic d'agglomération – DPTA, document de comparaison du 13 février 2020



Généralités : rappel du mécanisme des projets d'agglomération

ENSEMBLE DE MESURES
DES PROJETS D'AGGLOMÉRATION 1, 2, 3 ET 4
(Nombre de mesures par thème et par territoire)



Pour le Projet d'agglomération 1
23 mesures coûtant 465 millions sont cofinancées au taux de 40%

Pour le Projet d'agglomération 2
32 mesures coûtant 510 millions sont cofinancées au taux de 40%

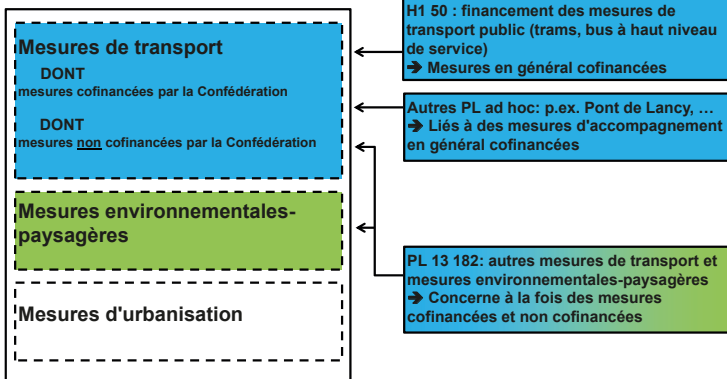
Pour le Projet d'agglomération 3
27 mesures coûtant 301 millions sont cofinancées au taux de 40%

Pour le Projet d'agglomération 4
26 mesures ont été déposées par le Grand Genève. Le processus d'évaluation de la Confédération est en cours.



Généralités : structure du financement genevois pour le PA4

PROJET D'AGGLOMERATION 4 (PARTIE GENEVOISE)



Généralités : principes généraux des lois finançant les Projets d'agglomération

- Projet d'agglomération 4 : réalisation 2024 - 2028
- Le PL 13182 finance :
 1. Des études (investissement) uniquement ...
→ pour préparer une mesure du Projet d'agglomération suivant (ici PA5)
 2. De la réalisation (travaux) uniquement ...
→ car les études (invest.) ont été financées par la loi du PA précédent (ici PA3)
 3. Des études (invest.) et de la réalisation
- Pour les mesures communales : poursuite du mécanisme cantonal de subvention à l'investissement (études et réalisation) permettant le financement d'un maximum de 50% du coût de la mesure (déduction faite des autres subventions éventuelles)
⇒ art. 10 du PL 13182

Généralités : principes généraux des lois finançant les Projets d'agglomération

- Art. 10 Crédit d'investissement : complément par rapport aux lois PA précédentes

Art. 10 Crédit d'investissement

EXISTANT

¹ Un crédit maximal de 75 570 000 francs (base francs octobre 2021 TTC, hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour les mesures du projet d'agglomération de quatrième génération.

s
EXISTANT

² Cette subvention, versée à titre exceptionnel sur la base d'un projet arrêté et précis, s'élève au maximum à 50% du montant du projet inscrit au projet d'agglomération de quatrième génération, déduction faite d'éventuelles subventions et participations de tiers.

NOUVEL
ALINEA

³ Dans le cadre des mesures d'ampleur d'agglomération présentant une complexité foncière et opérationnelle, la subvention cantonale d'investissement aux communes peut exceptionnellement excéder 50% du montant du projet inscrit au projet d'agglomération, déduction faite d'autres éventuelles subventions et participations de tiers et à condition de ne pas dépasser le crédit total de la présente loi.

- ➡ Avec ajout de cet al. 3 dans la L11863 (PA2) et L12551 (PA3) pour permettre la réalisation de la Voie verte d'agglomération Rive Droite, projet d'ampleur d'agglomération qui a un intérêt cantonal très marqué



05/10/2022 - Page 7

Généralités : contenu du PL 13182 (PA4)

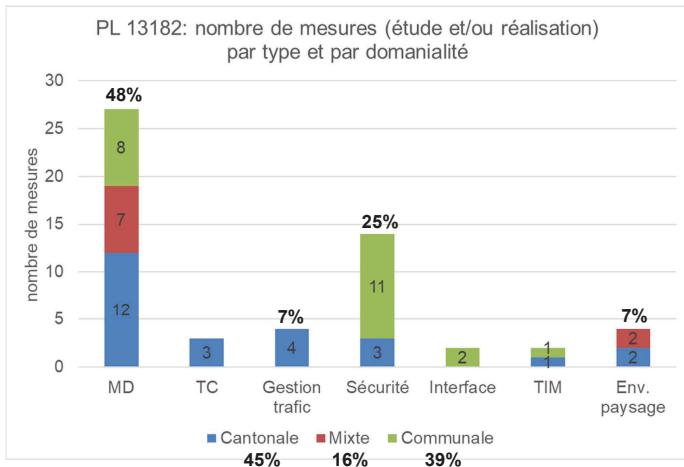
Rubrique	Coût total pour le canton millions fr. octobre 2021 TTC
Mesures A4 (début de travaux d'ici à fin 2028) (13 mesures)	51,13
Mesures Ae4 (début de travaux d'ici à fin 2028) (9 mesures)	97,89
Autres mesures (début de travaux d'ici à fin 2028) (1 mesure + SL 9 mes. communales)	26,47
Sous-total « crédit d'étude et d'investissement »	175,49
Mesures B4 et C4 (début de travaux après 2028) (5 mesures)	4,52
Autres mesures (début de travaux après 2028) (5 mesures)	3,90
Etudes préliminaires (début de travaux après 2028) (1 liste de 35 mesures)	7,73
Sous-total « crédit d'étude »	16,15
Subvention cantonale à l'investissement (étude et réalisation) (début des travaux d'ici à fin 2028) (25 mesures)	70,69
Subvention cantonale à l'investissement (étude uniquement) (début des travaux après 2028) (5 mesures)	4,88
Sous-total « subvention d'investissement »	75,57
TOTAL (56 mesures*)	267,21

*sans doubles comptes, p.ex. si mesure a une domanialité mixte



05/10/2022 - Page 8

Généralités : contenu du PL PA4

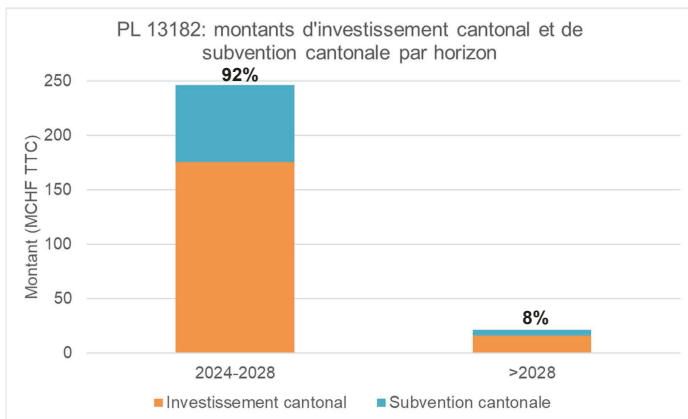


Total: 56 mesures



05/10/2022 - Page 9

Généralités : contenu du PL PA4



Total: 267.21 MCHF TTC (montant conforme au Plan décennal des investissements – PDI)



