

Date de dépôt : 25 février 2020

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier la proposition de motion de MM. Christo Ivanov, Eric Leyvraz, Marc Falquet, Thomas Bläsi, Stéphane Florey, Patrick Hulliger, Patrick Lussi, Norbert Maendly, André Pfeffer : J'y vis, j'y circule. Commerçants, piétons, cyclistes, automobilistes et riverains : tous gagnants avec une meilleure surveillance et coordination des chantiers

Rapport de majorité de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio (page 1)

Rapport de minorité de M. François Baertschi (page 26)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des travaux s'est réunie les 22 janvier, 12 et 26 février et 5 mars 2019 sous la présidence de M. François Lefort, puis les 11 et 18 juin, et 10, 17 et 24 septembre 2019, sous la présidence de M. Jacques Béné, pour étudier ce projet motion renvoyé sans débat à la commission des travaux par le Grand Conseil en date du 11 octobre 2018.

Que M. Sébastien Pasche qui a assuré la rédaction du procès-verbal, soit remercié pour sa précieuse collaboration. Ont assisté aux séances M. Alan Rosset, responsable budget investissements, département des finances, sous la présidence de M. Lefort, puis M. Thomas Humbert, responsable du secteur immobilisations et projets d'investissement, département des finances, sous la présidence de M. Béné, ainsi que, pour l'ensemble des travaux, M. Stefano

Gorgone, secrétaire scientifique ; qu'ils soient également remerciés pour leur soutien attentif au suivi des travaux de la commission.

1. Présentation de la proposition de motion 2503 par M. Christo Ivanov, député et premier signataire

Lors de son audition du 22 janvier 2019, M. Ivanov indique en préambule avoir déposé, 2 ans auparavant, une motion semblable demandant la nomination d'un coordinateur cantonal des chantiers sur la voie publique, refusée par le Grand Conseil¹. Il considère pourtant qu'il subsiste un problème au niveau de la surveillance et de la coordination des chantiers, nombreux dans le canton. Il souligne leur impact négatif sur la circulation routière et la mobilité en général, ainsi que la multitude des opérateurs.

Au vu de ces constats, M. Ivanov insiste sur le bien-fondé des invites de la motion.

A titre illustratif, il évoque alors le chantier du Quai des Bergues connaissant alors un mois de retard ; il mentionne avoir participé à une réunion avec les commerçants du quartier et constate que si la Ville de Genève était représentée, il n'y avait personne de l'Etat ou des SIG, lesquels devront effectuer des carottages dans le secteur. Il relève également que les travaux de la Route de Suisse ont causé la fermeture d'un commerce qui existait depuis environ 20 ans, ce qui montre que les nuisances impactent les commerces et le chiffre d'affaires des entreprises. Il observe qu'il n'y a aucun coordinateur des chantiers pour le canton.

Questions des député-e-s

Un député relève que lors des débats sur la motion 2307, un amendement UDC visant « à déléguer la tâche de coordinateur cantonal des travaux à un collaborateur au sein de la DGT » avait alors été refusé par le Grand Conseil (cf. *Note 1*) et que la présente motion reprend cette même proposition dans l'une des invites, précisément dans la formulation de la 3^e invite.

M. Ivanov tient à souligner que les travaux péjorent également les piétons et les cyclistes ; la signalétique est très souvent catastrophique et c'est l'une des raisons pour lesquelles il a redéposé une motion.

Une députée rappelle la motion 2292 pour une amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons lors des modifications de circulation liées aux

¹ Cf. Débat du Grand Conseil le 7 avril 2017 et rapport sur la M 2307 rejetée par 74 non contre 8 oui <http://ge.ch/grandconseil/memorial/seances/010402/10/4/>

chantiers² laquelle avait été acceptée par la majorité du Grand Conseil ; elle abordait justement la problématique de la sécurisation des cyclistes et des piétons et introduisait le principe d'une taxe d'occupation sur le domaine public. Elle rappelle que cette motion a été renvoyée au Conseil d'Etat³.

M. Ivanov considère que la situation n'a guère évolué. Il relève par exemple que la passerelle entre l'Aubépine et la Fontenette est une véritable gabegie depuis plus d'un an et demi. Certes, des efforts portent sur les grands chantiers, mais ce n'est pas le cas pour les chantiers plus réduits, par exemple à la rue Prévost-Martin et rue Pré-Jérôme. Sa propre motion permet donc de compléter la motion 2292.

Un député considère pour sa part que Genève est un chantier perpétuel ; des routes sont ouvertes, fermées, puis rouvertes ensuite 6 mois plus tard. Ce qui est insupportable pour les citoyens est que l'on ne leur signale pas pourquoi l'on procède à un chantier, contrairement à ce qui se fait par exemple à Barcelone. Une invite sur l'information au public concernant les raisons du chantier et les améliorations que ce dernier va apporter devrait être ajoutée à la motion. M. Ivanov est ouvert à cette suggestion.

Un autre député relève à cet égard qu'au contraire, la grande majorité des 5000 chantiers se passent très bien. M. Ivanov insiste sur le fait que l'application Infos Chantiers⁴ fonctionne bien pour les grands chantiers, mais pas pour les petits.

Une députée revient sur la problématique des commerçants touchés par ces chantiers. Elle indique connaître quelqu'un qui a une pharmacie dans le secteur de Carouge-Acacias qui a connu beaucoup de travaux et qui a donc perdu beaucoup de clientèle. Elle explique que cette personne a pensé pouvoir s'adresser à la commune pour obtenir une indemnisation, mais que cela n'a pas été possible. Elle se demande si M. Ivanov a observé des éléments analogues et si des communes entrent parfois en matière sur des cas d'entreprises qui voient leur chiffre d'affaires baisser à cause des chantiers adjacents. M. Ivanov revient sur le commerce de Versoix qui a mis la clé sous la porte et relève qu'il n'y a dans ce cas pas eu d'indemnisation. Une loi

² Cf. Débat du Grand Conseil le 3 novembre 2017 et rapport sur la M 2307 acceptée par 54 oui contre 8 abstentions

<http://ge.ch/grandconseil/memorial/seances/010408/43/8/>

³ Depuis, le Grand Conseil a pris acte du rapport sur la motion 2292 en date du 22 mars 2019. A lire le rapport M 2292-D

<http://ge.ch/grandconseil/memorial/seances/020110/60/2/>

⁴ Cf. <https://ww3.sig-ge.ch/services/chantiers/infos-chantiers>

existe et permettrait d'indemniser, mais à sa connaissance, personne n'a été indemnisé au niveau des communes.

Un député constate que plus il y a de densité, de flux et de transports, plus les chantiers sont compliqués et donc que c'est évidemment plus compliqué en Ville de Genève qu'à Satigny. Cette motion pose d'une part, la sécurité des chantiers et d'autre part, la coordination des chantiers. Elle concerne a priori la sécurité à l'extérieur des chantiers, car, à l'intérieur, il y a des PHS (plans d'hygiène et de sécurité) drastiques⁵ et qui coûtent cher. Ce député relève d'ailleurs que ces postes peuvent être éliminatoires lors des soumissions des entreprises qui font les choses trop bien ou pas assez bien. Il considère que c'est donc là qu'il y a une marge de manœuvre au niveau des installations de chantier. Il estime que ce poste est difficilement quantifiable et que cela doit être pondéré. M. Ivanov confirme que sa motion se réfère à la sécurité en dehors du chantier.

Ce même député souligne que nombre de travaux relèvent d'imprévus et ne peuvent faire l'objet d'une planification. Il observe également que malgré un planning intentionnel avec une bonne coordination, il peut y avoir des décalages et l'entreprise peut se retrouver avec moins d'effectifs. Ce député soutient le principe d'une coordination des chantiers, mais dans la pratique, cela ne va pas forcément améliorer la situation. M. Ivanov estime quant à lui qu'il n'est pas compliqué de nommer quelqu'un coordinateur au sein du département.

