

Date de dépôt : 9 juin 2020

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 53 000 000 francs relatifs au réaménagement du nœud tramway de Cornavin, à l'amélioration des transports publics sur la route de Saint-Julien et au déploiement de deux nouvelles lignes de bus électriques à recharge rapide

Rapport de majorité de M. Rémy Pagani (page 1)

Rapport de première minorité de M. François Baertschi (page 21)

Rapport de seconde minorité de M. Stéphane Florey (page 24)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Rémy Pagani

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des travaux a étudié le projet de loi en question lors de 10 séances, soit le 10 décembre 2019, ainsi que les 14 janvier, 18 et 25 février, 10 mars, 21 avril, 5, 19 et 26 mai et 2 juin 2020, sous la présidence de M. Jacques Béné et de M. Rémy Pagani. La commission des travaux a été assistée par M. Stefano Gorgone et M. Thomas Humbert.

Les procès-verbaux de ces séances ont été rédigés par M. Sébastien Pasche, M^{me} Barbara Lambert et M^{me} Anja Hajdukovic.

Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté à la commission.

La dernière mise à jour de la LRTP, sur les aspects relatifs au développement du réseau, date de 2013. Depuis cette date, la planification du

réseau a logiquement évolué, les projets ont été affinés et de nouveaux besoins d'aménagements ont été identifiés. A titre d'exemple, le projet d'extension souterraine de la gare principale de Genève a été entériné en 2015 et un travail de réaménagement de la place Cornavin a été mené en parallèle. Ces deux dossiers ont un impact majeur sur le fonctionnement des transports publics dans le secteur de la gare, ce qui implique l'inscription de nouvelles mesures d'accompagnement.

Dans un autre registre, la technologie TOSA, fruit d'un partenariat entre les TPG, ABB Sécheron, les SIG et l'office de promotion des industries et des technologies, a été déployée sur une ligne 23 dont le parcours a été ajusté. Fort du succès de ce premier déploiement, et malgré quelques défauts de jeunesse, le Conseil d'Etat souhaite poursuivre le déploiement de lignes de bus 100% électriques à recharge rapide, en remplacement notamment de certains projets de trolleybus désormais plus coûteux.

Le tableau ci-dessous rappelle la répartition du crédit de 53 millions de francs. Les montants sont exprimés en millions de francs hors taxe, hors renchérissement et base prix avril 2018.

<i>Intitulés</i>	<i>Crédit d'investissement</i>
Interface tramway Cornavin	30,0
Axe transports publics route de Saint-Julien	7,8
Ligne bus électriques Rive – Aéroport	10,0
Ligne bus électriques Nations – Plan-les-Ouates	5,2
TOTAL	53,0

Ces mesures étant nouvelles, aucun cofinancement de la Confédération n'a été octroyé dans les trois premiers projets d'agglomération. Ces projets seront inscrits dans le quatrième programme, avec une demande de cofinancement notamment pour les deux premières mesures concernant des aménagements routiers et ferroviaires.

Interface tramway Cornavin

Dans le cadre des études urbaines liées au projet de réorganisation du secteur Cornavin, il est envisagé un nouveau concept d'interface de transports publics pour faciliter les transbordements et offrir des gains de vitesse commerciale.

Deux mesures particulières et coordonnées ont été identifiées dans ce secteur :

- la mise à double sens de la ligne de tramway 14/18 au sud de la basilique Notre-Dame, entre le passage inférieur Montbrillant et la rue de Cornavin ;
- la mise à double sens de la ligne de tramway 15 par la rue des Terreux-du-Temple, entre la place Cornavin et l'entrée nord du pont de la Coulouvrenière.

Ces nouveaux principes nécessitent des adaptations de l'infrastructure de tramway, des voies de circulation, de la chaussée, des réseaux souterrains existants, de la signalisation lumineuse, du trafic individuel et des modes doux.

Selon les premières études réalisées, le réaménagement du réseau tram dans le secteur représente un investissement de 30 millions de francs à charge du canton.

Deux années minimum de chantier sont nécessaires avec une mise en service avant le démarrage des travaux principaux de l'extension de capacité du nœud de Genève.

Cet aménagement ne générera pas de coûts d'exploitation supplémentaires.

Axe transports publics route de Saint-Julien

L'objectif du projet est d'améliorer la progression des lignes de bus entre la douane de Perly et le carrefour des Communes-Réunies. L'étude effectuée à cet effet a démontré la nécessité de réaliser les mesures en différents tronçons étalés jusqu'en 2025, pour un montant total de 7,8 millions de francs :

- Secteur Communes-Réunies – place des Aviateurs : prolongement de la voie bus existante avec intégration des cheminements cyclables et mise en place d'un carrefour pour réguler la traversée piétonne (suppression du stationnement existant, reprise des trottoirs pour augmenter le gabarit routier et création d'un nouveau carrefour).
- Secteur place des Aviateurs – Vélodrome : fusion des arrêts de bus PLO-Mairie et PLO-Aviateurs, suppression du stationnement pour introduire une bande cyclable dans les deux sens, élargissement des trottoirs.
- Carrefour Vélodrome : modification du carrefour.

- Secteur Vélodrome-Arare : insertion de voies bus dans les deux sens nécessitant des emprises sur tout le tronçon.
- Secteur Perly : création d'une voie bus direction France entre Mattines et Certoux, déplacement de l'arrêt Ravières, modification de la régulation.

Ligne bus électriques Rive – Aéroport

Ce projet est complémentaire au projet Rive – Communaux d'Ambilly (axe Frontenex), déjà inscrit dans la LRTP. L'ensemble vise à mettre en place une nouvelle liaison des TPG pour l'instant désignée par l'indice de ligne 4.

La ligne 4 reliera à l'horizon 2023 les rives gauche et droite en desservant l'axe de la route de Frontenex sur la rive gauche et le secteur des Nations, du Grand-Saconnex et de l'aéroport sur la rive droite. Cette ligne sera exploitée à l'aide de bus électriques à recharge rapide, selon la même philosophie que la technologie TOSA qui équipe actuellement la ligne 23 entre Carouge et l'aéroport via Lancy et Châtelaine.

L'équipement de cette ligne avec une technologie de recharge électrique rapide implique la fourniture et l'installation de stations de recharges sur les deux rives. A ce titre, l'équipement de l'axe Frontenex sur la rive gauche trouve son financement dans le projet Rive – Communaux d'Ambilly (mesure 36-3-2 du projet d'agglomération) alors que l'équipement du tracé de la rive droite doit être spécifiquement financé.

Le coût de ce déploiement se monte à 10 millions de francs, incluant la fourniture des stations de recharge intermédiaires, d'une station de recharge terminale pour le secteur des Nations et de deux stations de recharge terminales à l'aéroport. Sont compris aussi les frais d'études, les travaux de génie civil aux arrêts ainsi que les taxes de raccordement au réseau électrique.

