

Date de dépôt : 7 novembre 2017

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat autorisant la Fondation des parkings à financer la construction de la vélostation de la gare de Genève Pont-Rouge de 1250 places pour vélos, sise sur la parcelle 4819 de la commune de Lancy, à hauteur de 4 750 000 F TTC, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet

Rapport de M^{me} Lydia Schneider Hausser

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a étudié le projet de loi 12178 lors de sa séance du 31 octobre 2017 sous la présidence de MM. Guy Mettan et François Lefort (remplaçant).

La Commission des travaux a été assistée par M. Alan Rosset, responsable budget investissements, DF, et par M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique, Secrétariat général du Grand Conseil.

Le procès-verbal de cette séance a été rédigé par M. Sébastien Pasche.

Le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) est représenté par :

- M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat ;
- M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint ;
- M. Alexandre Prina, directeur de la planification à la direction générale des transports ;
- M^{me} Séverine Hennequin, chef de projet interface espaces publics CEVA ;
- M. Antoine De Reamy, président de la Fondation des parkings ;
- M. Laurent Drême, directeur technique à la Fondation des parkings.

Audition du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, DETA

M. Barthassat indique en premier lieu qu'il s'agit d'un projet pour lequel la Fondation des parkings (FdP) est présente, car elle va exploiter la plupart des futures vélostations, mais aussi participer au financement de leur réalisation. Il indique que cette vélostation sera construite en souterrain. Il ajoute que, selon la H 1 70, ils doivent passer devant le Grand Conseil pour avoir une autorisation de financement, dès qu'il s'agit d'une somme de plus de 3 millions de francs par objet.

M. Prina indique qu'il va commencer par une contextualisation de la vélostation et poursuivre par les questions de dimensionnement. La parole sera donnée à M^{me} Hennequin qui parlera de son insertion dans le projet urbain et des accès. Enfin, M. Drème, directeur technique à la FdP, présentera le contenu, les plans, le planning, les coûts, le financement et l'exploitation de cette vélostation. Plusieurs vélostations sont en construction qui vont équiper les gares et haltes du Léman Express, avec une mise en service prévue à fin 2019. Dans le cadre de Mobilité 2030, le potentiel de la réalisation de cette infrastructure ferroviaire avait été mis en évidence puisque, avec ces infrastructures, on dessert, en tirant un rayon d'1 km à partir de chaque gare et halte, plus de 40% de la population. En outre il y a un très fort potentiel de rabattement de la population et des emplois sur ces haltes et le rôle de cette infrastructure ferroviaire ne pourra prendre pleinement son rôle que si ce rabattement est réussi. Tout un système de transports publics est en train de se mettre en place ; il accueillera cette clientèle, mais pour les déplacements les plus courts (entre 500 m et 2000 m), la mobilité douce reste le moyen de transport le plus performant. Pour les distances qui vont au-delà de 800 m, le vélo est le moyen le plus rapide pour les parcourir, raison pour laquelle le développement d'offre des vélostations avec sécurisation a été choisi dès la conception du CEVA. Cela permet de mettre en œuvre la multimodalité chère au Conseil d'Etat. Ces vélostations ont été prévues en fonction des différentes montées et descentes ; un tableau résume le nombre de places pour vélos prévues dans les différentes haltes et gares (p. 3 présentation). L'exploitant sera pour l'essentiel la FdP, à l'exception d'une vélostation, aux Eaux-Vives, dont l'exploitant et propriétaire est la Ville de Genève ; à terme, cette vélostation sera peut-être aussi gérée par la FdP.

M^{me} Hennequin souligne que les avantages d'une vélostation autour d'un pôle multimodal sont nombreux : le parking sauvage autour du pôle est réduit, une connexion est instaurée entre les différents moyens de transport, les installations sont adaptées aux besoins des cyclistes (casiers, recharges pour batterie électrique et station de pompage), la promotion d'un moyen de