05/10/2022 - Page 10

Elargissement de la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy

N° de mesure	Priorité	Contribution fédérale attendue (MF TTC)	Coût de la mesure (MF TTC)	Montant PL 13182 (MF TTC)	Autres maîtres d'ouvrages concernés (cas échéant)
12-53	A4	0.38 MF (+0.57 MF PA3)	14.32 MF (+17.70 MF PA3)	1.44 MF (invest.) 4.16 MF (subv.)	Communes : Versoix, Genthod, Bellevue, Pregny-Chambésy

Plan localisant la mesure

Planning de réalisation

- Etudes : 2020 - 2023
- Début des travaux : Juin 2024
- Fin des travaux : Janvier 2027

Mesure A3 12-32

Aménagement VV gabarit initial

4m

Mesure A3 12-32 + Mesure A4 12-28

Aménagement VV gabarit élargi

6m

Raccordement espace public

Exemple de fiche détaillée par mesure

Description synthétique de la mesure

- La voie verte entre Versoix et Pregny-Chambésy est un axe structurant de la mobilité douce qui offre un **cheminement sécurisé, continu et attractif entre ces communes, leur halte RER et le centre de Genève.**
- L'intérêt de sa requalification réside dans la relation qu'il crée entre les haltes RER, tout en offrant un itinéraire plus sûr et plus confortable que les bandes cyclables des routes du secteur, notamment la route cantonale supportant un important trafic.
- Par ailleurs, ce parcours relie les écoles, EMS et autres équipements publics des villages et le projet d'itinéraire associe aussi de nombreux projets bâtis proches ou bordiers, en cours de réalisation et prévus, de façon à respecter le principe de coordination entre circulations et urbanisation et de favoriser le recours aux modes doux et le transfert modal vers les TP.
- Le concept général proposé est le suivant : Une **modération du trafic TIM** sur l'ensemble du tracé (zones de rencontre pour les traversées de villages et de zones 30 km/h pour les traversées des zones pavillonnaires avoisinantes), un **réaménagement systématique des carrefours afin de sécuriser les traversées modes doux**, un **élargissement des sites propres**, permettant des croisements confortables des différents usagers et l'implantation de mobilier urbain.

Mesures cantonales cofinancées par la Confédération

Financement des études et de la réalisation

- Mesures en horizon A4 (réalisation 2024-2028)

1/2 (p. 14 du PL)

N° de mesure	Intitulé	Coût total d'investissement (étude et réalisation pour le canton)	Part de la contribution fédérale prévue pour le canton
		millions fr. 2021 TTC	millions fr. 2020 TTC
Mesures individuelles			
12-53 ^{1,2}	Elargissement de la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève	1,44	0,38
32-2-2 ²	Axe fort TC sud autoroute section chemin du Pavillon – pont Pavillon	6,80	2,38
34-17 ^{1,2,3}	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie	3,48	1,18
Mesures des paquets forfaitaires			
12-55	Sécurisation des MD (modes doux) sur le chemin du Bois-Fromager en rabattement sur le schéma cyclable d'agglomération	4,96	10,89 ⁴
13-21	Construction d'un passage inférieur en faveur des MD pour sécuriser le franchissement des voies CFF sur la route de la Plaine	2,15	
14-19	Sécurisation des MD sur la route de Valleyr en lien avec le schéma cyclable d'agglomération	2,90	
16-48	Sécurisation des MD sur la route de Choulex en lien avec le schéma cyclable d'agglomération	4,88	

Mesures cantonales cofinancées par la Confédération

Financement des études et de la réalisation

- Mesures en horizon A4 (réalisation 2024-2028) 2/2 (p. 15 du PL)

N° de mesure	Intitulé	Coût total d'investissement (étude et réalisation pour le canton) millions fr. 2021 TTC	Part de la contribution fédérale prévue pour le canton millions fr. 2020 TTC
32-2-22 ²	Aménagement MD route de Vireloop, tronçon compris entre la route des Fayards et la route de Valavran	5,90	
33-30 ²	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : rue Lect	3,91	
40-23 ¹	Construction d'une passerelle MD au-dessus de l'Arve entre la route de Vessy et le centre sportif du Bout-du-Monde	2,75	
50-1	Contrôler les accès TIM (transport individuel motorisé) en limite de zone 1 LMCE* dans l'agglomération centrale	1,30	
50-2	Contrôler les accès TIM en limite de zone 1 LMCE et prioriser les TP et les MD à l'intérieur de la zone 1 dans l'agglomération centrale	4,97	
50-3	Prioriser les TP et les MD à l'intérieur de la zone 1 LMCE dans l'agglomération centrale	5,69	
TOTAL		51,13	14,83

¹: Mesure dont la maîtrise d'ouvrage est partiellement communale.

²: Mesure dont les études sont financées par la loi 11863 ou la loi 12551.

³: Mesure qui portait le n°34-9 dans la loi 11863.

⁴: Montant évalué sous réserve des modalités de gestion des paquets de mesures forfaitaires.

* Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21).



05/10/2022 - Page 13

Mesures cantonales non-cofinancées par la Confédération

Financement des études et de la réalisation

- Mesures en horizon Ae4 (réalisation 2024-2028) (p. 16 du PL)

N° de mesure	Intitulé	Coût total d'investissement (étude et réalisation pour le canton) millions fr. 2021 TTC
32-1-18 ^{1,2}	Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport : promenade des parcs (phase 1)	2,14
32-1-24 ³	Aménagement d'une voie bus sur la route de Colovrex en complément de la mesure 32-1-16 et en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire	4,25
32-2-21 ^{3,4}	Réaménagement de l'avenue A.F.-Dubois en faveur des MD et des TP (transports publics)	6,66
33-29 ^{3,4}	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : route du Nant-d'Avril ouest	21,10
50-4	Amélioration de la gestion du trafic en faveur des TP et MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale	56,33
EP1-05	Passages à faune à la route de Sauverny dans une zone accidentogène pour la faune	3,23
EP1-2-8	Restauration des corridors noirs fonctionnels pour la faune nocturne	1,08
EP2-06 ¹	Réaménagement des parcs du domaine Rigot (partie nord) et du château Pietet le long de l'axe du tram Nations – Grand-Saconnex (TNGS)	2,15
EP2-07 ¹	Parc linéaire (Libellule, Bois des frères – Lignon) et liaison avec la voie verte rive droite	0,95
TOTAL		97,89

¹: Mesure dont la maîtrise d'ouvrage est partiellement communale.