Ligne bus électriques Nations – Plan-les-Ouates

Cet intitulé correspond au tracé de l'actuelle ligne 22 des TPG permettant une liaison de deuxième ceinture par le pont Butin entre la rive gauche (Lancy – Plan-les-Ouates) et la rive droite (Charmilles – Petit-Saconnex – Nations). Cette ligne partage actuellement la majeure partie de son tronçon sur la rive gauche avec la ligne 23 équipée de la technologie TOSA, sur le tronc commun entre les Palettes et l'avenue de l'Ain. Avec le déploiement d'une technologie similaire sur la future ligne 4 mentionnée ci-devant (Aéroport – Rive – Communaux d'Ambilly), l'intérêt est fort, pour un investissement restreint, d'équiper le tracé de cette ligne pour pouvoir aussi

l'exploiter avec des bus électriques à recharge rapide. Ce déploiement s'envisage dans le même horizon que la ligne 4, soit 2023.

Il s'agit ainsi de financer les quelques infrastructures complémentaires nécessaires, pour un montant de 5 millions de francs, comprenant une station de recharge terminale à chaque terminus de la ligne ainsi que trois stations de recharge intermédiaires. Sont compris aussi les frais d'études, les travaux de génie civil aux arrêts ainsi que les taxes de raccordement au réseau électrique.

Lors de l'audition devant la commission des travaux, le représentant du département a expliqué que le PL 12554 a vu le jour parce que tous les nouveaux projets doivent dorénavant faire l'objet d'un PL de financement spécifique et il explique que, dans ce contexte, ce PL prévoit deux nouvelles lignes de bus électriques à recharge rapide (TOSA ou équivalents) : la ligne 4 entre l'aéroport et les Communales d'Ambilly et la ligne 22 entre Nations et Plan-les-Ouates ; la reconfiguration du nœud tramway de Cornavin avec la mise à double sens de la ligne 15 sur la rue des Terreaux-du-Temple et une simplification du réseau sur la place Cornavin en lien avec la requalification de l'espace public autour de la gare ; enfin, l'amélioration de la vitesse commerciale sur la route de Saint-Julien, avec une pénétrante TP répertoriée dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée et permettant un rabattement direct et rapide (ligne D) depuis Plan-les-Ouates sur le pôle de Lancy-Bachet (tramway et Léman Express).

Auditions

M. Hugues Hiltbold, président du Groupe Transports et Economie

M. Nicolas Rufener, vice-président du GTE

Les représentants du GTE constatent une refonte importante de l'ensemble de la mobilité autour de la gare Cornavin. Il leur semble extrêmement important de s'en préoccuper, bien que cela aille dans la même perspective que la gare Cornavin. Selon ses dires, il serait judicieux de limiter autant que faire se peut le trafic automobile à proximité de la gare, hormis l'accès au parking souterrain. Toutefois, il y a un corollaire associé : la réalisation de la moyenne ceinture qui doit fonctionner et demeurer fluide. Le cas échéant, l'objectif de la sortie du trafic automobile qui n'a pas sa place à cet endroit s'avérera être un échec. Il dit que c'est peut-être en faisant des choix qu'une solution est élaborée, mais les choix impliquent la satisfaction des besoins qui eux comportent de la mobilité douce, des transports publics autour de la gare et un pôle d'échange efficace, mais également de la mobilité privée et de la mobilité d'entreprise au niveau de la moyenne ceinture. Cela

correspond à la logique de la loi et n'a probablement pas connu son succès à l'époque, au moment où il a été cherché à « ménager la chèvre et le chou » dans un combat en matière de mobilité qui est encore trop présent à leurs yeux alors qu'il n'a plus lieu d'être. Il met en avant que l'interface de Cornavin est la première image qu'ont les visiteurs, ce qui n'est pas une bonne image de marque pour la ville de Genève.

Au sujet de la suppression du trafic automobile individuel sur la place Cornavin, il fait remarquer qu'il y a un aspect des choses qu'il ne faudra pas perdre de vue, c'est l'existence d'un certain nombre de commerces qu'il va falloir continuer à approvisionner et dont il va falloir continuer à gérer les déchets. Il informe qu'un certain nombre de ces commerces sont actifs à l'échelon national et que, Genève étant géographiquement au bout de la Suisse, elle doit faire face à un trafic important en matière de livraison. Une saine gestion de la mobilité devant inclure ces aspects, le trafic professionnel doit être clairement intégré.

Ils concluent en soulignant l'importance qu'ils accordent au trafic professionnel qui n'a pas été pris en considération auparavant dans la politique de la mobilité alors qu'il est essentiel en matière de prestations à la population. Ils terminent en laissant place aux questions et informent qu'ils disposent d'un document récapitulatif.

Association transports et environnement, ATE

M. Mathieu Jotterand, membre du bureau de l'ATE Genève

M. Christian Mauri, membre du comité de l'ATE Genève, coprésident du groupe des transports publics de l'ATE

Le président accueille M. Mauri et M. Jautrand et leur demande de se présenter. Il ajoute qu'ils vont exposer leur position concernant les PL 12553 et 12554.

M. Jotterand se présente en tant que membre du bureau de l'ATE Genève. Il présente rapidement l'Association Transports et Environnement qui défend la mobilité durable et s'occupe notamment de la sécurisation du milieu scolaire. La section Genève est composée de deux groupes de travail, dont un sur la mobilité douce et l'autre sur les transports publics.

M. Mauri se présente en tant que membre du comité de l'ATE Genève et coprésident du groupe des transports publics de l'ATE. Il annonce qu'il va exposer l'avis de l'ATE sur les deux projets de lois.

Pour les représentants de l'ATE, le PL 12554 salue l'amélioration du réseau des trams sur la place Cornavin, mais l'association demande le

maintien de la boucle existante qui passe devant l'ancien cinéma Rialto. Toutefois, si cela s'avère impossible, l'ATE prône la construction d'une autre boucle permettant aux trams de rebrousser chemin, car cela serait plus rapide qu'une aiguille qui implique des temps plus longs. En effet, le conducteur doit changer de conduite, l'aiguillage doit être fait manuellement et un agent doit venir sur place pour faire la circulation. Alors qu'une boucle est plus fonctionnelle et plus rapide pour l'exploitation. De plus, l'ATE demande la réservation de voies de stationnement pour les trams permettant de gérer les cas de pannes ou de remplacements.

S'agissant de la route de Saint-Julien, l'ATE salue les mesures qui sont prises pour améliorer la circulation et la vitesse commerciale des bus sur la route de Saint-Julien. Au sujet des nouvelles lignes électriques, l'ATE est favorable à l'électrification du réseau de bus, c'est une bonne chose pour la diminution des nuisances atmosphériques.

M. Durand Thierry, conseiller administratif de la commune de Plan-les-Ouates

Pour le magistrat communal s'agissant du PL 12553 et des mesures intégrées dans la H 1 50, les planifications suivantes concernent la commune de Plan-les-Ouates :

- 1) nouvelle liaison RER Bernex – Lancy-Pont-Rouge – Genève – Genève-Aéroport – Meyrin – Zimeysa,
- 2) tram Genève – Saint-Julien,
- 3) ligne Cherpines – Bernex et
- 4) électrification de la ligne Nations – Plan-les-Ouates. La commune de Plan-les-Ouates est bien évidemment satisfaite de ces mesures étant donné qu'elles accroissent sa desserte. Cependant, M. Durand explique qu'il y a une demande à venir pour réaliser l'extension du Léman Express à l'horizon de 2030 plutôt que 2040/2050.