Suivi des travaux

A la suite de cette présentation, la commission décide des auditions de la Ville de Genève, de la Plateforme chantier mobilité (PCM)⁶, des Services industriels de Genève (SIG) et de l'office cantonal du génie civil (OCGC).

Considérant par ailleurs, le souci dans les communes pour garantir une coordination entre les chantiers de l'Etat, les SIG, Swisscom et les propres travaux des communes, il est décidé d'adresser un courrier à l'Association des communes genevoises (ACG) sur cette problématique.

⁵ Cf. https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/rsg_15_05p03.html

⁶ Cf. <https://www.ge.ch/dossier/faciliter-deplacements-au-quotidien/plateforme-chantier-mobilite-pcm>

2. Audition de M. Rémy Pagani, Conseiller administratif de la Ville de Genève

Lors de son audition du 12 février 2019, M. Pagani mentionne l'existence de deux groupes de coordination qui s'occupent des chantiers, dont un qui prend de la hauteur par rapport aux 250 km de rues que comprend la Ville ; il est fait en sorte d'expliquer pourquoi il est nécessaire d'ouvrir 2 à 5 km de routes par année. La coordination est bonne, mais il n'en demeure pas moins qu'il faut quand même ouvrir la route et que cela en effet se voit. Le travail du premier groupe porte sur les chantiers de manière général, et un second groupe affine la coordination entre l'ensemble des acteurs concernés sur chaque chantier spécifique. M. Pagani considère par ailleurs qu'il y a des collaborateurs tout à fait compétents en dehors de la direction générale des transports (DGT) et qu'une délégation de la coordination auprès de cette direction, comme le propose la motion, n'est selon lui pas nécessaire. Il estime pour sa part que l'on n'arrivera pas à ne plus avoir de chantiers dans la Ville.

Questions des député-e-s

Un député considère que les chantiers montrent que la commune s'occupe de l'entretien ; toutefois, ces derniers doivent être conduits de manière à déranger les habitants le moins possible. Il est donc très important qu'il y ait des explications sur les raisons de l'ouverture d'un chantier pour que la population soit mieux informée. M. Pagani souligne que le site de la Ville de Genève informe la population sur tous les chantiers, que des banderoles indiquent que la Ville rénove et que la Ville transforme ; des feuilles explicatives sont également envoyées aux habitants vivant à proximité des chantiers de la Ville.

Ce député comprend donc qu'il existe une coordination avec notamment les SIG. M. Pagani précise qu'il y avait une coordination macro avec quelques réunions par année, mais qu'au vu des réalités différentes (oppositions, problèmes techniques à résoudre, compléments d'autorisations, ...), un groupe a été mis en place pour étudier chaque dossier au moment où un chantier va commencer.

Un député se réfère aux chantiers sur la rue Voltaire. M. Pagani mentionne 40 modifications de chantier pour laisser passer la circulation sur ce chantier, alors que la Ville aurait préféré pour sa part fermer totalement la rue Voltaire pour faire le chantier en 6 mois au lieu de 18. Il précise que le chantier de la rue de la Croix-Rouge a quant à lui été conduit d'une traite, pendant 2 mois l'été 2018. Il relève que la Ville est malheureusement

contrainte de procéder parfois par chantiers bout par bout à cause de la circulation, ce qu'il regrette amèrement.

Ce même député a l'impression qu'il y a de l'abus en termes de parking des travailleurs sur le chantier et d'entreposage du matériel. M. Pagani comprend que les ouvriers travaillant sur le chantier se rendent en voiture, au chaud, sur le chantier, mais il indique néanmoins avoir augmenté le prix de l'entreposage de matériel à 60 F le m² par mois ; devant la levée de boucliers de certains partis, dont le MCG, ce prix a dû être baissé à 30 F le m².

Un député relève que c'est notamment le chantier de la rue Voltaire qui a donné lieu à cette motion ; il considère que l'été 2018 a été le pire en termes de chantiers influant sur la circulation. Il comprend que le fait de fermer une rue 2 mois semble plus intelligent que de faire durer un chantier 18 mois, mais il se demande si ces deux exemples (Voltaire et Croix-Rouge) ont vraiment été bien coordonnés. Il relève que les baraques de chantier par exemple, à la rue de la Croix-Rouge, ont été changées de place plusieurs fois en une semaine.

M. Pagani observe que la coordination de chantier est très compliquée, mais que ce genre de chantier est prévu, en coordination avec les TPG, longtemps à l'avance. Le chantier du Pont de Carouge par exemple s'est déroulé à merveille, mais il est impossible selon les situations de tout faire parfaitement, car trop de paramètres entrent en jeu.

Une députée se demande si la Ville de Genève effectue parfois des travaux de nuit. M. Pagani souligne que le phonoabsorbant par exemple est placé la nuit, le samedi et le dimanche, mais que la Ville a le moins possible recours au travail de nuit.

Un député observe que le problème du mauvais ressenti des chantiers sur les travaux publics est récurrent et qu'une partie de la population pense qu'il n'y a pas de coordination. Selon lui, l'information sur de nombreux chantiers, même moins importants, manque. M. Pagani souligne que, pour chaque chantier, des feuilles d'information sont distribuées aux alentours. Il ajoute qu'il y a en moyenne 45% de personnes actives dans les villes européennes, mais qu'à Genève, ce taux est de 60%. Il estime que les gens sont donc à cran, notamment pour aller travailler. Il donne l'exemple de vélos électriques qui n'ont selon lui qu'un seul objectif : aller très vite, raison pour laquelle ils ne veulent parfois pas suivre les indications de modifications de parcours liées aux chantiers.

3. Audition de M. Michel Balestra, président du Conseil d'administration des SIG, et de M^{me} Patricia Solioz Mathys, Directrice exécutive Smart City, SIG

Lors de son audition du 12 février 2019, M. Balestra indique se trouver dans une situation un peu schizophrénique, car, en tant que transporteur avec 1600 livraisons et 17 déménagements à faire par jour, les chantiers ne lui facilitent pas la tâche, mais qu'en tant que président des SIG, société ayant pour ambition d'être la plus en avance dans la transition énergétique, avec notamment des projets de chauffage à distance à hauteur de 1,3 milliard, il a la lourde charge d'assumer encore de nombreux travaux pendant ces 5 prochaines années. Il considère pour sa part que les invites de la motion sont très pertinentes, car une coordination la plus efficace possible serait, selon lui, utile aux habitants, aux commerçants et aux transporteurs. Il relève que SIG a la chance d'être une entreprise multifluide et d'avoir des réseaux souterrains pour ces fluides, mais qu'il y a parfois des dépannages à faire et que cela n'est malheureusement pas planifiable.

Questions des député-e-s

Un député relève que M. Balestra a souligné la pertinence des invites de la motion ; il se demande donc s'il n'y a pas de coordination des SIG avec les autres chantiers. M^{me} Solioz Mathys mentionne que la direction Smart City intègre plusieurs départements ; elle est elle-même responsable de l'ingénierie, de l'informatique, de la coordination des chantiers et de tout ce qui est multifluide, centralisé dans une seule direction. Elle est frappée à la lecture de cette motion de l'absence d'information sur les organes qui coordonnent. Elle observe que la PCM par contre anticipe, mais ne coordonne pas, contrairement à d'autres organes comme l'OGETA (eau, gaz, télécoms), un organe qui a sa base légale dans le Règlement d'utilisation du domaine public.