²: Mesure Ae3 dont les études sont financées par la loi 11863.

³: Mesure dont les études sont financées par la loi 12551.

⁴: Mesure B4 dont la réalisation est prévue d'ici 2028 sans subvention fédérale.



05/10/2022 - Page 14

Mesures cantonales non-cofinancées par la Confédération

Financement des études et de la réalisation

- Autres mesures (réalisation 2024-2028) (p. 17-18 du PL)

Intitulé	Coût total d'investissement (étude et réalisation pour le canton) millions fr. 2021 TTC
Pont de raccordement au passage supérieur (PS) Pavillon	10,20

- Le PL inclut un montant d'investissement cantonal de 16.27 MF TTC pour des travaux de signalisation lumineuse en lien avec des mesures communales qui figurent dans le PL au chapitre des subventions cantonales.

Mesures cantonales à étudier dans la perspective des prochains projets d'agglomération (PA5,...)

Financement des études uniquement

- Mesures B4 et C4 (réalisation au-delà de 2028) (p. 18-19 du PL)

N° de mesure	Type	Intitulé	Coût des études pour le canton millions fr. 2021 TTC
Mesures individuelles			
33-31	B4	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la section de la route de Vernier sous propriété foncière communale	1,90
33-33 ¹	B4	Extension de la voie verte d'agglomération depuis la ZIMEYSAVER en direction de la gare de Satigny	0,43
40-22	C4	Aménagements MD sur la route d'Annecy	1,30
Mesures des paquets forfaitaires			
12-60	B4	Extension de la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy vers la gare Léman Express de Genève-Sécheron	0,28
33-35	B4	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : route de Satigny est – côté nord	0,61
TOTAL			4,52

¹: Mesure dont la maîtrise d'ouvrage est partiellement communale.

Mesures cantonales à étudier dans la perspective des prochains projets d'agglo (PA5,...) Financement des études uniquement

- Autres mesures (réalisation au-delà de 2028)

(p. 19 du PL)

Intitulé	Coût des études pour le canton millions fr. 2021 TTC
Création de pistes cyclables et d'aménagements piétons sur la section entre l'aérogare et la halle 6 de Palexpo, et connexions MD	0,60
Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier	1,70
Réalisation d'aménagements cyclables sur la route de l'Etraz (secteur Richelleu – Machefer) et d'une passerelle MD sur la Versoix	0,50
Réalisation d'aménagements pour les cycles sur la route de l'Etraz (tronçon route de Sauvigny – Mies)	0,50
Réalisation d'aménagements pour les modes doux sur la route de Sauvigny (tronçon douane de Sauvigny – Etraz)	0,60
TOTAL	3,90

- Etudes préliminaires (réalisation au-delà de 2028)

(p. 20 du PL)

Intitulé	Coût des études pour le canton millions fr. 2021 TTC
Coût des études préliminaires ¹	7,73

¹: Evaluation du coût selon liste de mesures pré-identifiées ci-dessous (non exhaustive) : aménagements MD route de Compois, route de Jussy, route du Grand-Laney, route de Pierre-Grand, route d'Anney, route du Nant-des-Cruets, route d'Avully, route des Hospitaliers, route d'Aire-la-Ville : secteur Satigny – Peney-Dessous, liaison MD La Scie-Favergé à Versoix, atténuation d'îlots de chaleur sur le secteur de la voie verte en rive gauche, insertion urbaine des interfaces multimodales en lien avec les développements TC structurants, renforcement de l'infrastructure écologique et des qualités paysagères sur la façade sud de l'aéroport, etc.

05/10/2022 - Page 17



Mesures communales cofinancées par la Confédération Financement des études et de la réalisation

- Mesures A4 (réalisation 2024-2028)

1/3 (p. 21-22 du PL)

N° de mesure	Intitulé	Subvention cantonale (étude et réalisation) millions fr. 2021 TTC	Part de la contribution fédérale prévue pour la commune millions fr. 2021 TTC
Mesures individuelles			
12-53 ¹	Élargissement de la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève	4,16	3,51
30-29 ²	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase I)	12,74	17,15
30-54 ²	Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à	11,05	2,56
30-56	Réaménagement de la place de Sardaigne et de la place Vibert en faveur des TP et des MD	1,82	1,96
30-57	Réaménagement de la rue du Collège, de la rue des Moraines et de la rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP	1,97	1,65
30-58 ¹	Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin – Terreaux-du-Temple y compris requalification du boulevard James-Fazy	1,40	1,88
33-26 ²	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles en lien avec la voie verte d'agglomération	3,15	3,39
34-17 ^{1,2}	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie	6,74	7,26



05/10/2022 - Page 18

Mesures communales cofinancées par la Confédération

Financement des études et de la réalisation

- Mesures A4 (réalisation 2024-2028)

2/3 (p. 22 du PL)

N° de mesure	Intitulé	Subvention cantonale (étude et réalisation) millions fr. 2021 TTC	Part de la contribution fédérale prévue pour la commune millions fr. 2021 TTC
Mesures des paquets forfaitaires			
12-54	Connexions mobilité douce du quartier du Champ du Château à la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et au Vengeron	0,67	7,19 ³
30-59	Installation de stationnement pour les cycles à Carouge (hors PAV)	0,36	
30-60	Maillage MD dans le secteur du Bachet en lien avec la gare Léman Express sur la commune de Carouge	0,53	
32-2-23	Liaison de mobilité douce entre le chemin des Fins et la route de Ferney	0,14	
33-32	Modération du trafic routier en faveur des piétons/cycles – Vaudagne – Campagne-Charmaux-place du Village	1,82	
34-18	Modérations de trafic dans la Cité d'Onex	1,49	
34-19	Amélioration et sécurisation de l'accès modes doux aux Eaux en accompagnement de la voie verte Bernex – Bois de la Bâtie	0,33	
34-20	Amélioration et sécurisation des pistes cyclables et parcours piétons à Onex en accompagnement de la voie verte Bernex – Bois de la Bâtie	0,36	
36-3-21	Réaménagement de la route de Puplinge et du tronçon communal de la rue de Graman (de la rue de Frémis à la sortie sud du village)	1,11	



05/10/2022 - Page 19

Mesures communales cofinancées par la Confédération

Financement des études et de la réalisation

- Mesures A4 (réalisation 2024-2028)

3/3 (p. 23 du PL)

N° de mesure	Intitulé	Subvention cantonale (étude et réalisation) millions fr. 2021 TTC	Part de la contribution fédérale prévue pour la commune millions fr. 2021 TTC
40-23 ¹	Construction d'une passerelle MD au-dessus de l'Arve entre la route de Vessy et le centre sportif du Bout-du-Monde	0,91	
TOTAL		50,75	46,55

¹: Mesure dont la maîtrise d'ouvrage est partiellement cantonale.