Concernant le PL 12554, la commune de Plan-les-Ouates est contente et se réjouit de voir l'électrification de la ligne 22. Néanmoins, une inquiétude demeure quant à la réalisation véritable de ce projet, puisque cela fait plusieurs années qu'il est question d'une requalification de la route de Saint-Julien, mais que rien ne se passe.

En conclusion la commune de Plan-les-Ouates fait un bon accueil aux projets de lois. Elle souhaite un amendement de nature technique, soit l'ajout du terme « Cherpines » dans l'extension du Léman Express. De plus, M. Durand ajoute que la commission des travaux doit s'attendre à recevoir un

projet de loi qui prévoit la mise en place d'infrastructures des transports publics afin de relier la partie de Confignon avec l'aéroport pour que la deuxième étape du projet des Cherpines puisse être réalisée conformément aux engagements pris. Concernant le tram, il y a un financement avec l'Etat à clarifier. La commune de Plan-les-Ouates est impatiente de voir ce tram en service, car il y a un véritable besoin. En effet, la zone actuelle de Plan-les-Ouates comprend 12 000 travailleurs. M. Durand précise qu'en cas de retard de la mise en service du tram, les demandes d'autorisation de construire de la commune seront également retardées.

Enfin, alors que de nombreuses auditions se sont déroulées avec les collaborateurs de l'office cantonal des transports, la dernière audition avant le vote du présent projet de loi résume l'ensemble des sujets discutés au sein de la commission des travaux.

Profitions de ce rapport pour les en remercier vivement pour la qualité de leurs réponses.

M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du DI

M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, OCT

M. Thierry Messenger, directeur de la région Rhône-Lac, OCT

M^{me} Séverine Brun, cheffe de projet de la région Rhône-Lac, OCT

M. Messenger indique que deux séries de questions ont été posées. La première question concerne les quatre vélostations prévues dans le projet de réaménagement urbain du pôle Cornavin. Elle demande sur quels principes et clarifications se base le projet, par exemple celui de l'Etoile. A cette question, il répond que le niveau de détails n'a pas encore été discuté, mais que les vélostations fonctionneront certainement avec la Fondation des parkings, comme cela se fait pour les vélostations de Lancy-Pont-Rouge, des Eaux-Vives et de Bachet. Concernant la précision sur un éventuel partenariat avec les CFF, la volonté actuelle de l'OCT est de confier l'exploitation des vélostations à la Fondation des parkings, bien que rien ne soit encore arrêté. Dans le cadre du projet urbain, ils sont sur un plan directeur de quartier. Ce dernier inclut des projets coordonnés entre eux et dont l'avancée n'est pas identique. En outre, il rappelle que la mise en œuvre de ce plan directeur de quartier s'étendra selon les prévisions jusqu'à 2031 après la mise en service de l'agrandissement ferroviaire.

Il cite la seconde question : « S'agissant du premier sous-sol avec des places Mobility, est-ce qu'elles sont prévues et, si oui, combien ? ». Il

explique que les places Mobility existent déjà dans le parking de Cornavin et qu'ils ont la volonté de les faire perdurer. En effet, les véhicules en « car sharing » sont un développement d'avenir de la mobilité. La mobilité transite vers une société dans laquelle le citoyen tendra à acheter une prestation selon ses besoins plutôt que d'être propriétaire de son propre véhicule. La troisième question porte sur l'accès aux véhicules non électriques. Il la cite : « Est-ce qu'il est assuré pour les livraisons dans le parking en sous-sol ? ». Il est en effet souhaitable de développer au maximum les livraisons via le parking. L'accès au parking est contingenté par la hauteur des véhicules et non de par leurs modes de propulsion. Toutefois, certains véhicules de livraisons ne sont pas en capacité d'entrer dans le parking. Il indique que la structure du bâtiment de Cornavin nécessite des livraisons en surface via des plateformes de déchargement, comme celles se situant au niveau du passage de Lausanne et de Montbrillant. Ces plateformes de déchargement sont importantes, car elles permettent aux livraisons d'entrer directement dans le bâtiment avec des systèmes d'ascenseur. Il souligne l'importance de les conserver.

Enfin, la dernière question de cette première série s'énonce comme suit : « Quid du financement des installations sur les ventilations : sont-elles prises en charge par la société de Parking Cornavin SA ? ». Il explique que les installations doivent être mises en normes par le propriétaire, soit Parking Cornavin SA. En revanche, le financement sera discuté entre les trois partenaires du projet, Parking Cornavin SA, la Ville de Genève et le canton de Genève dans le cas où des adaptations d'usages requièrent des équipements complémentaires (p. ex : vélostations ou stations de taxis). Par ailleurs, la Ville de Genève et le canton sont actionnaires de Parking Cornavin SA. A ce stade, les dividendes versés par Parking Cornavin SA à ses actionnaires permettent de couvrir les coûts inhérents au projet. Il souligne la corrélation entre les revenus générés par Parking Cornavin SA ainsi que des commerciaux de proximité et les dépenses.

Il poursuit avec la deuxième série de questions. Celle-ci commence par une remarque préliminaire qu'il énonce : « Etant entendu que ces deux projets de lois nous engagent de manière très précise sur l'organisation du quartier de Cornavin et que leurs contours sont mal définis, il me faudrait des éclairages particuliers ». Le pôle Cornavin fait l'objet d'un plan directeur de quartier qui a été mis à l'enquête fin janvier 2020. Il sera approuvé par la Ville de Genève en automne prochain. L'approbation était initialement prévue pour mars, mais elle a dû être reportée avec la crise du Covid-19. Il indique que la Ville et le canton ont élaboré ce plan directeur de quartier afin précisément de décrire la vie du quartier concerné. Les plans directeurs de quartier fixent les grandes orientations de l'aménagement d'un quartier situé

sur une ou plusieurs communes. Ils affinent le contenu du plan directeur cantonal ou communal, mais ne précisent pas le détail des réalisations qui fait l'objet de procédures ultérieures. Ceci permet d'une part d'avoir une image cohérente au niveau du PDQ, dont la mise en œuvre se décline en plusieurs projets qui précisent les aspects du PDQ.

Deux questions se réfèrent à cette remarque préliminaire. Il énonce la première question, soit : « à l'arrêt Servette, les bus et trolleybus dans le passage sous les voies ferroviaires sont actuellement déjà à la limite de la saturation. Comment fera-t-on pour accueillir toutes les lignes prévues et les lignes futures ? ». Actuellement, le passage inférieur de Servette accueille les lignes 6, 9, 10 et 19. Avec la réorganisation, il accueillera en plus temporairement la ligne 3 sur des arrêts de 50 mètres. Il est prévu d'élargir ce passage dans le but de donner plus de capacité d'accueil des flux piétons afin que ces derniers puissent circuler avec plus d'aisance et de sécurité. Ensuite, sur la compréhension de : « Pourquoi les taxis doivent-ils être enterrés avec les risques que cela comporte malgré la ventilation promise sur la santé des chauffeurs et des passagers ? Ajoutons que les taxis sont également des transports de services publics : a-t-on prévu une solution alternative afin d'accueillir une station de taxis en surface près de la gare ? ». Dans le cadre de ce projet, il rappelle que l'objectif est de dégager un maximum d'espace pour les piétons sur la place de Cornavin. En effet, rien qu'entre 16h00 et 19h00, 50 000 piétons fréquentent cette espace. De plus, les prévisions donnent une augmentation à 100 000 piétons à l'horizon de l'agrandissement de cette gare.