M^{me} Solioz Mathys mentionne les 3 commissions en place ; une commission de gouvernance des travaux en sous-sol où sont représentés tous les acteurs concernés (ACG, Ville de Genève, Etat, SIG et Swisscom). Une nouvelle charte a été proposée pour le 1^{er} janvier 2018 pour améliorer la coordination. La commission de planification est aujourd'hui chargée d'anticiper les travaux en amont de 2 à 5 ans avant les travaux, puis qu'il y a, entre 0 à 2 ans avant le chantier, une coordination opérationnelle qui s'effectue. Enfin, quiconque effectuant des travaux sur le domaine public a l'obligation d'annoncer son chantier auprès de la commission de coordination, laquelle se réunit toutes les semaines. A partir d'une annonce de travaux, il est décidé si l'on part ensemble. Cette commission livre des plans de l'utilisation du sous-sol et détermine comment l'on va se coordonner

et se répartir les zones du chantier. Ce plan passe ensuite à la PCM pour gérer alors les questions de mobilité.

M^{me} Solioz Mathys précise par ailleurs que la commission de gouvernance des travaux en sous-sol est pilotée par l'office de l'urbanisme et l'ingénieur cantonal, que la commission de planification des travaux en sous-sols est présidée par elle-même, tandis que la commission de coordination des travaux en sous-sol est un bureau financé par toutes les parties prenantes pour améliorer la coordination.

M^{me} Solioz Mathys considère donc qu'énormément de choses ont déjà été faites aujourd'hui et qu'il y a en outre une véritable volonté de faire mieux. Elle relève qu'il est parfois compliqué d'impliquer les communes, mais elle observe que l'ACG est désormais impliquée depuis 2 ans dans cette coordination. Elle indique enfin que le nombre de chantiers augmente, car il y a des énergies nouvelles (les chantiers thermiques notamment) à mettre en place, que des nouveaux quartiers nécessitent en outre énormément de travaux et enfin que la loi sur le revêtement des routes entraîne également beaucoup de travaux communs.

M. Balestra ajoute que le fait de coordonner les travaux permet d'ouvrir et de fermer à un moment déterminé, mais que cela rallonge néanmoins la durée des travaux, car l'on ne peut pas travailler au même endroit au même moment sur les différents fluides.

M^{me} Solioz Mathys souligne qu'au lieu de faire par exemple 2 fois 5 mois sur 5 ans, l'on fera peut-être une seule fois 7 mois et donc que c'est quand même un peu plus rapide sur le moyen terme.

Un député considère que les questions de dépannage sont évidemment inévitables, mais il relève qu'il y a un remplacement de toute la tuyauterie en fonte étalé sur des dizaines d'années qui est actuellement planifié. Il observe que la coordination en la matière peut tout à fait être anticipée et que seuls les SIG ont un chantier d'une telle durée. M^{me} Solioz Mathys souligne que pour chaque énergie, il y a un plan directeur technique et que tout l'enjeu est d'arriver à coordonner la planification des différents fluides en amont. Elle relève que toutes les parties prenantes ont fait le constat que la coordination était insuffisante, raison pour laquelle la commission de coordination a été créée au 1^{er} janvier 2018. Elle précise le lien établi entre la surface et le sous-sol dans les PLQ et la volonté d'arriver à un partage des intentions des maîtres d'ouvrage, en commençant par la Ville de Genève, lors de la planification.

A la question de l'information sur la durée des chantiers donnée à la population, M^{me} Solioz Mathys confirme que c'est la PCM qui effectue cette

même communication. A la question de savoir si les SIG sont convoqués à chaque fois que le PCM se met au travail, M^{me} Solioz Mathys répond par l'affirmative. Une séance a lieu toutes les semaines et les acteurs les plus importants sont toujours présents aux séances de coordination (Ville de Genève, Etat de Genève, SIG et Swisscom).

Un député relève que les TPG ne sont pas toujours représentés aux séances de la PCM, ni la Police ou encore d'autres acteurs comme le SIS. M^{me} Solioz Mathys indique que la PCM est sous la responsabilité du département de la mobilité et renvoie donc la commission vers ce dernier. M. Balestra complète en indiquant que les TPG ou la police ne sont intéressés que lorsque la décision de faire un chantier a été prise, donc après que la coordination ait lieu.

Un député rappelle les problèmes liés au chantier de la rue Voltaire qui ont notamment conduit à la proposition de la présente motion. Il se demande donc si la PCM va régler ce genre de problème ou alors si une autre structure plus en amont est nécessaire. M. Balestra indique avoir une confiance totale en M^{me} Solioz Mathys, mais il souligne qu'il n'y a malheureusement pas de miracle non plus. Lorsque l'on construit, il n'y a rien de facile et il y a toujours des complications. Il considère que la commission des travaux a bien fait de poser la question, car l'ensemble des démarches mises en place ne semble pas tout à fait connu des députés. Les SIG sont déterminés à améliorer la coordination des chantiers, car ils ont des objectifs de croissance, pour faire des diminutions de charge et autofinancer les travaux mis en place pour la transition énergétique, tout en mutualisant les chantiers. Il relève que les collectivités publiques ont moins de possibilités de décision que les SIG, car le Grand Conseil et les conseils municipaux ne sont peut-être pas toujours aussi disciplinés. Il pense en définitive que l'on a fait d'ores et déjà un grand pas en termes de coordination professionnelle.

Un député se demande s'il y a une possibilité de mutualiser les deux réseaux de fibres optiques existants et de rattraper les pots cassés. M. Balestra explique que les SIG ont développé un réseau de fibre optique avec Swisscom et qu'ils sont sortis de Naxoo au moment du rachat par UPC. Il pense que cela a été dommageable, car il aurait été intelligent d'avoir le contenu Naxoo à mettre sur ce réseau de fibre optique, ce que la loi pour l'instant interdit. Il indique qu'ils ont signé un joli contrat avec Sunrise et qu'ils ont des clients B2B qui rapportent de grands revenus. Le réseau est donc désormais amorti et une discussion est en cours avec Naxoo pour chercher un axe de coordination.

M. Balestra considère que, pour les SIG, la fibre optique n'est plus un problème, car elle est financée. Il estime néanmoins qu'un partenariat avec

Sunrise, UPC ou Naxoo serait intéressant, même si celui avec Naxoo est celui qui lui plairait le plus, car cela fait, selon lui, plus de sens. Il ajoute que l'on ne sait néanmoins pas comment vont évoluer les abonnements et donc que rien n'est définitif. Il relève enfin que rien n'est jamais simple dans les dossiers multiples qui sont gérés par les SIG.

Une députée considère que l'on peut saluer les outils de planification qui existent dans le canton et remercie les SIG pour les travaux effectués récemment. Elle estime que c'est avant tout en termes de réactivité que l'on a un problème de chantiers, dont on ne maîtrise pas la durée, ni l'intervention des entreprises ; elle se demande si la PCM est vraiment le chef ou pas. M^{me} Solioz Mathys répond qu'il n'y a en effet pas véritablement de chef, si ce n'est celui qui commence le chantier. Elle observe que tout est basé sur la bonne foi, car quelqu'un qui vient avec un chantier n'a aucun intérêt à accueillir d'autres acteurs puisque cela va rallonger le chantier en question. Elle précise que, dans la plupart des cas, les choses se passent bien, malgré la complexité des chantiers ; elle pense néanmoins qu'en termes de durée de chantier, l'on a encore une marge de progression à atteindre. Elle indique qu'aujourd'hui, les SIG respectent 80% des délais qu'ils annoncent et ajoute que, plus l'on a de la mobilité et des véhicules sur le périmètre, plus l'on a évidemment intérêt à reboucher rapidement.

