

Date de dépôt: 17 novembre 2006

Messagerie

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. Gabriel Barrillier, Pierre-Louis Portier, Jean-Rémy Roulet, Hugues Hiltpold, Nelly Guichard, Jacques Jeannerat, Mario Cavaleri, Guy Mettan, Marie-Paule Blanchard-Queloz, Anne Mahrer, Jean Rossiaud, Christian Brunier, Sami Kanaan, Martin Paul Broennimann et René Koechlin
Communaux d'Ambilly : oui, mais avec un réseau de transports publics et privés performant

Rapport de Mme Virginie Keller Lopez

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce rapport a été envoyé à la commission le 17 mars 2006. Il a été traité le 25 avril 2006 sous la présidence de M. Pierre Ducrest. Que la procès-verbaliste, M^{me} Caroline Martinuzzi, soit vivement remerciée pour ses notes de séances.

Audition de MM. Yves Delacrétaz, directeur OCM, Christophe Genoud, DT, Pierre-André Gesseney, OCM, René Spahr, OCM

M. Genoud explique que cette motion comporte un volet essentiellement lié à la desserte en transports publics et à l'infrastructure routière. Dans la réponse du Conseil d'Etat, il est rappelé qu'en ce qui concerne la desserte en transports publics, certaines études et vérifications ont déjà été menées. Concernant le tram, la réponse du Conseil d'Etat indique que la desserte

actuelle prévue par la motion n'est pas totalement satisfaisante. En effet, elle n'est pas optimale, car elle ne permet pas d'utiliser l'ensemble des dessertes. Il pourrait ainsi être envisagé que de nouveaux tracés soient réalisés. En outre, il y a une proposition concrète de prolonger la ligne 9.

M. Genoud poursuit en précisant que les possibilités de dessertes pour cette région sont importantes. Une nouvelle liaison routière est également envisagée. Les études en matière de transport ont été menées et se poursuivent. Les actions les plus rapides à mettre en œuvre ont été mentionnées dans le rapport. Tout est lié au programme des communaux d'Ambilly. En ce qui concerne les P+R, la motion évoque l'implantation de l'un d'entre eux. Les premières évaluations laissent entendre que ce P+R ne serait pas idéalement situé à Puplinge. Il serait plus adéquat de le localiser dans le quartier de la Pullette.

M. Delacrétaz ajoute que dans l'horizon de CEVA, un travail sera mené en collaboration avec la France en ce qui concerne l'implantation de P+R vers les gares. Il existe également un projet d'extension du P+R de Sous-Moulin. Il rappelle que les 80% des usagers des P+R proviennent de la Haute-Savoie.

M. Spahr explique qu'il est important d'inscrire le projet dans le temps. MICA est le projet le plus important découlant du plan directeur cantonal. Il s'inscrit dans un horizon 2020-2025. Les discussions entre le canton et les communes montrent qu'il existe de grandes chances de pouvoir réaliser la première étape. Cependant, la perception des communes et de la population n'aide pas puisque certaines appréciations de la population indiquent qu'il y a déjà beaucoup de difficultés à l'heure actuelle.

Au niveau de l'augmentation du trafic, l'effet n'est pas aussi important en raison du besoin de logements. Les transports publics peuvent absorber une grande part des déplacements futurs. Le potentiel est certain et il nécessite un développement au-delà de ce qui est déjà existant. Il y aura, à l'avenir, si l'urbanisation se développe, des modifications dans le mode de vie annemassien. Cette ville est appelée à se développer différemment et il est important de favoriser ce lien social et culturel avec Annemasse.

M. Gesseney souligne que les documents joints au rapport ont été produits à la fin de l'année 2004 et au début de l'année 2005. CEVA changera la donne. Il précise que la ligne de bus 9 est efficace et rapide tout autant que tout tracé de tram. MICA est un objectif important, car il permet d'utiliser les transports publics dans les deux sens. Il s'agit d'un système qui permet de répondre à la demande en déplacements.

Un commissaire demande si le tracé du tram est abandonné au profit de la ligne 9. Il souhaite également savoir si quelque chose est étudié concernant la gare d'Annemasse. Il fait remarquer que la SNCF propose un TGV quotidien pendant la période estivale sur la ligne Evian-Paris. Enfin, il demande si tout sera concentré sur Sous-Moulin en ce qui concerne le trafic privé.

M. Genoud explique que le TGV n'est pas un train régional, c'est une grande ligne. Il ne s'agit pas d'une desserte de pendulaires même s'il est vrai que parfois certains usagers l'empruntent sur la ligne Genève-Bellegarde. En revanche, il est prévu d'avoir un véritable RER. En outre, il est imaginable qu'un jour, les TGV utiliseront l'infrastructure de CEVA. Les communautés de communes d'Annemasse réalisent un plan de déplacements urbain. Il est prévu que la gare d'Annemasse devienne la seconde gare de Genève.

