



Date de dépôt : 7 mars 2023

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'étude de 25 000 000 francs pour le financement des études des prochaines étapes de développement du réseau de transports collectifs à l'horizon 2030

Rapport de David Martin (page 3)

Projet de loi (13192-A)

ouvrant un crédit d'étude de 25 000 000 francs pour le financement des études des prochaines étapes de développement du réseau de transports collectifs à l'horizon 2030

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

Art. 1 Crédiit d'étude

¹ Un crédit d'étude de 25 000 000 de francs (hors TVA et y compris renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer les études des nouvelles lignes de transport collectif structurantes permettant de répondre à la demande en déplacement liée aux objectifs climatiques du canton de Genève.

² Il se décompose de la manière suivante :

– Frais d'étude	22 280 000 fr.
– Activation charges salariales	<u>2 720 000 fr.</u>
Total	25 000 000 fr.

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2023. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité, sous les rubriques 5010 – 0603 – office cantonal des transports (OCT), 5010 – 0515 – office de l'urbanisme (OU), 5010 – 0523 – office cantonal de l'environnement (OCEV).

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

Art. 3 Amortissement

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

Art. 4 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.

Rapport de David Martin

La commission des travaux sous la présidence de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio, a examiné le projet de loi 13192 lors de 2 séances (7 février 2023 et 14 février 2023).

Ont notamment assisté aux séances M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique du département du Secrétariat général du Grand Conseil (SGGC), M. Mathias Bapst, responsable du budget des investissements du département des finances (DF). Les procès-verbaux ont été élaborés par Garance Sallin que nous remercions pour l'excellente qualité de son travail.

Ce projet de loi a été soutenu de façon unanime par la commission des transports.

Présentation du projet de loi par M. Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat du DI, M. David Favre, directeur général de l'OCT, DI et M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs à l'OCT, DI

M. Dal Busco explique que ce PL fait partie des 4 projets de loi qui rentrent dans le cadre des investissements prévus pour le plan climat renforcé. Trois ont déjà été traités par le Grand Conseil : l'électrification de la flotte des TPG, les axes forts vélos et la diamétrale ferroviaire. Le développement du réseau de tramway fait l'objet de ce 4^e projet de loi. Il rappelle la situation du réseau de tramway. Les lignes sont toutes organisées selon un dispositif radial : chacune passe par le centre-ville. Cela a pour conséquence une saturation, en particulier au centre de l'agglomération. Le PL qu'ils proposent prévoit de développer le réseau de tramways non plus sur des axes radiaux, mais sur des parcours tangentiels, afin d'éviter le centre de l'agglomération et d'avoir des temps de parcours plus courts.

M. Pavageau présente le réseau de tramways actuel et tel qu'il sera en tenant compte de l'ensemble des coups partis, à savoir ceux pour lesquels il y a un financement cantonal avec une base légale en force. Ainsi, au niveau du financement cantonal, l'intégralité des lignes sur le territoire genevois sont financées à travers la H 1 50 et ses différentes révisions, et pour les projets plus récents, notamment dans le secteur de Cornavin, par des lois spécifiques. A ce jour, il n'y a donc plus d'autres projets finançables. Il rappelle également que le financement est totalement bouclé grâce au cofinancement de la Confédération : il y a le projet d'extension de Saint-Julien, actuellement en travaux entre les Palettes et la ZIPLO et qui sera mise en service à la fin de l'année, puis étendue sur Perly et Saint-Julien, financée par la Confédération dans le PA2. Il y a aussi le tram des Nations, retenu au PA3 pour la partie

genevoise, et présélectionnée au PA4 pour la partie française. De même, le projet Terreaux-Cornavin a été présélectionné pour un cofinancement à 35% au niveau du PA4. Enfin, la 2^e partie du tram d'Annemasse a aussi été présélectionnée par la Confédération pour un cofinancement à hauteur de 35%. Tous ces projets sont en cours et amènent à l'horizon 2026-2027. Au-delà de cet horizon, il n'y a actuellement aucun autre programme de développement ultérieur, ni acté ni voté par le Grand Conseil.

