

Date de dépôt : 6 septembre 2016

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)

Rapport de majorité de M. François Lance (page 1)

Rapport de minorité de M. Mathias Buschbeck (page 6)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. François Lance

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié, lors de sa séance du 7 juin 2016, sous la présidence de Monsieur Pierre Vanek, le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50).

A cette occasion, la commission a auditionné M. Benoît Pavageau, Directeur des transports collectifs (DGT) et M. David Favre, secrétaire général adjoint du DETA. Le PV a été tenu par Mme Tina Rodriguez. Que toutes ces personnes soient remerciées pour leur précieuse collaboration.

Rappel :

Le rapport en question a pour objectif, conformément à l'article 6, alinéa 2, de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP – H 1 50), du 17 mars 1988 :

- d'établir l'état d'avancement de la réalisation des infrastructures de transports publics ;

- de préciser les perspectives de réalisations futures en matière de transports publics ;
- d’indiquer les aménagements induits pour les modes de déplacements individuels et les autres lignes de transports publics ;
- de mentionner les modalités de financement des nouvelles infrastructures et de l’exploitation du réseau.

Préambule :

Ce rapport rappelle les projets menés en matière de transports publics depuis 1998. Il s’attache cependant plus précisément à indiquer les projets qui ont été mis en œuvre depuis 2013, date du dernier rapport du Conseil d’Etat au Grand Conseil, et les perspectives de développement du réseau de transports publics à venir.

Présentation de M. Pavageau

M. B. Pavageau aborde le développement des tramways et la planification des différentes opérations par rapport à de tout ce qui est envisagé à l’horizon 2030. Il y a eu le développement de la ligne de Bernex en 2014, le projet de tram de Saint-Genis prévu en 2022/2023, le projet Lancy-ZIPLO en 2019, l’extension du tram de Bernex en 2020 et le tram du Grand-Saconnex en 2023/2024.

En ce qui concerne le tram de Lancy Saint-Julien, M. B. Pavageau précise que l’avant-projet a dû être repris suite à un amendement à la loi H 1 50. L’avant-projet a été terminé l’année dernière. Sur la base de cet avant-projet, le dossier est finalisé sachant qu’il nécessite une autorisation de la Confédération et il sera déposé à l’OFT avant l’été 2016. L’ouverture de l’enquête publique aura lieu à l’automne 2016, si tout se passe bien. En parallèle, l’investissement a été scindé en deux parties. La première partie concerne la zone Palettes ZIPLO avec le début des travaux fin 2017 et un achèvement des travaux fin 2019. L’opération Perly Saint-Julien devrait se faire dans la continuité, de 2020 à 2023. Il précise que la procédure est unique et porte sur l’intégralité du projet. Le chantier est plus long sur la partie Ziplo-Perly parce que pour entreprendre la traversée de Perly, il faut que la route de contournement soit construite durant un an et ensuite ils pourront fermer la circulation pour la réalisation du tram.

M. B. Pavageau informe de l’aménagement de Moillesulaz sachant que l’autorisation a été accordée en décembre 2015. Les travaux devraient débuter en été 2017 et le réaménagement de la voie de tram proprement dite en lien

avec la France dépendra de la décision du financement côté français. Il est souhaité que les travaux puissent débuter courant 2017 pour ainsi viser une mise en service à fin 2020. Pour le tram de Saint-Genis, il est attendu le financement du côté français, financement qui est déjà couvert du côté genevois. Le projet est envisagé en deux phases. Après discussion avec Monsieur F. Longchamp, il a été décidé de déposer cette demande dans le cadre du projet d'agglomération III et ces travaux ne seront pas entrepris avant 2019-2020.

Pour le tram du Grand-Saconnex, les services de M. Pavageau préparent les documents de consultation pour lancer la procédure de choix de mandataires. Il rappelle que dans la loi H 1 50, ce projet est lié à l'achèvement de la route des Nations. Le démarrage des travaux n'est pas planifié avant 2022.