Naturellement, les taxis en ligne dans la file d'attente créer une barrière pour les piétons qui utilisent cet espace public. Par conséquent, l'idée n'a pas été de cacher les taxis ou de les décaler dans un endroit insalubre, mais de répondre à cet objectif principal. Il précise que l'espace d'attente sera occupé par le double arrêt sur la place de Cornavin (bus et tram). En outre, si la signalisation est faite de manière intelligente et intuitive afin de guider les passagers vers les taxis, ils disposeront d'un espace couvert pour prendre un taxi, ce qui a des avantages face aux intempéries. Par exemple, la gare de la Part-Dieu possède une station de taxis enterrée. Par ailleurs, ils sont en train de réfléchir à aménager une station de taxis en surface au nord de la gare, peut-être également au sud. Cette station ne serait certes pas la station principale, mais un complément. A ce stade, ils ne sont pas encore certains de l'avenir de cette idée.

Concernant la question « Pourquoi maintenir les arrêts Servette pour les lignes qui desservent la gare et ne pas les transférer sur l'arrêt Montbrillant ? », il répond que l'arrêt du passage Montbrillant est

extrêmement sollicité en matière d'exploitation avec les lignes de trams 14 et 18. En 2017, les TPG avaient refusé que la ligne 3 soit placée à cet arrêt pour ces raisons d'exploitation du réseau. De plus, la cadence de ces lignes pourrait être amenée à augmenter à l'avenir, car elles desservent des quartiers en densification comme le quartier de l'Etang. Ils doivent donc réserver cet arrêt aux trams. Enfin, il passe à la dernière question, à savoir « Qu'advient-il des entrées et sorties du parking souterrain du côté de Notre-Dame ? ». Les rampes d'entrée et de sortie en direction de la ville (du côté de Notre-Dame) seront physiquement supprimées et remplacées par de nouvelles rampes vers l'est (côté rue de Lausanne et rue des Alpes). Il ajoute que le parking souterrain a été conçu de sorte que la rampe d'entrée soit simple et la rampe de sortie double. Cette configuration a fait l'objet d'études et de discussions détaillées avec Parking Cornavin SA et la Fondation des parkings.

M. Dal Busco confirme que la question des accès au parking et du parcours pour y accéder a été abondamment discutée avec les représentants du conseil d'administration de Parking Cornavin SA. La solution proposée remplit parfaitement la fonction d'invitée future de ce parking ainsi que les souhaits du propriétaire et des exploitants. Initialement, ils avaient prévu une seule voie de sortie, ce qui a posé problème pour Parking Cornavin SA. Ce dernier a souhaité prioriser la sortie double principalement pour des questions de sécurité. Il témoigne de l'approfondissement des discussions à ce sujet.

Une commissaire S comprend la nécessité de coordination entre Cornavin, le projet de la place et le projet d'infrastructure. De manière générale, elle rappelle que le crédit concerne aussi d'autres projets. La subvention fédérale est estimée à 166 millions de francs. Concernant le projet de Cornavin, qui est soumis à la subvention fédérale, elle demande s'ils ont un délai pour laquelle le parlement doit se prononcer. En effet, elle rappelle que l'été se rapproche et que les députés ont un devoir en la matière.

M. Dal Busco confirme qu'effectivement, il y a un problème de temporalité. Le projet de loi a été déposé depuis un an en anticipant le travail du parlement. Ce projet de loi a été programmé dans la perspective que le vote puisse avoir lieu avant l'été. En effet, ils sont liés à un certain nombre de contingences, ce qu'elle a bien fait de souligner. Pour le PL 12553, il y a une mise à jour de la H 1 50. Sur le PL 12554, bien que la réorganisation des lignes dans le secteur de Cornavin représente une part importante, il rappelle que deux autres projets sont concernés. Par exemple, la question des taxis n'a pas de lien avec ce projet de loi. La réorganisation du service des taxis fait l'objet d'études que le Conseil municipal de la Ville de Genève a voté. Fondamentalement, la question de la modification de l'infrastructure

ferroviaire tram dans ce secteur n'est directement pas liée aux taxis. En conclusion, il serait hautement souhaitable que les projets de lois soient votés rapidement.

M. Pavageau ajoute que la réglementation au niveau de la Suisse a évolué. Le projet d'agglomération 1 demandait une description du projet qui tenait sur une feuille A4. Dans le cadre du projet d'agglomération 4, un dossier d'avant-projet achevé est nécessaire pour que le projet d'agglomération soit instruit. La date de dépôt est au printemps prochain. Sur ces grands projets, il y a les trams et les deux nouveaux projets de bus électriques à recharge rapide. Ils doivent avoir un dossier d'avant-projet terminé pour pouvoir les déposer auprès de la Confédération, en espérant obtenir un 40%. Au préalable de l'avant-projet, ils doivent avoir un crédit du parlement, faire des consultations, des études, etc. Il confirme qu'ils sont tendus par rapport au délai et que, s'ils devaient attendre après l'été, cela deviendrait compliqué voire impossible.

Discussion finale et vote du projet de loi

Une commissaire S indique que le groupe socialiste votera en faveur des deux projets de lois. Au-delà du projet de Cornavin, le groupe socialiste tient à rappeler que les différents projets sont structurants au niveau du territoire et que leurs enjeux d'aménagements répondent aux objectifs du plan directeur cantonal. Tout d'abord, le tram de Saint-Julien permettra d'accompagner le projet des Cherpines. Ce dernier est un projet majeur de développement urbain qui répond aux besoins des différentes catégories de logement. Ensuite, la desserte de contournement de Perly-Certoux répond à l'objectif de supprimer le trafic de transit, ce à quoi le groupe socialiste est en faveur. De plus, ce projet va améliorer la qualité de vie au quotidien des habitants de la commune de Perly-Certoux. Quant au projet qui consiste à relier Ambilly à l'aéroport, il répond à l'objectif ambitieux de relier la rive droite et la rive gauche. Ainsi, il fait sens avec le projet de développement des Communaux d'Ambilly, défendu depuis de nombreuses années par le parti socialiste. Enfin, la création de la place de Cornavin permettra d'apaiser cet espace comme le montre l'exposé des motifs du département. Il s'agit d'un bel enjeu d'espace public qui améliorera la qualité de la vie urbaine. Par ailleurs, elle souligne la belle collaboration entre la commune concernée et le canton. L'ensemble de ces projets montre la collaboration entre les projets d'urbanisation et les réseaux structurants des transports publics. Par conséquent, ils vont soutenir ces projets de lois. En conclusion, elle insiste sur le fait que la question des délais est majeure. En effet, ils ne peuvent se

permettre ni de ne pas investir ni de perdre des subventions de la Confédération dans le contexte actuel.