Avec toutes ces nouvelles infrastructures (plus d'une dizaine de kilomètres de nouvelles voies), on va arriver à un moment charnière dans l'exploitabilité du réseau par les TPG. En effet, pour une ligne de tramway, il ne faut pas que le temps de parcours d'une extrémité à l'autre soit supérieur à une heure. En faisant une seule ligne sur la totalité, l'offre que l'on met à l'hypercentre-ville se retrouve à l'extrémité du réseau : il y a donc l'offre adaptée au centre, mais mécaniquement, cela met une suroffre aux extrémités. Cela a un coût pour les finances cantonales. Ainsi, le projet élaboré depuis plusieurs années avec les TPG prévoit de passer d'un réseau de 5 lignes à 6 lignes. Les lignes historiques ne changeront absolument pas, mais il y a des améliorations avec des offres supplémentaires. Des lignes vont venir se superposer ; il n'y aura plus une ligne qui partira de l'extrémité d'un réseau et ira à une autre extrémité. Chacune des six lignes partira d'une extrémité, mais s'arrêtera avant la fin sur l'autre rive. Il donne l'exemple de la ligne 15 : elle partira de Saint-Julien et s'arrêtera à Nations, mais une autre ligne partira de Ferney-Voltaire et ira au niveau de Bandol ou de Pré-Marais sur l'axe de Bernex. La ligne 14 continuera à faire Bernex-Vailly – Meyrin-Gravière. La ligne 12 fera Moillesulaz-Palettes et la 17 va à l'extrémité du réseau à Annemasse-Glières, mais s'arrêtera le week-end à Lancy-Pont-Rouge et la semaine à En Louche. Il y a donc une superposition de deux lignes par corridor. Cela offre des destinations directes supplémentaires.

De là, il n'y a plus de nouveau projet pour la décennie suivante, qui va continuer à avoir une grande croissance des transports publics, en attendant des développements ferroviaires plus lointains. S'agissant de la décennie 2027-2040, il y aura toujours ce réseau très radial, avec désormais 2 lignes sur chaque corridor ; ils ne vont pas encore augmenter la fréquence sur ces lignes, car ce serait ingérable d'avoir une fréquence d'un tramway toutes les 2 minutes. Il y a un levier sur le Léman Express, et un levier sur les lignes de bus, avec une cadence de 7 minutes 30 en 2030, où ils atteindront un plafond à 6 minutes de cadence en 2040. Tout cela représente les leviers à infrastructure constante qu'ils peuvent gérer, mais leurs estimations démontrent que cela ne suffira pas pour répondre aux enjeux de report modal et de développement des transports publics.

Il présente un schéma « toile d'araignée », qui ne montre pas des rues, mais du point à point. La couleur est en comparaison avec ce qu'ils sont capables de développer : on compare le besoin et l'offre projetée. En France voisine, l'offre est clairement insuffisante. Sur le territoire cantonal, ce qui est en vert signifie qu'il y a en 2030 encore de la capacité à accueillir des clients supplémentaires. En orange, l'offre est tout juste adaptée en 2030, mais cela veut dire que cela arrive à saturation et qu'en attendant les développements ferroviaires dans la décennie suivante, il n'y a plus de capacité. En rouge, ce sont les secteurs qui seront déjà à saturation en 2030. L'hypercentre-ville est en totale saturation, et c'est la conséquence d'avoir un réseau radial.

Comme il n'y a pas de possibilité de renforcer ces pénétrantes, ils ont identifié des corridors : ce ne sont pas des tracés exacts, mais des endroits où ce serait pertinent. Il précise que ce sont des études très en amont. Ce travail a été fait en commun avec les TPG. Il y a 3 corridors à envisager afin de passer d'un réseau radial à un réseau maillé : deux corridors tangentiels, avec une petite ceinture à proximité du centre-ville, et une tangentielle un peu plus éloignée (« axe Pont Butin »), ainsi qu'un axe sur Onex Cité. Actuellement, si on est à Onex et qu'on veut prendre le Léman Express via le tram, il faut aller à Cornavin. Il faut donc une vingtaine de minutes de tram alors que Pont-Rouge n'est pas loin à vol d'oiseau. Ils ont donc identifié ce corridor d'Onex qui n'est pas simple, mais ils se sont permis de ne pas s'interdire cet exercice à ce stade de leurs réflexions pour post-2030.