A la question d'un député portant sur le chantier du CEVA, M^{me} Solioz Mathys précise que le projet CEVA a fait l'objet de centaines de séances de coordination. Il a nécessité de nombreux aménagements sur le domaine privé, étant précisé que la commission de gouvernance des travaux en sous-sol ne gère pas les chantiers sur le domaine privé. Le chantier CEVA a été très compliqué, notamment au niveau de la création d'une dynamique avec tous les aménagements liés à ce grand ouvrage. Elle précise par ailleurs que, lorsqu'il y a une nouvelle gare, il y a tout un processus de demandes d'énergies gérées par les SIG, mais que cela ne relève néanmoins pas de la coordination de chantiers. M. Balestra ajoute que le chantier du CEVA a été d'une complexité énorme, car tout le monde devait rester branché, alors que l'on coupait tous réseaux.

Un député se dit chagriné par le fait que, si l'on écoute les SIG, il n'y a pas de problème, alors qu'en tant que cycliste ou en tant qu'automobiliste, on constate que les chantiers n'ont pas l'air de fonctionner comme ils le devraient. Il se demande si l'on ne devrait pas désigner le premier acteur qui ouvre le chantier comme véritable responsable de chantier. Il désire enfin savoir ce que l'on peut faire en tant que législateur pour obliger les acteurs à s'entendre, pour déterminer les responsabilités et en tirer les conséquences qui s'imposent. M^{me} Solioz Mathys regrette d'avoir donné l'impression que

tout était idéal et affirme que les mesures mises en place le sont justement à cause du constat d'une situation problématique. L'entité de coordination unique mise en place par SIG vise à ce que toutes les communes puissent les appeler pour avertir des situations préoccupantes.

M^{me} Solioz Mathys précise avoir demandé une modification du règlement d'utilisation du domaine public pour pouvoir mettre en place la commission de planification. Elle estime que cette commission doit pouvoir vivre, qu'elle n'est certes pas parfaite, mais qu'elle n'a actuellement qu'une année. Elle relève qu'en effet, chacun a certainement un exemple de chantier qui dure un peu trop à donner, mais souligne qu'il y a néanmoins une réelle volonté de réunir tous les acteurs et de faire mieux.

M. Balestra considère que, pour le moment, il ne faut rien faire au niveau législatif, car cette coordination va améliorer les choses, même si l'on restera toujours dépendant sur un chantier de toute une gamme d'opérations qui échappent au législateur et même parfois au maître d'ouvrage. Il pense que ce qui a été mis en place va clairement améliorer la situation, que cette motion est utile, car elle permet d'attirer l'attention du Conseil d'Etat, mais qu'une nouvelle loi ne va pas forcément améliorer les choses.

4. Auditions de MM. David Favre, directeur général, office cantonal des transports (OCT), Thierry Messager, directeur, direction régionale Lac-Rhône, OCT et Cédric Joseph, ingénieur cantonal, directeur général, OCGC, département des infrastructures (DI)

Lors de la séance du 26 février 2019, M. Messager indique que la présentation se focalise sur la PCM, car la coordination semble être un sujet qui interpelle la commission. Il relève que le nombre de chantiers en 2018 sur Genève était de 4077, ce qui représente une augmentation de 24% par rapport à 2014. Ces chantiers donnent lieu à des directives ; en l'occurrence 10 586 émises par l'OCT, ce qui fait une augmentation de 50% par rapport à 2014 et ce qui montre donc la complexification des chantiers. Il précise les rôles de l'OCT : instruire la totalité des demandes, s'assurer que la sécurité des usagers du domaine public est respectée et s'assurer que piétons, cyclistes, transports publics, automobilistes ont des possibilités alternatives pour circuler.

M. Messager informe qu'il y a eu en 2018, 513 contrôles (ciblés ou aléatoires) du respect des directives. Il rappelle que la PCM a été instituée par le Conseil d'Etat le 13 avril 2011 pour répondre au mieux à la coordination des chantiers à fort impact mobilité. Elle a pour missions d'anticiper les chantiers à forts effets sur la mobilité, de coordonner les chantiers et les

mesures visant à minimiser les perturbations en matière de mobilité et de s'assurer d'une information adaptée aux usagers. Ses membres sont l'OCT, l'OCCG, les SIG, la Police, l'office fédéral des routes (OFROU), les TPG et la Ville de Genève. On ne peut évidemment pas réunir 50 personnes autour de la table ; l'ensemble des communes ne fait donc pas partie des membres, mais l'OCT identifie néanmoins les chantiers privés ou d'une commune qui ont un fort impact sur la mobilité et les traite alors comme s'il s'agissait de chantiers de l'un des membres. La responsabilité relève du Conseil d'Etat ; un groupe stratégique se réunit 3 à 4 fois par an pour évaluer les processus et les améliorer, et un groupe opérationnel à un rythme mensuel, ce que M. Messenger considère comme le cœur de la machine puisque c'est là que se passent l'anticipation, la coordination et l'information.

Ce dernier souligne que la PCM prend en compte les chantiers entre 6 mois et un an avant le début des travaux, alors qu'auparavant, les chantiers font déjà l'objet d'une coordination entre les maîtres d'ouvrage, de 2 à 5 ans avant le début du chantier. Il précise que 6 mois à un an avant le début du chantier, la PCM récupère donc déjà un état de coordination. A ce moment sont mis au point les principes de mesures de circulation, de coordination avec l'ensemble des chantiers du secteur et le dispositif d'information auprès du public concerné. Il observe que la coordination et donc la coréalisation de plusieurs chantiers sur un même site ne signifient pas que l'on divise le temps par deux, même si on l'optimise en ne faisant qu'une seule ouverture. La coordination signifie aussi parfois décaler temporellement ou géographiquement les chantiers qui sont trop proches.

Concernant le chantier de la traversée de Versoix, il est géré de manière structurante au niveau de la gestion du trafic, puisqu'il s'agit de la fermeture d'un axe principal de la localité. Dans ce cas, la coordination passe par des décisions telles que l'interdiction d'autres chantiers sur les routes de l'itinéraire de déviation. L'information est également une mission essentielle de la PCM dont une espèce de boîte à outils à destination du public mise en œuvre dans un plan de communication unifié avec panneaux avancés, fiches info-mobilité, stewards urbains, distribution de tous-ménages, communiqués de presse, annonce presse et conférences de presse. Ces informations sont aussi accessibles en ligne⁷ et sur l'application smartphone. En 2018, 213 chantiers ont été annoncés par les membres de la PCM et 84 ont été retenus comme labélisés PCM, en fonction des priorités. On retrouve parmi ces derniers de nombreux chantiers des SIG et de la direction générale du génie

⁷ Sur le site <http://ge.ch/infomobilité>

civil (DGGC). A titre d'information, la commission a pu consulter un document résumant 84 fiches d'information qui diffusées en 2018.

M. Joseph indique qu'une charte GUIDE DE CONCEPTION ET DE COORDINATION DES TRAVAUX EN SOUS-SOLOGETTA⁸ est en vigueur depuis juillet 2018 (entrée en vigueur de la modification du règlement concernant l'utilisation du domaine public (RUDP, L 1 10.12)) et que dans ce cadre, 3 instances ont été mises en place, dont une qui permet une planification de coordination entre maîtres d'ouvrage, de 2 à 5 ans avant les chantiers. Il faut donc laisser le temps à ce mécanisme de se développer afin que tous les maîtres d'ouvrages puissent annoncer leurs chantiers, d'assurer une bonne coordination et d'améliorer celle-ci.

Question des député-e-s

Un député revient sur la problématique de l'information à destination du public qu'il juge défailante. M. Messenger précise que la PCM se concentre sur l'angle de la mobilité et qu'en 2018, 84 chantiers ont fait chacun l'objet d'une fiche informative. Il s'agit de cibler les automobilistes sur leur route en mettant des panneaux à l'avance annonçant une perturbation du trafic et les dates-clés. L'automobiliste doit aller voir le site d'info-mobilité. S'il s'agit d'un riverain, il va recevoir une information dans sa boîte aux lettres.