M. Spahr rappelle que le projet prévoit une gare biface puisque toute une zone permettra les liaisons. Les projets sont évoqués et évalués. Le souci de posséder une liaison avec le centre de Genève est parfaitement légitime. Quant au tram, il n'est nullement abandonné. Deux axes sont prévus, à savoir une desserte de Jussy vers les communaux d'Ambilly et une autre à Belle-Idée. Tous ces éléments, à terme, peuvent coexister.

M. Gesseney rappelle que le plan des esquisses est joint au rapport. La ligne 9 ne signifie pas que les autres tracés et la ligne de tram sont abandonnés. De plus, il ne faut pas uniquement penser aux déplacements des heures de pointe mais aussi aux déplacements de loisirs ou de travail.

Un commissaire déclare être soucieux à propos du fait que les projets restent très flous. Il souhaite être informé concrètement pendant les différentes phases.

M. Genoud précise que les réponses données dans le rapport se fondent sur l'état de l'époque, à savoir le renforcement de la ligne 9. Un certain nombre de choses sont envisagées et le projet est appelé à évoluer. Il n'est, pour l'instant, pas possible de donner des détails plus précis. En ce qui concerne CEVA, il représente un lien entre deux réseaux qui va modifier considérablement le plan des transports publics.

M. Gesseney explique que la situation en est au stade du PLQ qui contient le passage futur de la ligne 9. Actuellement, cette ligne possède une progression très rapide.

Un commissaire fait remarquer que la ligne 9 n'est pas si performante puisqu'elle est déjà surchargée. Sa pénétration en ville n'est pas satisfaisante. Il indique entendre beaucoup de mots rassurants mais la lecture du rapport l'est nettement moins. Ce qui est frappant, c'est qu'il n'y a aucune trace de réservation alors qu'il est encore possible d'en prendre pour le passage du

tram en site propre. Le besoin en transport va augmenter, mais il faut impérativement que les réservations soient prises immédiatement.

Un commissaire indique que les invites de la motion proposent des réponses floues.

M. Delacrétaz souligne que dans le planning, l'étude de faisabilité du tram est prévue dans le courant de l'année 2006.

Un commissaire déclare qu'il y a encore beaucoup d'inconnues qui ne permettent pas d'être précis. CEVA représente la colonne vertébrale dans les projets liés au transport. Il demande si CEVA avance aussi bien que ce qui est dit, et si le phasage concorde.

M. Genoud indique que le dossier d'autorisation de construire a été déposé à Berne. L'enquête publique sera ouverte dès qu'il sera vérifié que tous les documents nécessaires ont été déposés. Ainsi, le début des travaux est prévu au milieu de l'année 2007. En revanche, il y a encore des incertitudes en ce qui concerne le rythme de travail. Actuellement, la mise en service de CEVA est prévue pour 2012. Des tours de table ont été menés avec la France. Le projet est sur le point d'être accepté du côté français.

Un commissaire demande ce qu'il advient de l'aménagement.

M. Spahr indique que l'avant-projet tient compte de ces éléments. Une mobilité douce est prévue autour du périmètre. Pour le reste, il faut que les partenaires s'engagent et les communes ont un rôle à jouer. Il serait ainsi souhaitable d'avoir une certaine activité sur le site pour offrir un maximum de services sur place. Des objectifs doivent être fixés. Dès qu'un consensus sera fixé, des solutions seront trouvées. Il a été prévu 1,3 véhicule par logement.

M. Gesseney ajoute qu'il y a un taux minimal qui est fixé par logement ; 1,3 véhicule est un taux situé en dessous de la motorisation actuelle qui est de 1,8 véhicule par logement.

Un commissaire indique que le problème repose sur le fait que les TPG doivent être efficaces. Il demande si la Serpentine a été envisagée pour le rabattement de la population.

M. Genoud explique que des études sont menées avec l'aéroport et le service cantonal de l'énergie sur la faisabilité et une éventuelle mise en œuvre. La Serpentine est une idée d'unités de transport pour quatre ou cinq personnes qui ressemblent à des œufs avec des petits trous. Il s'agit d'une sorte de télécabine sur roues qui suit des rails autoguidés. Un essai a déjà eu lieu à Lausanne, sur les quais d'Ouchy. Cela pourrait être une possibilité pour MICA, mais ce projet doit encore être démontré.

Le président met aux voix le fait de prendre acte du rapport de la motion 1626-A et ce vote est adopté à l'unanimité :

Oui : 15 (3 S, 2 Ve ; 2 PDC ; 3 L ; 2 R ; 2 UDC ; 1 MCG)

Non : –

Abst. : –

M^{me} Chatelain demande que des explications régulières soient fournies à la commission.

Au bénéfice de ces explications, la Commission des transports vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la motion 1626-A.