Une commissaire Ve explique que les Verts ont un avis favorable par rapport à ces projets de lois. La précédente commissaire a déjà souligné plusieurs aspects. En ce qui concerne la requalification de la gare, les Verts trouvent dommage d'enlever les rails de tram et de ne pas inclure une vision sur le long terme. Néanmoins, ils soutiendront ces projets de lois qui incluent également d'autres projets. Toutefois, ils ne soutiendront pas l'amendement d'Ensemble à Gauche sur la conservation des rails de tram. Elle indique qu'ils soutiennent le projet de la gare ferroviaire entre les Vernets et Zimeysa. Concernant l'amendement proposé par la commune de Plan-les-Ouates, il n'est pas clair s'il a été repris. Dans ce dernier cas, les Verts soutiendront cet amendement. Enfin sur l'amendement du MCG, ils diront non à 3 millions de francs pour les places de parking. Elle conclut en disant qu'il est important d'aller de l'avant avec ces projets de lois, car les mesures sont convenables, en lien avec les projets d'agglomérations et avec la gare souterraine.

Un commissaire PLR s'amuse de la construction des discours. En effet, il aurait pu défendre la même position que celle d'une commissaire S préopinante pour les deux liaisons L1 et L2 prévues à Plan-les-Ouates. Il trouve dommage que, pour des raisons idéologiques, les voitures soient négligées. Depuis 20 ans, le groupe PLR vote en faveur des projets de lois sur les pistes cyclables et les TPG. Ils ne se sont jamais opposés et ont tenu leurs positions. Par exemple, il pense au compromis fait sur les parkings souterrains en compensation de places de parking en surface. A chaque fois, des coups de couteau se font sans consensus. Il insiste sur le fait que ce sont les derniers projets de lois qu'ils voteront de cette manière-là. De plus, le Conseil d'Etat a géré la problématique des pistes cyclables de manière confuse en augmentant celles-ci et en diminuant les places de parking. De même, il rappelle qu'ils vont devoir voter sur les diminutions dans le cadre de la modification de la LMCE en raison d'un référendum du TCS. Lorsqu'il y a des désaccords, il faut en discuter et trouver un compromis sans prendre des décisions qui remettent tout en cause. En conclusion, le groupe PLR va voter ce projet de loi, car c'est une infrastructure essentielle pour la poursuite du développement du réseau TPG. Ils sont convaincus sur le projet, mais pas sur la manière dont la mobilité est traitée à Genève. Concernant les deux amendements proposés par la commune de Plan-les-Ouates, ils sont défavorables. En revanche, ils voteront pour l'amendement à l'article 4, alinéa 1, lettre a, chiffre 3, qui vise à ajouter entre Bernex et Lancy-

Pont-Rouge, « Cherpines ». Ce quartier mérite d'être mentionné dans le projet de loi.

Un député du MCG explique que ces deux projets de lois ont des aspects positifs et négatifs. Sur les aspects négatifs, ces projets de lois vont créer des lignes transfrontalières en excluant Saint-Julien, le Grand-Saconnex, Ferney et l'aéroport. Ensuite, au niveau de plateau de Vessy, il regrette la disparition de la lignée d'arbres centenaires pour faire place à une ligne de bus. Le groupe MCG est d'avis qu'avant d'examiner les coûteuses des lignes de tram, il faudrait s'intéresser aux avantages de la TOSA. Pour le tram, il faut démonter la route en place de parking. De plus, le village de Perly va être défiguré par la route de contournement et la ligne du tram. L'accès au parking de Cornavin sera rendu difficile pour les personnes qui habitent à l'est (Carouge, Onex, Vernets), ce qui va réorienter le flux de ces personnes vers l'aéroport et Lancy-Pont-Rouge. Ils n'iront donc plus en ville, ce qui impactera les commerces. Finalement, leur amendement compense au moins la moitié des places de parking en surface dans des quartiers qui se densifient, par exemple les Palettes et Grand-Lancy. De plus, avec le nombre de places attribuées par appartement neuf, cela va apporter une complexification supplémentaire. Pour ces différentes raisons, le groupe MCG s'opposera à ces projets de loi.

Un autre commissaire Ve complète les propos de sa collègue Ve. Il indique que les Verts soutiennent le développement de ce réseau de transports publics, les trams, les bus électriques et les ambitieux projets ferroviaires. Ces projets sont accueillis avec enthousiasme. En effet, depuis 11 ans maintenant, aucune nouvelle ligne de tram n'a été construite à Genève. Pourtant, certaines lignes comme celles de Saint-Julien ou de Ferney ont été mentionnées lors de la dernière grande modification de la H 1 50 en 2018. Il rappelle qu'ils sont déçus qu'il ne se soit rien passé depuis 11 ans. De plus, 9 ans sont passés depuis les dernières inaugurations en 2011. Ces projets de lois visent à combler ce retard. La commissaire Ve a énoncé les principaux problèmes, notamment avec la requalification de la gare de Cornavin.

A partir du moment que ces projets de loi seront votés, ils doivent rester adaptables en particulier sur l'axe de bus électrique à haut niveau de service (BHNS) entre Cornavin et Vernier. Comme mentionné dans les débats, il faudrait que cet axe puisse devenir un tram à brève échéance. La réponse du département à ce sujet considère que le BHNS est la meilleure méthode pour ouvrir ensuite la voie à un tram Vernier-Cornavin. Sur les lignes de bus électriques à recharge rapide, les Verts y sont favorables depuis le premier projet de loi sur le financement de première ligne de BHNS électrique à

recharge. Néanmoins, il rend attentif sur le fait que cela ne représente pas une solution ultime. Il est en effet important d'anticiper de nouvelles solutions, notamment les nouvelles technologies portant sur les bus à hydrogène local. Il précise que ces bus seront prochainement disponibles. Par conséquent, il devient important à ce que ces projets de lois anticipent la disponibilité de nouvelles solutions. De plus, étant donné que l'hydrogène et les bus sont produits à Genève, cela permet aussi de favoriser la production locale.

Enfin, le projet d'extension de la nouvelle ligne ferroviaire principalement souterraine est ambitieux (Bernex-Aéroport-Cornavin-Plan-les-Ouates). Bien qu'il soit inscrit dans le PL 12553, il pense que la réalisation de ce dernier est compliquée en raison de coûts et de travaux conséquents. Selon lui, le débat sur cette ligne ferroviaire a été court en comparaison à d'autres projets. Par ailleurs, les Verts ont déposé des demandes en 2013-2014 par l'intermédiaire de quatre motions. Ils demandaient entre autres de rejoindre Divonne par les emprises existantes et de modifier la jonction qui se situe à Cornavin pour permettre un décroisement. Ces propositions n'ont été acceptées ni par les députés ni par le département. Aujourd'hui, les projets sont plus ambitieux que les modestes améliorations qu'ils ont proposées à l'époque. Il conclut que les Verts voteront en faveur du projet de loi.