transport respectueux de l'environnement est instaurée ainsi qu'un aménagement attractif autour des gares. Il s'agit enfin pour le cycliste d'un moyen de protection contre le vol et le vandalisme. Il existe autant de montages financiers que de situations foncières puisque les vélostations de Carouge-Bachet et de Chêne-Bourg sont situées sous maîtrise d'ouvrage cantonale et financées dans le cadre du budget de la loi H 1 70 et dans le budget des espaces publics des interfaces CEVA. Concernant la vélostation d'Eaux-Vives Nord, elle sera réalisée par la Ville de Genève mais la question de l'exploitation reste encore en suspens, tandis que les vélostations d'Eaux-Vives Sud et de Lancy-Pont-Rouge étaient sous maîtrise d'ouvrage CFF et se trouvaient sous des bâtiments CFF au moment du dépôt des demandes d'AdC, alors que, aujourd'hui, celle de Lancy-Pont-Rouge est située sur le domaine de la fondation pour la promotion du logement coopératif (FPLC). Une nouvelle gare sera mise en service à Lancy-Pont-Rouge le 10 décembre prochain, avec une inauguration officielle le 8 décembre. La fréquentation attendue à cette gare est de 19 000 montées/descentes quotidiennes et 30 000 à l'horizon PAV. Le quartier d'activité Pont-Rouge représente 122 000 m² d'activités et de commerces et 4500 places de travail. Cette vélostation sera située au sud de la place de Pont-Rouge, laquelle sera l'interface multimodale qui accueillera les bus et qui comprendra, sous la gare, un parking mutualisé. La vélostation sera directement accessible depuis une rampe qui descend vers le bâtiment B5 de CFF Immobilier et qui est directement connectée à la rampe du quai CEVA. L'accès est assuré par la rampe de 60 mètres et un escalier pour les piétons débouche sur la place de Pont-Rouge, laquelle sera en zone de rencontre. Il y a environ 100 m à 150 m à parcourir à pied pour rejoindre le quai CEVA.

M. Prina indique que le nombre de places a été calculé selon la norme VSS 640 065 (Association suisse des professionnels de la route et des transports), le nombre de voyageurs prévus, les conditions locales de trafic, la topographie, les pratiques locales de vélo et les objectifs de Mobilité 2030. Il est retenu 2 à 3 places pour 10 voyageurs et, pour environ 19 000 montées/descentes, à un chiffre global de 2000 places (1250 places en vélostation et 680 en surface).

M. Drème indique ensuite que l'emprise de la vélostation est de 1200 m², avec une hauteur de 3 m. Il y aura un système de 625 racks à deux niveaux, avec des systèmes de vérins et de ressorts. Le fonctionnement sera le même que pour l'actuelle vélostation CFF et les tarifs seront les suivants : 2 F par jour, 7 F par semaine, 20 F par mois ou 150 F par année, sachant que 95% des utilisateurs choisiront l'abonnement annuel. Il y a aussi la possibilité d'avoir un abonnement pour toutes les vélostations de la FdP pour 200 F par année. Il y aura une possibilité de louer des casiers avec prise pour vélo électrique et

l'accès se fera avec la carte SwissPass permettant d'identifier tous les utilisateurs. Cela n'est pas le cas actuellement à Montbrillant, où des vols sont déplorés. Il y aura un verrouillage électrique, une fermeture des portes motorisée et la vélostation sera en télésurveillance depuis le centre de contrôle de Saint-Antoine. Il y aura un dispositif de vignettes autocollantes pour vérifier que les durées ne sont pas excédées. Le paiement se fera par smartphone pour éviter la monnaie. La vélostation sera construite sur un terrain qui appartient aujourd'hui à la FPLC, il sera cédé ensuite à la commune de Lancy, laquelle accordera un DDP de 99 ans à la FdP. La FdP sera le maître d'ouvrage et l'exploitant de la vélostation ; elle exploite par ailleurs déjà 1000 places vélo et elle en exploitera à terme 3000. Au niveau du planning des travaux, la FdP a déjà lancé les appels d'offres des mandataires, les mandats d'ingénieurs seront adjugés en janvier prochain. La FdP procédera ensuite aux appels d'offres entreprises en avril 2018, et l'idée est donc de commencer les travaux de terrassement en janvier 2019, pour une fin des travaux en septembre ou octobre 2019. Le prix de la place est de 3456 F TTC ; la construction d'une place voiture permet de construire 16 places vélo au prix de la place dans la vélostation de Lancy-Pont-Rouge. L'office de l'urbanisme a fait un comparatif avec les coûts de construction en Suisse et la station de Pont-Rouge se trouve dans la fourchette basse puisque les places vont de 3000 F à 10 000 F. Au Bachet, la place est plus chère puisqu'elle coûtera 7463 F et donc la vélostation de Lancy-Pont-Rouge reste économique. Concernant les coûts d'exploitation, Montbrillant est à 100 000 F pour seulement 336 places et ici nous serons à 150 000 F pour quatre fois plus de places ; il y a donc ici un bon rendement. Concernant les recettes, les retours d'expérience de ce type n'existent pas encore et il est un peu difficile pour le moment de les estimer. Néanmoins, les premières années, un taux d'occupation de 80% sera atteint et, à plus long terme, un taux de 100%. Le résultat comptable serait au final de -189 000 F les premières années, soit 15 F de déficit par place et par mois.

Discussion

Un député UDC désire savoir s'il y a eu un AIMP ou comment l'évaluation de prix pour la construction de la vélostation a été réalisée. Il relève un déficit de 57 000 F et désire savoir pourquoi la commune de Lancy, qui a des excédents, ne participe pas financièrement à l'opération, alors que la Ville de Genève le fait aux Eaux-Vives. Il y a des frais financiers de 53 000 F et de 133 000 F à ajouter au déficit de -57 000 F. Pourquoi y a-t-il un tel résultat négatif ?

