

Date de dépôt : 2 mai 2022

Rapport

de la commission d'aménagement du canton chargée d'étudier :

- a) **M 2614-A Proposition de motion de M^{me} et MM. Christo Ivanov, Stéphane Florey, Eliane Michaud Ansermet, André Pfeffer pour une zone de verdure à la place Dorcière**

- b) **M 2793-A Proposition de motion de M^{mes} et MM. Alexandre de Senarclens, Yvan Zweifel, Jean Romain, Jean Pierre Pasquier, Serge Hiltbold, Jacques Béné, Helena Rigotti, Murat Julian Alder, Véronique Kämpfen, Francine de Planta, Pierre Nicollier, Natacha Buffet-Desfayes, Fabienne Monbaron, Céline Zuber-Roy, Philippe Morel pour une gare routière d'importance cantonale**

Rapport de M^{me} Fabienne Monbaron

Mesdames et
Messieurs les députés,

La motion 2614, déposée le 3 février 2020, a été étudiée durant 7 séances de la commission d'aménagement, sous les présidences de M. David Martin puis de M. Thierry Cerutti. La motion 2793, déposée le 12 octobre 2021, a été étudiée durant 2 séances de la même commission, conjointement avec la motion 2614. Ont assisté à tout ou partie des séances : M^{mes} Marie Schärli, secrétaire générale adjointe – DT, et Irène Renfer, secrétaire générale adjointe – SGGC, ainsi que MM. Sylvain Ferretti, directeur général, office de l'urbanisme – DT, et Jean-Charles Pauli, secrétaire adjoint, OU, direction juridique – DT.

Les procès-verbaux ont été tenus avec rigueur et précision par M^{me} Garance Sallin et M. Olivier Avenel, qu'ils en soient ici remerciés.

1. Présentation du projet M 2614 par son auteur, M. Christo Ivanov

M. Ivanov explique qu'il y a une véritable problématique au centre-ville au niveau de la place Dorcière en raison de l'évolution qui se prépare dans le cadre de l'extension de la gare Cornavin. La future gare Cornavin sera mise en service en 2026, plutôt qu'en 2025. Deux textes ont été déposés, l'un au Grand Conseil, la M 2614, et l'autre au Conseil municipal de la Ville de Genève, la M-1502. Les choses sont en train de changer à Genève avec la mise en service du Léman Express. Le choix est également de venir à bout des bus diesel au centre-ville. Une démarche a déjà été entreprise par les TPG pour éviter cette pollution ; or, à la place Dorcière, il y a des bus étrangers qui viennent et qui n'ont peut-être pas les mêmes obligations légales qu'à Genève. Au niveau du trafic, il y a énormément de bouchons. Dans le projet de Cornavin, la circulation des automobiles se fera par la rue des Alpes et la rue de Lausanne, y compris pour les taxis. Ce qui vient depuis le pont du Mont-Blanc en direction de la Servette sera pour les bus. Il y a une sursaturation du trafic, c'est pourquoi il faut repenser la circulation dans ce secteur. Il y a également un projet de parking sous la place des Alpes, vraisemblablement jusque sous la place Dorcière. Cette motion demande de modifier les limites sur le territoire de la Ville de Genève pour créer une zone de verdure sur la parcelle N° 2969 et de concrétiser, en collaboration avec la Ville, le principe de créer un parc public hautement végétalisé en lieu et place de la gare routière à la place Dorcière. Pour le déplacement de cette gare, l'idéal serait Pont-Rouge, car il y a la proximité du CEVA et de l'autoroute et que c'est au cœur du nouveau quartier du PAV. Il y a d'autres possibilités à la gare Cornavin, à la gare des Eaux-Vives et à l'aéroport. La population genevoise a fortement augmenté, il y a environ 510 000 habitants, sans compter les pendulaires vaudois et frontaliers. Le quartier des Pâquis est sous-doté en espaces verts ; c'est le quartier qui en est le moins doté de la ville. La fiche A11 du PDCn 2030 indique qu'il faut développer le réseau des espaces verts publics. Les espaces verts ont un effet bénéfique sur la santé ; il semblerait notamment que les espaces verts ont une influence positive sur les nuisances sonores. Enfin, la volonté du Conseil municipal de la Ville est de transférer la gare routière hors murs.

Questions des députés

A la question d'un député PDC qui demande si cet espace vert comprendrait les deux rues qui entourent la gare routière (François-Bonivard et Ami-Lévrier), qui deviendraient alors des rues piétonnes, M. Ivanov répond qu'il va y avoir une sursaturation du trafic dans le secteur. Il faut selon lui maintenir ces deux rues, car les bus vont passer rue du Mont-Blanc

et monter vers la Servette. Il n'y aura plus de transversalité, or il faut que les habitants des Pâquis puissent passer par ces rues pour aller vers les rues des Pâquis, Plantamour, etc. Il y a aussi des hôtels et il ne faut pas les péjorer.

Le député PDC demande s'il a pris contact avec l'aéroport de Genève par rapport à la faisabilité d'une gare routière. M. Ivanov répond par la négative. Il a souhaité d'abord contacter les politiques. Selon lui, deux variantes sont possibles : soit on arrive à tout mettre à Pont-Rouge, ce qui permet de rester sur la même commune, soit on envisage une répartition. Cela permettrait de déposer directement à l'aéroport les gens qui prennent l'avion. A la gare Cornavin, il y a la possibilité avec l'extension de maintenir quelques destinations à travers la ville. Selon lui, la meilleure solution est de mettre la future gare à Pont-Rouge pour que la Ville garde la main dessus.

Une députée S demande quel est le lien avec le Léman Express, qui concerne des gares en lien avec Vaud et la France, tandis que la gare routière est internationale. M. Ivanov répond qu'il faut aujourd'hui compter avec le Léman Express. Le centre-ville de demain ne sera pas celui d'aujourd'hui. Il n'est plus concevable d'avoir une gare routière au centre-ville, avec toutes les nuisances que cela implique. Il propose Pont-Rouge, car c'est à proximité du Léman Express, et que cela se trouve sur le nœud autoroutier. Il y aura de grands travaux en ville de Genève, les abords des Pâquis vont être péjorés, c'est pourquoi il lui a paru évident de déplacer la gare routière ailleurs.

La députée S demande s'il y a eu des études de faisabilité qui ont été faites pour les possibilités qu'il a évoquées. M. Ivanov indique qu'il y a la fiche A11 du PDCn 2030, qui parle du développement des espaces verts. La M-1502 à la Ville de Genève a été déposée le 4 février 2020. Toutes les possibilités restent néanmoins ouvertes. Il serait envisageable de faire partir les cars qui vont au ski de la gare des Eaux-Vives.

A la question de la députée S sur la capacité de la gare, M. Ivanov répond que, si celle-ci est complète, il y a une trentaine de bus et de cars.

Un député PLR salue l'idée dans son principe, il s'interroge également sur la faisabilité d'un déplacement de la gare routière pour autant qu'un équilibre soit trouvé au niveau des voies de circulation, afin de ne pas péjorer les commerçants. Il entend qu'il s'agit d'une démarche exploratoire et que les études n'ont pas été faites, mais il reçoit volontiers d'autres compléments. M. Ivanov explique qu'il ne souhaite pas faire seulement un îlot de verdure, mais un projet global. Il est lui aussi un défenseur de l'économie et abonde dans le sens du député PLR : il faut maintenir les liaisons des rues pour que les habitants et les commerçants puissent circuler.

Un député S souhaite une clarification sur le déplacement ou la suppression de la gare au vu des arguments donnés (service obsolète, diesel posant problème sur l'impact climatique, nécessité de garder le service en ville de Genève alors que le Conseil municipal souhaiterait que cela soit hors les murs). M. Ivanov répond qu'il est pour le déplacement, si possible sur le territoire de la ville et qu'il n'est pas question de supprimer ce service, ce serait une aberration.

Le député S demande si, quand il parle de densité de population, c'est lié aux nuisances pour cette population ou au nombre de personnes pouvant accéder à cette gare en termes d'usage. M. Ivanov répond qu'il s'agit des deux. La population des Pâquis est assez péjorée car il y a peu d'espaces verts. Il est notoire que Genève est une des villes du monde les plus denses, c'est pourquoi il faut trouver des solutions pour la population. De plus, ce secteur est très compliqué, entre la circulation et les différentes nuisances.

Le député S qui s'interroge sur les intentions de la Ville pour cet espace (il lui semble qu'il y a une autorisation de construire en force pour l'agrandissement et la rénovation du bâtiment de la gare routière) est prié par le président de poser cette question à la Ville lors de sa future audition.

Le président propose à M. Ivanov l'ajout d'une invite demandant à trouver un site pour déplacer la gare routière. M. Ivanov se dit favorable à cet ajout.

Une députée MCG n'est pas favorable à ce projet. Elle s'interroge quant aux problèmes que pourrait poser la présence d'une nappe phréatique à la construction d'un parking à cet endroit. Quant aux espaces verts, elle relève qu'il y a plus de vingt parcs sur la rive droite. Elle se demande aussi pourquoi mettre une gare routière aussi loin de la gare ferroviaire. Dans les capitales européennes, elles sont situées à côté des gares ferroviaires. Elle relève qu'au vu du nombre annuel considérable de passagers dans les gares routières, il est délicat de compliquer l'existence des gens, d'autant plus qu'il est bien moins coûteux de voyager en car qu'en train. Il faudrait plutôt songer à équiper les transports routiers de moteurs non diesel au lieu de supprimer la gare routière.

M. Ivanov répond que le quartier des Eaux-Vives est construit sur une nappe phréatique. Des travaux sont prévus au Bout-du-Monde, également au-dessus d'une nappe phréatique. Cela ne pose pas de problème. Concernant tous les parcs de la ville, on peut s'en réjouir, mais les Pâquis sont mal dotés et il faut y remédier. Au sujet du transfert des voyageurs, ce n'est pas un problème : à l'aéroport, il y a la possibilité de prendre un ticket TPG gratuit pour une heure et demie. L'idée de mettre la gare par exemple à Pont-Rouge

leur permet de prendre directement le train et de se retrouver en 3 minutes à Cornavin. Cela n'empêche pas les bus d'amener leurs clients devant les hôtels.

La députée MCG suggère de mettre un pôle d'échange pour les autocars à la gare Cornavin à l'occasion de son extension. M. Ivanov répond qu'il faudra voir ce qui est prévu pour la gare Cornavin. Les motions déposées visent à faire avancer cette problématique, sachant que l'extension est prévue pour 2026.

Un député EAG indique qu'il a été président de la commission de surveillance de la gare routière pendant 13 ans. Cette idée d'en faire un parc public est là depuis un moment. Il va y avoir une votation importante en mars sur le parking Clé-de-Rive : s'il est refusé, il n'y aura pas de parking souterrain à Dorcière. Toute une série d'études a été faite pour situer cette gare routière ailleurs, notamment à l'aéroport, mais cela a été refusé. Il y a une dizaine d'années, il y avait de moins en moins de cars, mais la tendance s'est inversée à Dorcière où il y en avait de plus en plus, venant de lignes spéciales low cost concurrençant les lignes d'aviation. Les autres lignes, régionales, arrivant à Dorcière ont été resituées depuis l'ouverture des gares CEVA. La gare routière centrale reste justifiée et, malgré toutes les études, aucun lieu adéquat n'a été trouvé pour la déplacer. Il ajoute que la gare Cornavin va devenir le hub de l'ensemble de la région : 150 000 personnes par jour y passent actuellement, et il y en aura 300 000 d'ici à 2030. Les véhicules diesel vont être interdits, mais il y a aussi le fait que les autorités vont de plus en plus favoriser le train, car c'est le transport collectif qui dégage le moins de CO₂. Cela fait treize ans qu'ils cherchent des alternatives et ils n'en ont pas trouvé ; cette motion permet de se pencher sur la question, mais cela risque d'être difficile. De plus, il faut prendre en compte le fait que les passagers refusent de faire plus de deux transferts modaux.