²: Mesure dont les études sont financées par la loi 11863 ou par la loi 12551.

³: Montant évalué sous réserve des modalités de gestion des paquets de mesures forfaitaires.



05/10/2022 - Page 20

Mesures communales non cofinancées par la Confédération Financement des études et de la réalisation

- Mesures Ae4 (réalisation 2024-2028) (p. 23-24 du PL)

N° de mesure	Type	Intitulé	Subvention cantonale (étude et réalisation) millions fr. 2021 TTC
32-1-18 ^{1,2}	Ae3	Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport : promenade des parcs (phase 1)	3,43
40-14	Ae4	Passerelle MD au-dessus de l'autoroute entre le quartier des Sciers et le centre-village de Plan-les-Ouates	2,40
EP2-06 ²	Ae4	Réaménagement des parcs du domaine Rigot (partie nord) et du château Pictet le long de l'axe du tram Nations – Grand-Saconnex (TNGS)	1,08
EP2-07 ²	Ae4	Parc linéaire (Libellule, Bois des frères – Lignon) et liaison avec la voie verte rive droite	4,09
32-1-25 ¹	C4	Réaménagement du chemin Sarasin et du chemin de Terroux en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire	4,53
32-1-27 ³	C4	Réaménagement du chemin du Pommier et de la route des Morillons en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire	3,87
35-29 ⁴	Hors FI	Accessibilité du quartier des Cherpines : aménagement du carrefour d'accès à la zone industrielle (route de Base)	0,54
TOTAL			19,94

¹: Mesure dont les études sont financées par la loi 11863.

²: Mesure dont la maîtrise d'ouvrage est partiellement cantonale.

³: Mesures d'accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire qui n'ont pas été retenues en horizon A4 par la Confédération mais dont la réalisation doit quand même avoir lieu entre 2024 et 2028.

⁴: Mesure « hors fonds d'infrastructure fédéral » identifiée dans le PA3 et confirmée au PA4 sans demande de cofinancement fédéral pour une réalisation en horizon A du PA4.

05/10/2022 - Page 21



Mesures communales à étudier dans la perspective des prochains projets d'agglomération (PA5,...) Financement des études uniquement

- Mesures B4 (réalisation au-delà de 2028) (p. 24 du PL)

N° de mesure	Type	Intitulé	Subvention cantonale (étude) millions fr. 2021 TTC
30-45	B4	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)	2,72
30-47	B4	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)	0,33
30-61	B4	Réaménagement de la place de l'Octroi et continuité de la croix MD est-ouest	0,32
30-62	B4	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue Jacques-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)	1,29
33-33 ¹	B4	Extension de la voie verte d'agglomération depuis la ZIMEYSAVER en direction de la gare de Satigny	0,22
TOTAL			4,88

¹: Mesure dont la maîtrise d'ouvrage est partiellement cantonale.



05/10/2022 - Page 22



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département des infrastructures
Le Conseiller d'Etat

DI
Case postale 3918
1211 Genève 3

Grand Conseil
Madame
Nicole VALIQUER GRECUCCIO
Présidente de la commission
Rue de l'Hôtel de Ville 2
Case postale 3970
1211 Genève 3

N^oréf. : SDB/INFO/DFA/TME/SBR 604653-2022

Genève, le 21 novembre 2022

Madame la Présidente,

Je fais suite à votre courrier du 16 novembre dernier.

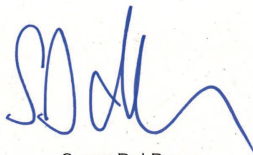
Le projet d'espace public du pôle Cornavin est développé en étroite collaboration entre la Ville de Genève et le Canton depuis de longues années. Ce projet d'envergure fait l'objet de plusieurs sous-projets avec des maîtrises d'ouvrages distinctes, comme le réaménagement du nœud tramway de Cornavin piloté par le Canton et présenté devant votre commission durant le premier semestre 2020 au travers des projets de loi 12553 et 12554.

Ainsi, lors d'une audition le 26 mai 2020, j'ai eu l'occasion de vous présenter les évolutions prévues pour le schéma de circulation du secteur de Cornavin afin d'accorder la priorité aux transports collectifs et à la mobilité douce conformément à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). La fermeture du bas de la rue de Lyon apparaît en page 13 de cette présentation que vous trouverez en annexe. Cette fermeture est rattachée au projet de bus à haut niveau de service Genève-Vernier-Zimeysaver (BHNS GVZ).

A noter également que le projet d'espace public du pôle Cornavin se réalisant sur environ 15 années, la Ville de Genève a choisi de le formaliser au travers d'un plan directeur de quartier (PDQ). Ainsi, le PDQ Pôle Cornavin N°30'183 a été approuvé par le Conseil municipal de la ville de Genève le 25 novembre 2020 puis adopté par le Conseil d'Etat le 19 mai 2021. Les éléments techniques qui vous ont été présentés récemment par Messieurs Baradel et Vetter dans le cadre du PL13182 portant sur les mesures du Projet d'agglomération de 4^{ème} génération (PA4) proviennent de ce plan directeur.

Enfin, s'agissant des craintes exprimées quant à l'accessibilité que ces projets pourraient mettre à mal, en particulier pour les entreprises de service, je tiens à vous rassurer dans la mesure où ces projets visent à redonner, au centre-ville, de bonnes conditions de circulations, en particulier pour le transport professionnel, en y supprimant le trafic de transit qui doit emprunter la ceinture urbaine.

En restant à disposition pour tout complément, je vous adresse, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.



