



Date de dépôt : 7 mars 2023

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 Amanda Gavilanes (page 9)

Projet de loi (13182-B)

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),
décrète ce qui suit :

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But général de la présente loi

La présente loi vise l'ouverture de crédits d'investissement pour la mise en œuvre des mesures genevoises du projet d'agglomération de quatrième génération.

Art. 2 Utilité publique

Les mesures prévues dans la présente loi sont déclarées d'utilité publique.

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

Art. 3 Crédits d'étude et d'investissement

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

Art. 4 Planification financière

¹ Ces crédits sont ouverts dès 2023. Ils sont inscrits sous la politique publique M – Mobilité, sous les centres de responsabilités 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 les rubriques suivantes :
 - 5000 Terrains
 - 5010 Routes et voies de communications

- 5020 Aménagement des cours d'eau
- 5030 Autres travaux de génie 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 Amanda Gavilanes

La commission des travaux s'est réunie sous la présidence de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio lors de ses séances du 14 et 28 février 2023, afin d'étudier à nouveau 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. M. Mathias Bapst, responsable du budget des investissements (DF). La commission a procédé aux auditions suivantes :

- M. Joël Vetter, chef de projet (DT)
- M. Yves Gerber, Directeur de la section genevoise du TCS
- M^{me} Stéphanie Rueggesser, Secrétaire patronale de Genève mobilité

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

Préambule

Le présent projet de loi a déjà fait l'objet d'un rapport à la suite de son acceptation par la commission de travaux à l'automne 2022. En session plénière du 16 décembre, la majorité du Grand Conseil a décidé de le renvoyer en commission, afin d'effectuer des auditions complémentaires d'acteurs clés de la mobilité genevoise.

En février 2023, la commission des travaux a ainsi procédé à la réaudition de M. Vetter et à l'audition du TCS, ainsi que de Genève mobilité.

Les informations supplémentaires apportées tant par le département, que par le conseiller d'Etat, ainsi que ces deux organisations, ont permis d'éclaircir certains points, concernant notamment le réaménagement de la rue de Lyon.

C'est pourquoi, ce nouveau rapport se veut un complément au rapport 13182-A. Il relate les débats des deux sessions de la commission dédiée à cet objet.

Séance du 14 février 2023 – Audition de M. Joël Vetter, chef de projet

M. Vetter indique qu'il n'a pas prévu de présentation en tant que telle, étant donné qu'il y a déjà eu deux présentations. Il se tient à la disposition de la commission pour répondre à ses questions.

Un commissaire du PLR se souvient que l'audition de Genève Mobilité et du TCS avait été demandée. Elles n'avaient pas été votées en commission, mais il y avait eu une demande d'audition de Genève Mobilité, qui avait été reçue trop tardivement par rapport au dépôt. Il demande donc ces auditions.

La présidente demande si le département a eu des contacts avec ces acteurs.

M. Vetter répond que M. Baradel et lui-même ont été invités à présenter le PA4 au TCS dans quelques semaines. Cet échange va donc avoir lieu. Un autre aspect était celui de la temporalité : si d'autres auditions doivent se faire, cela risque de reporter encore, alors que l'enjeu a déjà été soulevé pour ce projet de loi. Il avait été question d'un vote au premier trimestre 2023, de sorte que les projets et études financés par cette loi puissent démarrer et avancer conformément au planning prévu.

Un représentant des Verts demande s'il y a des éléments récents qui pourraient être utiles à la commission. Après avoir entendu cela, la commission verra s'il faut faire des auditions complémentaires. Si ce n'est pas le cas, elle pourra peut-être voter.

M. Vetter rappelle qu'il s'agit d'une enveloppe conséquente en termes de financement. Le Conseil fédéral va prochainement publier son message aux chambres fédérales pour le PA4 dans le cadre du mécanisme FORTA (fonds pour les routes et le trafic d'agglomération). Une convention sera signée cette année entre le canton et la Confédération pour entériner les subventions fédérales prévues dans le cadre du PA4. C'est aussi pour cela qu'il faut avancer sur les études et les mesures. Le vote de ce PL serait aussi un excellent signal vis-à-vis de la Confédération. Au contraire, si ce PL est retardé ou refusé, il rappelle qu'il est question de 83 MF de subventions fédérales qui sont fléchées à Genève, que ce soit pour des mesures cantonales ou communales. De plus, ce projet de loi n'a aucun lien avec les mesures situées côté vaudois ou côté français du Grand Genève : s'il est refusé ou retardé, cela ne pénaliserait que Genève.