M. Ivanov insiste sur le fait qu'il pense que la solution se trouve à Pont-Rouge, avec les connexions autoroutières et le lien avec Cornavin.

A la question du président de savoir où en est la motion au Conseil municipal, M. Ivanov répond qu'elle est à la commission d'aménagement de la Ville.

Une députée MCG demande si M. Ivanov accepterait de répartir les gares selon la provenance des cars. Elle demande ce qu'il en serait pour les voyageurs venant du nord de l'Europe. Ce dernier répond par l'affirmative. Pour ceux venant du nord, l'idéal serait qu'ils arrivent via l'aéroport, qui refuse apparemment actuellement les transferts modaux, mais, étant donné la situation économique, il vaudrait la peine de relancer cette idée.

A la question de cette députée relative au temps d'attente entre chaque train, Ivanov répond qu'il s'agit d'un problème des CFF.

Un député EAG propose l'audition de la Ville et de l'office cantonal des transports, ainsi que du président de la commission de surveillance de la gare routière.

Un député S se demande s'il ne faudrait pas demander au département du territoire de présenter des sites potentiels pour accueillir cette gare. M. Ferretti indique que le département n'a pas été saisi en vue d'une recherche de site. C'est un travail fait entre la Ville et l'office cantonal des transports.

Une députée MCG demande s'il existe une association d'habitants qu'ils pourraient auditionner, mais, selon le député EAG, la gare routière se situe entre le quartier de Saint-Gervais et celui des Pâquis et il ne lui semble pas qu'il y ait d'association d'habitants définie pour cette zone.

La députée MCG demande s'il y a des habitants aux rues Ami-Lévrier et François-Bonivard. Un député PDC répond qu'il y a essentiellement des logements. Lui-même a habité au square du Mont-Blanc, qui est adjacent à ces rues. Le quartier est très incommodé par les nuisances sonores et le trafic. Il se réserve la possibilité de demander l'audition de l'aéroport de Genève pour connaître les raisons de son refus d'accueillir la gare routière.

Un député UDC est surpris par les propos de M. Ferretti, car une réflexion quant au déménagement de la gare routière avait déjà été faite : le Conseil municipal en avait fait la demande et le Grand Conseil avait statué dessus à travers un postulat qui voulait une gare routière à Pont-Rouge ou à Trèfle-Blanc. Cela signifie que l'Etat n'a pas répondu à cette demande.

Un député EAG propose de faire les auditions avant de mettre en cause le département. Il approuve la proposition d'audition de l'aéroport.

Il n'y a pas d'opposition à l'audition de la Ville de Genève et de l'office cantonal des transports, la commission se prononcera ultérieurement sur des auditions complémentaires.

2. Audition de l'office cantonal des transports – DI, soit, pour lui, MM. David Favre, directeur général, et Thierry Messenger, directeur régional, ainsi que M^{me} Séverine Brun, ingénieure

M. Messenger explique que le canton et la Ville collaborent depuis plusieurs années sur la gare routière. A ce jour, celle-ci accueille plusieurs types de services pour lesquels des évolutions importantes sont intervenues lors de la mise en service du Léman Express. Les lignes régionales ont ainsi

été rabattues en correspondances sur des gares et haltes du Léman Express. A partir de là, la gare routière n'a accueilli que les lignes touristiques, les lignes internationales et les lignes saisonnières. Pour les lignes internationales, plusieurs scénarios alternatifs à Dorcière ont été étudiés, notamment l'aéroport. Malgré la proximité de l'autoroute, le manque d'espace disponible dans des secteurs très contraints a conduit le canton à abandonner ces pistes, comme celle de l'aéroport, qui a estimé qu'il devait prioriser dans son espace contraint le développement aérien en lien avec les perspectives de croissance annoncées. Par ailleurs, canton et ville concernés par l'arrêt de cars internationaux ont certaines obligations, en particulier celles de fournir des points d'accueil de cars et de passagers, avec un équipement minimal. D'un point de vue technique, les sites doivent idéalement être à proximité d'un accès facile à l'autoroute et aux transports publics.

S'agissant des lignes touristiques, une analyse a été menée avec l'office du tourisme de Genève et il s'est avéré que le centre-ville, et donc Dorcière, représente un site très attractif. D'entente avec la Ville, il a donc été décidé que la gare routière resterait à la place Dorcière, dont l'emplacement est intéressant pour les connexions internationales et les lignes touristiques. D'autre part, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) va fluidifier et sécuriser le trafic des zones centrales du cœur d'agglomération et permettra d'améliorer les conditions d'accès à ce secteur. En outre, la Ville a commencé un processus de modernisation de la gare actuelle, elle a déposé une demande d'autorisation de construire en ce sens. Parallèlement, depuis 2019, un partenariat entre la Ville, le canton et la Fondation des parkings a été constitué pour explorer un nouveau concept d'accueil et de tarification qui repose sur quatre points majeurs : les lignes internationales, alpines, excursions occasionnelles à la gare Dorcière, le maintien des places existantes de cars sur le domaine public, un travail sur une tarification variable selon les sites et un contrôle de l'occupation des places et des paiements par la Fondation des parkings. Cela a été discuté début 2020 entre les deux magistrats, avec des demandes d'approfondissements par rapport au dossier technique. Ceux-ci ont été menés, mais sont depuis en attente de la possibilité de discuter à nouveau avec la Ville, sachant qu'il y a eu un changement de magistrat.

Le président demande de quand date l'étude qui a examiné les différentes pistes de déplacement et s'il est possible de l'obtenir.

M. Messenger répond que les éléments ont été étudiés avant 2019 et peuvent être transmis (ndlr : ils ne sont pas joints au présent rapport car ils n'ont pas été transmis à la commission). S'agissant de l'aéroport, il y a eu un échange par rapport à la possibilité de loger les lignes internationales, mais il

y a eu un désaccord lié au souhait de l'aéroport de préserver tout l'espace disponible pour des activités aéroportuaires.

M. Favre ajoute que l'idée était de repenser la gare Dorcière, compte tenu du fait qu'elle n'est pas totalement aux normes et que l'édicule n'est pas accueillant. Les discussions avec l'office du tourisme ont conclu que les activités touristiques devaient rester au cœur de la cité. Avec le Léman Express, ils ont vu qu'il n'y avait plus d'intérêt à ce que les lignes du GLCT traversent le pont du Mont-Blanc et se mêlent au trafic du centre alors qu'elles pouvaient être en rabattement du Léman Express. Ils ont ainsi réduit un des points principaux portés par le canton, c'est-à-dire la responsabilité par rapport au trafic transfrontalier cofinancé avec la France. A partir de là, s'il ne restait que les lignes touristiques, cela permettait d'envisager un système plus léger à Dorcière. Ils ont ainsi songé à déplacer le trafic international, qui a besoin d'un minimum pour acheter des tickets, une salle d'attente, des toilettes, etc. A l'époque, le trafic international concernait quelques grandes destinations, il y en avait peu. Entre-temps, il y a eu toute la libéralisation des autocars et les lignes de transport internationales se sont multipliées. Des réflexions pour un autre lieu ont été menées, en envisageant les gares du Léman Express, mais, vu la configuration des interfaces, ils voient difficilement ces gares accueillir une telle plateforme. Ils ont donc travaillé avec l'aéroport, avec le résultat qu'ils ont déjà évoqué. Suite à ce refus, ils sont revenus à la solution de l'amélioration et une gestion différente de la gare Dorcière.

A la question d'un député PDC de savoir si l'obligation d'accueillir des bus s'applique aussi aux bus privatisés comme FlixBus, M. Messenger répond que cela s'applique à toute société souhaitant proposer cette offre. Les lignes internationales font l'objet d'une concession octroyée par la Confédération. Le canton est consulté. Les compagnies annoncent des liaisons, des fréquences, et la Confédération leur octroie ou non l'autorisation, avec un préavis cantonal. Les lieux de desserte doivent ensuite les accueillir.

Le député PDC demande comment la LMCE va fluidifier le trafic dans le secteur. M. Messenger indique qu'ils ont permis aux cars touristiques d'aller sur certaines voies de bus au niveau de l'accès entre l'autoroute et Cornavin. S'agissant de la LMCE, le principe est d'avoir un système où les zones centrales et la zone 2 ont une priorité transport collectif et mobilité douce, et où le trafic de transit individuel est placé en moyenne ceinture. Avec ces nouvelles conditions, le trafic admis dans ce secteur est un trafic de destination et non plus de transit. M. Favre ajoute que l'ouverture des voies TPG aux cars était une demande des transporteurs autocaristes genevois. Ils ont estimé que c'était une demande juste, car cela reste un transport collectif.

Le député PDC relève que la différence est que les TPG paient des impôts sur Genève, ce qui n'est pas le cas des entreprises comme FlixBus. Concernant l'aéroport, il comprend que ce n'est pas une décision prise conjointement par le canton et l'aéroport et que le canton a été mis devant une fin de non-recevoir par l'aéroport. M. Favre répond qu'il y a eu des discussions avec l'aéroport et que, compte tenu du plan de développement prévu par celui-ci et des autocars privés qu'il doit accueillir, il a été estimé qu'il n'y avait pas de place suffisante et ils ont pris acte de cette situation, c'est pourquoi il est prévu de conserver les lignes internationales à la place Dorcière.

A la question du député PDC de savoir si c'est aujourd'hui qu'il n'y a pas de place ou si c'est en prévision du développement attendu, M. Favre répond que cela s'inscrit dans le cadre du développement global prévu pour les prochaines années.

M. Messenger ajoute que la partie qui est aujourd'hui pour les transports collectifs et les taxis à l'aéroport sera prise partiellement pour agrandir la partie d'accueil des passagers de l'aérogare. Il va y avoir une réduction de l'espace disponible. C'est dans cette perspective que l'aéroport souhaitait garder une marge de manœuvre.

Le député PDC comprend que les lignes internationales pourront utiliser les voies des transports publics dans l'hypercentre. Il imagine que cela va congestionner le trafic. M. Favre précise qu'ils n'ont pas ouvert toutes les voies aux cars, mais seulement certains itinéraires. Cela fait plusieurs années que ceci se pratique sans poser de problème. De plus, ces lignes ont des horaires particuliers, souvent tard le soir ou très tôt le matin et, depuis que les lignes transfrontalières ne sont plus à Dorcière, les flux sont moins perturbés. M. Messenger complète en expliquant que les tronçons ont été ouverts parce qu'ils avaient l'assurance que cela n'aurait pas d'impact sur le trafic des transports publics. Il y a par exemple une section sur la route de Vernier, une autre sur la route de Malagnou.

Un député UDC confirme que ces cars ne gênent pas le trafic des TPG, contrairement aux vélos qui peuvent beaucoup les ralentir. Il est surpris qu'il n'y ait pas une vision sur le très long terme par rapport à la gare routière. Le projet de réorganisation de la place Cornavin va avoir un gros impact, avec une vaste zone piétonne et une interdiction à la circulation de la traverser. De plus, le contexte actuel voit plein de projets avec des zones de verdure (rue Dancet, rue Pestalozzi). Il peine à comprendre leur vision de maintenir absolument la gare routière à la place Dorcière, d'autant plus que la population réclame des zones de verdure et des places publiques. M. Favre répond qu'ils ne font que l'historique des réflexions qui ont été menées avec

la Ville durant ces dernières années. Ils ne sont pas crispés sur la question. C'est un dossier qui dure depuis un moment, les conditions ont fait qu'ils sont arrivés à cette conclusion. Il y a par ailleurs Genève Tourisme qui a considéré qu'avoir une gare routière à cet emplacement-là était un atout pour le tourisme.