Sur ces trois tronçons, ils ont estimé qu'il y aurait entre 20 000 et plus de 30 000 passagers sur les tronçons les plus chargés. C'est donc typiquement dans le domaine d'efficience du tramway. Le choix du mode à confirmer est bien un mode tramway. Le résultat de cette prospective en termes de report modal répond pleinement à l'objectif de désengorgement du centre-ville pour redonner la capacité aux gens qui ont pour destination le centre-ville. Avec ce réseau, cela soulagera le pôle Cornavin de -30 000 voyageurs, qui ne font que de passer par Cornavin. A Bel-Air, cela fera 61 000 voyageurs en moins par jour. Il précise que ce n'est pas cumulatif : les 30 000 voyageurs de moins de Cornavin se retrouvent en partie dans les chiffres de Bel-Air. Le centre-ville est donc déchargé et les liaisons plus performantes et attractives. Une autre amélioration est que les quartiers limitrophes de l'hypercentre disposeront d'une liaison inter-quartiers performante et évitant les secteurs très saturés. De plus, il y aura une liaison directe entre l'aéroport et la ZIPLO, l'axe de Meyrin sera relié à l'axe Bernex/Onex sans passer par le centre-ville, permettant de décharger la rue de la Servette, et le cœur de la cité d'Onex aura un accès beaucoup plus performant pour le réseau Léman Express.

Il précise qu'ils n'ont pas fait toutes les études : ils viennent justement devant la commission pour demander les moyens financiers pour mener ces études. Ils ne pourront donc pas répondre à toutes leurs questions. Des corridors ont été identifiés, mais la première chose à faire sera d'analyser les variantes de tracés. Il y a aussi un enjeu d'insertion urbaine très important, ce qui nécessite des équipes multidisciplinaires. Un autre volet important est l'impact environnemental, via les études stratégiques environnementales. Il y a un certain nombre de points à franchir, que ce soit des fleuves ou des carrefours, ce qui nécessite d'étudier des ouvrages de franchissement à réutiliser ou à créer. Ils ne s'interdisent pas la possibilité que sur une ou deux inter-stations, le tramway s'enterre : à Bruxelles, Cologne ou Nice, dans les zones les plus denses, le tramway va sous terre pour quelques stations, puis ressort. Il faut relever que le nouveau matériel roulant acheté par les TPG est compatible avec des sections enterrées. Par ailleurs, ils sont pour l'instant restés sur les corridors identifiés, mais peut-être que les études montreront qu'il est intelligent de mailler par exemple jusqu'à P-47 ou en bouclant via le pont du Mont-Blanc. Enfin, à l'horizon 2030-2040, la question de nouveaux dépôts (type secondaire) va se poser.

La Confédération peut cofinancer à hauteur de 35-40% les opérations de tramway via les projets d'agglomération. La prochaine fenêtre de tir (PA5) est à peu près 2026. La Confédération est de plus en plus exigeante sur le niveau de maturité des projets : elle n'entre pas en matière sur des projets qui ne sont pas au niveau d'avant-projet. S'ils veulent pouvoir candidater en 2026 pour de nouveaux projets, il faut que d'ici là, ils aient fait un avant-projet. Ce présent PL n'est qu'un crédit d'étude ; toute nouvelle infrastructure au-delà de l'avant-projet fera l'objet d'un PL dédié par opération qui sera soumis au parlement pour décision. Au niveau du Conseil d'Etat, le PDI fait une préfiguration de ce que pourraient être ces investissements, avec la réalisation d'un tram après l'autre, qui seront soumis au Grand Conseil pour décision sur la base des études d'avant-projet. Enfin, il fallait quand même connaître l'ordre de grandeur de ce qu'ils envisagent de réaliser. Ils ont donc fait l'exercice, en incluant la possibilité de tronçons en souterrain. Cela a été fait uniquement pour faire un chiffrage. Pour les trois lignes, ce serait un investissement global d'environ 800 MF. Le crédit d'étude est de 25 MF, il intègre les activations de charges de personnel (techniques pour le DI, mais aussi au niveau environnemental, architectural, etc. au niveau du DT). Cela représente 3 ETP : 2 en infrastructures et 1 en urbanisme/environnement. Il précise qu'au niveau de l'OCT, ce ne sont pas des créations de postes mais des poursuites de postes accordés dans le cadre des projets H 1 50 en activation. Ces personnes sont donc en poste aujourd'hui et pourraient être basculées sur les nouveaux projets.