Serge Dal Busco

PROJET ESPACE PUBLIC CORNAVIN – DÉVOIEMENT TRAM

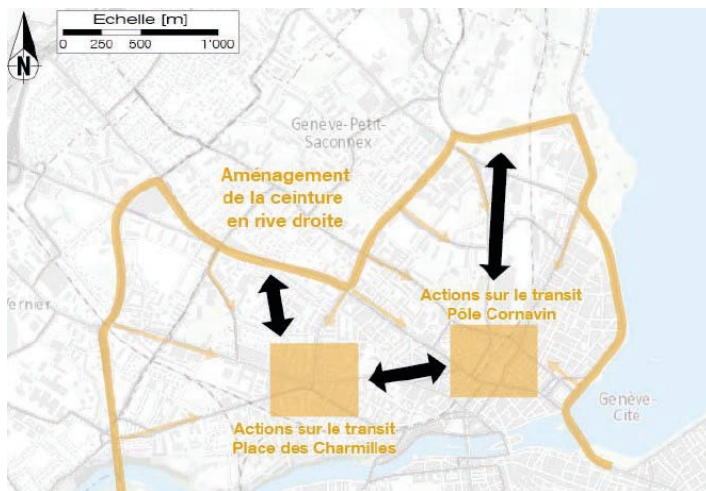
COMMISSION DES TRAVAUX
26 MAI 2020



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

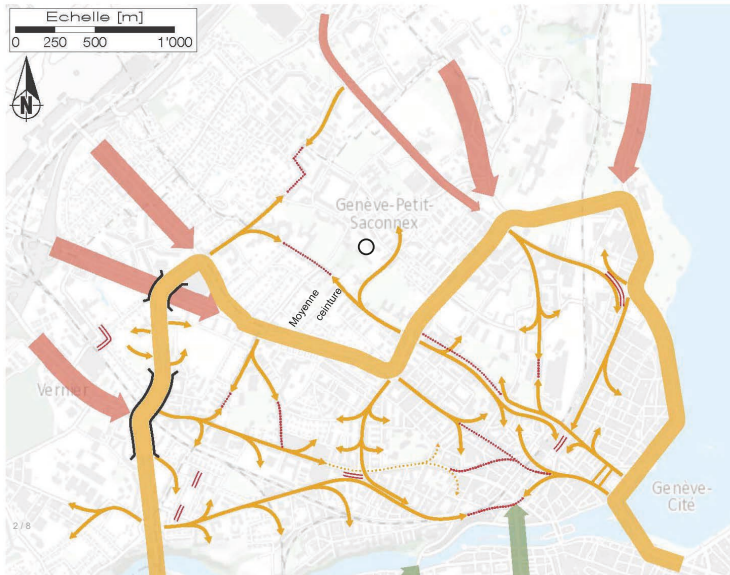
27/05/2020 - Page 1

LMCE - Concept de moyenne ceinture en Rive Droite 2020-2024

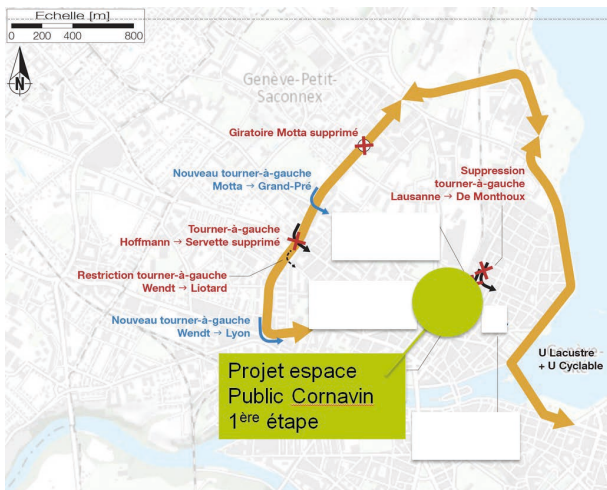


27/05/2020 - Page 2

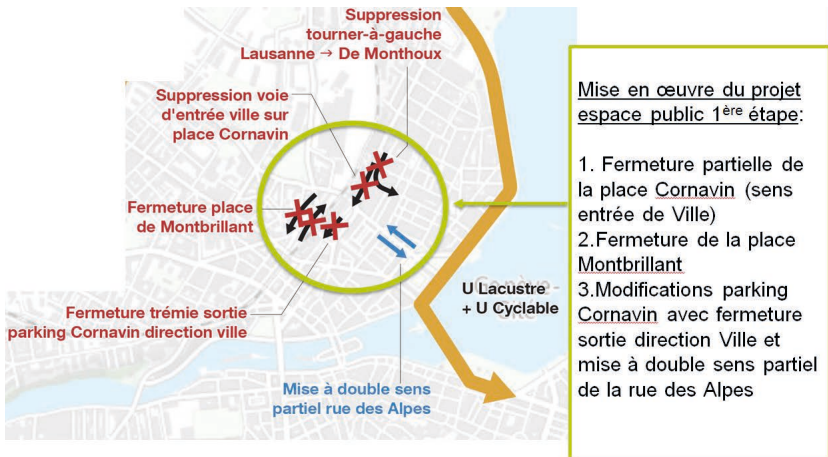
RÔLE DE LA MOYENNE CEINTURE RIVE DROITE



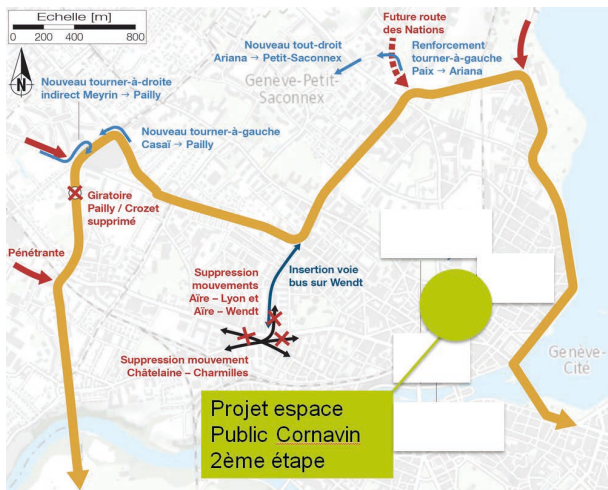
LMCE en Rive Droite - Etape 1, 2020-2022: mise en œuvre de la moyenne ceinture



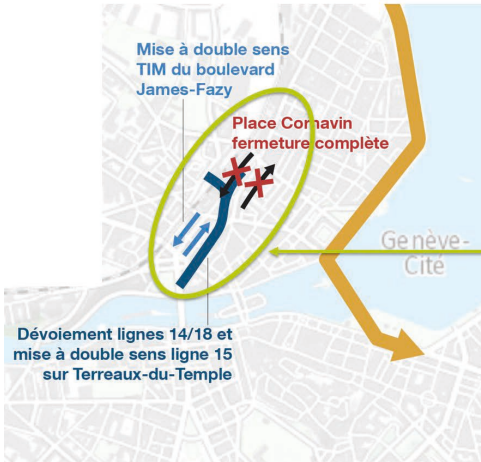
LMCE en Rive Droite - Etape 1, 2021-2022: zoom mesures d'apaisement, projet espace public Cornavin



LMCE en Rive Droite - Etape 2, 2023-2024: mise en œuvre de la moyenne ceinture



LMCE en Rive Droite - Etape 2, 2023-2024: zoom mesures d'apaisement, projet espace public Cornavin



Mise en œuvre du projet espace public 2^{ème} étape:

