

*Date de dépôt : 8 janvier 2019*

## **Rapport**

**de la commission des affaires communales, régionales et internationales chargée d'étudier la proposition de motion de M<sup>mes</sup> et MM. François Lance, Anne Marie von Arx Vernon, Jean Luc Forni, Delphine Bachmann, Jacques Blondin, Claude Bocquet, Patricia Bidaux, Guy Mettan, Christina Meissner, Olivier Cerutti, Jean Marc Guinchard, Vincent Maitre, Mathias Buschbeck, Yves de Matteis, Jean Rossiaud, François Lefort, Yvan Rochat, Philippe Poget, David Martin, Pierre Eckert, Isabelle Pasquier, Marjorie de Chastonay, Thomas Wenger, Grégoire Carasso, Jean-Charles Rielle, Marion Sobanek, Emmanuel Deonna pour accélérer la concrétisation des mesures des projets d'agglomération 1, 2 et 3**

### **Rapport de M. Olivier Cerutti**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des affaires communales, régionales et internationales a traité cette proposition de motion lors des séances du 20 et 27 novembre 2018, sous la présidence de M. Raymond Wicky. M<sup>me</sup> Tina Rodriguez, secrétaire scientifique (SGGC), a assisté la commission dans ses travaux. Le procès-verbal a été tenu par M. Christophe Vuilleumier.

Les personnes suivantes ont été auditionnées : M. François Lance, auteur de la motion, M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI), M. Matthieu Baradel, chef du projet d'agglomération (DI), M<sup>me</sup> Camille Toussaint, coordinatrice du projet d'agglomération (DI), M. Christian Gorce, directeur pont et chaussée de l'office cantonal du génie civil (OCGC – DI) et M. Olivier Caumel, Directeur de la région Rhône-Arve au sein de l'Office cantonal des transports (OCT – DI).

## **Introduction**

La présente motion s'inscrit dans un contexte bien particulier. Alors que l'agglomération a franchi le cap du million d'habitants l'été dernier, un net reflux de la subvention fédérale a été constaté en début d'année 2018, celle-ci passant de 40 à 30%.

Cette annonce avait créé un véritable choc et mis en lumière l'absence de maturité de certains projets qui ne répondaient pas assez à certaines exigences fédérales, pointant ainsi certaines insuffisances dans la préparation et l'élaboration des dossiers. Cependant, grâce à une rapide prise de conscience de la gravité de la situation, un certain nombre de mesures ont pu être entreprises afin de réintégrer un certain nombre de projets, grâce à l'action du département des infrastructures (DI) notamment les projets de bus à haut niveau de service de Vernier, et l'extension du tram Nation.

La présente motion a donc pour but d'éviter de nouvelles déconvenues. Elle vise à améliorer l'information entre le Grand Conseil et le Conseil d'Etat, afin que le parlement soit en mesure de prendre les bonnes décisions au bon moment et ainsi, éviter la rétrogradation de certains projets dans le cadre de la part de financement de la Confédération.

Pour atteindre cet objectif, elle propose de manière concrète de transmettre au Grand Conseil une feuille de route sur l'état d'avancement des études et des travaux de mise en œuvre des mesures liées aux projets d'agglomération 1, 2 et 3, cofinancées par la Confédération et votées par le Grand Conseil.

## **Séance du 27 novembre 2018**

### **Auditions**

M. Lance prend la parole et rappelle que Genève a franchi le cap des 500 000 habitants l'été dernier avec un million d'habitants dans l'ensemble de l'agglomération. Il pense que maintenir la coopération des acteurs franco-valdo-genevois se révèle ainsi une urgence. Il rappelle également que la Confédération aide les villes et les régions à bâtir des projets d'agglomération dans le but de maîtriser les flux.

Il remarque ensuite qu'en janvier 2018, la subvention fédérale ne se montait plus qu'à 39 millions, avec un taux de cofinancement passant de 40 à 30%. Il précise que cette baisse significative est à attribuer au manque de maturité des mesures présentées qui ne répondaient pas aux exigences fédérales. Il mentionne que le Conseil d'Etat a depuis lors présenté des mesures complémentaires, ce qui a permis de réintégrer les projets de bus à haut niveau de Vernier et du tram Nation. Il pense qu'il est nécessaire à présent d'éviter de

nouvelles déconvenues. Il rappelle en outre qu'il est encore nécessaire de récupérer 310 millions de subvention. Il déclare qu'il est donc nécessaire de terminer les projets 1 et 2 avant 2025, et de lancer le projet 3 avant cette date sous peine de perdre les financements fédéraux. Il mentionne que la motion demande donc que le Grand Conseil soit régulièrement informé de l'avancée de ces projets afin de prendre les bonnes décisions dans les commissions. Il précise que la motion évoque également une feuille de route sur l'avancée des projets destinée aux députés, ainsi que l'accélération de la concrétisation des mesures prévues dans les trois premiers projets afin de pouvoir préparer le 4<sup>e</sup> volet. Il pense que cette motion est simple mais revêt une certaine importance.