A nouveau, le commissaire UDC indique que le groupe UDC soutiendra le PL 12553. Après avoir longuement hésité sur le PL 12554, il a décidé de refuser ce projet de loi qu'il considère comme non abouti. En effet, l'argument du département qui consiste à dire que les taxis ne font pas partie de ce projet de loi est un mensonge. Lorsque le département invoque le fait qu'il a négocié avec les taxis, il insiste sur le fait que c'est faux. Ces derniers n'ont été rencontrés qu'une seule fois depuis le début des études alors qu'ils ont demandé à plusieurs reprises d'être entendus et de rencontrer les partenaires concernés. D'après ses informations, l'Etat n'a accédé à aucune de leurs demandes. De plus, ce projet de loi est une sorte de fourre-tout de divers projets qui ne satisfont réellement personne. Le fait de mélanger les crédits d'études et d'investissement amène en force des projets. L'UDC s'est déjà exprimée à ce sujet en indiquant qu'il fallait arrêter de proposer de grands projets de lois insatisfaisants, comme c'est le cas actuellement.

Concernant les nouvelles lignes de bus, il semble évident que les TPG ne vont pas refuser le développement d'une nouvelle ligne de bus ou le TOSA. Cependant, les TPG n'ont pas de marge de manœuvre. Comme l'a souligné le commissaire Ve précédent, les TPG ont exprimé leur désir de s'orienter vers de nouvelles solutions de développement des bus afin de faciliter d'autres recherches, notamment celles en lien avec les bus à hydrogène. Les TOSA

représentent des investissements conséquents (stations de recharge, infrastructures développées, etc.). L'exploitation de la ligne avec du TOSA engage les investissements de l'Etat sur une vingtaine d'années. De plus, il faudra certainement changer de TOSA durant ce laps de temps. Il rappelle que les TPG sont demandeurs afin d'exploiter une ligne à hydrogène. Cette nouvelle ligne aurait constitué un projet pilote important dans l'objectif de déterminer si l'hydrogène est prometteur. Par ailleurs, le réaménagement de la place de Cornavin n'est pas mineur dans ce projet de loi, même s'il est présenté tel quel. En effet, il s'agit d'un espace important du transport et de la mobilité à Genève. Il regrette le fait de couper l'accès aux voitures à la place de Cornavin sans réelle concertation dans les débats. Par exemple, les auditions sont refusées pour des délais impératifs. D'après lui, le délai impératif n'est pas ce projet de loi, mais de commencer des travaux d'extension de la gare Cornavin. Ce projet de loi n'y est pas lié. Les travaux auraient déjà dû commencer depuis un bon moment. L'Etat pousse la commission à voter rapidement ce projet de loi pour mettre en place les mesures décrites. Enfin, il pense que ce projet de loi est en partie anti-voitures. Pour ces raisons, il va refuser le PL 12554.

Un commissaire EAG a été membre du comité pilotage de trois de ces dossiers. Contrairement à son collègue de l'UDC, il indique que l'aménagement de la gare Cornavin a déjà commencé avec le déplacement du bâtiment d'enclenchement et la station de lavage pour permettre le début des travaux de la gare souterraine de Cornavin. Sur la place de Cornavin, il rappelle que 50 000 personnes se croient et entrecroisent. Avec une estimation de 100 000 personnes d'ici 2035, la plateforme du transbordement doit être élargie. En Suisse, cela se fait en quelques minutes en comparaison de Paris par exemple. Dans 15 ans, lorsqu'il y aura environ 100 000 personnes, il sera impératif de donner de la place pour ségréger les flux. Il s'agit du concept même inscrit dans ce projet de loi, ce à quoi il est favorable. Sur le débat de la technologie, il ne pense pas que ce soit le débat principal. A contrario, le débat porte sur la mise en œuvre de ces infrastructures en retard. Comme l'a souligné le collègue Ve, aucune ligne de tram n'a été inaugurée depuis 9 ans alors qu'ils font face à de nouveaux enjeux tels que l'augmentation de la population et l'évolution des besoins. Enfin, ces projets de lois font partie intégrante de la nouvelle politique pour lutter contre la dégradation du climat. Ainsi, le groupe EAG votera avec chaleur en faveur de ces deux projets de lois.

Un autre commissaire PLR avait insisté sur les questions portant sur la problématique de la boucle lors des précédents débats. Les réponses données étaient acceptables dans le sens qu'elles intégraient la politique du

bidirectionnel. Il rappelle que le groupe PLR était favorable à l'amendement du maintien des rails. Lors du vote d'un projet de loi, il est important de définir une ligne de conduite. Par exemple, sur la H 1 50 du tram des Nations, si l'un des députés n'avait pas lourdement insisté sur le développement de la route des Nations en parallèle du tram, il n'y aurait certainement jamais eu de travaux routiers. Bien que le groupe PLR soit en accord avec le projet de loi, sur la consultation politique et dans le développement des projets, il faut aussi entendre ce qu'ils demandent, ce qui n'a pas toujours été le cas. Dans d'autres projets, la promesse donnée a été parfois trahie. Sans pragmatisme de leur part, ils appliqueraient de la politique pure en bloquant le projet à cause de la problématique des rails en mettant des contraintes. Il rejoint l'avis du député UDC par rapport au PL 12554. Il est en effet précisé que les 53 millions n'ont pas de confidences, ce qui est normal, car il faut d'abord obtenir les crédits avant de les appliquer dans le 4^e projet d'agglomération. Ainsi, la Confédération n'a actuellement donné aucun fonds. Ce sont les développements de ces projets qui vont faire entrer cette somme dans le 4^e projet d'agglomération. Logiquement, il faut d'abord voter les crédits tandis que la participation de la Confédération se fera a posteriori dans le 4^e projet d'agglomération.

Un commissaire Ve reprend la parole et rebondit sur la problématique du contournement des trams qui a fait l'objet de plusieurs questions au département. Au vu des réponses, il y a un engagement à les couvrir. Par conséquent, il suppose que l'inquiétude a été entendue et que les rails seront couverts et non arrachés. Il suggère ainsi de faire confiance à la parole du département et de ne pas faire d'amendement à ce sujet.

Un commissaire du MCG rappelle que l'ancien membre EAG de la commission a déposé l'amendement sur la conservation des rails de tram. Il le remercie de les avoir rendus attentifs sur cet aspect. Il se sent rassuré de voir qu'il y a une volonté de minimiser au maximum les contournements lorsqu'il y a un événement qui perturbe le réseau. Même s'il est plus pratique d'avoir une boucle, les transversales à proximité de Cornavin aboutissent à une qualité de service similaire. D'après lui, ils peuvent se passer d'un amendement et il conclut que le débat politique sur les rails de tram a été intéressant.

Le commissaire EAG indique que la problématique du recouvrement s'est aussi appliquée pour Rive. A Rive, il n'y a pas encore de trams bidirectionnels. En ce qui concerne la gare de Cornavin, il est convaincu tant au niveau de l'engagement des TPG que des réponses données. Sauf erreur, il lui semble que M. Dal Busco s'est engagé à recouvrir les rails.