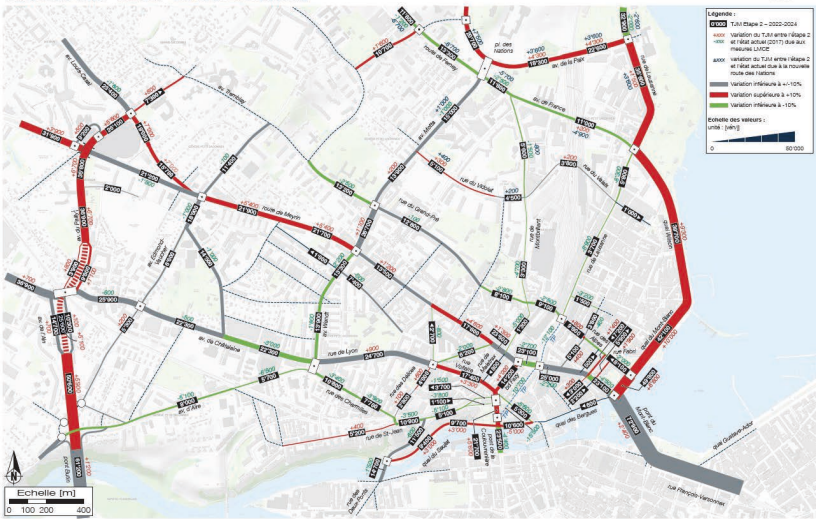
1. Fermeture complète de la Place Cornavin
2. dévoiement du tram en double sens sur terreaux du temple et mise à double sens du TIM sur James Fazy
3. Réaménagement de la place Cornavin

NB: Réaménagement de la Place Montbrillant prévu à la fin du chantier de la gare, horizon 2030

27/05/2020 - Page 7

BILAN GLOBAL DES REPORTS LMCE RIVE DROITE TJM

Trafic journalier moyen - Etat futur - Etape 2 (2022-2024) [véh/j]



BILAN GLOBAL DES REPORTS LMCE RIVE DROITE EN HPS



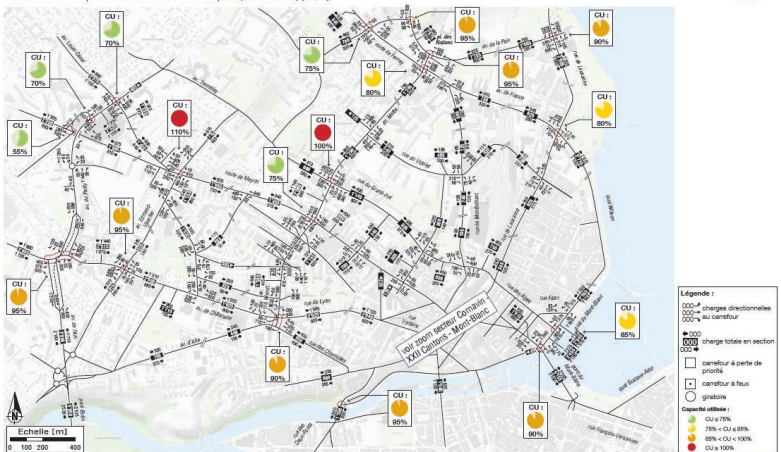
27/05/2020 - Page 9

ÉTAPE 2 LMCE RIVE DROITE, TRAFIC HPS FUTUR

PROJET DE LOI N° 1033 (AN) - PROJET DE LOI N° 1033 (AN) - PROJET DE LOI N° 1033 (AN) - PROJET DE LOI N° 1033 (AN)



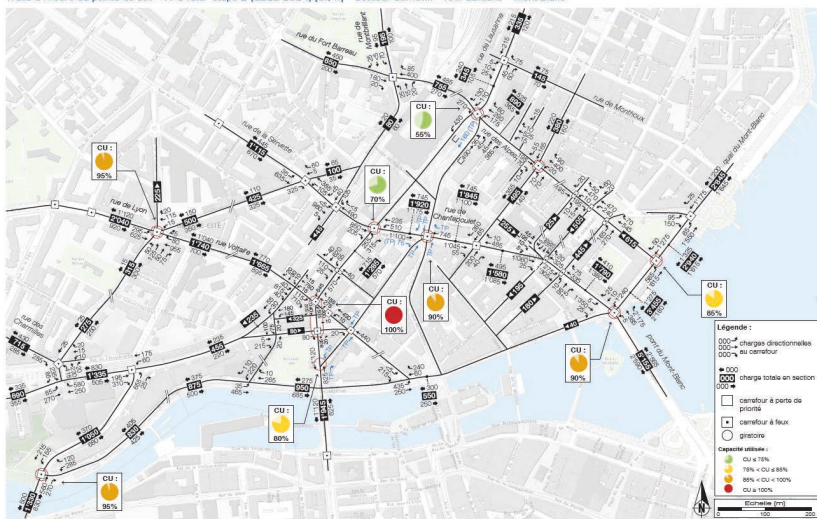
Trafic à l'heure de pointe du soir - HPS futur étape 2 [2022-2024] [uv/h]



27/05/2020 - Page 10

ÉTAPE 2 LMCE RIVE DROITE, TRAFIC HPS FUTUR ZOOM CORNAVIN

Trafic à l'heure de pointe du soir - HPS futur étape 2 (2022-2024) [uv/h] - Secteur Cornavin - XXII Cantons - Mont-Blanc



PLAN MASSE DU PROJET LAURÉAT ISSU DES MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES (MEP)

- UNE NOUVELLE IMAGE URBAINE

- UN SYSTÈME OUVERT ET POREUX

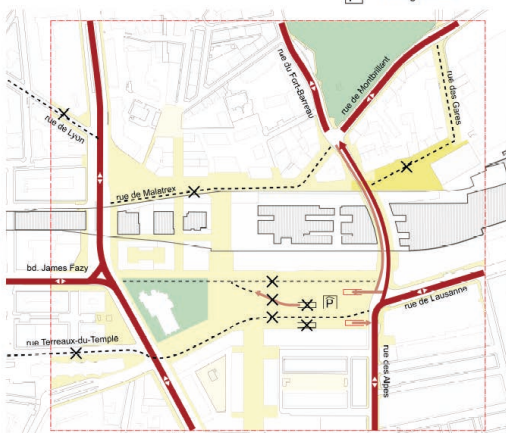


RÉORGANISATION DE L'INTERFACE MULTIMODALE
 CONCEPT D'ORGANISATION DES TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS (TIM)



- Légende :**
- réseau principal structurant
 - réseau d'accès local
 - mise à double sens
 - Flux de transit / d'échange
 - Réa. accès-à-vis gauche
 - coupure au trafic
 - Accessibilité :
 - accès aux quartiers par le réseau secondaire
 - accessibilité au parking Cornavin