Ce même député demande ce qu'il en est des personnes qui n'ont pas d'ordinateurs. M. Messenger mentionne qu'à l'OCT, les fiches d'information sont accessibles. Il ne peut néanmoins pas donner d'information précise sur les routes. M. Joseph ajoute que les autoroutes font également la même chose. A une question de ce même député, M. Messenger précise que ce sont les maîtres d'ouvrage qui financent les informations qui ne concernent pas directement la mobilité et que cela nécessite la mobilisation de ressources.

Une députée aimerait connaître ce qui serait perfectible et savoir comment la PCM peut réagir par rapport à des retards de chantier, notamment quelle est leur capacité de réactivité, et qui a le pouvoir de décision dans ces cas-là. M. Messenger souligne que la responsabilité n'est pas unique ; l'OCT assume un rôle de coordination, mais d'entente avec la participation active des maîtres d'ouvrage. Il relève que des chantiers en retard peuvent en effet potentiellement avoir un impact sur d'autres chantiers et que l'OCT aura un rôle de recherche de solutions avec les partenaires. Cette même députée se demande si, en amont, au niveau de la coordination de chantier, il est possible d'autoriser un chantier, tout en bloquant les

⁸ Cf. Guide de conception et de coordination des travaux en sous-sol https://media.sig-ge.ch/documents/partenaires/vos_demarches/travaux/guide_de_conception_et_de_coo_rdnation_des_travaux_en_sous_sol.pdf

autres ; et si c'est le cas, si cette décision est alors respectée. M. Messenger souligne que dans le cas du non à un chantier, le maître d'ouvrage va alors chercher une solution pour respecter ses propres impératifs ; il est donc nécessaire de discuter pour trouver les meilleures solutions. Il évoque les chantiers de Voltaire et de la Croix-Rouge (où il n'y a ni entrées ni sorties) ; dans le premier cas, le blocage total de l'axe aurait eu de lourdes répercussions sur les différents carrefours ; il n'aurait pas été possible de compacter le chantier sur 2 mois comme ça a été possible à la rue de la Croix-Rouge.

Un député revient sur la dernière invite de la motion visant « à appliquer les mesures du plan d'action Plateforme chantier mobilité à l'ensemble des chantiers sur la voie publique » et sur la possibilité de le faire. M. Messenger précise que depuis 2015, le processus PCM est appliqué à tous les chantiers. Parmi les 84 chantiers PCM de 2018, il y en a qui ne sont pas de maîtrise d'ouvrage PCM.

Ce même député demande ce qui serait réalisable dans les demandes formulées par la motion. M. Messenger explique que le groupe opérationnel se réunit tous les mois avec ses partenaires et il se demande quelle serait la valeur ajoutée à mettre les 45 communes autour de la table, alors que la plupart des communes ne seront que rarement concernées par les chantiers ; il est plus souhaitable que la plateforme mette elle-même les différents chantiers en processus PCM, lorsque cela lui semble pertinent. Les 3 directions cantonales sont actuellement en responsabilité des chantiers et vont regrouper dès avril l'ensemble des chantiers du canton pour mettre encore plus au cœur de leurs préoccupations la question des chantiers.

M. Favre précise en effet que l'OCT et l'OCGC vont procéder à une réorganisation faite à partir du terrain et visant à travailler de manière plus efficace et plus adaptée aux nouveaux enjeux. L'OCT n'était jusqu'à présent pas toujours assez proactif sur le terrain. Il observe que les gros chantiers prennent beaucoup de place et que l'on pourra faire mieux à ce niveau. Il ajoute sortir d'une période de phase planificatrice à désormais mettre en œuvre ; l'organisation méritait un toilettage assez important. Ont été reprises les bonnes choses de la réforme effectuée il y a 5 ans, notamment la régionalisation d'un certain nombre de prestations pour se rapprocher des communes ; toutefois, la planification telle qu'elle était prévue nécessitait une réflexion.

M. Favre indique que, pour la gestion du trafic et certains aspects techniques, la gestion par région peut néanmoins poser problème. Il considère qu'en rapatriant et en mettant tous les chantiers au sein du même service technique, où l'on met la signalisation verticale, la signalisation lumineuse et

les chantiers, on arrive à une organisation plus efficiente. Il souligne que désormais ont été ajoutés des chefs de secteurs et un ingénieur qui s'occupe des chantiers, ce qui va permettre de mieux répondre à la demande exponentielle en matière de chantiers. Un poste de contrôleur auditeur terrain a été créé ; il va travailler avec le contrôleur délégué de l'OFROU et du génie civil pour mieux anticiper. Le service technique va être un centre de service pour les directions régionales et la création d'une nouvelle direction de la régulation du trafic regroupe tous les ingénieurs de la régulation. Enfin, une unité de développement et de prospective pour les sujets stratégiques transversaux et l'innovation a vu le jour. Il indique par ailleurs la création de compétences transversales entre les régions pour la mobilité douce, le stationnement et le réseau routier.

M. Joseph mentionne la création de la direction administrative des grands projets qui regroupent les services communs de l'OCT et de l'OCGC, de manière à mieux répondre à la politique publique Mobilité.

A la question d'un député s'interrogeant sur la possibilité d'un système de pénalité pour abréger la durée des chantiers, M. Joseph remarque cela se fait déjà au niveau des entreprises, mais il relève qu'une meilleure coordination entre maîtres d'ouvrage passe avant tout par une manière de faire les choses de bonne entente et de manière coordonnée, même si cela ne réduit pas nécessairement la durée du chantier. M. Favre complète en mentionnant les réflexions sur le travail administratif qu'exige la coordination des chantiers et sur des incitations éventuelles à réduire les chantiers. Les contrôles sont aussi un moyen de veiller à la bonne marche des chantiers ; on gagne néanmoins plus à travailler en collaboration avec les entreprises, auxquelles sont notamment proposées des formations au niveau de la délivrance des informations nécessaires à apporter à l'administration pour l'ouverture d'un chantier.

Une députée revient sur la question de l'information ; elle comprend qu'il y a une meilleure coordination, mais elle pense qu'une information plus étayée pour tout un chacun, y compris tous ceux qui n'ont pas d'ordinateur et qui veulent simplement s'informer sur place, est aussi essentielle. Elle considère que cela permet en outre de valoriser les différents chantiers. Elle se demande qu'en pensent les auditionnés. M. Messenger souligne que leur approche est orientée mobilité et donc que l'information importante pour eux est celle qui est liée à la mobilité. Dans la plupart de cas, des panneaux de pré-information préviennent les gens qu'il va y avoir une perturbation. Concernant la valorisation de l'action du maître d'ouvrage, cela passe plutôt par une information à développer par les maîtres d'ouvrage eux-mêmes ; il estime pour sa part que les autres informations liées directement au chantier

tel que le coût ne sont pas des informations pertinentes à mettre en avant. Cette députée n'est pas d'accord avec M. Messenger, car elle considère que l'information peut être transversale ; elle observe néanmoins que cela fait partie du débat de la commission.

M. Favre relève que tout est possible, mais que la question est de savoir quel est le rôle de chacun. La question à poser est avant tout de savoir si c'est à l'OCT de veiller à la coordination transversale qui va au-delà de la mobilité. Il indique que, si c'est le cas, il faut pouvoir allouer des moyens pour cela.

Lors de la séance du 5 mars 2019, les député-e-s poursuivent les questions adressées aux auditionnés.

Un député indique qu'il serait intéressant d'avoir l'historique des demandes d'autorisations effectuées de manière à disposer d'un outil montrant combien il y a eu de demandes et en combien de temps. M. Messenger comprend qu'il s'agirait de voir, par exemple sur 5 ans, s'il y a eu, sur un tronçon donné, plusieurs interventions successives. Il souligne que l'on peut actuellement faire des recherches à partir du nom des rues, mais pas avec de la géolocalisation physique. Il pense que l'on doit donc pouvoir faire en tout cas des requêtes par rue. Il souligne par ailleurs que, dans un chantier, il y a souvent plusieurs étapes sur une même rue et pas forcément exactement au même endroit ; il pense en outre que cette demande engendrerait une base de données qui risque d'être très importante. Par ailleurs, sur un cas précis donné, on est actuellement en capacité de rechercher s'il y a eu un problème, mais pas de manière générale. M. Favre ajoute que cela représenterait un travail de fou et se demande par ailleurs ce que l'on ferait de toutes ces données.