M. Messager ajoute que le réaménagement de Cornavin ne va pas prêter l'accès à la gare routière. L'intérêt de la LMCE est d'éloigner le trafic de transit de cette zone pour qu'il ne reste que le trafic de destination. La place de Cornavin est le premier pôle d'échanges de transports collectifs du canton : les premiers usagers de cette place sont les usagers des transports collectifs et les vélos. La fermeture au trafic individuel est une meilleure répartition entre l'offre et la demande. Cela change la façon dont on accède au secteur, mais ce ne sont pas d'immenses détours. L'accès au parking de Cornavin sera maintenu depuis la rive gauche et depuis la rive droite, même si les cheminements seront différents. C'est aussi important pour le transport professionnel, car il ne sera plus mêlé au trafic de transit.

Une députée MCG demande si tout cela ne permettrait pas d'examiner plus favorablement la traversée du lac pour libérer le centre-ville des nuisances. Elle s'interroge aussi à propos des CFF, qui ont annoncé qu'ils renonçaient à tous leurs projets de construction. M. Favre répond que la gare Cornavin et les travaux publics des CFF ne sont en aucun cas concernés par les mesures prises par les CFF, qui concernent leur division Immobilier et non les projets ferroviaires. Concernant la traversée du lac, cela n'a pas grand-chose à faire avec la question de la place Dorcière, mais ce projet est désormais appelé « Contournement Est » et fait partie des mesures soutenues par le canton suite à la votation populaire. Il est en cours de transmission dans le cadre d'études complémentaires à l'Office fédéral des routes, avec le souhait du canton de l'inscrire dans la planification financière du réseau national pour une réalisation à l'horizon 2040-2050. Avec une traversée du lac, ils boucleraient le périphérique et cela permettra de requalifier intégralement le U lacustre. Cet axe est à prioriser pour l'automobile de manière fluide. Il restera encore la passerelle piétonne.

Un député PLR se réjouit d'entendre M. Favre confirmer la bonne avancée des travaux relatifs à la traversée du lac.

Apprenant par le président que la commission auditionnera prochainement la Ville de Genève, M. Favre estime que c'est une bonne chose, car c'est elle qui est concernée par le projet d'aménagement. Aujourd'hui, ils n'ont fait que donner la position officielle du département, qui se retrouve également dans les réponses aux questions écrites urgentes (QUE 1071 et 1169).

3. Audition de la Ville de Genève, soit, pour elle, M^{mes} Frédérique Perler, conseillère administrative, et Isabelle Charolais, codirectrice du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, ainsi que M. Nicolas Betty, chef du service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité

M^{me} Perler explique que la place Dorcière est un dossier ouvert depuis plusieurs années. La volonté de la Ville est de pouvoir effectivement élaborer une zone de verdure, mais ce n'est pas si simple. Du côté de la Ville, plusieurs projets ont été élaborés à cet endroit-là, et le principal écueil est celui du déplacement des cars qui s'y trouvent et qui disposent d'une concession. Plusieurs alternatives n'ont pas pu aboutir, comme celle de l'aéroport, par exemple, par manque de place. Pour les autres, la Ville, le canton et la société de transport exploitant les bus n'ont pas trouvé d'issue favorable. Actuellement, il y a moins de bus sur cette place en raison de la crise sanitaire. Cela leur permet de réaliser une étape intermédiaire : rénover l'édicule et végétaliser autour de la place Dorcière, tout en continuant les négociations.

M. Betty rappelle les différentes études réalisées : en 2011, une étude a conclu qu'il était pertinent de maintenir les lignes régionales et touristiques sur une gare routière au centre-ville et qu'il serait opportun de relocaliser les lignes internationales en dehors du centre. En 2014, une autre étude a été engagée et a conclu que la réorganisation imaginée permet de libérer entièrement la place Dorcière, voire d'en améliorer la visibilité par une meilleure adéquation infrastructure-clientèle. Cette réorganisation n'a finalement pas eu lieu pour différentes raisons, notamment en ce qui concerne les lignes internationales, il y a eu des négociations entre l'aéroport, la Ville et le canton, mais aucun espace disponible n'a été trouvé. La place Dorcière reste une localisation très centrale qui a l'avantage de permettre aux cars de rester concurrentiels par rapport aux autres modes de transport. Pour les lignes touristiques et d'excursion, le site de la place Dorcière s'avère le plus opportun à la fois en termes d'attractivité et de proximité avec la gare CFF.

Le concept d'accueil des autocars qui a été étudié en 2019-2020 avait pour objectif la mise à disposition, d'ici à 2021, de plusieurs sites de stationnement réservés aux cars, en incitant leurs usages au moyen d'une tarification adaptée. L'idée serait de le faire de manière élargie sur le territoire, notamment en dehors du territoire communal de la Ville, pour donner aux cars des espaces d'attente, d'entretien et autres, et faire venir à la place Dorcière les cars uniquement pour assurer la dépose-repose. La proposition était de créer de nouveaux sites, de favoriser la dépose-repose

dans l'hypercentre, de répondre à la mise aux normes des accès aux cars pour les personnes à mobilité réduite et de valoriser la place Dorcière par un nouvel aménagement. La nouvelle gare routière aurait une réduction importante du nombre de places : il en resterait 6. Les cars arriveraient depuis la rue des Alpes, pénétreraient par une contre-allée pour se garer, puis repartiraient en sortant sur la rue périphérique en direction de la rue du Mont-Blanc. Ce principe reste à développer.

Le prérequis à la mise en place de ce concept est d'avoir une tarification permettant de le faire vivre, qui soit incitatif et fasse en sorte que les cars restent le moins longtemps possible sur cet emplacement. Aujourd'hui, les lignes internationales restent à la place Dorcière. Différents sites ont pu être identifiés, comme Trèfle-Blanc ou Pailly, mais aucune décision n'a été prise. Les souhaits de la Ville de Genève sont de maintenir à court et moyen termes la gare routière à la place Dorcière pour l'accueil des lignes internationales, touristiques et d'excursions avec une capacité de 6 places, d'engager sans attendre un aménagement proportionné pour améliorer l'accessibilité du site pour les personnes à mobilité réduite, de sécuriser les cheminements piétons et de planter de nouveaux arbres en périphérie, de rénover le pavillon d'accueil et d'engager de nouvelles réflexions avec tous les partenaires pour définir les orientations définitives à plus long terme. Cela fait l'objet d'une décision du Conseil administratif qui devrait être prise prochainement.

M. Ivanov pense que leur proposition va dans la bonne direction. Il demande s'ils ont étudié la possibilité de déplacer la gare routière à Pont-Rouge, de faire éventuellement une répartition sur plusieurs sites, par exemple à la gare des Eaux-Vives, et s'ils ont relancé l'aéroport, qui pourrait avoir changé d'avis suite à la crise sanitaire. Dans le cadre des travaux de Cornavin, il y aura énormément de report de trafic sur la rue des Alpes et les cars devront aller ailleurs.

M. Betty répond que les conditions ont en effet changé et qu'il leur semble pertinent de reprendre la discussion, notamment avec l'aéroport, pour trouver une nouvelle formule. Ils sont convaincus qu'ils trouveront un nouveau site, mais il faut faire des études et, dans l'attente de cela, il faut maintenir une fonctionnalité, c'est pourquoi ils parlent d'un aménagement proportionné. Parmi les sites mentionnés, la gare des Eaux-Vives paraît peu adaptée car il y a déjà du rabattement de lignes régionales. Ils privilégient pour l'instant la solution de l'aéroport. Concernant Pont-Rouge, ils ne l'excluent pas, mais ils ne sont pas allés plus loin avec cette alternative.

M^{me} Perler estime que la motion va dans le sens de sa propre volonté politique pour la place Dorcière, mais les difficultés liées au projet font qu'ils en sont encore là aujourd'hui. Ils vont améliorer la situation et parallèlement

entrer dans des négociations. Les options étaient : négocier avec le risque que rien ne se passe pendant des années, ou aménager en partie pour améliorer la situation actuelle tout en poursuivant les négociations.

A la question d'un député PDC qui demande si le système de cars déposant les passagers pour ensuite aller se garer ailleurs ne risque pas de multiplier le trafic, ce d'autant plus que la place Cornavin sera bientôt fermée, M. Betty répond qu'il n'est certes pas optimal de faire se déplacer des bus. Actuellement, les cars stationnés en hiver restent en fonctionnement pour chauffer, et en été aussi pour faire marcher la climatisation. Ainsi, ils ont choisi une solution intermédiaire avec le système qu'ils ont évoqué.

Une députée S demande si la possibilité d'un stationnement à Montbrillant est toujours d'actualité, ainsi que celle d'un stationnement avec les TPG. M. Betty répond que les aménagements qui se profilent dans le cadre des travaux de Cornavin font que la solution de Montbrillant ne serait plus pertinente. L'option des TPG n'a pas été étudiée en profondeur pour l'instant, elle n'est cependant pas à exclure.

A la question d'une députée S qui comprend qu'il n'y aura plus que 6 places d'autocars à Dorcière, M. Betty répond qu'effectivement les autocars ne feraient que de la déposer et ne resteraient pas stationnés sur le site.

La députée S demande ce qu'il en est de la possibilité de supprimer totalement le voyage de transit, pour ne garder que les lignes touristiques. M. Betty répond que c'est une des possibilités. La meilleure possibilité pour cela est selon eux le site de l'aéroport, pour lequel ils n'avaient pas trouvé d'accord à l'époque. Comme les conditions ont changé, de nouvelles opportunités sur ce secteur sont peut-être possibles.

La députée MCG demande s'ils ont tenu compte du fait que, dans les grandes villes, la gare routière se trouve à côté de la gare ferroviaire. M. Betty répond par l'affirmative. La place Dorcière se trouve à côté de la gare Cornavin, c'est pourquoi les choses sont relativement ambiguës. Cornavin est en plein centre-ville, ce qui fait qu'on peut s'interroger sur la pertinence d'avoir une gare routière en plein centre-ville, mais c'est aussi un pôle d'échange multimodal fort.

A la question de la députée MCG de savoir ce qu'il en est de l'éventuel classement de l'édicule, M^{me} Perler répond qu'il n'est pas classé, mais qu'il présente un intérêt et qu'une rénovation pourrait lui redonner du caractère.

Le président demande si l'autorisation de construire pour la rénovation de l'édicule correspond à ce qu'ils ont décrit en termes d'aménagement, de parking des bus, etc., ou si elle concerne seulement l'édicule. M^{me} Perler

répond que la rénovation de l'édicule était prévue avant son arrivée au Conseil administratif : il s'agissait de rénover les WC et la billetterie. La demande de crédit est prête, mais elle a été suspendue par le Conseil administratif en attendant d'avoir une meilleure compréhension du dossier, dans le sens de sa volonté de sortir la gare routière de la ville pour en faire un parc public. Après toutes les présentations et études autour de ce dossier, le Conseil administratif a convenu récemment de ce qui vient de leur être présenté. Elle-même a considéré qu'il n'était pas possible de rester dans la situation actuelle. Il faut un accueil digne pour les voyageurs, ce qui n'est pas le cas actuellement.

M^{me} Charollais ajoute que le projet de l'édicule est très simple et consiste à le rénover dans sa substance avec des sanitaires et un espace d'attente qui pourraient être réaménagés dans le cas où la vocation de cette place venait à changer. Il n'y a pas d'incompatibilité avec un éventuel futur projet.