Ce projet comprend 56 mesures ; au-delà des mesures qui ont été détaillées devant la commission, c'est un projet multimodal, avec une cohérence d'ensemble. Si on regarde en nombre de mesures, on constate qu'il y a en effet une majorité de mesures de mobilité douce, mais en termes financiers, plus de 50% des montants du PL sont pour la régulation lumineuse, des mesures de requalification pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, et des mesures sur le TIM, comme des mesures d'accompagnement du pont de Lancy, l'Avenue de la Paix pour fluidifier la moyenne ceinture, les carrefours à feu, des mesures d'accompagnement de routes cantonales dans la ZIMEYSAVER, un pont de raccordement au niveau de l'autoroute près de l'aéroport. En

commission, l'attention a certes été focalisée sur les mesures de mobilité douce et de transports collectifs, mais ce projet est bien multimodal.

Un représentant d'Ensemble à Gauche trouve qu'il est important de soutenir ces études, même s'il est personnellement contre le projet du pont de Lancy. Le canton a failli perdre beaucoup d'argent parce qu'il a traîné dans le cadre du PA2, et heureusement que M. Dal Busco est intervenu auprès de la Confédération pour récupérer cet argent qui a failli leur échapper. Ces projets structurels devront de toute façon être faits et concernent l'ensemble de la population, c'est pourquoi il pense qu'il faut aller de l'avant. Il encourage à voter ce projet de loi le plus vite possible. De plus, tous les projets devront être validés une deuxième fois devant le Grand Conseil, une fois qu'ils devront être réalisés, et chacun pourra se prononcer dessus.

Un élu PLR cite le rapport : « 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 ». Les délais ne sont donc pas si pressants. Concernant les délais pour obtenir l'argent, il est indiqué que le délai pour la mesure 30-58 et la mesure 30-29 est un début des travaux entre 2024 et 2028, sans quoi il y a une perte de subvention. Pour un début des travaux entre 2024 et 2028, il y a tout de même une marge d'ici-là. Il demande à M. Vetter quand il a prévu de rencontrer le TCS.

M. Vetter répond que la rencontre avec le TCS aura lieu début mars. S'agissant des délais, pour les mesures cofinancées par la Confédération, la plage est entre 2024 et 2028, mais il y a aussi des mesures qui ne sont pas cofinancées qui peuvent démarrer plus vite. Il y a également des études qui préparent des mesures pour le projet d'agglomération suivant qui peuvent aussi commencer avant 2024. Tout ce qui est perdu comme temps aujourd'hui va se traduire dans les différents plannings.

La présidente remarque que la commission avait accepté majoritairement le délai de mars pour les raisons déjà mentionnées. Cela aide aussi dans les discussions avec la Confédération, en permettant au Conseiller d'Etat actuel de finir de porter ce projet avant les différents changements.

Un commissaire du MCG explique que ce qui pose un problème à son groupe est la redistribution de la circulation dans le secteur de Cornavin, avec une non-compensation des places de parking, et le fait de dédier le bas de la rue de Lyon aux transports publics, sans voiture. La présidente observe que M. Dal Busco avait indiqué à la commission que cela était déjà prévu dans une loi qui avait été votée.

M. Vetter confirme que l'information est donnée depuis un certain temps ; c'est la résultante d'un projet qui a été étudié depuis de nombreuses années. Cela ne se découvre pas au moment du PA4. De plus, il ne faut pas se tromper de combat : ce projet de réaménagement pour les transports publics n'est pas financé par ce projet de loi, mais dans un autre cadre. Il n'y a pas de lien direct en termes de financement.

Discussion interne

La présidente demande si la commission souhaite encore faire des auditions. Un représentant de l'UDC pense qu'il faut attendre d'avoir un retour quant aux échanges entre le département et le TCS.

Un commissaire du PLR se dit emprunté, car il est favorable au projet, mais il faut aussi prendre le temps d'auditionner ceux qui demandent à être auditionnés. Ce qui compte est que la commission se prononce avant la fin du mois de mars, avec une position très claire, quitte à ce que ce soit voté en plénière au début de la prochaine législature. Si cela passe en commission avec une large majorité, cela passera aussi au Grand Conseil avec une large majorité. Il propose d'attendre la rencontre entre l'Etat et le TCS pour savoir si cela nécessite une audition. Le projet de loi a été renvoyé le 16 décembre 2022 ; il est étonné que depuis cette date, l'Etat n'ait pas fait cette rencontre.