M. Dal Busco remercie M. Lance pour cette présentation. Il ajoute que le constat des motionnaires rejoint celui du Conseil d'Etat et il mentionne que ce dernier a ressenti la réponse de la Confédération du début de l'année comme une catastrophe. Il ajoute que le Conseil d'Etat est donc intervenu en tâchant de rattraper le retard, mais il mentionne que la Confédération juge la maturité des projets et le taux de réalisation des projets précédents. Et il remarque que les critiques de la Confédération étaient fondées. Il rappelle ainsi que le projet de tram des Nations a été retardé puisqu'il a été subordonné au projet de la route des Nations, et il remarque que M<sup>me</sup> Leuthard a observé que ce projet de tram n'avait pas bougé en dix ans. Il signale encore que seuls deux projets sur les douze prévus dans le projet de 2012 ont été réalisés, soit un résultat bien moindre que dans d'autres projets d'agglomération du pays. Il remarque qu'il a donc fallu négocier pied à pied avec M<sup>me</sup> Leuthard. Et il explique que le Conseil d'Etat a eu quelques jours pour se mettre à niveau en mettant ses mandataires au travail. Il observe qu'il a ainsi été possible de récupérer le projet de tram le 10 septembre. Il signale qu'il a dès lors été possible de passer de 38 millions à 104 millions de subvention en récupérant ce projet ainsi que celui du bus haute capacité.

Il mentionne alors qu'il ne faut plus se retrouver dans cette situation et il remarque que M<sup>me</sup> Leuthard a demandé que le projet de tram débute dès la fin du projet de la route des Nations en 2022. Il mentionne qu'il est donc nécessaire de mettre à niveau les différents projets et achever ce qui doit l'être pour 2025. Il rappelle que le risque financier est énorme.

Un député (S) demande si le terme « mise en service » a une portée juridique différente que celui de « réalisation ». Il se demande également si M. Lance a des hypothèses pour expliquer ces retards. Il demande enfin quelles sont les conséquences financières de la prolongation de ces réalisations. Il se demande dès lors si la CACRI ne devrait pas envoyer un signal politique en

faisant parvenir rapidement cet objet au Conseil d'Etat en votant la résolution dès aujourd'hui.

M. Lance répond qu'il est important que les députés soient informés continuellement sur l'avancement de ces travaux et des démarches effectuées auprès de la Confédération, afin de leur permettre de prendre des décisions en conséquence. Il ajoute que les députés devraient avoir le même niveau d'information. Il remarque que le montant de 70 millions prévu pour les investissements semble ne pas suffire pour rattraper les retards et il mentionne que cette résolution est symbolique.

M. Baradel déclare que les termes « mise en service » et « réalisation » sont précis et utilisés par la Confédération. Il ajoute que celle-ci prend en compte le début des travaux et le moment où il est possible d'utiliser l'aménagement. Il remarque que le risque financier dans un premier temps est de 40 millions, en plus d'un risque politique qui verrait une diminution du taux de participation de la Confédération, évalué à 15 millions.

Une députée (Ve) remercie M. Lance pour cette résolution. Elle observe que le retard est très important et porte sur les trois générations de projets. Elle demande quelles sont les raisons majeures de ces retards et si le fait d'avoir prioriser d'autres projets comme la route des Nations ou la traversée du lac n'ont pas laisser suffisamment de temps pour avancer dans les projets d'agglomération.

M. Lance répond qu'il est peut-être question de manque de moyens au sein du département et de problèmes techniques. Il ne sait pas si tous les efforts ont été investis dans le Ceva, mais il pense que le fait d'avoir prioriser la route des Nations est peut-être l'une des raisons de ces retards. Il imagine donc que les raisons sont multiples.

M. Dal Busco déclare en être également aux suppositions. Cela étant, il rappelle que la priorisation de la route des Nations était une volonté du législateur. Il remarque que la préoccupation du Conseil d'Etat à présent est d'éviter les écueils entraînant des pertes financières trop importantes.