Aux questions du président de savoir comment est envisagé le potentiel de plantation sur la place et si les décisions dépendent de l'office cantonal des transports pour la seconde phase du dossier, M. Betty explique que le schéma représente une plantation d'arbres en bordure de place, en alignement, mais les services concernés travaillent également sur le fait d'étendre des alignements d'arbres en lieu et place de stationnements sur les deux rues périphériques. Ils réfléchissent aussi à l'évolution future de la place si elle devait ne plus accueillir de cars et prendre un caractère plus végétal. Pour le futur, c'est un travail de partenariat et la Ville dépend effectivement aussi de l'office cantonal des transports. M^{me} Perler ajoute que la Ville ne peut pas décider seule de supprimer des places de parking, elle doit le proposer au canton qui le valide ou non. Le travail se fait en collaboration, puis des décisions sont prises.

Un député PLR demande s'ils ont déjà une projection du coût que pourraient représenter ces travaux. M. Betty répond que le prix n'est pour l'instant pas arrêté. Des enveloppes avaient été estimées il y a quelques années, mais elles ne correspondent pas à ce qu'ils souhaitent faire aujourd'hui. Ils préfèrent attendre un positionnement politique avant d'aller plus en détail dans les études.

A la question d'une députée S de connaître l'exploitant actuel du site, M. Betty répond que c'est HelvéCie SA qui dispose d'une concession pour, sauf erreur, encore au moins une dizaine d'années.

Le président demande si la Ville est en discussion avec l'Association genevoise des propriétaires d'autocars dans le cadre de ce projet et si c'est un acteur central ou un parmi d'autres. M. Betty répond qu'ils ont été

auditionnés il y a un certain temps. Selon lui, c'est une association parmi d'autres.

Discussion interne

Le président évoque la demande d'audition de l'Association genevoise des propriétaires d'autocars. Une députée MCG explique qu'ils ont une vision globale du fonctionnement de la gare routière, puisque l'un d'eux a été responsable de l'édicule pendant plusieurs décennies. Ce n'est pas une association parmi d'autres, puisqu'ils rassemblent autour d'eux.

Un député PDC appuie cette demande. C'est un groupement genevois, des personnes qui paient des impôts sur le canton ; il préfère entendre ce type-là d'exploitants, qui sont aussi des gens du terrain. Il est surpris par l'audition de la Ville ; il trouve que la solution qu'ils proposent n'a aucun sens. Cela créerait des va-et-vient de bus entre Genève et différents sites du canton et de fortes nuisances pour les riverains. Il lui paraît important de trouver une solution alternative, c'est pourquoi il souhaite vraiment entendre l'aéroport de Genève. Le Conseil d'Etat veut faire un prêt de 200 millions de francs à l'aéroport ; le canton peut imposer certaines exigences en retour, comme celle d'installer une gare routière sur leur site.

M. Ivanov est favorable aux auditions de l'aéroport et de l'association.

Un député EAG trouve également l'audition nécessaire. Il se dit curieux de voir comment fixer des conditions à l'aéroport alors qu'ils n'ont pas pu le faire pour les employeurs concernant les éventuels licenciements. Il trouve la solution intermédiaire de la Ville tout à fait sensée et raisonnable. Plus on déplacera les autocars loin du centre-ville, plus il y aura de taxis. Il vaut mieux favoriser les transports en commun plutôt que les transports individuels. La gare routière a des problèmes de salubrité et il y a un travail à faire absolument. Il faut aussi remédier au fait que les cars restent sur la place avec le moteur qui tourne.

Aucune objection n'est formulée à la proposition du président d'auditionner l'Association genevoise des propriétaires d'autocars.

Concernant sa proposition d'audition des représentants de l'aéroport, une députée MCG s'interroge sur son utilité, dès lors que l'aéroport a déjà indiqué qu'il n'avait pas de place pour cela.

Une majorité de la commission est en faveur de l'audition des représentants de l'aéroport.

4. Audition de l'Association genevoise des propriétaires d'autocars (AGPA), soit, pour elle, MM. André Vesin, président, et Alain Franz, et de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), section Genève, soit, pour elle, M. Robert Angelozzi, secrétaire patronal

M. Angelozzi rappelle que l'ASTAG Genève représente les entreprises de transport et de transport de personnes. Elle compte une quinzaine de membres à Genève, dont un membre collectif, l'AGPA. La gare routière ne profite pas qu'aux entreprises genevoises d'autocars, mais également aux entreprises suisses. A Genève, les autocaristes représentent plusieurs centaines d'emplois. Ils sont à l'arrêt depuis le 16 mars 2020 et leur perte de chiffres d'affaires est estimée à 90%. Ce projet de loi les surprend, car ils sont déjà en difficulté et se verraient en plus privés d'un outil de travail important, la place Dorcière. Cette place est importante pour les autocars qui peuvent s'arrêter, laisser descendre des touristes venant du monde entier pour faire des visites, mais également du shopping ; elle a une influence sur l'économie genevoise. Sans emplacement pour les cars, il y aura des problèmes au niveau économique. D'autre part, la future gare de Cornavin prévoit qu'il n'y aura plus de trafic de transit directement sur la gare. Il est prévu que les véhicules souhaitant aller à la gare passent par James-Fazy, descendent Chantepoulet, prennent la rue des Alpes et la place Dorcière pour arriver sur le parking de la gare. Dans tous les cas, il y aura un trafic qui va subsister sur cette voie, avec ou sans autocars.

M. Vesin ajoute que la gare est le seul point d'ancrage pour les touristes. Il y a les touristes internationaux, mais aussi les locaux, comme les retraités faisant des excursions. Les places de parking ou de dépose pour cars sont de plus en plus supprimées, comme au Jardin anglais ou au Musée de la Croix-Rouge. Quand un touriste international vient, il souhaite voir les organisations internationales, le Mur des Réformateurs, l'Horloge fleurie et le jet d'eau. Selon la loi sur le travail, les autocaristes qui ont conduit plusieurs heures doivent avoir des moments de repos dès qu'ils posent leurs clients, sinon ils sont hors-la-loi. Concernant les locaux, il y a des personnes âgées qui viennent, ainsi que des skieurs qui partent depuis la gare routière. La place Dorcière est donc leur seul point d'ancrage. A la gare Cornavin, il n'y a pas d'emplacement pour les cars. Quand ils emmènent des étrangers qui veulent prendre le train, ils doivent les poser vers la poste de Montbrillant et ils utilisent des voies de bus, en toute insécurité. Concernant les cars internationaux, il ne pense personnellement pas qu'ils aient besoin d'aller jusqu'au centre-ville ; ils pourraient éventuellement être à l'aéroport. Cependant, il y a aussi la clientèle des congrès. Lors de grands salons, les

départs des hôtels se font depuis la gare routière. Ainsi, ils seraient très inquiets de perdre cet outil de travail.

M. Franz explique qu'il travaille régulièrement avec la gare routière. Il représente également les milieux économiques tels que les commerces, la compagnie de navigation, l'office du tourisme et les autocaristes. Il y a plusieurs types de transporteurs : le transporteur longue distance qui pourrait être délocalisé sans problème, le transporteur local qui a des activités locales et le transporteur qui vient faire des excursions à Genève. Pour les excursions, il faut une place en centre-ville ; les clients sont souvent des personnes âgées et il faut pouvoir les déposer au plus proche. La première question à se poser est de savoir si l'on veut ou non que les touristes continuent à venir à Genève. Comme il l'a dit, les lignes internationales peuvent être délocalisées, par exemple à l'aéroport, mais celui-ci ne souhaite pas qu'il y ait une gare routière sur son site. Si la gare routière est à l'extérieur de la ville, il faut qu'elle soit proche d'un pôle multimodal et que l'accès à l'autoroute soit facile. Pour les activités locales et les excursions, il faut cependant un endroit au centre-ville.

Un député UDC se dit surpris par la position de M. Angelozzi. Il s'étonne que, en tant qu'association faîtière, il ne soit pas au courant des débats qui durent depuis des années sur le déplacement de la gare routière. Il n'a jamais été question de supprimer la gare routière : la motion invite à déclasser cette place en zone de verdure uniquement le jour où une solution de rechange pour la gare routière aura été trouvée.

M. Angelozzi répond que la motion parle de délocaliser la gare routière, mais ne prévoit pas de créer une nouvelle place pour le transport routier local ou d'excursion. Il redoute que la gare soit enlevée avant qu'une solution soit trouvée. Les propos du député UDC le rassurent, mais il trouverait bon de proposer une solution avant. Il relève que toutes les demandes de parcage qui ont été faites ont été refusées.

Le député UDC indique que l'auteur de la motion n'a pas défini de lieu, car les discussions sont déjà en cours. Celui-ci est aussi conseiller municipal à la Ville de Genève et précise dans les considérants que le Conseil municipal a la volonté de transférer la gare routière hors les murs, mais pas de la supprimer.

Pour M. Franz, la suppression est peu probable. Quelqu'un qui est dans un hôtel et souhaite aller quelque part ne va pas prendre un bus puis un tram pour rejoindre une gare routière à l'extérieur. En revanche, cela ne pose pas de problème pour un bus qui traverse l'Europe : il ne souhaite pas s'arrêter au centre-ville et préfère rester en dehors. Une gare routière internationale est

nécessaire et serait souhaitable à l'extérieur, mais il faut conserver une gare routière à l'intérieur pour les activités locales et d'excursion.

A la question du député UDC de savoir combien il y a de bus internationaux, M. Franz répond que l'international représente trois quarts des véhicules. Cela ferait donc une réduction importante. Il reste néanmoins un besoin évident pour le quart restant, plus local.

M. Franz répond à une députée MCG que tous les autocars sont au diesel. La technique actuelle ne permet pas d'avoir des autocars plus verts. Les bus des TPG sont également au diesel. Ils font une mue vers l'électrique avec le TOSA, par exemple, mais ceci n'est pas applicable pour les longues distances. Concernant la distance entre les gares ferroviaires et routières dans les autres villes, elles sont proches les unes des autres, ce qui est important pour que les gens puissent accéder au centre-ville.

A la question d'une députée S de savoir si le temps de repos des conducteurs peut se faire dans des espaces comme les aires d'autoroute, M. Vesin répond que cela est possible et qu'ils le font, mais une personne qui vient à Genève depuis Berne, par exemple, peut se reposer uniquement au moment où les clients font leur shopping ou des visites. C'est un temps assez court et le conducteur reste généralement à l'endroit où il a déposé ses clients.

Un député PLR demande si, plutôt que de déplacer la gare, l'on pourrait apporter à la place Dorcière des aménagements qui amélioreraient ce lieu sans révolutionner la présence des caristes à Genève. M. Franz répond que ce ne serait pas un problème pour eux. La gestion de la billetterie, des toilettes, de la salle d'attente peut se faire à un autre endroit. Ainsi, il pourrait y avoir une gare routière plus jolie, avec plus d'arbres et des autocars en moins grand nombre. M. Angelozzi ajoute qu'il y a un parc à proximité de la gare routière qui est peu aménagé et qui pourrait être embelli. Il serait intéressant de commencer par planter plus d'arbres dans les parcs à proximité.

Un député EAG relève que tout ce qui a été dit confirme les études menées par la Ville indiquant qu'il fallait qu'il y ait une gare routière au centre-ville. Il vaut mieux que les gens accèdent au centre en transport collectif plutôt qu'en taxi. La question qui s'est toujours posée est celle du trafic international, qui devrait être à l'aéroport. Il y a maintenant une opportunité de négocier avec l'aéroport, dans le cadre des aides qui pourraient lui être accordées, pour qu'il accepte d'accueillir ces lignes. Dès que le problème du trafic international sera résolu, la Ville pourra mieux aménager la place Dorcière. Elle prévoit de laisser six places pour les cars. Il souhaiterait connaître l'opinion des auditionnés sur cette réduction de places.