Un député (Soc) déplore le fait que tous ces projets prennent du retard, ce qui est dommageable pour les transports publics. Il s'interroge sur les travaux du Grand-Saconnex pour fin 2023 parce qu'il a entendu dire que le projet serait abandonné à cause d'un manque potentiel de clients. A cette question, M. B. Pavageau répond qu'il n'a pas eu d'information en ce sens.

Un député (PLR) souhaite, que pour l'aménagement de Moillesulaz, le document soit joint pour se faire une idée de ce qui va être réalisé.

Un député (PDC) souhaite savoir où en sont les négociations avec la commune de Lancy concernant le passage du tram au chemin des Palettes en direction des Cherpines.

M. B. Pavageau répond que les travaux auront lieu de fin 2017 à fin 2019. Il ajoute que l'avant-projet est conforme. Ses services ont dû reprendre dix mois d'études pour la requalification de la route de Base. Il déclare qu'en parallèle aux procédures administratives pour l'implantation du pôle multimodal des Palettes, il y aura un besoin d'acquérir des propriétés. Les procédures sont en cours et certains propriétaires sont déjà d'accord de vendre leur parcelle, ce qui est une bonne surprise.

Une députée (Soc) s'interroge sur la halte de Châtelaine et voulait savoir si cela entrait dans le cadre de ce bilan. Les autorités de Vernier ont présenté un nouveau quartier en cours de planification sachant qu'ils sont inquiets des dessertes.

M. B. Pavageau déclare que la halte de Châtelaine fait partie de la loi H 1 60 et non pas de la loi H 1 50. Il y a deux aspects en parallèle avec un autre projet (Faif) et le canton a demandé la réalisation de la halte de Châtelaine. Ils sauront quelles sont les décisions de l'OFT pour l'horizon 2030 d'ici la fin de l'année. Il y a 282 projets demandés sur l'ensemble de la Suisse et il convient de faire un classement par rapport aux coûts pour voir quels projets sont les

plus rentables. Il convient d'évaluer les chances de voir aboutir les projets. Il ajoute que des projets de bus et des BHNS sont prévus. La réalisation d'axe fort depuis Vernier est prévue à cet endroit et cela a été déposé dans le projet d'agglomération, pour répondre aux inquiétudes légitimes sur la qualité de la desserte. Cela ne veut pas dire qu'ils renoncent à la halte de Châtelaine, mais ils planifient en tenant compte des finances. La gare elle-même coûte entre 50 et 80 millions de francs.

Il existe ensuite une quatrième voie sur laquelle circule tous les trains de grandes lignes, les TGV, et les TER. C'est dans l'endroit le plus contraignant que l'on aimerait une gare. L'OFT étudiera si cela en vaut la peine. C'est une montée en phase progressive et sachant que beaucoup de pré-financements sont sollicités dans le cadre de la gare Cornavin, ils aimeraient plutôt un financement intégral de l'OFT.

Un député (PLR) demande si la gare de la Plaine sera réaménagée. A cette question, M. B. Pavageau déclare que deux phases sont prévues dans le projet d'allongement des quais, le crédit de Frs. 52 millions a été voté par la Confédération. La deuxième partie est le réaménagement de la halte de La Plaine pour que le passage au quart d'heure soit mis en place. L'OFT devra valider le réaménagement de la halte de Châtelaine avec un troisième quai. Ceci est prévu dans le projet 2030. Le travail est fait avec les CFF pour chiffrer et classer les différentes mesures d'ici la fin de l'année. Les consultations des cantons seront entreprises durant 2017.

Un député (Vert) se demande si la quatrième voie servira à autre chose que desservir la halte de Châtelaine. M. B. Pavageau répond que dans le programme initial avec une gare de surface à Cornavin, il y avait besoin de prévoir une quatrième voie. Désormais, avec l'étude de la gare souterraine, les trains se dirigeront directement jusqu'à l'aéroport, mais cette quatrième voie sera tout de même nécessaire pour passer au quart d'heure notamment. Ces mesures doivent être prises intégralement en charge par l'OFT.