Le représentant d'EAG propose que le projet soit renvoyé à la plénière, ce qui envoie un signal. La commission peut écrire une lettre qui met un peu de pression au département pour qu'il rencontre le TCS. Ce sont des crédits d'études ; il imagine mal le TCS s'opposer à cela. Il n'a jamais entendu le TCS s'opposer à la sécurisation des pistes cyclables. A son avis, le TCS a fait une demande tout à fait diplomatique et souhaite simplement être partie prenante, ce qu'il faut respecter, mais il ne faut pas pour autant bloquer le traitement du projet. De plus, il y a la concurrence avec les autres cantons.

La présidente rappelle qu'elle essaie de faire en sorte que les dossiers portés par M. Dal Busco puissent être traités avant la fin de la législature, pour qu'il puisse les présenter à Berne. Elle rappelle que les plannings sont très contraints s'ils souhaitent voter ce projet avant la fin de la législature.

Le commissaire libéral-radical observe que le Conseiller d'Etat ne va pas retourner à Berne, puisque les montants du PA4 sont déjà validés. La question qui demeure est de savoir ce que peut faire Genève pour pouvoir encaisser ces montants, et c'est là que le timing est important, en votant pour que cela puisse être réalisé et que les montants soient touchés. Il trouve que, vu que le projet d'agglomération est signé par M. Hodgers et M^{me} Perler, c'est assez orienté politiquement. Si Genève Mobilité a demandé à être auditionné et que leur

demande est arrivée trop tard, il faudrait répondre à leur demande. La mobilité est un sujet très sensible à Genève, assez pour ne pas être à 15 jours près. Il trouverait donc bien de chercher une forme de consensus sur ce projet-là. Il demande l'audition commune du TCS et de Genève Mobilité.

Un élu du MCG relève qu'il y a eu un renvoi en commission de ce PL ; si rien n'est fait, cela lui semblerait étrange. Des personnes demandent à être auditionnées : il ne voit pas pourquoi la commission n'accéderait pas à leur demande. Par ailleurs, il comprend bien qu'il faut avancer. Le souhait en auditionnant Genève Mobilité et le TCS le plus rapidement possible est de faire avancer les travaux plus vite.

Séance du 28 février – Audition de M. Yves Gerber, Directeur de la section genevoise du TCS et M^{me} Stéphanie Ruegsegger, Secrétaire patronale de Genève mobilité

En présence de M. Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat en charge du DI

En préambule, la présidente indique que le département a reçu le TCS et Genève Mobilité, ce qui répond à la demande de la commission. La commission pourra donc ensuite voter ce projet de loi. M. Dal Busco annonce une bonne nouvelle : le Conseil fédéral a adopté son message pour le PA 4 et tous les éléments promis au canton de Genève y figurent.

M^{me} Ruegsegger souligne à satisfaction la qualité du projet présenté, pour lequel la Confédération a attribué le subventionnement maximal, avec malheureusement 5% de moins en raison du retard pris sur les précédents projets d'agglomération. Ils se réjouissent du financement conséquent obtenu via ce projet, avec des mesures importantes comme le tram jusqu'à Ferney et l'adaptation de l'infrastructure du tram entre Terreaux-du-Temple et Cornavin. Concernant ce dernier tronçon, il leur serait utile d'avoir une information sur le calendrier réactualisé de ce projet, car il leur semble que cela a pris un peu de retard. Ils saluent le fait que Genève a tout à fait enregistré les leçons des précédents projets d'agglomération, qui étaient moins mûrs et donc moins soutenus par la Confédération. Ils relèvent aussi qu'il n'est en aucun cas question de demander un saucissonnage de ce projet, qui forme un tout et qu'il ne ferait aucun sens de fractionner. En outre, ils comprennent qu'il faut aller vite afin de ne pas pénaliser le PA5 qui va arriver : ils sont d'accord d'aller de l'avant rapidement, mais ont toutefois quelques remarques à émettre.