M. Vesin pense que six places ne suffisent pas. Quand il y a des congrès comme le Salon de l'Horlogerie, il y a une quarantaine de véhicules qui tournent pour les soirées. Il faudrait au moins dix ou douze places.

Un député PDC demande s'il est véritablement possible de dissocier trafic international, trafic local et trafic d'excursion. Il lui semble que Genève a l'obligation légale d'avoir une gare routière pour les lignes internationales, mais qu'il n'y a pas d'obligation pour les lignes locales et d'excursion. Ainsi, cette distinction pourrait leur faire perdre la garantie d'avoir une gare routière pour ces lignes-là. M. Franz explique que, lorsqu'une demande de concession est faite auprès de Berne, Berne va demander à Genève son point de vue, et c'est Genève qui va déterminer où est cette gare. A partir de là, le transporteur a l'obligation de s'y plier. Aujourd'hui, la gare est au centre-ville et Berne ne peut pas désigner un autre lieu. Les bus de trafic international ont de toute façon demandé une concession et ont été obligés de venir à un endroit précis. Celui qui fait une excursion peut par contre aller où il veut.

Un député PDC comprend qu'il existe un risque de disparition à terme de la gare routière en cas de report du trafic international hors de la ville, car le canton n'aurait pas d'obligation d'assurer les stationnements pour les bus locaux. Il demande ce qu'ils pensent du système envisagé par la Ville sur les six places qui leur seraient réservées : les cars déposeraient les touristes et iraient se garer ailleurs. M. Franz répond que, pour les locaux, ce système n'a pas de sens. Les locaux partent d'un parking à Genève pour aller à la gare routière chercher des clients puis repartir. En principe, ils n'ont pas l'habitude d'y rester. En revanche, quelqu'un venant de l'étranger et qui veut rester un petit temps à Genève ne pourra pas se déplacer. Cela est possible si la durée passée à Genève dépasse les cinq heures. Après, il y a les cas de grandes manifestations, où il faut prévoir de la place.

Une députée MCG évoque les problèmes de trafic qui font qu'un car peut mettre 30 minutes à entrer dans Genève. Elle demande quelle est l'expérience des autocaristes par rapport à cela. M. Franz répond que les caristes arrivent à Genève, se posent à l'Horloge fleurie et ne bougent pas. S'ils doivent se déplacer, ils vont perdre du temps et risquent de ne plus jamais revenir.

Le président demande dans quelle mesure ils ont été et sont impliqués dans les discussions autour de la place Dorcière. M. Franz répond qu'il est membre de la commission de la gare routière. La commission s'est réunie à plusieurs reprises. Trois membres viennent de la Ville et trois autres du canton. Les discussions avec l'aéroport n'ont pas abouti. Ils sont contactés quand la commission de la gare routière appelle ses membres.

Personnellement, en dehors de cela, le canton ne l'a jamais contacté. En revanche, eux-mêmes ont sollicité l'Etat pour exprimer leurs préoccupations.

M. Vesin précise que lui, en tant que représentant de l'association, n'a jamais été contacté. Il est heureux de pouvoir participer au débat ce soir. Leurs places disparaissent et ils n'ont aucune vision.

M. Angelozzi ajoute que l'ASTAG n'a pas non plus été contactée. M. Franz est également membre de l'ASTAG, alors il les tient au courant, mais autrement ils ne sont pas sollicités.

Une députée MCG demande ce que souhaite l'association que M. Vesin représente. M. Vesin répond qu'ils souhaitent pouvoir travailler. Aujourd'hui, la situation est très compliquée. La gare routière est comme un sanctuaire pour eux : c'est un espace de repos, de restauration... Le devoir du chauffeur d'autocar est de prendre et de déposer les gens en sécurité. Cependant, tous les jours, ils doivent poser les gens dans des arrêts de bus. Ils ont l'impression de voler des places, car ils ne savent pas où le faire, par manque de place. C'est pour eux une grande inquiétude. A la rue de Lausanne, il y a une place de livraison d'autocars, mais elle est toujours occupée par des voitures, alors les cars doivent bloquer la route pour déposer les clients. C'est une grande source de stress pour eux. Ils ont la chance d'avoir en Suisse des véhicules certes diesel, mais en Euro 5 ou 6. A Genève, tous les cars qui entrent ont des pots catalytiques. Dès que l'hydrogène sera disponible, ils opteront pour cela. Actuellement il y a des vignettes indiquant Euro 5, Euro 6, etc., mais chaque pays a sa propre vignette. Quand ils vont en Slovaquie, ils doivent commander une vignette spéciale.

Discussion interne

La commission est informée par e-mail de M. Fournier, chef de cabinet de M. Dal Busco, du fait que l'office cantonal des transports mène une réflexion sur une variante de la gare routière implantée potentiellement au P47, à proximité de l'aéroport. M. Ferretti explique que le P47 est à l'endroit où arrivera le tram qui desservira le Grand-Saconnex. C'est un parking aujourd'hui utilisé par Palexpo en cas de manifestations. Le terrain appartient au canton. L'idée est de construire un parking-relai en superstructure pour permettre aux gens qui arrivent depuis l'autoroute ou la France voisine de laisser leur véhicule et monter dans le tram. Ce sera un nœud de mobilité traversé par une voie verte, avec tram et bus qui permettront de joindre facilement l'aéroport et la ville. La construction en superstructure permet de laisser au sol une surface suffisante pour que les poids lourds de Palexpo puissent se garer durant les manifestations. C'est un projet porté

conjointement par l'office de l'urbanisme et l'office cantonal des transports, que le DI souhaite présenter à la commission.

Aucune opposition n'est émise contre la proposition du président d'attendre cette présentation avant de voter la M 2614.

5. Présentation du projet M 2793 par son auteur, M. Alexandre de Senarclens

M. de Senarclens dresse le constat que le transport par bus a évolué et est plutôt en phase ascendante, depuis quelques années avec l'essor d'un certain nombre de nouveaux acteurs, tel que la société FlixBus avec ses bus verts et oranges assez voyants. Un certain nombre de nouveaux voyages internationaux sont effectués, en particulier en direction des Balkans, de l'Italie et de l'Espagne, pour une clientèle de travailleurs émigrés en particulier ou une clientèle d'étudiants. Ces bus desservent des lieux touristiques bien connus en Suisse romande ou en France. Il souligne également le caractère plus local à l'utilisation de ces bus, notamment pour les visites de touristes en partance de la ville de Genève.

Le constat de la nécessité de s'occuper de l'infrastructure de la place Dorcière est posé, car, à ce stade, on ne voit pas de stratégie de la part du canton, elle ne figure même pas dans le plan directeur cantonal, sous la rubrique mobilité. Il relève que la Ville de Genève souhaiterait limiter l'impact des autocars sur cette place, avec l'idée de réduire drastiquement leur capacité de stationnement en passant de 17 à 6 places, pour la réaménager en la végétalisant. Cette dernière idée est accueillie comme étant louable et intéressante, mais M. de Senarclens rappelle que le déplacement par ce type de bus est plutôt en phase ascendante et qu'il vient répondre aux besoins du transport collectif. Il voit cette réponse comme étant encore polluante, mais certainement promise à un avenir plus vert, avec les bus à hydrogène qui ne manqueront pas de faire leur entrée.

La motion propose donc d'étudier la question de savoir où cette infrastructure pourrait être déplacée, entièrement ou partiellement, car il pourrait être important de garder la place Dorcière pour l'office du tourisme, en particulier, et pour des déplacements en ville, où le touriste est pris à la gare Dorcière, fait un tour de Suisse romande, ou en France voisine, et revient en plein centre-ville à côté des hôtels. Les signataires de cette motion pensent qu'il convient d'étudier d'autres zones pour mettre une gare routière plus moderne, plus efficace. Effectivement, la gare Dorcière n'est plus du tout adaptée, il faudrait la moderniser. Les signataires de cette motion proposent alors différents sites, après avoir procédé à un certain nombre

d'études. Quatre emplacements possibles sont envisagés dans la motion : la Gare Cornavin à Montbrillant, le parking P32 à l'aéroport, la gare de Lancy-Pont-Rouge et le quatrième emplacement également à Lancy, à Trèfle-Blanc.

Selon M. de Senarclens tous ces emplacements ont été étudiés parce qu'ils bénéficieront d'une grande interface de transports. En l'occurrence avec le Léman Express, avec la gare de Cornavin ou celle de l'aéroport. Ils ont donc un contact direct avec le rail en plus d'être proches de grandes pénétrantes routières.

M. de Senarclens juge problématique le fait que l'Etat envisage un autre emplacement plus éloigné de l'aéroport, près des parkings 47 et 49, parce qu'il s'agit d'un lieu assez éloigné du rail et que, à ce stade, il n'y a pas de lignes de TPG efficaces desservant cet emplacement.

Il attire ensuite l'attention sur l'examen de cette motion, et sur ce qui y est proposé, qui ne devrait se faire que dans le cadre d'une consultation approfondie avec les communes qui auraient à accueillir cette infrastructure routière et surtout avec les acteurs du tourisme à Genève, qui ont besoin d'une infrastructure pour les touristes qui viennent visiter la ville.

En guise de dernier mot, M. de Senarclens dit avoir appris par la presse que la commune de Lancy proposait encore une 3^e alternative aux deux zones proposées dans la motion. A ce sujet, il précise que la motion n'a pas de ligne fixe et établie : dès lors que le site est proche des transports en commun et proche d'une gare, la discussion et la réflexion restent ouvertes quant à d'éventuels autres endroits pouvant convenir à cette gare routière, qui, comme l'indique le nom de la motion, devrait revêtir une importance cantonale.

Questions des députés

Un député Ve relève que cette motion semble tout à fait d'actualité, dans la mesure où le sujet, connu des participants, bouge à nouveau, après avoir été figé pendant de nombreuses années. Il certifie que, dans le cadre de pétitions traitées, la Ville de Genève et l'office cantonal des transports ont dressé un historique exposant une recherche de sites, qui avait finalement échoué. Il souligne que le présent dénouement, à proximité du parking à côté de Palexpo, se verra vraisemblablement bénéficier d'une excellente desserte, puisque le futur tram de Ferney passera à côté. Concernant l'invite relative à faire une nouvelle inscription dans le plan directeur cantonal en cours de révision, il relève qu'il faudra compter au moins trois ou quatre ans avant que cette inscription soit effective et il espère que le problème sera résolu dans cet intervalle. Il note également que M. de Senarclens doute de la pertinence

de la solution actuellement proposée par l'office cantonal des transports concernant l'emplacement des sites et que ce dernier évoque la consultation des acteurs du tourisme, en exprimant leurs inquiétudes. Il estime que deux éléments simples sont à retenir de ces consultations : pour les touristes désireux de voir le jet d'eau, il rappelle la nécessité d'avoir des pass d'accès, qui seront maintenus en nombre limité, peut-être trop limité. Et concernant le transit des touristes, il est parfaitement envisageable qu'il ne se fasse pas en extérieur. Il se réjouit de cette motion, qui donne l'impression d'enfoncer le clou sur des événements qui sont en train de se passer.