Le député (Vert) estime que la quatrième voie n'est donc pas liée à la halte, mais au passage au quart d'heure. A cette affirmation, M. B. Pavageau répond négativement et précise que les deux besoins seront satisfaits. Six mesures ont été demandées dont la halte de Châtelaine et le passage au quart d'heure, l'arrêt des RE à Versoix, l'allongement des quais entre Coppet et Genève, pour Vernier un financement intégral des études de la raquette. Il mentionne également la réouverture de la ligne du Tonkin pour le Valais et le passage de tous les services entre Lausanne et Genève au quart d'heure. Ce sont toutes des mesures qui seront évaluées.

M. D. Favre déclare que pour l'instant la halte de Châtelaine est mal positionnée sur le rapport qualité/coûts.

M. B. Pavageau ajoute qu'un certain nombre de facteurs entrent en ligne de compte comme l'aire d'influence des transports déjà existant dans la zone. L'OFT considère que si la zone est excentrée et qu'il n'y pas une bonne performance, tout va se rapatrier sur la gare CFF. Ces projets représentent 7 milliards de francs sur toute la Suisse dont une bonne somme est déjà pré-affectée.

M. D. Favre déclare ne pas être optimiste pour obtenir quelque chose rapidement.

Le Président met au vote ce rapport :

Pour : 10 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 3 PLR, 2 MCG

Contre : 1 (1 Ve)

Abstention : 0

La majorité de la commission prend acte du RD 1102

Conclusion

A la lecture de ce rapport et au vu des explications données en commission, la majorité de la commission vous recommande prendre acte du rapport du Conseil d'Etat.

Date de dépôt : 6 septembre 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Mathias Buschbeck

Mesdames et
Messieurs les députés,

« Depuis 2013, aucune nouvelle infrastructure en matière de tramways n'a été mise en service ». C'est ainsi que se termine le long chapitre « Projets d'infrastructures de transports réalisés depuis 1998 » dans ce rapport qui nous est soumis par le Conseil d'Etat.

Cette phrase synthétise l'insatisfaction des Verts à l'égard de ce rapport.

En effet, le canton de Genève, après avoir pris énormément de retard dans le développement de ses transports publics à la fin du siècle passée, en avait rattrapé une part importante grâce à d'énormes efforts en matières d'investissement et de subventionnement. Ainsi, de 2002 à 2014, l'offre avait augmenté de 100 %. Mais depuis 2014, l'offre a au contraire diminué de près de 4%, phénomène unique en Europe ! Ce rapport n'est donc que le pendant « investissement » du coup d'arrêt mis au développement des transports publics depuis le début de la législature par le Grand Conseil et le Conseil d'Etat. En effet, on peut constater à la lecture de l'article 4 de la loi sur le réseau des transports publics (planification) que celle-ci prévoit, entre autres, *les extensions planifiées du réseau des tramways comprenant les réalisations de nouvelles lignes en direction de Bernex-Vailly, de Plan-les-Ouates – Saint-Julien, du Grand-Saconnex et de l'aéroport; les extensions du réseau des tramways sur France prévues vers Annemasse, Saint-Genis, Saint-Julien et Ferney.*

Aucun des travaux concernant la réalisation de ces projets sont actuellement en cours étant parfois même bloqué par ce Grand Conseil, avec le regard bienveillant du Conseiller d'Etat en charge de la mobilité, à l'exemple de l'extension vers Ferney. Pour les Verts, cette politique va l'encontre les besoins de mobilité de Genève, et ainsi à l'encontre les conditions cadres-essentiels à notre économie. Mais surtout elle s'oppose à son développement durable et à la santé de ses habitants

Les Verts vous recommandent donc de ne pas prendre acte du RD 1102, rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50).