Pour ce député, il s'agirait d'un outil qui permettrait de mieux détecter où il y a un problème et de voir quelles étaient les demandes d'autorisations et qui est intervenu. Il préférerait que l'Etat s'engage à transférer ce fichier vers la base de données SITG, laquelle permet par ailleurs déjà de voir toutes les demandes d'autorisations déposées. M. Favre relève que c'est un projet en soi et qu'à l'heure actuelle, est mis à jour le logiciel de manière à ce que les communes aient accès à ces informations et que les entreprises puissent rentrer dans un réseau structurant unique, ce qui demande déjà un projet informatique relativement lourd. Il estime en outre qu'il faut se demander quelle est la pertinence d'une mise à disposition d'une telle base de données aux citoyens ; il n'est pas certain que cela soit forcément pertinent pour améliorer le fonctionnement des chantiers. Pour ce même député, il n'est pas compliqué, ni coûteux de mettre en place un lien avec le site du SITG. Il pense que l'Etat a souvent tendance à prolonger des outils existants qui sont

datés, au lieu de mettre en place des solutions adaptées à la situation actuelle, en passant en l'occurrence par la plateforme SITG. M. Favre n'est pas sûr que l'on puisse tirer ces conclusions.

M. Messenger indique quant à lui qu'en termes de transparence et d'information, le cap franchi avec la PCM a permis de mettre en ligne les chantiers sur l'Info Mobilité. Il souligne que l'on est néanmoins sur environ 100 chantiers sur les 5000 existants et donc que l'on n'est qu'au sommet de la pyramide.

Pour un autre député, il y a plusieurs façons de lire la motion ; il en ressort surtout les problématiques liées à la mobilité, même s'il y a d'autres intérêts à prendre en considération. Il comprend bien que l'on puisse rallonger un chantier d'une durée de 2 mois s'il s'agit de décisions rationnelles, mais il ajoute que le citoyen ne va néanmoins pas comprendre qu'un chantier reste sans activité pendant 3 semaines. L'information technique devrait donc être vulgarisée pour la population.

Ce même député remarque que les travaux de génie civil connaissent la meilleure période en juillet-août et qu'il manque toujours à cette période de la main d'œuvre ; il relève en outre que l'on limite la main-d'œuvre temporaire. Il faut donc regarder la symétrie de tous les acteurs et être cohérent au niveau de l'ensemble des décisions. Il remercie les intervenants pour leur travail, mais les invite à améliorer la qualité et l'accessibilité des informations techniques.

5. Discussion de la commission

Un premier échange a lieu lors de la séance du 5 mars 2019 à la suite des auditions.

Un député PLR considère qu'il y a une pondération à faire entre les intérêts de sécurité des collaborateurs, les intérêts de sécurité des piétons et des cyclistes, la planification des grands projets, les interventions des entreprises et la capacité de la réalisation des différents plannings. Il estime qu'il faut être pragmatique par rapport aux invites et que l'on a déjà répondu à la majorité de ces dernières. Il est suivi par son groupe. Un député PLR ajoute que le recours à SITG pourrait faire l'objet d'une autre motion pour étude.

Un député MCG considère que le fait de dire qu'une coordination existe n'est pas suffisant et qu'il faut tout faire pour l'améliorer. Voter contre la motion revient à donner le signal que tout va bien et à aller à l'encontre de la recherche d'une amélioration.

Pour un député UDC, il n'y a encore rien de fait, même si des mesures organisationnelles sont planifiées. Il reste ouvert à tout amendement visant à améliorer le projet de motion.

Lors de la séance du 11 juin 2019, la commission des travaux prend acte de la réponse de l'ACG qui s'oppose clairement à la motion et poursuit la discussion en vue d'une prise de position sur la motion 2503.

Un député PLR constate que des efforts ont déjà été faits par l'office cantonal du génie civil et qu'il y a parfois des problèmes d'arbitrage, mais pas de coordination. Le PLR a donc pris la décision de s'opposer à cette motion.

Un député UDC demande une meilleure coordination des différents chantiers, en nommant un coordinateur qui ait une vue d'ensemble de tous les chantiers. Il déduit des auditions que le département est plutôt favorable à la motion, sans dire aller jusqu'à la nomination d'un coordinateur. Il lui semble donc pertinent de renvoyer cette motion au Conseil d'Etat, afin que tout ce que le département a déjà mis en place soit mentionné dans un rapport qui permettra d'améliorer la situation. Il ajoute que, même si le département ne nomme pas de coordinateur de chantiers, il désire une réponse concrète sur la gestion des chantiers.

Un député Vert estime pour sa part que ni les SIG, ni le département ne soutiennent la motion. Il relève que la première invite et la seconde portent sur une coordination qui existe déjà et fonctionne assez bien ; il ajoute que la troisième invite est une nouvelle invite ajoutée, mais sur un volet déjà été traité lors de la dernière législature. Enfin, il considère que le rôle de coordinateur des chantiers proposé par la motion est la seule proposition nouvelle.

Ce même député souligne que ceux qui organisent la plateforme chantier mobilité ont expliqué qu'il était impossible d'appliquer ce plan d'action à l'ensemble des acteurs. Il souligne l'ampleur de la surveillance des chantiers qui est considérable, mais réalisée néanmoins avec peu de forces disponibles. Il précise par ailleurs que l'on ne doit pas confondre la surveillance et la coordination de tous les chantiers. Il convient d'accepter que les travaux ont un impact sur la mobilité. Il n'est pas opportun de créer un poste supplémentaire, puisque la tâche est déjà remplie par le pool de coordination mis en place. Les Verts ne prendront donc pas cette motion en considération.

Une députée S considère pour sa part que la commission a obtenu des réponses au cours des auditions aux questions légitimes posées par cette motion, mais elle propose néanmoins de modifier les invites. Elle souligne en effet avoir été frappée par les propos de l'un des directeurs de la DGT qui

avait répondu qu'en matière d'information, il suffisait de se mettre sur internet pour s'informer, alors que M. Balestra avait quant à lui très bien montré que l'on profitait des trous pour intervenir, même s'il y avait des attentes, car l'on ne pouvait pas tout faire en simultanément ; elle estime que ce type d'information doit être partagé avec le public. Les habitants de la rue Voltaire ont eu l'impression que la rue était toujours ouverte et fermée et ouverte à nouveau, etc. Elle considère que l'on doit donc informer sur l'avancée des chantiers qui sont en cours. Elle désire donc proposer une nouvelle invite concernant précisément l'information sur les chantiers à destination du public.

Un député MCG considère pour sa part qu'il suffit de sortir en voiture pour constater que rien ne va, notamment pour les personnes qui sont obligées de se déplacer en voiture. Il regrette que M. PAGANI ait indiqué que les ouvriers qui travaillent sur des chantiers et qui se parquent sur les chantiers étaient des travailleurs se levant tôt le matin. Il relève qu'il y a d'autres travailleurs qui doivent se lever encore plus tôt, justement à cause des problèmes de circulation causés par les chantiers. Des efforts ont été réalisés, mais il n'est pas convaincu que cela soit suffisant. Par ailleurs, il partage les propos de la députée S par rapport à la problématique de l'information, tout en relevant que les problèmes ne se limitent pas seulement à l'information. Il ajoute qu'une motion a pour but de poser des questions et que c'est à l'administration d'apporter les bonnes réponses, même si des invites ont déjà reçu des parties de réponses ; comme ces dernières sont à son sens incomplètes, le MCG va soutenir la motion.