Un député Ve demande quel serait le volume de cofinancement de la Confédération. M. Dal Busco répond qu'ils visent 40%. Cela se ferait environ sur 10 ans.

Le député Ve demande ce qu'il en est de la halte de Châtelaine ce à quoi M. Pavageau répond que le deuxième corridor passerait dans le secteur du pont de l'Écu, où sera projetée une nouvelle gare.

Le député Ve observe que la ligne 17 ne passe plus par la gare d'Annemasse, alors que c'était initialement prévu. Selon M. FAVRE ça n'est plus du tout dans les projets. L'objectif du tram est d'être complémentaire au Léman Express, et Annemasse a développé des BHNS très performants pour relier le tout. Le trajet à pied entre le tram et la gare est de 10 minutes.

Le député Ve relève que les nouvelles lignes passeront sur le pont Butin et demande si elles passeront sur le nouveau pont de Lancy. M. Pavageau répond que le pont Butin est une des solutions qui seront analysées. Le pont est prévu pour pouvoir faire passer un RER à l'intérieur de son tablier. Ils analyseront également la possibilité de créer un ouvrage dédié. Concernant le pont de Lancy, le cahier des charges est dimensionné pour qu'il puisse accepter des charges spécifiques ultérieures si le tramway l'empruntait, avec le poids des rails et du véhicule. Ce sera prévu avec l'OCGC.

Le député Ve demande si les TPG peuvent envisager que les trams ne soient pas sur des rails mais sur des roues, ce à quoi M. Pavageau répond que les tramways sur pneu n'existent plus vraiment. Les différentes villes qui en ont fait sont en train d'arrêter. Il en demeure un à Clermont-Ferrand, « capitale » du pneu. Le député Ve s'enquiert de la problématique du poids des véhicules. M. Pavageau répond que la charge à l'essieu d'un tramway est quasiment équivalente à celle d'un véhicule électrique avec des batteries.

Un député Ve observe alors que ces projets de tram ont une incidence fort sur l'espace public, la qualité de vie des quartiers, la cohabitation avec les piétons, etc. très importante. Il entend que le projet a été développé avec les TPG et demande comment ils comptent intégrer les TPG et les communes dans la suite du projet.

M. Dal Busco répond que le propre d'une infrastructure de transport public est qu'elle a un linéaire très important, qui traverse plusieurs communes. Dans les projets de trams actuels ou de BHNS, les communes sont parties prenantes, et même plus : elles participent aux comités de pilotage. Il assure qu'elles sont très impliquées dans l'organisation des projets.

M. Favre ajoute qu'ils ont remis à plat le processus de construction des grands transports publics, avec une organisation de projet validée par le Conseil d'Etat qui implique à tous les niveaux tous les acteurs, afin d'éviter

certaines erreurs du passé. De la conception à la réalisation, tous les acteurs sont impliqués. Il y a simplement un changement à un moment donné au niveau du chef de projet, car cela passe à l'OCGC pour la construction. Toutes les décisions sont prises ensemble, avec l'intégration de la dimension urbanistique et paysagère. Le premier tram qui sortira de cette nouvelle méthode de manière intégrale est le tram des Nations, qui sera le plus qualitatif jamais fait à Genève, avec la présence d'architectes-paysagistes dès le départ du projet.