M. de Senarclens déplore la difficulté de la tâche et rejoint le député Ve sur la nécessité d'une infrastructure demeurant à Genève, ainsi que sur le fait que la gare Dorcière serait une manière de garder le pôle de contrôle du tourisme. Il admet que la suggestion faite par le canton de mettre cette infrastructure au P47 est critiquée, car le lieu est trop éloigné d'une infrastructure ferroviaire et de la gare de l'aéroport. C'est cette critique qui a engendré la proposition détaillée, dans la limite des compétences de politiciens de milice, des quatre emplacements. Cette motion aspire donc à entamer des discussions et il est plus que probable que l'Etat ait de bonnes raisons d'indiquer que tel ou tel emplacement n'est pas réaliste. Selon lui, si la Ville de Lancy a proposé un troisième site, c'est qu'il y a effectivement une possibilité de trouver un lieu plus efficace et plus approprié que le P47. C'est à cette réflexion que la motion invite. Le projet n'ayant pas été étudié par des ingénieurs, M. de Senarclens relativise à nouveau sur la possible incompatibilité de certains emplacements proposés. En ceci, il est ravi que le canton veuille aller de l'avant dans cette réflexion et proposer, par le biais du plan directeur cantonal, une infrastructure qui soit d'importance cantonale. En effet, jusqu'alors il éprouvait le sentiment que seule la Ville de Genève avait l'air de se pencher sur la question, non pour en faire une infrastructure de transport d'envergure cantonale, mais plutôt pour améliorer la situation au centre-ville avec la gare routière.

Au vu des délais d'adoption des motions en plénière, d'environ deux ans, le député Ve craint que ceci retarde le processus qui semble déjà avancer. Par ailleurs, il s'interroge sur la pertinence d'une proximité stricte entre la gare routière et le rail, car il y a aussi un transfert sur les bus pour les usagers qui se dirigent potentiellement vers le centre. Le peu d'espace dans le canton ne devrait pas rendre cette configuration obligatoire. A titre de référence, il cite la ville de Berne qui a récemment construit sa gare routière en dehors de la ville dans un échangeur autoroutier, connecté au centre par une ligne de bus.

M. de Senarclens affirme que le développement du ferroviaire à Genève s'est amplifié avec le Léman Express et insiste sur la nécessité de composer

le projet en accord avec l'environnement du canton, qui est petit et dispose de peu de place. Par principe, il serait donc opportun de lier la gare routière, dont les lignes vont relativement loin, vers l'Italie, les Balkans et l'Espagne, à des jointures de nature ferroviaire. Sans prétendre statuer sur la faisabilité de ce projet, M. de Senarclens est d'avis que le P32, juste à côté de l'aéroport, semble être une piste de réflexion. La motion les invite alors à saisir le dossier, à y réfléchir et à vérifier un certain nombre de postulats.

Un député UDC ne comprend pas la réticence à choisir l'emplacement du P47. En effet, la zone jouxtant l'Arena au-dessus des parkings P31 et P32 se trouve à proximité d'un parking, tout comme pour le P47. Il doute que les gens se rendent à la gare routière pour aller à l'aéroport. Il prend l'exemple d'une personne vivant à Genève : des bus et des trains vont à l'aéroport, donc la question de prendre un bus à la gare routière se pose, car c'est un itinéraire peu commun. A ceci il ajoute que, s'il existe une liaison venant de partout en Suisse, il n'y a pas besoin d'avoir un parking proche de l'aéroport, puisqu'il y a des places de dépose : le bus arrive, les gens descendent, le bus repart. Selon lui, c'est l'utilité chiffrable du P47 et de la gare routière actuelle. D'après sa conception, plutôt que d'occuper une place durant des heures, l'idée est que les bus qui viennent de loin et voulant se rendre au centre arrivent, déposent les gens, repartent, se stationnent hypothétiquement au P47, où ils ne dérangeront personne et, à l'heure voulue, après que les touristes aient terminé leur visite, reviennent les récupérer avant de repartir. Il ne voit donc pas pourquoi il faudrait se rapprocher de l'aéroport.

M. de Senarclens rétorque que, comme expliqué plus tôt, l'utilité de rapprocher la gare routière d'une infrastructure ferroviaire réside dans le gain en efficacité : afin que les voyageurs qui descendent de ces bus puissent prendre le train. L'objectif est donc de raccorder une infrastructure de transport la plus efficace possible. Il relève qu'à l'aéroport il y a des bus et des trains, ce qui constitue d'ores et déjà un nœud ferroviaire pour des gens qui repartent sur d'autres villes, telles Lyon ou Lausanne. Il rappelle qu'il introduit une question pour laquelle il est nécessaire d'étudier les possibilités, et pour laquelle il importe d'entendre le département, ses motivations et les différents sites qu'il aura examinés.

Le député UDC revient sur le site proposé à Lancy-Pont-Rouge et invite M. de Senarclens à lire la réponse du Conseil d'Etat au postulat n° 2 déposé par M. Frédéric Hohl concernant ce même débat. Il fait un parallèle avec le projet Trèfle-Blanc, sur lequel tous les participants se sont accordés à trouver un emplacement idéal. Il relève que le débat a déjà été lancé ; en effet, la commission des travaux a voté récemment le projet de nouvelles patinoires avec P+R, débat qui s'annonce compliqué, dans la mesure où une multitude

d'oppositions sont attendues vis-à-vis du P+R. Selon ses dires, il est d'ores et déjà admis que, sans P+R dans le projet, il sera compliqué de faire une patinoire, car en effet il s'agit d'un projet d'ensemble et, si un élément en est retiré, tout tombe. Ainsi, l'idée de vouloir ajouter une gare routière, avec toutes les contraintes qu'un tel projet implique, induit a priori de rayer Lancy-Pont-Rouge et Trèfle-Blanc de la liste. Donc de son point de vue, comme il est désireux de voir le projet de la patinoire se concrétiser, y ajouter un autre élément pourrait compromettre l'ensemble de la réalisation. Dans cette éventualité, M. de Senarclens voterait non immédiatement pour le projet Trèfle-Blanc.

Le député UDC revient également sur la proposition du site de Monbrillant et s'interroge sur lieu exact où une gare routière pourrait être implantée. La visualisation d'une telle infrastructure à cet endroit lui est difficile. Il s'enquiert alors de connaître les éléments concrets justifiant l'origine et le choix de ces sites.

M. de Senarclens explique qu'à Montbrillant il y a des bus postaux dans les sous-sols et que, la Poste évoluant, il est opportun de considérer une réutilisation des lieux. Ainsi, la possibilité de créer de nouveaux parkings en sous-sol répondrait à la nécessité de trouver de la place sur le canton. Il rappelle que l'objectif de la motion est d'inviter les personnes présentes à se pencher sur ce dossier, qui n'est pas intégré au plan directeur cantonal et qui, à son sens, mériterait un traitement plus précis de la part de l'Etat. Il précise que ces sites sont issus de l'examen et du travail interne du parti, relatifs à la situation à Genève.

5. Audition de l'office cantonal des transports – DI, soit, pour lui, MM. Nicolas Fournier, chef de cabinet, Thierry Messenger, directeur régional, et Benoît Lacas, ingénieur

M. Fournier explique que la position du département a évolué, qu'il a été réfléchi à une solution permettant de s'éloigner du centre-ville, tout en réduisant le trafic d'accès à la place Dorcière et en demeurant fortement connecté aux interfaces multimodales permettant d'accéder très rapidement au centre-ville. Dans ce contexte, l'idée du P47 a émergé, car il jouit d'une situation privilégiée, à deux pas de l'aéroport, en étant directement relié à l'autoroute et au bénéfice d'une ligne de tram qui va passer à proximité. Dans cette optique, M. Dal Busco a demandé de trouver une solution afin d'implanter la programmation « Gare routière » dans celle du P47, sachant que le rez du parking resterait dévolu au stationnement des poids lourds de Palexpo. Cette réflexion a induit le gel de la M 2614 par la commission.

Le département a établi ses analyses et peut maintenant présenter une position consolidée. Aujourd'hui, il est possible de dire que la programmation « Gare routière » s'inscrit pleinement dans le cadre du P47. La volonté de M. Dal Busco était d'extraire cette gare du centre-ville et de trouver un site approprié. En lien avec cela, M. Fournier rebondit sur certaines déclarations publiques qui ont été entendues, notamment sur une implantation potentielle du site à Lancy à côté du quartier des Acacias. Ledit emplacement ne semblait pas approprié en raison de la nécessité de se projeter dans le futur, avec notamment la mutation du PAV qui est à prendre en compte. Une implantation de la gare routière à Pont-Rouge équivaldrait à se retrouver avec des cars qui devraient pénétrer jusqu'à l'intérieur du centre-ville, ce qu'il faut justement éviter. Dans ce contexte, le département est convaincu qu'il faut aller de l'avant sur la réflexion autour du P47-P49. Des échanges nourris ont ainsi été menés avec Genève Aéroport, Palexpo et la Fondation des parkings et un accord global a été conclu. De même, des contacts sont établis avec la Ville de Genève, qui est également ouverte à une implantation de la gare routière au P47-P49, chose qui l'arrange même au vu de la situation actuelle de la gare Dorcière.

Sachant que les lignes régionales ont déjà été extraites de la place Dorcière, des lignes internationales pourraient être implantées au P47. N'y demeurerait alors que les lignes touristiques, qui sont de la compétence de la Ville de Genève, et pour lesquelles il s'agirait de voir si elles peuvent être maintenues à la place Dorcière ou plutôt réorganisées différemment dans l'espace public. Dans le fond, il faut retenir que la solution P47 rassemble tous les acteurs, que ce soit le Conseil administratif de la Ville, Genève Aéroport, Palexpo, l'Office cantonal des transports ou la Fondation des parkings. Le département propose ainsi d'aller de l'avant et explique son choix.

M. Messenger relève que le programme P47 ne concerne pas qu'une gare routière, mais que c'est un véritable pôle multimodal des plus importants et sur lequel travaillent également d'autres offices, notamment celui de l'urbanisme, pour trouver une certaine qualité d'intégration urbaine. Comme l'a évoqué M. Fournier, les lignes du Léman Express ont été sorties du site Dorcière, où demeurent encore les navettes stations du Skibus ainsi que celles pour des excursions, de même que les lignes internationales.

Concernant les emplacements potentiels, il y a plusieurs années, un changement d'emplacement pour les lignes internationales avait été envisagé dans la mesure où le site Dorcière a toujours été jugé peu efficient pour ce type de lignes. Un certain nombre de sites qui reviennent dans la motion avaient été balayés à ce moment, soit notamment Montbrillant, qui semble

être aussi problématique que le site Dorcière en termes de manque d'espace général et d'accès. Le site de l'aéroport avait été la première solution imaginée, qui a rapidement dû être abandonnée dans la mesure où le site doit être dévolu aux activités aéroportuaires. L'aéroport doit en effet avoir une certaine marge de manœuvre pour sa mise aux normes, en particulier dans le cadre du projet de développement. Il en va donc de même pour le P33. De plus, sa connexion à l'autoroute est moins bonne qu'avec le P47. Quant à Lancy (Pont-Rouge ou Bachet), il s'agit de sites sur lesquels d'autres projets sont actuellement envisagés, la patinoire notamment. Au surplus, dans le cas de Bachet mais surtout de Lancy, qui seront bientôt le cœur de la ville, l'autoroute est loin.

Concernant le secteur P47, M. Lacas explique qu'il est situé entre la route de Ferney, le tunnel de Ferney avec le futur axe du tram et la Halle 6. La surface est grande. A terme, il est souhaité que les développements de l'aéroport disposent d'une surface suffisante pour l'extension des activités logistiques s'y rapportant. Ainsi, $\frac{2}{3}$ de la surface reviendraient à des activités tierces et $\frac{1}{3}$ à l'aéroport pour ses activités logistiques.

Quant au site, celui-ci est idéalement situé par rapport à l'autoroute, il est à une distance de 400 mètres de la nouvelle jonction du Grand-Saconnex. En plus du P+R, une vélostation, des locaux pour chauffeurs TPG et des locaux tiers ont été prévus. A cela s'ajoutent une excellente desserte mobilité douce sur le secteur de même qu'un accès privilégié et facilité depuis l'autoroute, que ce soit depuis la France ou Lausanne.