Un député UDC remercie la députée S pour sa proposition ; il propose pour sa part d'amender la première invite en la formulant de la manière suivante : « à établir une stratégie commune avec l'ensemble des communes genevoises et en particulier la Ville de Genève en vue d'améliorer la surveillance, la coordination des chantiers entravant la mobilité et l'information à la population. »

Un député Vert souligne qu'il ne dit pas que tout va bien – tout est toujours améliorable –, mais que tout ce qui est proposé dans la motion a reçu une réponse, hormis le poste de coordinateur des chantiers. Il ajoute que le problème que l'on a en termes de communication est que la population doit déjà lire l'information qu'on lui fait parvenir, notamment les tous-ménages qui sont distribués ; il pense qu'il ne faut pas dire que la communication n'existe pas, mais il pense que l'on peut faire mieux. Concernant l'affichage sur les chantiers, il relève qu'il existe bel et bien actuellement, mais il pense que le fait de le rendre général à tous les chantiers signifie que l'on va devoir faire peser un poids de plus aux entreprises.

Un député PLR souscrit aux propos précédents. Il rappelle qu'il y avait déjà eu la motion sur le poste de coordination des chantiers à laquelle tout le secteur de la construction s'était opposé. Il évoque quelques chiffres et souligne qu'il y a 4077 de chantiers annoncés en 2018, 10 400 directives et 2038 rendez-vous de chantier pour gérer les chantiers sur le domaine public. Il estime que l'on est en train de créer un monstre de bureaucratie pour des personnes qui travaillent dehors. Il considère que l'on doit rester pragmatique et ajoute qu'un camion qui décharge une palette sur la route crée plus de désagrément qu'un chantier planifié. Il relève qu'il y a donc des imprévus et des nuisances qui ne proviennent pas toujours des chantiers. Il estime donc que l'on ne va rien améliorer avec cette motion.

Un député DC observe que la population n'est pas contente ; il considère que les SIG et les différents chefs de service sont venus avant tout pour rassurer la commission, mais il estime qu'il y a eu une certaine désinvolture de la part des services de l'Etat, ce qui l'a chagriné. Il précise en outre que l'on a rouvert plusieurs chantiers supplémentaires, au moment du chantier de la rue Voltaire, et que les choses ne sont pas simples. Il indique qu'il comprend les propos du député PLR et estime que la proposition socialiste d'augmenter l'information à destination de la population est intelligente.

Concernant les propos du député Vert, ce même député DC estime qu'ils visent à dire que l'on ne peut plus circuler en Ville ; il affirme pour sa part que ce n'est pas cela que la population demande. Il considère que la population désire notamment circuler normalement. Il indique qu'il va s'abstenir sur la motion dans son état actuel, mais qu'il pourrait la voter si elle venait à être modifiée.

La députée S propose d'enlever les invites initiales et de formuler des propositions sur l'information à proprement parler. Elle souligne ne pas avoir été satisfaite de la réponse de M. Messenger, lequel a dit que la plupart des panneaux d'information servaient à annoncer une perturbation, mais que pour le reste, les gens devaient consulter internet. Elle estime qu'il s'agit d'une forme d'arrogance de l'administration vis-à-vis des administrés, ce qu'elle a grandement déploré, comme d'autres membres de la commission. Elle comprend néanmoins les propos des députés PLR et Verts sur le sujet, tout en restant convaincue que l'on peut formuler une invite qui réponde aux préoccupations de la population en termes d'accompagnement et d'information sur les chantiers en cours.

Un député Vert estime que le député DC est dans le faux lorsqu'il dit que les Verts font de l'obstruction. Il estime pour sa part que l'on doit expliquer comment les choses se passent, plutôt que de jeter de l'huile sur le feu. La proposition socialiste est certes intéressante, mais si elle est formulée

uniquement pour répondre à la colère de la population et montrer que l'on fait quelque chose, cela ne sert à rien et celle-ci les gens va être très déçue de la réponse apportée par le Conseil d'Etat. Il indique par contre que, si le Conseil d'Etat assume cette tâche consciencieusement, cela risque de compliquer considérablement la tâche de centaines, voire de milliers d'entreprises engagées sur les nombreux chantiers. Il ne veut pas que l'on fasse des actes politiques à partir de préjugés et de présupposés.

Un député MCG comprend que les socialistes pourraient formuler un amendement sur la question de l'information pour une séance ultérieure. Ce que la députée S confirme. Un second député V considère qu'il convient dès lors de laisser le temps aux députés qui souhaitent préparer une nouvelle proposition de le faire. Il est donc décidé de reporter ce point à une prochaine séance.

Lors de la séance du 18 juin 2019, il est fait part à la commission de l'amendement déposé par la députée S.

A savoir :

- *de mettre en place une communication explicite sur les objectifs du chantier, sa durée, les maîtres d'ouvrage, le coût, etc. sous forme de panneau de chantier, à l'instar de ce qu'il se fait lors des chantiers de construction, lors d'opérations significatives*
- *d'assurer la continuité des informations sous forme de bulletins ou feuille d'information adressées aux riverains concernés par les entités impliquées*

Il est décidé de reporter la discussion sur celui-ci à une séance ultérieure. Les séances des 25 juin et 3 septembre 2019 ne permettront pas d'aborder le traitement de cet amendement pourtant à l'ordre du jour, faute de temps. Une première discussion de cet amendement aura finalement lieu le 17 septembre 2019.

La députée S rappelle alors que son amendement général vise à tendre vers un consensus de manière à sauver la motion, laquelle semblait être vouée à l'échec ; elle pense que l'on pourrait traiter rapidement cet objet, si tout le monde est en accord avec le nouveau contenu de la motion.

Un député V souligne à son tour que l'on avait terminé l'étude de cette motion dont l'issue allait être fatale, lorsque cette députée a formulé une proposition consensuelle ; il estime que, si tout le monde a déjà une position claire sur cette proposition, l'on pourrait alors la voter assez rapidement.

Un député UDC propose à son tour un sous-amendement visant à maintenir le point de la motion relevant de la coordination, soit une troisième

invite pour : « étudier la pertinence de déléguer la tâche de coordinateur ». Il se propose de reformuler cette proposition à discuter à une séance ultérieure.

Une députée S précise une nouvelle fois que son amendement est général, car la proposition visant à créer un poste de coordinateur n'a pas trouvé un écho auprès du département qui ne l'a pas jugé nécessaire. Afin de ne pas rejeter d'un bloc la proposition de motion et pour conserver l'esprit des discussions, elle recherche par sa proposition le consensus. Elle imagine que le PLR et le PDC ne vont pas forcément s'y retrouver, si l'UDC réintroduit la notion de coordination dans la motion.

La discussion est reprise lors de la séance du 24 septembre 2019.

La députée S rappelle le contexte de l'amendement général et le contenu de ce dernier, lequel est une tentative de conciliation entre les différents groupes pour permettre à ces derniers de trouver un terrain d'entente. Elle souligne que la première invite permettrait de faire comprendre aux gens pourquoi il y a autant de trous et comment l'on profite de ces trous pour effectuer plusieurs travaux, ce qui peut rallonger la durée de ces derniers. Concernant la seconde invite, il s'agit aussi d'une autre manière de donner des informations à la population, notamment les personnes âgées qui n'ont pas forcément de smartphones ou d'ordinateurs. Par ailleurs, concernant l'amendement UDC, elle pense qu'en remettant une couche sur la notion de coordination, la motion sera refusée.