Le député Ve évoque le cas de Bel-Air, qui serait soulagé avec cette proposition, mais cela demeure un endroit qui dysfonctionne selon lui. Il demande s'il ne faudrait pas en faire un pôle d'échange d'envergure cantonale et en profiter pour revoir complètement l'urbanisme du site.

M. Favre répond que le territoire est très contraint. Ils ont néanmoins pris des mesures ces derniers temps pour enlever le trafic automobile en laissant passer les poids lourds et les autres flux. On peut certes faire mieux, mais ce pôle fonctionne malgré tout. En termes d'accidentologie, de fonctionnement global, les choses vont. Il y a la requalification de la rue du Rhône, avec un travail pour insérer une piste cyclable, sachant que plus aucun trafic n'est censé venir sur Bel-Air à l'exception du trafic professionnel et des taxis. Les choses restent toutefois assez contraintes, d'où l'importance de décharger au maximum ce secteur.

Une députée PLR demande ce qu'il en est du tram en direction d'Hermance qui figure dans le plan de mobilité 2030 et a nécessité la tranchée couverte de Vésenaz. Elle demande également ce qu'il en est de la traversée du lac. M. Pavageau explique que ce PL comprend aussi un volet d'études pour des BHNS, notamment sur l'axe vers Hermance. Sur cet axe, il y a une nécessité de développer les transports publics, mais pas de nécessité en termes de capacité de mettre un mode type tramway.

M. Dal Busco indique que la LMCE dit que le U lacustre fonctionne dans l'attente d'un bouclage autoroutier par une traversée du lac. On pourrait imaginer mettre un tram sur les quais avant la traversée du lac, mais cela ne permettrait pas de faire fonctionner le U lacustre de manière satisfaisante, car cela réduirait considérablement le gabarit routier. Concernant la traversée du lac, le travail a été fait. Ils ont remis à la Confédération le rapport complet. Pour la première fois, la mention de la traversée du lac figure dans le message du Conseil fédéral sur le programme PRODES approuvé l'an dernier. Il y a maintenant les étapes PRODES. Le bouclage du contournement autoroutier est un ouvrage fédéral. Il fallait convaincre le Conseil fédéral à au moins mentionner l'ouvrage pour que dans le futur, si la Confédération estime qu'il doit être priorisé, il figure dans la prochaine tranche PRODES. Si ce n'est pas le cas, il n'y figurera pas. Il rappelle aussi que la Confédération a toujours

considéré qu'un ouvrage de ce type-là allait de pair avec une densification territoriale notable. Or, en même temps, il y a la question du quota des surfaces d'assolement.

Un député EAG salue le fait d'enfin faire un maillage conséquent pour permettre de ne pas passer par le centre-ville. Un changement de paradigme est en effet nécessaire. Il revient toutefois sur le système de transbordement. Vu les habitudes prises avec le système radial, il est difficile d'imaginer faire comme dans le métro à Paris, avec des changements, etc. Il trouve que cela crée le risque d'une nouvelle levée de boucliers.

M. Favre indique qu'à travers le schéma qui sera mis en place à l'horizon 2026, on revient en arrière par rapport au réseau actuel qui a suscité tant de critiques à l'époque. Avec ce réseau, on admet que mettre une ligne par axe n'était pas forcément la meilleure idée, et on peut refaire un réseau qui permet de démultiplier les destinations en ligne directe. Ils ne sont pas inquiets sur ce point. Lorsqu'ils ont fait le premier réseau à l'époque, 50% des TPG n'étaient pas favorables. Ici, cela a été fait en symbiose et à l'unanimité. C'est le réseau idéal qu'ils peuvent faire, et il est beaucoup plus qualitatif que l'actuel.

M. Pavageau souligne que cette solution évite les écueils de l'époque. Par exemple, aujourd'hui, pour se rendre aux Nations depuis Onex, on est obligé de faire un changement et on le fait au centre-ville, dans ces interfaces assez difficiles. Demain, il y aura depuis Bandol une ligne directe qui ira jusqu'à Nations, sans avoir besoin de descendre à Bel-Air ou à Stand pour changer. Dans leurs études, ils vont créer des nouveaux croisements entre les lignes de tramways. Le programme intégrera l'arrivée d'une ligne de tram supplémentaire, en interface avec le BHNS GVZ. Aux Esserts, il faut un travail d'espace public à envisager pour faciliter le transbordement.