Par rapport au programme, celui-ci permet autant que possible une certaine intégration paysagère. Il y a un P+R en élévation de 600 places qui est connecté au tram par une plateforme multimodale avec un terminus de l'ensemble des TPG sur le secteur. Cela offre une interface au même niveau entre le tram et le P+R. Sur la partie inférieure, il y a le parking de Palexpo. A ce sujet, diverses variantes ont été esquissées afin de voir où la gare routière pourrait être localisée de la manière la plus optimale. Elle pourrait notamment l'être au rez-de-chaussée où seront les 130 places pour les poids lourds en lien avec Palexpo, ce qui offrirait une certaine souplesse quant à l'évolution éventuelle du besoin en termes de places pour les cars.

Se trouve aussi sur cette zone-là un futur axe de transports en commun qui permettra à terme de rejoindre l'aéroport en moins de 5 minutes. S'ajoute à cela une bande paysagère qui compense la partie forêt et les autres zones végétales du secteur. M. Lacas montre à l'assemblée le futur axe de tram, la plateforme avec des terminus bus de même que les locaux prévus au 1^{er} étage du P+R. Les cars se trouveront quant à eux au niveau inférieur avec un ascenseur qui permettra de rejoindre la partie supérieure caractérisée par le

tram. Une ligne restera aussi sur le niveau inférieur dans la mesure où l'interface sera gérée sur deux niveaux, vu la quantité de lignes qui passeront sur le secteur. Globalement, il y aura donc de nombreuses connexions.

Quant au planning, une partie des infrastructures est prévue au niveau du projet d'agglomération déjà, afin d'améliorer les connexions avec l'aéroport et le futur tram. La mise en service du tram est quant à elle agendée pour 2025. Pour ce qui relève des partenaires pour ce projet, il y a le canton, la Fondation des parkings, Genève Aéroport, Palexpo et l'office de l'urbanisme, de même que tous les services environnementaux concernés. Les accords nécessaires ont été obtenus quant à l'insertion de la gare routière sur ce secteur.

Un député PLR remercie les intervenants pour leur présentation, qui met en exergue la dissociation entre le trafic de lignes internationales, qui n'a probablement pas sa place au cœur de la cité, et les lignes à vocation plus touristique qui s'adressent plutôt à la clientèle locale. Il dit se réjouir de voir à quoi ressemblera la place Dorcière à la suite de la réalisation de ce programme, si le projet devait se faire. De son point de vue, le lieu est bien choisi. Par rapport au planning, il demande s'il y a une corrélation entre la construction du P+R et celle du tram, qui servira d'épine dorsale dans l'amélioration de la mobilité recherchée. M. Fournier répond par l'affirmative. Il y a une volonté nette d'arriver avec les deux infrastructures de manière concomitante. Il n'y aurait en effet pas de sens d'élever un P+R sans lignes de tram. La Ville de Genève est parfaitement au courant de cet horizon, qui lui semble également acceptable dans l'idée de travailler sur un projet de recyclage de la place Dorcière. La mise en service de la route des Nations est fixée à 2023. Les travaux pour le tram commenceraient alors droit derrière, dans l'optique d'une mise en service du tram et du P+R courant 2025.

A la question d'un député UDC qui a retenu la volonté de la Ville de restreindre à 5 emplacements sur le site Dorcière et qui se demande si ce chiffre est exact, M. Messenger explique que le Conseil administratif de la Ville fait étudier le devenir de la place Dorcière, y compris la question d'une ligne touristique. Genève Tourisme fait partie du groupe travail et des contacts directs existent avec les autocaristes genevois pour préserver leurs intérêts. Bien que des plans faisant état de 5 à 6 places aient effectivement circulé, la réflexion va en réalité au-delà. Il peut y avoir des scénarios selon lesquels les lignes touristiques ne seraient pas exactement à Dorcière, mais dans le périmètre central pour assurer les besoins.

Le député UDC demande si ce serait à la Ville de trouver un emplacement où mettre les places pour les lignes touristiques, si leur situation existante

devait venir à changer. M. Messenger acquiesce et se dit d'avis qu'ils sont dans le bon périmètre. C'est une clientèle qui a besoin d'aller au centre-ville pour obtenir sa prestation. D'autres questions subsistent encore sur la billetterie et sa localisation à cet endroit, ou, par exemple, à l'office du tourisme. Il n'empêche que le périmètre exposé est celui qui est souhaité.

Le député UDC abonde dans ce sens, ce d'autant plus que le Conseil municipal de la Ville de Genève s'est récemment prononcé sur une motion et qu'un crédit a été voté en début d'année pour la réfection de la billetterie.

Un député Ve trouve la façon de mutualiser le plus possible de fonctions sur cette nouvelle infrastructure intéressante. Il voit beaucoup de places pour les camions Palexpo et dit à ce sujet avoir en tête une réclamation des transporteurs genevois qui ont de la difficulté à laisser leurs camions dans le canton pour une nuit entre deux livraisons. Il demande s'il s'agirait d'un endroit où cette fonction pourrait être rajoutée.

Pour M. Fournier, il est important de relever que le dimensionnement du parking de stationnement poids lourds a été prévu pour les événements qui sont les plus demandeurs en termes de logistique à Palexpo. En d'autres termes, il y a une volonté claire du conseiller d'Etat de travailler sur une mutualisation optimisée de ce parking, avec la possibilité d'être flexible à ce niveau-là. Il est ainsi possible d'imaginer qu'en dehors des grandes manifestations de Palexpo, il y ait de la place pour accueillir la logistique liée à d'autres activités.

M. Messenger rejoint les propos de son préopinant et ajoute que Palexpo a déjà réalisé un effort important de compression par rapport à sa situation actuelle. Dans son cycle d'activité, il y a effectivement des périodes plus creuses que d'autres et il conviendra d'organiser au mieux tout cela avec la Fondation des parkings.

Quant aux questions du nombre de places, M. de Senarclens demande si les 8 places mentionnées au P47 correspondent à ce que Palexpo est prêt à laisser à l'activité de la gare routière ou s'il s'agit d'un chiffre évalué par le département en regard des besoins estimés suite à une prospective sur l'éventuel et possible développement de ce moyen de transport. Dans le même ordre idée, il souhaite savoir si les 6 places qui resteraient pourraient répondre aux besoins estimés ou si c'est au contraire ce que la Ville est d'accord d'octroyer à cette infrastructure.

M. Messenger explique que ce n'est pas Palexpo qui a laissé 8 places, qu'il s'agit d'une estimation réalisée par rapport à la situation actuelle des lignes internationales. Il est probable que les 6 places évoquées à Dorcière soient trop importantes par rapport aux lignes touristiques. Au surplus, il s'agit d'un

site qui peut élargir ou réduire sa capacité en cas de besoin, y compris sur les lignes internationales. En d'autres termes, des extensions sont possibles en jouant sur ce qui existe déjà avec les places de Palexpo ou au contraire en développant des infrastructures supplémentaires. Il y a donc bien du potentiel sur ce site.

Faisant référence à des périodes de grands salons comme celui de l'automobile, M. de Senarclens imagine que le parking poids lourds de Palexpo sera suroccupé tout comme les lignes touristiques. En tenant compte de cela, il demande si la quantité de places estimée sera suffisante.

Du point de vue de M. Messenger, il n'y a pas de corrélation entre les voyageurs des lignes internationales et des salons Palexpo. Malgré tout, le site devra être géré avec ses pics de contraintes par l'ensemble des partenaires. Dans tous les cas et eu égard à l'historique existant de la gare internationale, ces 8 places ont toujours permis d'accueillir ce type de service.

M. Fournier ajoute que la logistique actuelle de Palexpo est réglée par leurs soins. Ici, l'ouvrage serait en partie géré par la Fondation des parkings, qui a annoncé des possibilités de mutualiser d'autres parkings dans des situations tendues, de sorte à pouvoir stocker des poids lourds.

M. de Senarclens demande de quelle façon ce projet va se matérialiser auprès du Grand Conseil et notamment si un projet financier et lié à l'aménagement du territoire va être présenté.

M. Messenger indique que le P+R (+ parking poids lourds et gare routière) qui se monte à 36 millions de francs TTC sera financé par la Fondation des parkings et que le solde, soit 11 millions de francs TTC (interface multimodale), est financé par le biais du projet d'agglomération de 3^e génération (mesure 32-1-20). Le projet est donc déjà financé dans le cadre de cette loi, qui a été votée par le Grand Conseil et auprès duquel il n'est pas prévu de revenir.

6. Discussions de la commission

La commission accepte de lier les motions 2614 et 2793.

Un député UDC indique qu'il a déposé un amendement général pour la M 2614, qui remplace toutes les invites, en tenant compte de leurs discussions jusqu'à présent, y compris de ce qu'a fait la Ville et du vote de la motion en Ville de Genève acceptée à l'unanimité. L'objectif est qu'il y ait une collaboration entre la Ville et le canton, comme cela s'est fait jusqu'à présent. L'amendement tient également compte de l'audition des

professionnels des lignes touristiques et de l'audition de M^{me} Perler, qui a expliqué qu'il y avait un nombre de places défini obligatoirement conservé sur la place Dorcière pour permettre l'exploitation des lignes touristiques. Il a donc ajouté une invite concernant ce nombre de places nécessaires pour les lignes touristiques, ce qui était aussi un point important lors de l'audition des professionnels.

Un député PDC demande pourquoi l'amendement indique : modifier « si nécessaire » les limites de zone.

Le député UDC répond qu'il est apparu qu'il n'était pas forcément nécessaire de devoir déclasser les parcelles pour en faire des parcs publics. Il est possible de conserver la zone actuelle pour en faire un parc public, ce qui évite toute la procédure de déclassement. Cela permettrait de gagner du temps et de simplifier la procédure. Après, libre au Conseil d'Etat de choisir s'il souhaite déclasser ou non.

Un député Ve trouve que l'amendement général est très bon et reflète les discussions en commission. Il pense qu'il n'y aura pas de modification de zone, car quelques bus seront conservés d'un côté et des arbres seront plantés de l'autre.

Un député EAG estime que cet amendement est très consensuel et permet au Conseil d'Etat de collaborer efficacement avec la Ville de Genève. Il soutiendra cet amendement.

Un député UDC rappelle qu'il a déposé un amendement général à la M 2614, et que les amendements du député Ve sur la M 2793 donnent encore plus de pertinence à la motion de base. Cela réactualise la motion en fonction du débat qui a eu lieu. Le groupe UDC soutiendra les deux motions amendées.

M 2614

Le président donne lecture de l'amendement du député UDC :

- « – à modifier, si nécessaire, les limites de zone sur le territoire de la commune de Genève-Cité (création d'une zone de verdure sur la parcelle 2969 de la commune de Genève-Cité) ;
- à concrétiser, en collaboration avec la Ville de Genève, le transfert de la gare routière vers un autre site sur le territoire du canton en vue de l'aménagement d'un parc public à la place Dorcière ;
- à conserver le nombre de places nécessaires à l'exploitation des lignes touristiques. »

Un député S demande quelle est la logique entre les deuxième et troisième invites. La deuxième invite dit que la gare routière quitte la place Dorcière, mais la troisième demande de conserver des places pour les lignes touristiques. Il souhaiterait entendre l'avis du département sur cet amendement général.