Pour le député UDC, les invites socialistes ont tout leur sens et il les soutient. Toutefois, il rappelle que le sujet de la coordination des chantiers tel qu'exposé par M. Ivanov, son auteur, conserve tout son sens. Ainsi, pour maintenir l'esprit initial de la motion, il conviendrait de voter sa proposition d'amendement. Il ajoute que, si son amendement est refusé, il votera quand même la motion, mais il n'exclut pas le fait que M. Ivanov revienne dans le futur avec un nouvel objet à ce sujet.

Un député Vert rappelle avoir dit pris position sur cet objet. Il est exclu de maintenir l'esprit initial de la motion. Son groupe est convaincu de la pertinence et du fonctionnement de la coordination existante. Quant à l'amendement socialiste, il a l'avantage de proposer une solution intéressante, notamment le volet informatif.

Un député PLR estime que l'amendement socialiste est compassionnel ; son auteure a bien compris ce qui était nécessaire pour sauver cette motion. Le PLR le votera cet amendement, mais non pas celui UDC, compte tenu de toutes les explications reçues.

Un député MCG indique s'être baladé ce même jour dans les rues de Genève où on lui a fait état de graves problèmes sur un chantier, lesquels sont

symptomatiques de la situation des chantiers à Genève. Il serait intéressé à garder la motion initiale et éventuellement à voter les amendements socialistes, si ces derniers venaient en complément, mais non comme un amendement général.

Un député DC indique pour sa part que son groupe soutiendra l'amendement général socialiste.

Le président met aux voix la proposition de l'amendement général socialiste libellé comme suit :

- *à mettre en place une communication explicite sur les objectifs du chantier, sa durée, les maîtres d'ouvrage, le coût, etc. sous forme de panneau de chantier, à l'instar de ce qu'il se fait lors des chantiers de construction, lors d'opérations significatives*
- *à assurer la continuité des informations sous forme de bulletins ou de feuilles d'information adressés aux riverains concernés par les entités impliquées*

Cet amendement général est accepté par 13 oui, 1 non et 1 abstention.

Oui :	13 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 DC, 4 PLR et 1 UDC)
Non :	1 (1 MCG)
Abstentions :	1 (1 MCG)

Le président met aux voix l'amendement UDC qui vient compléter l'amendement général socialiste voté, libellé comme suit :

- *à étudier la pertinence de déléguer la tâche de coordinateur cantonal des travaux à un collaborateur au sein de l'OCT*

Cet amendement est refusé par 7 non, 3 oui et 5 abstentions.

Oui :	3 (1 UDC et 2 MCG)
Non :	7 (2 Ve, 1 DC et 4 PLR)
Abstentions :	5 (1 EAG, 3 S et 1 PDC)

Le président met aux voix la M 2503 ainsi amendée. Celle-ci est acceptée par 13 oui, 2 non et 0 abstention.

Oui :	13 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 DC, 4 PLR et 1 UDC)
Non :	2 (2 MCG)
Abstentions :	-

La motion 2503 ainsi amendée est acceptée.

Proposition de motion (2503-A)

J'y vis, j'y circule. Commerçants, piétons, cyclistes, automobilistes et riverains : tous gagnants avec une meilleure surveillance et coordination des chantiers

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

- la surcharge dont sont victimes les infrastructures routières genevoises ;
- les multiples chantiers à l'arrêt pendant la période estivale ;
- le manque de coordination entre les divers acteurs impliqués (canton, communes, entreprises) ;
- la hausse du nombre de déplacements attendue ces prochaines années ;
- l'impact négatif sur la circulation routière de divers projets créant artificiellement des bouchons ;
- la dégradation de la qualité de vie des riverains des chantiers routiers s'éternisant ;
- les risques en matière de sécurité, notamment pour les piétons, les cyclistes, les personnes âgées ou à mobilité réduite ;
- qu'une même route peut être ouverte plusieurs fois à quelques mois d'intervalle ;
- les interruptions prolongées de chantiers et les retards constatés ;
- les répercussions sur l'ensemble du territoire cantonal d'un chantier situé sur la voirie d'une commune ;
- la diminution du chiffre d'affaires et de la clientèle des commerces environnant ces chantiers ;
- les risques d'un déplacement de la clientèle en France voisine ;
- la perte de compétitivité provoquée à l'économie genevoise ;
- la nécessité d'améliorer la coordination et la surveillance des chantiers en vue d'éviter le chaos ;
- que, malgré le groupe stratégique de la plateforme de chantiers et de mobilité (PCM), les dysfonctionnements subsistent et sont constatés par les riverains, les commerçants et les utilisateurs de la route ;
- que tous les modes de transports sont impactés, y compris la mobilité douce,

invite le Conseil d'Etat

- à mettre en place une communication explicite sur les objectifs du chantier, sa durée, les maîtres d'ouvrage, le coût, etc. sous forme de panneau de chantier, à l'instar de ce qu'il se fait lors des chantiers de construction, lors d'opérations significatives ;
- à assurer la continuité des informations sous forme de bulletins ou de feuilles d'information adressés aux riverains concernés par les entités impliquées.

Date de dépôt : 24 février 2020

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. François Baertschi

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les chantiers sont une véritable plaie de Genève. Vu l'organisation du trafic qui reste très tendue, la moindre modification pose des problèmes insolubles. Les témoins les plus avertis en sont les chauffeurs de taxis qui doivent se déplacer à travers une cité qui ressemble de plus en plus à un gymkhana.

Lors des travaux en commission, certains députés se sont contentés du fait que des actions étaient déjà entreprises pour la gestion des chantiers, ce qui n'est pas du tout la question posée par cette motion. Celle-ci s'interroge sur la nécessité d'améliorer la gestion des chantiers.

Au final, elle a été réduite à la seule question de l'information sur les chantiers, question certes légitime, mais tout à fait insuffisante. Cette question devrait s'ajouter, mais non pas annuler la proposition initiale de la motion.

En effet, c'est bel et bien la gestion des chantiers qui doit être améliorée. C'est pourquoi le groupe MCG a refusé cet amendement complètement réducteur qui ne pose pas la question centrale : que faire pour améliorer la gestion des chantiers dans le canton de Genève ?

L'exemple de la rue Voltaire est éloquent. Pendant un nombre de mois excessif, elle s'est retrouvée entravée par des chantiers, pourrissant ainsi la vie des riverains et des personnes circulant en voiture ou en transport public.

Le fait de transformer des espaces en parkings gratuits pour les employés des chantiers est également une dérive que nous ne pouvons pas accepter.

Soulignons que l'audition de M. Balestra, président des SIG et directeur d'une entreprise de déménagements, était particulièrement intéressante puisqu'il dispose d'une double expérience. Il nous a indiqué » que le fait de coordonner les travaux permet d'ouvrir et de fermer à un moment déterminé,

mais que cela rallonge néanmoins la durée des travaux, car l'on ne peut pas travailler au même endroit au même moment sur les différents fluides. »

Certes, la question est éminemment technique, mais elle a également un aspect politique qui implique la responsabilité du Conseil d'Etat et des autorités municipales : que faire pour améliorer la gestion des chantiers donc la vie des habitants de notre canton ?

Pour cette raison nous proposerons en plénière l'amendement suivant qui remplace les invites votées en commissions pour reprendre les deux invites initiales de la motion et les deux invites votées en commission :

- à établir une stratégie commune avec l'ensemble des communes genevoises et en particulier la Ville de Genève en vue d'améliorer la surveillance et la coordination des chantiers entravant la mobilité ;
- à étendre la coordination des chantiers entravant la mobilité à l'ensemble des acteurs impliqués, tels que les établissements de droit public ou les entreprises de télécommunications ;
- à mettre en place une communication explicite sur les objectifs du chantier, sa durée, les maîtres d'ouvrage, le coût, etc. sous forme de panneau de chantier, à l'instar de ce qu'il se fait lors des chantiers de construction, lors d'opérations significatives ;
- à assurer la continuité des informations sous forme de bulletins ou feuille d'information adressés aux riverains concernés par les entités impliquées.