Le commissaire UDC indique que les rails seront arrachés.

Le commissaire EAG reprend. Par ailleurs, il trouve que l'enjeu de planter des arbres autour de la basilique de Notre-Dame est raisonnable. En outre, il n'est pas encore confirmé que le tram passera forcément sous le passage de Montbrillant. En effet, les problèmes structurels du creusement de la gare souterraine vont induire un déplacement du tram sur la rue de la Servette. Le débat portera sur la question de savoir s'il faut déplacer le tram sous le passage de Montbrillant. Il précise que ce sont des problèmes opérationnels dont il vaut mieux ne pas se mêler de suite. Tant que le projet de loi n'a pas été déposé à Berne, il est difficile de se prononcer sur l'aménagement des voies de tram et les voies des CFF souterraines.

Vote du PL

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12554 :

Oui : 12 (3 S, 4 PLR, 2 PDC, 1 EAG, 2 Ve)

Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Abstentions : –

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

Le président procède au vote du 2^e débat :

art. 1 pas d'opposition, adopté

art. 2 pas d'opposition, adopté

art. 3 pas d'opposition, adopté

art. 4 pas d'opposition, adopté

art. 5 pas d'opposition, adopté

art. 6 pas d'opposition, adopté

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 12554 :

Oui : 12 (3 S, 4 PLR, 2 Ve, 2 PDC, 1 EAG)

Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Abstentions : –

Le PL 12554 est accepté.

Catégorie de débat préavisée : II, 30 min

Projet de loi (12554-A)

ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 53 000 000 francs relatifs au réaménagement du nœud tramway de Cornavin, à l'amélioration des transports publics sur la route de Saint-Julien et au déploiement de deux nouvelles lignes de bus électriques à recharge rapide

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 ;
vu la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013,
décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédits d'étude et d'investissement

¹ Des crédits d'étude et d'investissement de 53 000 000 francs (base francs avril 2018, hors TVA et renchérissement, y compris activation du personnel) sont ouverts au Conseil d'Etat pour le réaménagement du nœud tramway de Cornavin, l'amélioration des transports publics sur la route de Saint-Julien et le déploiement de nouvelles lignes de bus électriques à recharge rapide.

² Ils se décomposent de la manière suivante :

-Interface tramway Cornavin	30 000 000 fr.
-Axe transports publics route de Saint-Julien	7 800 000 fr.
-Ligne bus électriques Nations – Plan-les-Ouates	5 200 000 fr.
-Ligne bus électriques Rive – Aéroport	10 000 000 fr.

Art. 2 Planification financière

¹ Ces crédits d'investissement sont ouverts dès 2020. Ils sont inscrits sous la politique publique M-Mobilité, sous la nature 5010 et les centres de responsabilités suivants :

0603 Office cantonal des transports
0611 Office cantonal du génie civil

² L'exécution de ces crédits est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 Amortissement

L'amortissement des investissements est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 4 Clause d'indexation

Le montant des crédits prévus à l'article 1 doit être indexé à l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) pour la phase projet et à l'indice genevois de la construction (SSE) pour la phase construction. Pour ces crédits, aucun crédit supplémentaire ne doit être déposé du fait du renchérissement.

Art. 5 Utilité publique

L'ensemble des travaux pour les mesures prévues dans la présente loi est déclaré d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1933.

Art. 6 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.

Date de dépôt : 9 juin 2020

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. François Baertschi

Mesdames et
Messieurs les députés,

Autant le projet de loi 12553 que le projet de loi 12554 sont un mélange d'éléments aussi bien négatifs que positifs ; nous n'avons pas la possibilité d'en accepter une partie et d'en refuser une autre qui nous conviendrait.

Cela ressemble à un paquet ficelé qui ne nous permet pas d'approuver les éléments positifs sans être obligés d'apporter notre appui à des mesures inacceptables. La possibilité de déposer des amendements ne nous laisse pas non plus rectifier avec précision toutes les mesures que nous ne pouvons pas cautionner.

Malgré cela, nous avons proposé en commission un d'amendement concernant Lancy pour le projet de loi 12553 (afin de soutenir les habitants de Lancy et ne pas leur rendre la vie quotidienne difficile en supprimant de manière excessive et absurde le nombre de places de parc), qui a été refusée par la majorité de la commission.

Cet amendement du groupe MCG au projet de loi 12553 demandait :

**Art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 3, lettre c (nouvelle, lettre « d » et « f »
anciennes devenant lettre « f » et « g ») :**

Concernant la commune de Lancy, au niveau des mesures d'accompagnement, il est prévu le remplacement d'au moins la moitié des places de stationnement supprimées en surface par des places à construire en ouvrage. »

Nous contestons un aménagement de notre canton qui se fait en opposition avec les habitants et rend leurs conditions de vie plus difficiles au lieu de les simplifier.

Plus généralement, le MCG est favorable au développement des transports publics mais pas n'importe comment, ni en suivant une folle course en avant qui n'est pas réfléchie et amène à détruire des espaces

verts, à défigurer des villages et à rendre infernales les conditions de vie des chauffeurs de taxis à Cornavin.

La création de lignes transfrontalières en direction des terres françaises de Ferney et Saint-Julien, très coûteuses et payées exclusivement par les résidents genevois, ne nous apparaissent pas comme une mesure adéquate.

Quant à la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) prévue entre le rond-point de Carouge et les Esserts (Vessy, commune de Veyrier), elle va nécessiter la destruction d'une zone agricole et/ou d'une rangée d'arbres magnifiques sur le plateau de Pinchat. Le plan, qui n'a pas pu nous être présenté précisément à la commission des travaux, n'est pas encore finalisé. Nous ne savons pas où nous allons mais, d'ores et déjà, nous pouvons craindre le pire. Certains habitants de la région redoutent un aménagement qui bloquerait autant les transports publics que la mobilité individuelle.

Une fois de plus, va être détruit un superbe espace de verdure au profit d'une vision archaïque de l'écologie.

Nous ne pouvons pas tolérer pareille démarche, alors qu'il aurait fallu être plus inventif, au moyen d'études complémentaires si nécessaire, en faisant passer cette ligne de bus BHNS par un autre trajet. Pourquoi pas ? Les espaces verts et la nature sont clairement sacrifiés par ce projet et, en pensant aux générations futures, nous ne pouvons tolérer pareilles destructions.

Sur d'autres axes, on peut s'interroger sur le développement futur des lignes de tram très coûteuses alors que la technologie des bus TOSA, maintenant aboutie, permet d'avoir des solutions innovantes et plus souples. Dès lors, on s'explique mal qu'il est prévu de créer à grands frais un tram qui fait doublon avec une nouvelle ligne de bus en direction du Grand-Saconnex.

Si l'aménagement sur le territoire de Lancy est aussi clairement critiquable, il faut savoir que le village de Perly va être massacré par une route de contournement pour permettre le passage d'un bus à haut niveau de service (BHNS) qui fera également doublon avec la ligne de tram en direction de Saint-Julien.