M. Baradel évoque alors la première génération de projets déposés en 2006. Il rappelle que le premier projet prévoyait en l'occurrence 20 mesures de transport dont 18 financées par la Confédération, ainsi que 4 mesures paysagères et 29 mesures d'urbanisation. Il rappelle également que la H 1 50 assure le financement des mesures de transport alors que la H 1 60 porte sur les mesures ferroviaires et la L11 691 sur la requalification de la route suisse. Il évoque encore la H 1 70 qui porte sur les autres mesures de transport et les mesures paysagères, et il remarque que ces quatre lois assurent l'ensemble du financement du projet d'agglomération.

Il évoque ensuite les mesures financées par la H 1 70 :

- 127 millions pour les mesures de transport, avec un cofinancement fédéral de 51 millions ;
- 7 millions pour les mesures de priorité non cofinancées ;
- 14 millions pour les mesures paysagères ;
- 171 millions pour la route de Nations.

Il en vient alors aux mesures d'aménagement en remarquant que les gares du Ceva ont été les principaux projets, notamment la gare de Lancy qui doit être terminée en 2022, la gare des Eaux-Vives, terminée en 2024, la gare de Carouge terminée en 2019, la gare de Chêne-Bourg terminée en 2021 et la gare de Champel terminée en 2020.

Il évoque ensuite la mesure 10-4 portant sur une liaison souterraine entre les HUG et la gare de Champel, et il déclare que sa mise en service interviendra avec celle du Léman express. Il remarque que le coût final de la mesure sera dépassé de 9 millions en raison d'aléas géologiques.

Il évoque ensuite la mesure 30-5 sur la construction de pistes cyclables sur les pénétrantes et le jalonnement. Il précise que ces aménagements seront développés en 2019 avec un début des travaux des modes doux en 2020.

Il en vient aux mesures 33-4 portant sur l'Esplanade des Particules au niveau du CERN, en déclarant que la mise en service a été faite en juin 2018. Il évoque également la 33-6 sur la requalification de l'espace rue de la route de Meyrin.

Il en vient à la 34-4 sur la requalification de l'espace rue sur la route de Chancy en mentionnant que cette mesure est de nature paysagère avec des travaux prévus en 2019. Il évoque encore la 30-6 portant sur une requalification de l'espace public au sein du projet de densification PAV, une mesure transformée en subvention cantonale aux communes tel que le prévoit la H 1 70, avec des travaux prévus en avril 2019. Il énumère ensuite la 30-2 sur les aménagements piétonniers d'accès au TCOB à la Jonction, dont la réalisation est prévue en 2020 ; la 30-4 sur le prolongement de la voie verte sur la couverture du CEVA vers l'Hôpital et notamment le tronçon entre Agasse-Weber et les Vernets prévu entre 2018 et 2023 ; la 30-3 sur la passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc dont la réalisation doit être définie ; la 30-7 sur la passerelle piétonne et deux roues de Sécheron mise en service en 2013. Il remarque que les maîtrises d'ouvrage de ces différentes mesures sont en mains du canton ou de la Ville de Genève ou de communes.

Il évoque ensuite les mesures de transport non cofinancées par la Confédération, et il commence par la 13-3 sur le développement d'un réseau à

Chancy, Pougny et Challex, mis en service en 2016 ; la 35-6 sur la liaison rurale mode doux Saint-Julien-Certoux-Genève avec un début des travaux en 2019 ; la 36-3-1 sur la route des Communaux d'Ambilly avec des travaux débutés en septembre 2018.

Il en vient aux mesures paysagères qui ne sont pas cofinancées par la Confédération avec la 14-0 portant sur un pont biologique sur l'A40 avec des travaux qui ont débuté en 2018 ; la 34 sur un aménagement paysager à Bernex prévu en 2019 ; et la 36 sur des mesures paysagères accompagnant les différents projets le long du Foron se déployant progressivement entre 2013 et 2023.

M. Gorce évoque encore la route des Nations et déclare que les travaux ont commencé en juin 2018. Il rappelle que la H 1 70 prévoit une participation de la Confédération.

M. Baradel remarque que le coût initial de la H 1 70 se montait en 2005 à 320 millions, mais il mentionne qu'il est nécessaire d'actualiser ce coût à 364 millions pour 2018. Il ajoute que l'estimation du coût total se monterait à 307 millions en précisant que 61 millions ont déjà été dépensés.

Quant à la H 1 70, il rappelle que le canton a touché moins de 3 millions et les communes quelques 4 millions de la part de la Confédération. Il indique que Genève a, au final, touché 67 millions sur 145 millions pour le premier projet d'agglomération.

## Débats

Le président rappelle alors que la commission doit se déterminer sur ces deux objets qui ont été liés et renvoyés à la CACRI.