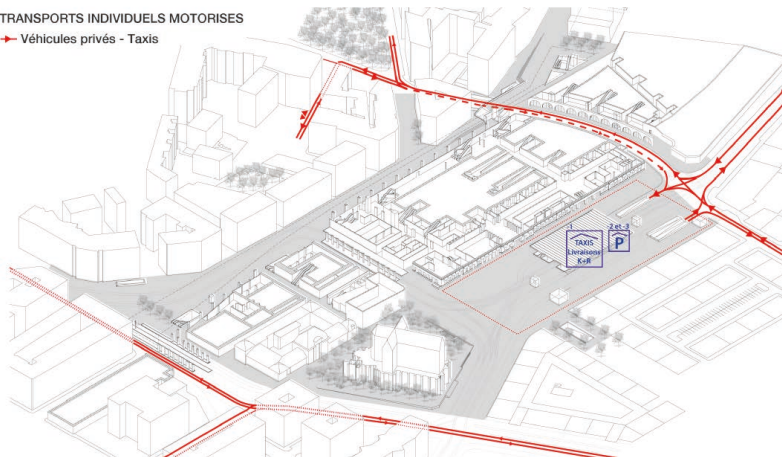
- Légende**
- Réseau conservé
 - X - Réseau supprimé
 - ← Accès au parking Cornavin
 - P Parking Cornavin



RÉORGANISATION DE L'INTERFACE MULTIMODALE
 CONCEPT D'ORGANISATION DES TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS (TIM)

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

→ Véhicules privés - Taxis



Parking de Cornavin: une nouvelle accessibilité

Schéma d'accessibilité Vingt-Trois-Cantons / Cornavin



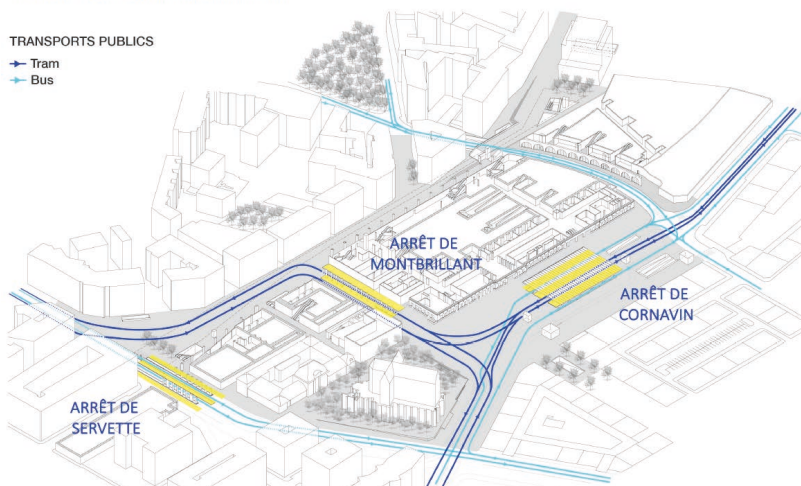
0 - Page 15

RÉORGANISATION DE L'INTERFACE MULTIMODALE

CONCEPT POUR LES TRANSPORTS PUBLICS

TRANSPORTS PUBLICS

- ➔ Tram
- ➔ Bus

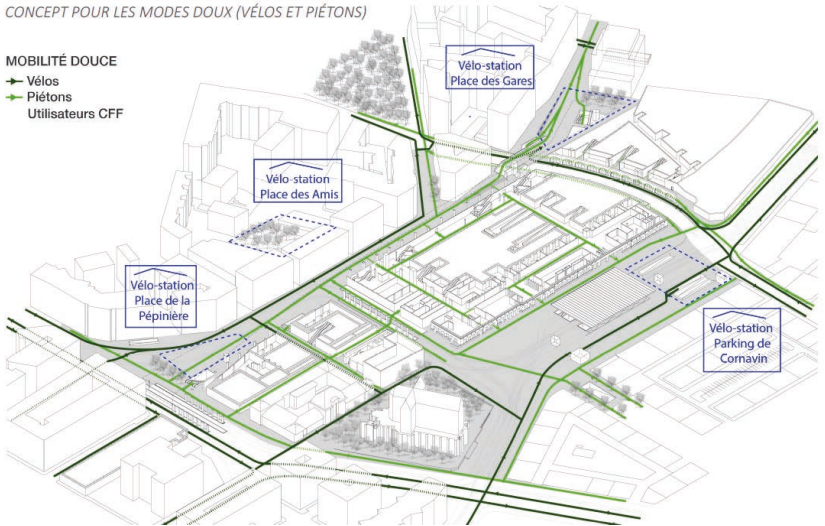


L'INDICATEUR - Page 10

RÉORGANISATION DE L'INTERFACE MULTIMODALE
CONCEPT POUR LES MODES DOUX (VÉLOS ET PIÉTONS)

MOBILITÉ DOUCE

- Vélos
- Piétons
- Utilisateurs CFF



Réorganisation du pôle urbain de Cornavin : Schéma de synthèse «mobilité»

MOBILITÉ DOUCE

- Vélos
- Piétons
- Utilisateurs CFF

TRANSPORTS PUBLICS

- Tram
- Bus

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

- Véhicules privés - Taxis
- Accès livraisons



Date de dépôt : 29 novembre 2022

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Patrick Dimier

La commission des transports s'est réunie à de nombreuses reprises pour examiner les projets de bouclage de l'ensemble de la zone de Cornavin désormais étendue à la rue de Lyon et au boulevard James-Fazy, le département prétextant à chaque fois que sa base légale est la LMCE, cette loi fourretout qui a décidément bon dos. Ses promoteurs sont parvenus à faire gober à la majorité parlementaire et ensuite au bon peuple qu'elle permettrait la pacification des transports à Genève. Les uns comme les autres ont plongé dans cet argumentaire, certains par conviction d'autres par intérêt.

Toujours est-il que cette loi existe et qu'il convient désormais de l'appliquer de bonne foi et non pas de façon exagérée. La LMCE n'a jamais été conçue pour procéder à l'élimination du transport individuel motorisé dont l'usage est garanti constitutionnellement, notamment par l'article 190 de notre nouvelle constitution. Or tous les projets qui fleurissent dans l'imaginaire tant de l'administration que de son chef visent au contraire à éliminer cette liberté individuelle. Le wokisme ambient aidant, ces aréopages conceptuels peuvent allègrement faire avancer leurs pions sous tous les bons prétextes. Le réchauffement climatique en fait partie et figure même désormais en tête du hit-parade des motivations qui permettent d'atteindre sans trop de difficulté les libertés individuelles.

Comme il y a un peu plus de cent ans, les bourgeois n'y voient que du feu et contribuent même à ces atteintes.

