
Audition relative au PL 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)

Commission des travaux du Grand Conseil – mardi 28 février 2023

Mesdames et Messieurs les députés,

Le TCS comme genèvemobilité, dont le TCS est membre, vous remercie de les entendre sur ce sujet d'actualité.

Ce projet fait partie intégrante du Projet d'agglomération 4, dit PA4. Celui-ci a pour ambition de compléter les 3 premiers PA, en «consolidant et renforçant les réseaux du Grand Genève et en préparant les futurs développements». L'objectif semble atteint.

On peut par ailleurs saluer ici la qualité du projet présenté, relevé par la Confédération, qui lui a attribué la subvention maximale de 40%, malheureusement amputée de 5% en raison du retard pris par les précédents PA. On peut se réjouir également que le projet genevois ait réussi à obtenir une enveloppe conséquente pour la réalisation de nombre de ses projets, de la ligne de tram 17 qui relie Genève à Annemasse de la prolongation de la ligne de tram de Nations au Grand-Saconnex jusqu'à Ferney, du prolongement de la liaison de tram Genève-Annemasse jusqu'au quartier du Perrier et de l'adaptation de l'infrastructure du tram entre Cornavin et Terreaux-du-Temple. A ce propos, une information sur le calendrier des travaux à venir, prévus dans un premier temps pour 2024, serait bienvenue. Nous saluons également l'acceptation des différents travaux de réaménagement des environs de la gare Cornavin par Berne. Au total, l'OFROU a promis de financer 143,7 millions de francs pour ces projets régionaux. De toute évidence, Genève a retenu la leçon des précédents PA, moins mûrs et donc moins bien soutenus par la Confédération que ce PA4.

Il convient de relever que nos associations ne demandent en aucun cas un saucissonnage des différents éléments du PA4. Ce dernier a été accepté comme un tout, cohérent. Le fractionner n'aurait de plus pas beaucoup de sens, dans la mesure où les différentes mesures sont liées entre elles.

Compte tenu du dépôt attendu du PA5 à l'horizon 2025, il importe que le degré de maturité des projets contenus dans le PA4 soit suffisant, pour éviter que Genève ne soit à nouveau pénalisé financièrement par une réduction de la subvention. Il convient donc de ne pas trop attendre pour aller de l'avant.

Cela étant précisé, le meilleur moyen d'avancer suffisamment rapidement dans une démocratie aussi vive que celle que nous connaissons est d'informer le plus possible en amont et de façon la plus complète, afin d'éviter des incompréhensions, susceptibles de retarder l'avancée des projets. Nous ne mettons pas en doute la volonté des autorités d'informer les acteurs concernés et les citoyens des répercussions des projets présentés. De notre expérience, nous pouvons regretter que les différents gremiums dans lesquels nous sommes représentés fassent quelquefois office de chambres d'enregistrement. Cela démontre que l'information seule n'est pas suffisante, mais qu'un vrai dialogue doit pouvoir s'instaurer entre les acteurs, afin de lever les doutes ou apporter des améliorations sur les points qui auraient mérité un traitement différent. Cela participe à la qualité du débat comme à celle des projets.

genèvemobilité

transports et économie

Nos associations s'inquiètent toutefois des mesures annoncées en parallèle par le Département des Infrastructures et son Office cantonal des transports, qui entend boucler une partie du périmètre autour de la gare dès ce printemps, alors que les travaux d'aménagements de la gare ont été repoussé d'une année. Il est honnête de relever que ces mesures ne font pas partie à proprement parler des délimitations du PL13182. Présentées dans le cadre du Plan Directeur du Pôle Cornavin, elles nous semblent toutefois précipitées, d'autant que les mesures d'accompagnement pour assurer le report du trafic sur la moyenne ceinture ne sont pas achevées. Nous demandons donc aux membres de la Commission des Travaux de veiller de concert avec les membres de la Commission des Transports à ce que l'on ne confonde pas vitesse et précipitation. Vouloir contraindre le trafic, sans améliorer les alternatives (report modal, report de la circulation) est une décision vouée à engendrer le chaos. Le déploiement rapide de la moyenne ceinture permettant de détourner le trafic de transit est une priorité et une condition sine qua non pour éviter d'importantes nuisances à court et à moyen terme dans l'hypercentre.

Le projet de fermeture au trafic individuel motorisé sur le bas de la rue de Lyon dans le cadre de l'aménagement du BHNS Cornavin-Vernier-Meyrin soulève aussi de nombreuses questions. Néanmoins, nous souhaitons que le dialogue puisse s'instaurer rapidement avec les commerces et entreprises situés sur ce tronçon, afin de trouver des solutions d'accès pour ceux pour qui cet accès est vital.

En vous remerciant de votre écoute attentive et en restant à votre disposition pour les questions.

Yves Gerber

Directeur du TCS Genève
et membre du bureau de genèvemobilité

Stéphanie Ruegsegger

Secrétaire patronale