Le député UDC explique que l'idée de la deuxième invite vient du fait que la Ville de Genève a voté une motion parlant de collaboration avec le canton pour concrétiser le projet d'aménagement de cette place publique. Dans le débat, il s'est dit, et M^{me} Perler l'a confirmé, qu'il y a un besoin de conserver un nombre de places minimal pour l'exploitation des lignes touristiques. Il trouve donc cohérent de vouloir faire une collaboration avec la Ville en vue du déménagement de la gare routière en tant que telle, mais de conserver les quelques places nécessaires sur cet emplacement qui deviendrait une place publique. La Ville a voté un crédit pour la rénovation totale de l'édicule en gardant le guichet, en vue de conserver ces quelques places.

Le député S comprend qu'il reprend la piste évoquée par M. Fournier dans son e-mail du 12 octobre 2021 : « A cette échéance [celle du déménagement des lignes internationales], la gare routière de la place Dorcière ne compterait donc plus que des lignes touristiques dont la gestion incombe à la Ville de Genève, à voir si cette dernière compte maintenir le stationnement de ces lignes touristiques sur la place Dorcière ou les délocaliser à un autre endroit ». Il propose donc de modifier la 3^e invite ainsi : « à conserver le cas échéant les quelques places nécessaires à l'exploitation des lignes touristiques dont la gestion incombe à la Ville de Genève ».

Un député UDC répond que ce sous-amendement lui convient très bien.

Un député PDC avait la même interrogation que son collègue S. La modification proposée ne le satisfait pas encore totalement. Il pense qu'il faut préciser que ces places se trouvent à la place Dorcière. Il ne mentionnerait pas « le cas échéant », car cela ne correspond pas à ce que le département souhaite.

Un député S cite à nouveau le message de M. Fournier : « A cette échéance, la gare routière de la place Dorcière ne compterait donc plus que des lignes touristiques dont la gestion incombe à la Ville de Genève : à voir si cette dernière compte maintenir le stationnement de ces lignes touristiques sur la place Dorcière ou les délocaliser à un autre endroit. Il va sans dire que cet horizon temporel est sujet aux aléas (oppositions, recours) liés à la conduite d'un projet d'infrastructure de l'importance du TNGS. » La position du département, si elle est exprimée dans ce message, est d'envisager de

garder quelques places si la Ville souhaite les maintenir ici. Selon lui, il ne faut pas se fermer sur le lieu, si l'idée est de bien collaborer avec la Ville.

Un député EAG indique que la Ville a dit qu'elle souhaitait conserver 6 à 8 places pour les lignes touristiques. Un crédit de rénovation a été voté. Il est d'accord avec le député PDC : il ne faut pas mentionner « le cas échéant ».

Un député PLR abonde dans ce sens. La discussion porte sur un compromis qui semble fédérer une majorité. Les lignes internationales sont déplacées, mais les lignes touristiques doivent rester au centre-ville. Cela implique que la Ville de Genève joue le jeu. Si le crédit est déjà voté, tout va bien.

Un député PDC demande s'il faut vraiment parler du transfert de la gare routière dans la 2^e invite.

Un député UDC répond qu'une motion en Ville de Genève ne comporte que cette 2^e invite, dans le sens d'une collaboration avec le canton. Elle est formulée exactement comme celle-ci.

A la question du député PDC de savoir s'il entend par là la gare routière internationale, le député UDC répond par l'affirmative. La motion ne veut pas mentionner un lieu précis. La solution préconisée est le P47, mais cela pourrait aussi bien être ailleurs, c'est pourquoi il ne mentionne pas de lieu précis.

Un député Ve pense que les choses sont de toute façon en train de se faire. Ces deux motions essaient de synthétiser sous forme de consensus ce que la commission comprend qu'il est juste de faire pour que les choses se fassent effectivement. Il pense qu'il n'y a pas besoin de trop s'inquiéter puisque les choses se font. Comme la commission a travaillé longtemps sur ce sujet, il est utile de montrer qu'ils sont d'accord avec ce qui est en train de se passer.

Un député S retire ses sous-amendements suite aux explications données par le député UDC. Ils sont la traduction de l'e-mail de M. Fournier et tout est limpide. Les choses sont en effet en train de se faire.

Un député PDC propose de préciser « à la place Dorcière » à la fin de la 3^e invite de la M 2614.

M. Pauli observe que l'avant-dernier considérant de la M 2614 vise l'art. 15A de la LaLAT ; ensuite, une des invites parle d'une modification de zone « si nécessaire ». Il rappelle qu'il y a deux types de motion que le Grand Conseil peut faire : la motion ordinaire invitant le Conseil d'Etat à faire quelque chose et le Conseil d'Etat doit répondre, et la motion de l'art. 15A, par laquelle le Grand Conseil exerce son droit d'initiative en matière de

modification de zone. Il serait contradictoire de parler de l'art. 15A puis de mettre « si nécessaire ».

Le député UDC précise que l'idée n'est pas d'imposer un changement de zone. Les considérants citent cet article, parce qu'il fait référence à la loi sur l'aménagement du territoire. Il a mis « si nécessaire » car il a été dit plusieurs fois qu'il n'était pas forcément obligatoire de faire un changement de zones pour faire un parc public. L'idée est qu'il y ait à terme un parc public, et si cela est possible sans changement de zone, c'est d'autant mieux, car cela fait gagner du temps. Les motionnaires n'exigent pas un changement de zone.

Sans remarque complémentaire de la commission, il est acté que par cette motion le Grand Conseil n'exerce pas son droit d'initiative pour un changement de zone, mais qu'il laisse au canton l'initiative de le proposer si nécessaire.

Le député UDC propose ensuite son amendement général complété de l'ajout proposé par un député PDC, « à la place Dorcière » à la fin de la 3^e invite.

Un député Ve demande dans quelle mesure il faut garder la première invite, si ce qu'on souhaite est un parc.

Le député UDC répond par l'affirmative. A la base, créer une zone de verdure se fait par changement de zone. Il y a des parcs qui ne sont pas en zone de verdure. Il propose de laisser le choix au Conseil d'Etat en fonction de ce qui est nécessaire ou non.

7. Votes de la commission

M 2614

Le président met aux voix l'amendement général du député UDC à la M 2614 :

- « – à modifier, si nécessaire, les limites de zone sur le territoire de la commune de Genève-Cité (création d'une zone de verdure sur la parcelle 2969 de la commune de Genève-Cité) ;
- à concrétiser, en collaboration avec la Ville de Genève, le transfert de la gare routière vers un autre site sur le territoire du canton en vue de l'aménagement d'un parc public à la place Dorcière ;
- à conserver le nombre de places nécessaires à l'exploitation des lignes touristiques à la place Dorcière. »

Oui : 15 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
 Non : –
 Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix la M 2614 telle qu'amendée :

Oui : 15 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
 Non : –
 Abstentions : –

La M 2614, ainsi amendée, est acceptée à l'unanimité.

M 2793

Un député Ve relève que les invites des deux motions sont complémentaires. Son amendement à la M 2793 consiste à ne garder qu'une seule invite, disant : « à maintenir les lignes touristiques à la place Dorcière et déplacer les lignes internationales sur le site P47/P49 proche de l'aéroport, en s'assurant que ce dernier soit desservi de façon optimale par les transports publics. » Il préconise de supprimer la 1^{re} invite, car elle propose d'inscrire la gare routière dans le PDCn mais que cela n'aura pas d'effet, car la révision du PDCn va prendre encore plusieurs années et que la gare aura déjà été inaugurée d'ici là.

Le président demande s'il y a des oppositions à l'amendement du député Ve à la 1^{re} invite de la M 2793 :

Suppression de la 1^{re} invite.

L'amendement est accepté, l'invite est supprimée.

Le président met aux voix l'amendement du député Ve à la 2^e invite :

Conserver uniquement : « à maintenir les lignes touristiques à la place Dorcière et déplacer les lignes internationales sur le site P47/P49 proche de l'aéroport, en s'assurant que ce dernier soit desservi de façon optimale par les transports publics. »

Oui : 15 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le député Ve maintient la 3^e invite qui parle d'une consultation des associations et des communes bien qu'elle ne soit pas vraiment nécessaire car tout est déjà lancé. Ceci ne génère pas d'opposition.

Le président met aux voix la M 2793 telle qu'amendée :

Oui : 15 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non : –
Abstentions : –

La M 2793, ainsi amendée, est acceptée à l'unanimité.

Catégorie de débat préavisée : Extraits

8. Conclusion

Au vu des explications qui précèdent, l'unanimité de la commission vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter ces deux propositions de motions.

Proposition de motion (2614-A)

pour une zone de verdure à la place Dorcière

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

- la mise en service du Léman Express en décembre 2019, desservant 45 gares en Suisse et en France ;
- le choix ni rationnel ni écologique de faire venir des bus diesel en plein centre-ville ;
- la saturation des voies d'accès à la place Dorcière et les difficultés à manœuvrer pour ces grands véhicules ;
- l'aménagement et les services obsolètes de la gare routière ;
- le projet d'aménagement de la place Cornavin et ses conséquences en matière de mobilité ;
- les possibilités de déplacer la gare routière, notamment à proximité de l'aéroport ou dans le secteur du PAV ;
- la densité de population particulièrement élevée de la ville de Genève ;
- le manque d'espaces verts dans les zones urbaines denses, notamment dans le secteur Cornavin-Pâquis ;
- la fiche A11 du plan directeur cantonal 2030 « Développer le réseau des espaces verts et publics » ;
- le souhait de la population de disposer de plus d'espaces verts et de détente ;
- l'effet bénéfique des espaces verts permettant d'atténuer les effets du réchauffement climatique et d'éviter le développement d'îlots de chaleur en ville ;
- la volonté du Conseil municipal de la Ville de Genève de transférer la gare routière hors les murs ;
- l'art. 15A de la LaLAT, relatif à la procédure de modification des limites de zones,

invite le Conseil d'Etat

- à modifier, si nécessaire, les limites de zone sur le territoire de la commune de Genève-Cité (création d'une zone de verdure sur la parcelle 2969 de la commune de Genève-Cité) ;
- à concrétiser, en collaboration avec la Ville de Genève, le transfert de la gare routière vers un autre site sur le territoire du canton en vue de l'aménagement d'un parc public à la place Dorcière ;
- à conserver le nombre de places nécessaires à l'exploitation des lignes touristiques à la place Dorcière.

Proposition de motion

(2793-A)

pour une gare routière d'importance cantonale

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

- la QUE 1071, déposée par notre estimé collègue Rolin Wavre, intitulée « Quel est l'état de la réflexion autour de la gare routière de Genève (place Dorcière) ? »¹ ;
- la réponse du Conseil d'Etat à cette même question écrite urgente² ;
- la motion 2614, intitulée « pour une zone de verdure à la place Dorcière »³ ;
- la volonté de la Ville de Genève de réaménager la place Dorcière ;
- la vétusté des installations existantes ;
- la planification ferroviaire telle qu'elle est actuellement prévue par l'Etat, à savoir le réaménagement du secteur de Cornavin⁴ ;
- la volonté du Conseil d'Etat de déplacer les lignes internationales sur le site du P47 à l'aéroport, à l'horizon 2025 ;
- les problèmes que pose ce site, non connecté à une interface de transport proche du rail ;
- le développement important du transport de passagers par autocars lors des dernières années ;
- le fait que l'aménagement de la gare routière et le transport de passagers par autocars ne figurent pas dans le schéma directeur cantonal,

invite le Conseil d'Etat

- à maintenir les lignes touristiques à la place Dorcière et déplacer les lignes internationales sur le site P47/P49 proche de l'aéroport, en s'assurant que ce dernier soit desservi de façon optimale par les transports publics ;
- à mener une consultation approfondie auprès des communes concernées et des acteurs du tourisme à Genève.

¹ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE01071.pdf>

² <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE01071A.pdf>

³ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02614.pdf>

⁴ <https://www.ge.ch/document/plan-directeur-quartier-pole-cornavin-geneve-cite>