En matière de mobilité par exemple, ces partis ne voient aucun problème à faire parcourir des centaines de kilomètres en voiture, souvent diesel, pour parvenir à leur lieu de travail, qui plus est majoritairement seuls à bord de leurs voitures. Tout cela pour assurer les marges bénéficiaires de leurs électeurs-entrepreneurs. Vous direz qu'ils ne sont pas seuls, l'Etat qui devrait pourtant montrer l'exemple est lui aussi un employeur gourmand en main-d'œuvre étrangère domiciliée à l'étranger !

Ces pratiques ne contribuent en rien à la lutte contre le réchauffement climatique qui sert pourtant de fer de lance à toutes les atteintes locales aux

libertés des résidents genevois. La pratique du département est là, quotidiennement, pour nous le rappeler.

Ce PL en est la démonstration. Durant la dernière séance, ayant conduit au vote que nous combattons, le département nous a fait la présentation et la demande de crédit pour le plan d'agglomération numéro 4 dit « P4 ».

Ce plan d'agglomération présente plusieurs axes de transformation importante dans différents quartiers du canton avec un accent particulier sur celui de Cornavin où la circulation individuelle a tout simplement disparu.

Commençons par les points que le groupe MCG, seul défenseur des libertés individuelles dans cette affaire, n'accepte pas tant ils sont mal conçus et vont à l'encontre de l'article 190 de la constitution.

Pis, ils sont également contraires à la compensation des places de stationnements telle que voulue par le Grand Conseil avec le PL 12417, **art. 7B, al. 2 LaLCR**.

Pour toutes ces raisons et celles qui seront apportées dans le débat en plénière, le Groupe MCG invite les défenseurs des libertés individuelles à rejeter ce PL 13182, le renvoyer à son auteur afin qu'il en produise un qui soit respectueux de notre constitution.

Pour rappel

Lorsque des places de stationnement supprimées sont compensées dans des parkings en ouvrage à usage public existants, il faut s'assurer que le nombre de places qu'il est possible de compenser n'excède pas 1,5% de l'offre de référence par année. Le nombre de places disponibles pour la compensation est calculé sur la base de la disponibilité moyenne entre 8h et 18h, pour autant que durant ces heures le parking ne soit pas complet plus de 50 jours par an.

L'offre de référence de stationnement à usage public pour les zones denses est celle de 2011 et est précisée dans le règlement d'exécution de la présente loi.

Le P4 comprend :

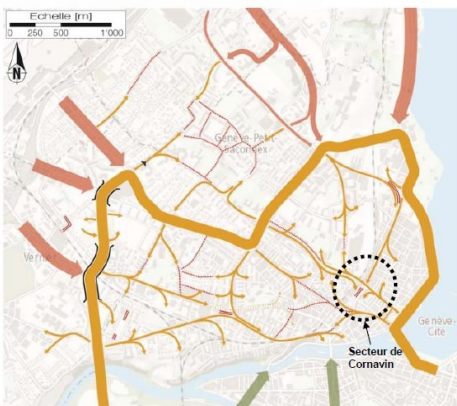
- 23 mesures d'infrastructures de transports publics, interfaces multimodales, mobilités douces, réaménagement d'espaces publics et de tronçons routiers ;
- 3 paquets de mesures consacrées à la mobilité douce, la sécurité/valorisation de l'espace routier et la gestion du trafic.

Il comprend également le réaménagement des espaces publics autour de la gare et la nécessaire adaptation des voies de tramway (rue des Terreaux-du-Temple/boulevard James-Fazy).

Mesures 30-29 et 30-45 Espaces publics de Cornavin

Mise en œuvre de la LMCE en Rive Droite
Concept d'accessibilité routière de la rive droite

Source: Office cantonal des transports _ novembre 2020



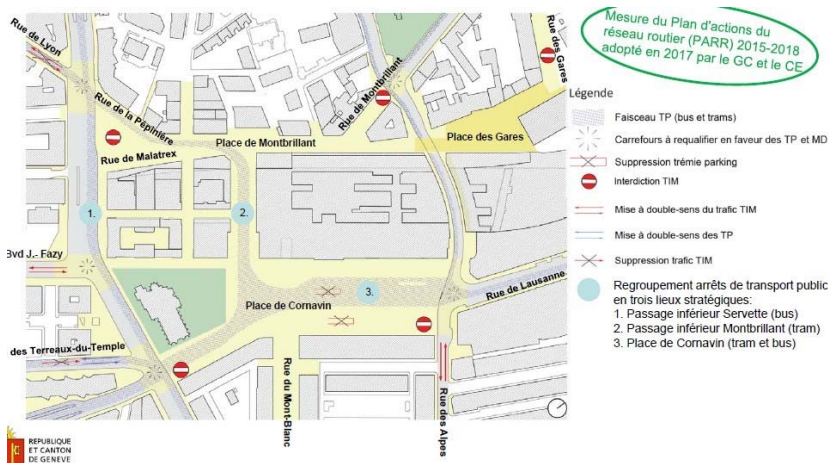
Légende :

- réseau radial arrivant de l'autoroute
- réseau primaire arrivant de la rive gauche
- Ceinture urbaine
- Accessibilité aux quartiers par poches depuis la moyenne ceinture
- coupure
- trafic de transit à dissuader

- La mise en service de la nouvelle route des Nations modifie le rôle de toute la continue Ferrey – rue de Montbrillant;
- Le réaménagement de la place des Charmilles favorise les itinéraires par la route de Meyrin, la rue Louis-Casai ainsi que la rue du Pailly;
- La requalification de la place Isaac-Mercier et la fermeture complète de la place Cornavin limitent l'attractivité des ponts du centre Sous-Terre et Coulouvrenière, protégeant le centre-ville.



RÉPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE



Comme vous le constaterez, ces mesures principales autour de la gare Cornavin suppriment totalement l'accès à celle-ci, obligeant les usagers des transports individuels motorisés (TIM) à contourner et à s'insérer dans le trafic sur l'avenue de France qui est déjà totalement surchargée peu importe l'heure de la journée.

Il ne restera donc plus qu'un seul accès à la gare Cornavin et le stationnement en sous-sol par la rue des Alpes, ce qui détériorera encore plus la mobilité individuelle, mais également celle des entreprises genevoises. Il faudra si ces mesures sont appliquées plusieurs heures pour accéder au centre de notre canton, ce qui est contraire à l'art. 190 de la constitution genevoise.

Pour Carouge, la fermeture au trafic TIM de la place entre l'axe de la rue Jacques-Grosselin et le boulevard des Promenades entraînera de nombreux bouchons liés à un contournement des TIM.

Pour toutes ces raisons, le groupe MCG vous invite à refuser ce présent projet de loi et informe qu'en cas d'acceptation un référendum sera lancé.