Un député (S) déclare que cette motion est symbolique et évoque une réalité. Il préconise donc de voter cette motion dès maintenant.

Une députée (PLR) ajoute que son groupe propose le renvoi du rapport à la Commission des travaux.

Un député (UDC) remarque que cette séance était fort intéressante. Concernant le rapport, il se demande ce que la Commission des travaux aurait à faire dans ce dossier. Il se demande si une vision plus distancée de la CACRI ne serait pas préférable.

Un député (MCG) partage également l'avis de son collègue socialiste sur la motion. Il observe ensuite que le rapport précédent avait été renvoyé à la Commission des transports et il pense qu'il convient de renvoyer à cette dernière ce rapport.

Une députée (EAG) mentionne que le projet est relativement général et relève de la CACRI. Elle ajoute qu'il est nécessaire de travailler sur ce rapport avant de le renvoyer, et d'auditionner au besoin. Elle mentionne que c'est à la CACRI de travailler sur cet objet alors qu'il devrait être possible de voter dès maintenant la motion.

Une députée (S) pense également qu'il est possible de voter la motion. Elle suggère par ailleurs de demander le préavis de la Commission des transports tout en conservant le rapport au sein de la CACRI.

Une députée (Ve) pense que c'est à la Commission des transports de se pencher sur le rapport. Elle ajoute que la motion peut être votée rapidement.

Une députée (PLR) déclare que son groupe hésitait entre la Commission des transports et la Commission des travaux. Elle rappelle par ailleurs que la H 1 70 doit être modifiée et elle pense qu'il serait préférable en effet de renvoyer le rapport à la Commission des transports.

Un député (PDC) déclare que son groupe propose le vote rapide de la motion. Il ajoute qu'il est également d'avis de renvoyer le rapport à la Commission des transports. Cela étant, il observe que cette commission vote des crédits qui retournent sous la forme de crédits de bouclage à la Commission des travaux. Il pense dès lors qu'il serait utile d'améliorer les informations données aux uns et aux autres.

Le président passe au vote de la M 2509 :

Oui : 13 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC)

Non -

Abstentions : 2 (2 MCG)

## Conclusion

En exprimant clairement son soutien à la présente motion, la Commission vous invite, Mesdames, Messieurs, à faire de même.

Cette motion permettra de mieux fluidifier l'information entre le Grand Conseil et le Conseil d'Etat afin que chacune et chacun soit en parfaite connaissance des enjeux liés au développement de notre agglomération et ainsi, éviter certaines mésaventures, connues en début de l'année dernière.

## **Proposition de motion (2509-A)**

### **pour accélérer la concrétisation des mesures des projets d'agglomération 1, 2 et 3**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant :

- la communauté de destin que partagent l'ensemble des habitants de la région ;
- la nécessité de préserver et de renforcer la coopération des acteurs franco-valdo-genevois ;
- les projets d'agglomération (PA1, PA2 et PA3) qui portent une vision politique et une série de projets pour l'agglomération franco-valdo-genevoise, notamment dans des domaines aussi essentiels que la mobilité, l'aménagement du territoire et l'environnement ;
- la nécessité de mettre en service les projets d'agglomération 1 et 2 avant la fin 2025 sous peine de perdre la subvention fédérale (extinction du fonds d'infrastructures) ;
- la nécessité de démarrer les travaux du projet d'agglomération 3 avant la fin 2025 sous peine de perdre la subvention fédérale ;
- les leçons à tirer suite à la baisse des subventions fédérales en faveur du projet d'agglomération 3 (104 millions de francs, contre respectivement 186 et 204 millions en faveur du PA2 et du PA3) ;
- le retard dans la réalisation des projets du Grand Genève des PA1 et PA2 qui a eu pour conséquence de perdre 15 millions de francs de subvention fédérale dans le cadre du PA3 (baisse du taux de financement de 40 à 35%) ;
- la nécessité de tout mettre en œuvre dans le cadre du quatrième projet d'agglomération afin d'avoir gain de cause sur les objets recalés de la troisième génération,

invite le Conseil d'Etat

- à transmettre au Grand Conseil une feuille de route sur l'état d'avancement des études et des travaux de mise en œuvre des mesures liées aux projets d'agglomération 1, 2 et 3, cofinancées par la Confédération et votées par le Grand Conseil (H 1 70) ;

- 
- à accélérer, durant la législature, la concrétisation des mesures prévues dans les projets d'agglomération (PA1, PA2 et PA3) ;
  - à tout mettre en œuvre, dans le cadre des travaux sur le quatrième projet d'agglomération, pour avoir gain de cause sur les objets recalés de la troisième génération.