M. Drême souligne que, à l'origine, les CFF devaient construire cette vélostation et donc que c'est à partir du projet fait par l'entreprise générale Implenia que la demande d'autorisation de construire a été déposée.

M. Prina indique qu'il y a eu des discussions avec les communes qui accueillent les vélostations mais, partant du principe que c'était une mission de la FdP, c'est cette dernière qui assume ce déficit d'exploitation.

M^{me} Hennequin précise que la commune de Lancy finance les espaces publics, notamment pour les 680 places extérieures, y compris pour Carouge-Bachet qui se trouve aussi sur la commune de Lancy. La commune participe, car elle ne fera pas payer de rentes de superficie s'il n'y a pas de bénéficiaires.

Le député UDC relève par ailleurs que les dégâts sur les vélos coûtent cher, notamment en France, et il se demande s'ils ont déjà fait une projection par rapport à la réparation des vélos.

M. Barthassat explique que, à Bâle, il y avait quelqu'un qui réparait les vélos dans la vélostation, mais que cela n'était pas rentable et a été abandonné.

M. Prina précise que les vélos en libre-service ne sont pas compris dans cette offre. Ceux-ci seront disposés en surface et exploités par l'entreprise choisie suite à l'AIMP. Les vélostations sont destinés aux vélos des particuliers.

Le député UDC demande pourquoi il y a autant de frais financiers à l'arrivée et un tel déficit.

M. Drême indique qu'ils sont obligés d'emprunter.

M. Ferey ajoute qu'il y a un investissement de l'ordre de 60 000 F pour le gros œuvre, un autre également pour le second œuvre et des frais financiers dus à l'emprunt de 50 000 F. Il n'y a pas d'autres frais, comme le loyer pour occuper la zone, et il s'agit donc de coûts totalement raisonnables que l'on peut se permettre d'amortir sur 50 ans et pas moins.

M. De Raemy précise que cela rentre dans une des missions de la FdP, laquelle se charge aussi de construire des P+R qui ne sont pas toujours rentables, mais la fondation est rétribuée pour cette mission par d'autres ressources.

Un autre député UDC relève que l'on peut être d'accord sur le fait qu'il est plus performant d'aller à pied ou à vélo pour les courtes distances, mais la mobilité douce ne représente que 4% des déplacements au niveau national, selon les dernières statistiques. On n'est pas près de dépasser ce pourcentage et par ailleurs les 2 F par jour ne vont pas couvrir grand-chose, compte tenu du fait qu'il y aura aussi une vignette qui aura un coût en plus de celui de l'infrastructure. Il se demande en outre pourquoi des systèmes de ventilation

sont mis en fonction alors qu'il y a des possibilités de puits d'air, ce qui éviterait des coûts supplémentaires en maintenance. Par ailleurs, quel est le pourcentage du coût de la place assumé par les 2 F ? Il observe qu'à 1 F la place à Montbrillant, il y a toujours autant de vélos en stationnement sauvage et chaque année la fourrière vient couper de nombreux cadenas et emporter les vélos. L'incitation à l'utilisation de ces vélostations sera donc encore amoindrie avec un coût à 2 F.

M. Prina souligne que ces vélos sont recyclés.

M. De Raemy indique que, à Amsterdam, il y a 60 000 vélos évacués sur le domaine public. Par ailleurs, il y a ici une grande évolution au niveau des vélos électriques et la vélostation a donc un sens, notamment pour ces vélos coûteux. Le problème du débordement sur la voie publique à la gare de Cornavin est dû au fait qu'il n'y a pas assez de places dans la vélostation.

M. Barthassat observe que Genève est le second canton qui pratique le vélo après Bâle.

Le député UDC observe que les stations vont être sous vidéosurveillance et que cela limitera les vols, mais un type avec une cagoule pourra toujours venir sans se faire identifier. Quelle est la garantie contre le vol ou la dépravation ? Il pense que l'on ne va donc rien gagner.

M. Drême souligne que les 2 F correspondent à une moyenne nationale et qu'il s'agit d'un compromis entre le coût et la demande. Par rapport au pourcentage du coût, le prix de la place couvrira environ la moitié du coût. Chaque utilisateur sera identifié, il n'y a jamais de garantie contre le vol, mais il y a néanmoins des mesures en plus, notamment l'identification par le lien entre le smartphone et la carte bancaire et l'identification avec le SwissPass.

Le député UDC estime que l'on exclut une bonne partie du potentiel car tout le monde n'a pas de SwissPass.