M. Gerber insiste sur le fait qu'ils soutiennent ce projet. Ils constatent que beaucoup d'interrogations concernaient des aspects autour du projet. Il y a parfois une difficulté à connaître les tenants et les aboutissements en amont. Une des pierres d'achoppement concernait le réaménagement de la rue de Lyon

pour le BHNS ; or, cela concerne un projet d'agglomération précédent. Il y a peut-être un déficit de communication, ou une difficulté à suivre ces nombreux dossiers. Des moments de rencontre avec les associations pourraient peut-être être utiles pour mieux appréhender ces projets. Eux-mêmes sont inquiétés par les mesures d'aménagement qui vont accompagner les aménagements de Cornavin. Le chantier de la gare a été reporté plutôt à 2027, mais dès ce printemps, des mesures d'accompagnement concernant la mobilité sont prévues pour anticiper. Cela leur paraît prématuré : au niveau de la moyenne ceinture, tout n'est pas encore totalement achevé. C'est sur ce point que portent leurs inquiétudes. Ils se tiennent à la disposition des commissaires pour répondre à leurs questions.

M. Dal Busco indique que l'idée est que concernant le tram jusqu'au Grand-Saconnex (PA3), le chantier démarrera lorsque la route des Nations sera mise en service. Celle-ci connaît quelques retards et est probablement reportée au printemps de l'année prochaine. Le tram démarrera donc à ce moment-là, puis il s'agira de poursuivre dans la foulée le tronçon concerné par le PA4. Concernant Cornavin, le gros chantier a été décalé, mais les travaux ont déjà commencé dans le secteur. Ce n'est pas trop tôt pour les mesures, il faut anticiper. La ceinture urbaine sur la partie concernée par Cornavin est mise en service, mais la mise en service complète et optimale de cette ceinture se fera à l'horizon de quelques années, notamment sur la rive gauche. On ne peut pas attendre non plus sa réalisation complète pour les mesures dans le secteur de Cornavin. Les mesures vont être mises en œuvre assez rapidement. Les arrêts n'ont à ce jour pas fait l'objet de recours à sa connaissance. Il y a eu beaucoup de discussions et négociations en amont avec les commerçants.

Questions des députées et des députés

Un élu du PLR demande s'ils sont consultés dans le processus du PA, et s'ils attendent qu'on leur présente les choses plus en amont.

M. Gerber répond que le TCS est dans le forum d'agglomération. Dans le PA4, celui-ci a joué un grand rôle. Le TCS a ainsi contribué à une bonne partie du projet.

M^{me} Ruegsegger ajoute que la FMB, la FER et l'APG sont aussi représentées. Quelques fois, on a l'impression que ces différents grémiums sont plutôt des chambres d'enregistrement où on leur présente des projets, au lieu d'être de véritables lieux d'échange. Cela peut engendrer des incompréhensions. La consultation est quelque chose de très important. Des recours auraient pu être évités si plus de consultation avait été faite sur certains projets.

M. Gerber mentionne le Conseil des déplacements, où il y a plutôt des présentations ex cathedra, avec parfois des consultations. Cela étant, il y a des commissions techniques une fois que les crédits ont été votés. Par exemple, leur ingénieur se trouve aujourd'hui dans une commission technique et travaille sur des objets des PA2 et PA3, au niveau opérationnel. Il y a des évolutions au cours des projets, après le vote des crédits, notamment des crédits d'étude.

Le même commissaire souligne que les choses sont assez opaques. Les députés ne voient que le projet final, sans connaître en détail le degré de consultation, comment cela a été élaboré, etc. C'est important pour les députés d'avoir aussi leur vision, d'autant plus que leurs associations apportent leurs compétences techniques.

Votes

1^{er} débat

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

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

Non : 2 (1 UDC, 1 MCG)

Abstentions : -

Un député MCG ne prend pas part au vote.

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
Art. 10, al. 3	pas d'opposition, adopté

Un commissaire Ve indique que les Verts continuent de soutenir ce projet. Il est heureux de voir qu'il y a des mesures d'accompagnement du tram qui ira à Ferney, dont on peut se réjouir.

3^e débat

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

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

Non : 2 (1 UDC, 1 MCG)

Abstentions : -

Un député MCG ne prend pas part au vote.

Le PL 13182-A est accepté.

Conclusion

Comme nous le disions déjà en conclusion du rapport 13182-A, 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. Elles sont le fruit d'un travail minutieux d'analyse et de concertation de tous les milieux concernés qui apportent leur soutien au PA 4.

C'est pourquoi la commission des travaux vous recommande d'accepter ce projet de loi indispensable au développement harmonieux de l'agglomération genevoise.