Encore un bétonnage de plus !

Quant à l'aménagement de la place de Cornavin, il se solde par un enfermement des taxis en souterrain dans le parking public. L'espace n'est pas conçu pour ce type d'activité puisqu'il comporte des hauteurs et un volume insuffisants. Quelle que soit la ventilation, c'est d'ores et déjà la santé des chauffeurs et de leurs clients qui est mise en danger par le stationnement dans ce lieu confiné.

In fine, nous sommes choqués que la commission des travaux ait refusé d'entendre les associations de taxis, malgré leur demande formelle, alors que le département n'a consulté que les entreprises de taxis et non pas les associations représentatives, ce qui relève du plus pur déni démocratique.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons de renvoyer la copie au Conseil d'Etat, afin d'obtenir les améliorations nécessaires, c'est-à-dire de refuser le projet de loi.

Date de dépôt : 8 juin 2020

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

En refusant l'audition des associations des taxis, la commission des travaux n'a pas respecté leur droit d'être entendus, qui plus est, sur un sujet qui les concerne directement, la place de Cornavin étant une des places principales et essentielles pour la bonne marche de leur activité.

De plus, après avoir reçu cette demande, la minorité a pris contact avec ces associations pour leur poser quelques questions. Selon leurs dires, et contrairement à ce qu'ont affirmé les représentants du département, ils n'auraient été invités qu'à une seule séance de consultation. Cette unique séance a eu plus valeur de séance d'information que de consultation.

En effet, pendant cette séance, les milieux professionnels ont été quasiment mis devant le fait accompli. On leur a gentiment présenté ce que serait la future place de Cornavin. Ils ont malgré tout émis un certain nombre de remarques et de propositions. Malheureusement, ils n'ont pas été écoutés et aucune de leurs revendications n'a été reprise à ce stade de l'étude.

Pour la minorité, le département a sciemment induit la commission des travaux en erreur en délivrant des informations inexactes sur les rapports entre eux et les milieux des taxis.

Aujourd'hui, les professionnels des taxis sont inquiets pour leur avenir et leur santé. Pour eux, il est inconcevable d'aller de l'avant avec ce projet sans qu'un minimum de leurs revendications ne soient reprises. Revendications qui n'ont pas pu être expliquées, la majorité de la commission ayant, rappelons-le, refusé de les entendre.

Selon nos informations, ces revendications sont multiples et portent sur divers aspects du projet, par exemple le simple fait que le projet prévoit une mise des taxis en sous-sol. Qui rêverait aujourd'hui de travailler dans un parking en sous-sol ? Personne ! Et ceci même si des mesures seront prises pour mettre le parking de Cornavin aux normes, selon le département.

D'autres revendications portent sur les accès de la place Cornavin. Les taxis craignent de devoir faire d'énormes détours pour pouvoir rejoindre la gare, les accès directs étant, selon le projet, supprimés.

Tout ceci fait que les taxis craignent à juste titre une perte d'attractivité pour leurs activités. Les taxis estiment qu'ils seront moins visibles et que forcément la clientèle se fera plus rare. Cette perte de visibilité amènera une fois de plus à des baisses de leurs revenus. Les éléments développés par le département en commission, destinés à informer la clientèle, n'ont de loin pas convaincu la minorité. Cette simple phrase évocatrice, « En outre, si la signalisation est faite de manière intelligente et intuitive afin de guider les passagers vers les taxis... », ne laisse présager rien de bon, ce type d'aménagement ne donnant généralement aucune satisfaction aux personnes concernées, qu'elles soient clientes ou professionnelles.

A titre d'exemple, la minorité ne connaît aucune autre ville suisse où les taxis sont en sous-sol. Le seul exemple fourni par le département a été celui de la gare de la Part-Dieu à Lyon. Et encore là, ce n'est qu'une infime partie des taxis qui sont en sous-sol et les accès à cette gare ne sont de loin pas aussi restreints que le futur réaménagement de la place de Cornavin.

La minorité ne manquera pas de demander un renvoi de ce projet de loi en commission afin que les milieux professionnels des taxis puissent être entendus.

Autre point de dissension sur ce projet, la suppression de la possibilité au trafic motorisé de traverser la place de Cornavin.

Les associations professionnelles représentées au sein du Groupement Transports et Economie (GTE) sont elles aussi dubitatives face à un tel réaménagement, tout comme la minorité.

Extrait de leur prise de position :

« Sur le PL 12554, l'on observe une refonte importante de l'ensemble de la mobilité autour de la gare. S'il peut paraître judicieux de limiter autant que faire se peut le trafic automobile à proximité, hormis le parking souterrain, cela a comme corollaire la réalisation de la moyenne ceinture qui doit fonctionner et demeurer fluide. Faire des choix, c'est bien. Les faire dans le souci d'améliorer l'infrastructure dans son ensemble pour tous les usagers dans la logique de la hiérarchisation du réseau routier et de la LMCE, c'est mieux ;

L'interface de Cornavin est un enjeu urbain majeur qui a été mal pensé dès le début, peut-être en cherchant à trop ménager la chèvre et le chou,

peut-être aussi en pensant surtout à entraver le trafic individuel motorisé... Il y a moyen de mieux faire ;

Dans ce cadre, ne pas oublier l'approvisionnement des commerces et l'accessibilité pour les entreprises de prestations (soins à domicile, dépannage, entreprises de construction, etc.). Le trafic professionnel doit ainsi être clairement intégré. »

Cette prise de position on ne peut plus claire reflète parfaitement les craintes exprimées par tous les milieux économiques concernés par ce réaménagement.

Finalement, la minorité estime que ce projet n'est pas mûr. Nous jugeons être encore au stade de la pré-étude, bien loin de pouvoir voter un crédit d'étude. Notre appréciation de ce projet est qu'il est largement non abouti. De nombreuses réflexions doivent encore avoir lieu pour aller dans le sens d'une étude sérieuse, en concertation avec tous les milieux professionnels, pour un projet qui aura un impact important sur la mobilité pour ces 30 prochaines années au minimum.

De plus, la minorité désapprouve ces projets de lois qui mélangent crédits d'étude et d'investissement. Cette manière de faire devient de plus en plus inacceptable. Ceci oblige dans la grande majorité des cas, à finalement refuser tout le projet de loi, alors que si les demandes avaient été clairement séparées, cela amènerait à des oppositions moins fortes. Cette manière de faire permet surtout à l'Etat de brouiller le message en essayant de faire croire que les opposants sont contre tout, alors que c'est totalement faux. Les deux seules oppositions au projet de loi sont uniquement celles décrites plus haut. Le reste du projet étant jugé comme acceptable par la minorité.

En conclusion, la minorité vous demande de renvoyer ce projet de loi à la commission des travaux pour une étude et des auditions complémentaires ou de le refuser purement et simplement, ce qui obligerait le département à revenir avec un projet plus abouti et à ouvrir une vraie concertation avec tous les acteurs de la mobilité et les acteurs économiques concernés par ce projet. Car à ce stade une chose est sûre, présenté comme cela, ce projet de loi est clairement un projet anti-voitures et anti-taxis !