M. Drême souligne qu'il faudrait vraiment refuser d'avoir le SwissPass pour ne pas l'avoir.

Le président de séance apprend avec intérêt que la FdP est en train de devenir le plus grand loueur de places de vélos à Genève. Y a-t-il un choix constructif similaire et homogène pour les cinq stations mentionnées ?

M. De Raemy indique que les stations gérées par la FdP seront construites de manière tout à fait homogène.

Le président comprend que le PL permet de financer le projet mais que, en fait, la FdP va emprunter et que le Grand Conseil ne doit que garantir le prêt. Le nombre de places est au fond un peu en deçà de ce que dit la norme et, par rapport à la demande prévue, l'on sera à peu près à 30% en dessous des besoins.

Y a-t-il dans le futur des possibilités d'agrandir ces vélostations, par exemple à l'horizon 2024 ?

M. Prina précise que les besoins ont été dimensionnés par rapport à la norme, mais en tenant compte des prévisions pour le cas genevois. Nous sommes confiants sur l'utilisation qui en sera faite, en tout cas à l'horizon 2030. Néanmoins, il n'y a pas de possibilités d'extension physique sur la zone.

Un député MCG se demande si les TPG ont prévu de basculer leurs abonnements sur le SwissPass.

M. Prina précise que c'est déjà le cas.

Le député MCG comprend que, à court terme, tout abonné TPG aura donc un SwissPass et pourra accéder aux vélostations. Par ailleurs, la commune de Lancy a refusé la mise en place d'une vélostation à la piscine de Lancy, qui va être ouverte à l'année, ou à un autre endroit de la commune, au seul motif que c'était un projet qui émanait du groupe MCG.

Une députée socialiste observe qu'il y a des places dans la vélostation, mais aussi en surface. Y a-t-il un plan au niveau du stationnement des deux-roues motorisés ?

M^{me} Hennequin souligne qu'il y aura des places de parking pour les deux-roues motorisés dans le parking souterrain, dans le cadre des projets immobiliers de la zone. Le quai CEVA a une sortie au niveau du passage inférieur nord et il y aura aussi des places à l'extérieur à cet endroit.

M. Prina indique que l'on se trouve sur un ratio de 10% des actifs qui utilisent le scooter et donc que l'on devrait avoir en tout environ 450 places de deux-roues motorisés.

La députée socialiste estime que la présentation a été complète. La FdP va gérer toutes les interfaces au niveau des deux-roues non motorisés. Il y aura une unité pour toutes les interfaces CEVA et elle estime donc que l'on ne peut pas refuser d'équiper les gares du dispositif nécessaire pour valoriser et stimuler la mobilité douce. Elle propose donc de voter le PL.

Cela convient à la commission.

Le président soumet au vote le PL 12178 :

Entrée en matière :

Pour : 12 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : –

Abstentions : 2 (2 UDC)

L'entrée en matière est acceptée.

Titre et préambule : *pas d'opposition, adopté*

Chapitre I Engagements

Art. 1 Autorisation : *pas d'opposition, adopté*

Chapitre II Garantie des emprunts

Art. 2 Garantie : *pas d'opposition, adopté*

Art. 3 Appel de la garantie : *pas d'opposition, adopté*

Art. 4 Rémunération de la garantie : *pas d'opposition, adopté*

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat : *pas d'opposition, adopté*

Chapitre III Dispositions finales et transitoires

Art. 6 Entrée en vigueur : *pas d'opposition, adopté*

Le président soumet au vote le PL 12178 :

Pour : 12 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : –

Abstentions : 2 (2 UDC)

Le PL 12178 est adopté.

Projet de loi (12178-A)

autorisant la Fondation des parkings à financer la construction de la vélostation de la gare de Genève Pont-Rouge de 1250 places pour vélos, sise sur la parcelle 4819 de la commune de Lancy, à hauteur de 4 750 000 F TTC, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les articles 8 et 9 de la loi sur la Fondation des parkings, du 17 mai 2001,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Engagements

Art. 1 Autorisation

La Fondation des parkings est autorisée à financer la construction de la vélostation de la gare de Genève Pont-Rouge¹, sise sur la parcelle 4819 de la commune de Lancy, à hauteur de 4 750 000 F TTC, dont au minimum 25% seront financés par ses fonds propres.

Chapitre II Garantie des emprunts

Art. 2 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à garantir par un cautionnement simple le remboursement d'un prêt à hauteur de 3 562 500 F en faveur de la Fondation des parkings, pour la construction de la vélostation désignée à l'article 1.

² Le montant résiduel de ce cautionnement est mentionné en pied du bilan de l'Etat de Genève.

Art. 3 Appel de la garantie

Un appel de la garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 4 Rémunération de la garantie

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

¹ Dénomination non définitive.

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Chapitre III Dispositions finales et transitoires**Art. 6 Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.