

Date de dépôt : 28 avril 2008

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les transports publics

Rapport de M^{me} Virginie Keller

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le rapport du Conseil d'Etat a été étudié par la Commission des transports lors de sa séance du 11 mars 2008, sous la chaleureuse présidence de M. Jean-Marc Odier, en présence de MM. Christophe Genoud, secrétaire adjoint DT, René Leutwyler, DCTI, et de M^{me} Rebecca Dougoud, OCM. Les notes de séance ont été prises par M^{me} Caroline Martinuzzi, qu'elle en soit vivement remerciée.

M. Genoud explique que de nombreuses choses se sont passées depuis le mois de juin 2007, date de ce document. Il rappelle que celui-ci découle d'une obligation demandant au Conseil d'Etat de faire régulièrement le point sur le développement du réseau et les infrastructures et leurs modalités financières. Ce rapport couvre la période 2003-2007 et a englobé de nouvelles infrastructures et procédures liées aux trams.

D'une manière générale, M. Genoud fait remarquer que le bilan des transports publics a déjà été tiré lors de l'examen du contrat de prestations des TPG et du plan directeur. En ce qui concerne l'offre ferroviaire, il met en évidence la mise en place de la troisième voie CFF jusqu'à Coppet et l'augmentation de fréquentation de 46% sur la ligne Cornavin-La Plaine.

Concernant le dossier CEVA, M. Genoud indique que la définition de l'offre fera l'objet, d'ici à la fin du mois de mars, d'un protocole d'accord. Ainsi, une image précise pourra être donnée à ce moment. La troisième voie entre Genève et Lausanne est en discussion à la Commission des transports du Conseil des Etats. Il apparaît que l'infrastructure pourrait être redimensionnée car les coûts sont élevés.

Dans le dossier des P+R, M. Genoud souligne que le chantier le plus important est l'extension du P+R de Sous-Moulin, qui comportera deux étages de plus. Le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) se charge des lignes de transport public exploitées par la Haute-Savoie. Celles-ci ont été mises au concours. La ligne Y a été remportée par les TPG. Les lignes D et F seront prochainement également mises au concours. Enfin, une enquête étendue aux frontières est en cours du côté français et permettra une modélisation des déplacements.

M. Leutwyler fait distribuer des tableaux relatifs aux investissements des transports publics réalisés jusqu'en 2006 et les dépenses prévisionnelles jusqu'en 2012 ainsi que le planning général de réalisation des projets de tram.

En ce qui concerne le TCMC, M. Leutwyler indique que les plannings semblent respectés. Pour le TCOB, la phase d'exécution est en pleine préparation. Quant au TGS, il représente plus une musique d'avenir puisque l'enquête publique sera lancée avant l'été.

Un commissaire démocrate-chrétien souhaite avoir des renseignements concernant les oppositions qui se sont présentées face au TCOB.

M^{me} Dougoud répond qu'il existe environ 70 oppositions. De nombreux accords sont en cours de négociation avec les propriétaires et les communes. Il y a bon espoir que ces oppositions soient levées.

M. Genoud ajoute que 20 oppositions ont d'ores et déjà été levées. Il n'y a pas de problème avec les communes de Lancy, Bernex, Confignon et Onex. Les demandes de concession sont en préparation. Il reste la Ville de Genève, qui représente le cas le plus difficile à traiter en raison de la question de répartition des coûts et le statut de la rue des Deux-Ponts. En effet, la première partie de la rue doit être fermée, ce qui engendre de nombreux recours. Il y a également les oppositions du TCS, de la CITRAP, du GTE et de Pro Vélo. Ces oppositions portent à peu près toutes sur le même périmètre. Cependant, il y a bon espoir de trouver des solutions.

M. Leutwyler fait remarquer que la question essentielle repose sur l'existence ou non de l'effet suspensif. S'il s'agit d'une question de prix du terrain, il n'y aura pas d'effet suspensif, mais s'il s'avère que la question est fondamentale, il risque d'y en avoir un.

Un commissaire écologiste demande combien va coûter le tunnel des Nations.

M. Leutwyler indique qu'il coûtera environ 120 millions de F. Cette somme est en train d'être calculée. Quand il s'agit d'un tunnel, les risques financiers sont accrus.

M. Leutwyler commente ensuite le tableau des investissements, qui n'appelle pas de questions de la part des députés.

M. Odier remercie M. Leutwyler avant de le libérer.

Une commissaire socialiste souligne que M. Genoud avait évoqué la possibilité de mettre en place des P+R le long du TCMC ainsi qu'en France. Elle demande ce qu'il en advient.

M. Genoud indique que cette idée ne remporte pas un franc succès le long du TCMC. En effet, les discussions avec les propriétaires et les exploitants n'ont pas permis de mettre en place le nombre de places souhaité. Il donne également l'exemple du Salon de l'auto, pour lequel il a manqué 400 places. Ces places ont disparu depuis l'an dernier, car les terrains ne sont plus disponibles. Il est difficile de trouver des surfaces, même pour des événements ponctuels. Il y a eu un tout petit peu plus de places à Balaxert que le nombre fixé au préalable, ce qui est positif. Pour le reste, les derniers chiffres ne sont pas très optimistes. En ce qui concerne la planification au niveau transfrontalier, les premiers résultats sont attendus pour le mois d'avril prochain. Il y a un besoin à Bardonnex, même si le premier projet a été abandonné, car il était trop coûteux. Il est évident qu'il existe un besoin d'un P+R de grande taille avec une ligne de transport public.

M^{me} Dougoud ajoute que la priorité a été donnée à la modification des grands parkings, car cela exige moins d'investissements. Des échanges fructueux avec la France ont lieu sur ce point.

Une commissaire écologiste souhaite connaître la situation lorsque le tram parviendra jusqu'au bout de sa ligne.

M. Genoud indique qu'il est prévu de mettre en place un grand P+R lorsque le tram se rendra jusqu'à Saint-Genis. Mais il est vrai que la situation actuelle n'est pas très incitative.

Une commissaire libérale demande si le P+R situé à la douane de Saint-Julien fonctionne.

M. Genoud répond qu'il ne fonctionne pas très bien, alors qu'il est gratuit. Il ne remporte pas un grand succès en raison des problèmes de sûreté qui sont survenus. Il faut également travailler sur l'aspect de la tarification, car les Français n'ont pas pour habitude de payer un abonnement pour parquer leur voiture et prendre le bus.

M^{me} Dougoud souligne qu'il y a aussi le problème de la fréquence de la ligne D. Pour que cela fonctionne, il faut en effet une bonne fréquence.

Une commissaire libérale souhaite savoir ce qui est proposé en contrepartie aux propriétaires de terrains.

M. Genoud explique qu'il n'existe pas de cas où le P+R est installé en location. Si une parcelle devait être occupée à long terme, il s'agirait alors de trouver un terrain d'entente avec le propriétaire. Si le P+R est payant, il pourra financer le terrain. S'il est gratuit, il faudra bien que quelqu'un paie.

Le président propose de prendre acte de ce rapport.

Il est ainsi pris acte du RD 696 à la majorité :

Pour :	12 (3 S ; 1 Ve ; 3 L ; 1 PDC ; 2 R ; 2 UDC)
Contre :	–
Abst. :	1 (MCG)