Le député EAG évoque la liaison en tram qui existait avant entre Cornavin et Rive, en passant par le pont du Mont-Blanc. Cela permettrait de soulager le centre-ville. M. Pavageau répond que ce n'est peut-être pas par le pont du Mont-Blanc, mais une des flèches de leur proposition fait une liaison directe de Cornavin jusqu'à Rive.

Un député S demande où ils imaginent le chevauchement du Rhône sur la petite ceinture. M. Pavageau peut difficilement répondre à cette question, étant donné que les études n'ont pas encore été faites.

Un député UDC demande comment ils peuvent être si affirmatifs quant à la croissance de fréquentation des transports publics, alors qu'aujourd'hui, le nombre de clients des transports publics augmente de moins de 2% par année. De plus, ce n'est pas une augmentation due au report modal, mais parce que la population augmente.

M. Favre répond que TPG ne se sont pas encore entièrement remis de la phase covid : on est entre 96 et 98% de fréquentation par rapport à 2019. Il est clair que ces dernières années, il y a eu une croissance du réseau un peu plus faible, mais il n'y a pas eu de grands développements. Le tram à la ZIPLO sera un changement massif. Ils comptent sur les transports publics et la mobilité douce pour un report modal massif. Quand il y a une offre qui fonctionne, ce report modal massif marche : le tram d'Annemasse cartonne avec plus de 9000 passagers par jour, le Léman Express et la voie verte également. Les effets sont là : les chiffres 2022 montrent une baisse de 33% du trafic voitures sur Thônex-Vallard aux heures de pointe. Un facteur aide cette baisse de trafic, même si cela joue parfois en défaveur des TPG, c'est le télétravail. Par ailleurs, 62% des déplacements à Genève concernent le loisir ; ils ont prévu dans le cadre du réseau TPG qui se développera en 2025-2026 de renforcer les offres creuses, les offres de nuit, pour les professionnels, etc. Cela va amener de la part modale supplémentaire, et ils en sont sûrs. Il faut qu'il y ait des reports massifs ; si ce sont de simples retouches, de petites améliorations, cela ne suffit pas.

Un député MCG relève qu'il les avait interrogés sur la possibilité d'enterrer le tram à Lancy ; il est heureux d'entendre que c'est une éventualité dans la proposition faite aujourd'hui. Il espère que Lancy lèvera ses oppositions sur les travaux sur le pont, sans quoi rien ne pourra être fait. Il se réjouit de ces projets.

Un député S compte quatre branches sur la rive gauche et deux sur la rive droite. Il demande si on atteint le maximum de développement tramway sur la rive droite. Il demande si des variantes autour de Châtelaine sont envisagées. M. Dal Busco répond qu'un BHNS est prévu sur l'axe de la route de Vernier avec l'interface à Châtelaine. C'est un choix qui a été fait et qui se trouve dans le PA3.

M. Pavageau explique que les études de potentiel ont été faites sur les deux prochaines décennies et il n'y a pas de potentiel tram concernant cet axe : il rappelle qu'il y a sur le même corridor les lignes de tram 14 et 18, une offre RER qui va passer au quart d'heure à l'horizon de l'extension de Cornavin et la création de Châtelaine. De plus, M. Dal Busco s'est engagé auprès des élus de la commune de Vernier que ce projet soit évolutif et donc adaptable en fonction des besoins et potentiels futurs.

Prises de position et vote

Les commissaires socialistes se réjouissent de voter ces crédits d'étude.

Les Verts se réjouissent également de voter ces crédits et de voir enfin naître de nouveaux projets de trams.

Des députés MCG et PDC se rallient également à cette prise de position.

1^{er} débat

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 13192 :

Oui : 14 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)

Non : -

Abstentions : -

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

3^e débat

La présidente met aux voix l'ensemble du PL 13192 :

Oui : 14 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 2 MCG)

Non : -

Abstentions : -

Le PL 13192 est accepté.