

Date de dépôt : 9 juin 2020

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50)

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

Rapport de minorité de M. François Baertschi (page 32)

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.

Le présent projet de loi propose à notre Grand Conseil, dans le cadre d'un train de projets de lois, les trois grands objectifs suivants :

- mise à jour de la planification des projets inscrits dans la loi sur le réseau des transports publics (LRTP ; rs/GE H 1 50) ;

- actualisation du chiffrage de ces projets, des modalités de financement, et demande des crédits d'études et d'investissement pour quatre nouveaux projets ;
- intégration d'une nouvelle disposition relative à la participation cantonale lors du traitement de façade à façade de projets de transports publics sur domaine public communal, et demande du crédit d'investissement relatif à cette subvention. D'autres modifications et corrections mineures sur la LRTP sont également prévues et détaillées dans l'exposé des motifs accompagnant la loi modificatrice. Il s'agit notamment d'adapter la loi pour la mettre en cohérence avec la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE ; rs/GE H 1 21) et ainsi permettre la mise en œuvre des mesures déclinant les principes d'exploitation énoncés dans celle-ci. Ces modifications s'inscrivent également dans le programme des mesures d'accompagnement relatif à la mise en service du Léman Express.

Depuis sa création en 1988, la loi sur le réseau des transports publics (LRTP ; rs/GE H 1 50) a connu de multiples mises à jours, révisions et amendements. Le présent exposé s'attache à expliquer et préciser les modifications apportées à la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) dans le présent projet de loi.

En premier lieu, la loi s'attache à définir et cadrer les principes constitutifs de l'offre de transports publics dans le canton. Elle concrétise en son article 4 le développement du réseau des transports publics dans le canton et, plus particulièrement, l'extension du réseau de tramway, jusqu'à l'horizon 2030. En parallèle, l'article 9 de cette même loi s'attache à détailler les crédits mis à disposition, et leur plafonnement annuel. Le développement des transports publics constitue l'un des volets clés de la politique de mobilité du canton de Genève, visant à répondre aux besoins de déplacement de chacun tout en respectant l'environnement. Développer l'offre des transports publics pour inciter à une modification des comportements (report modal), tel est l'objectif qui doit être poursuivi par le canton à l'horizon 2030 et au-delà.

Le Conseil d'Etat souhaite ainsi améliorer le traitement urbain des projets de transports publics en site propre. Sont concernés à ce titre les projets d'extension du réseau de trams (art. 4, al. 1, let. b), mais également les axes de transport sur pneus (art. 4, al. 1, let. c). Actuellement, et sauf exception, seuls les aménagements concernant directement l'infrastructure de transports sur rail et trolleybus sont financés par le canton, ainsi que les aménagements urbains sur domaine public cantonal. Cette logique de cofinancement est cependant déjà appliquée en partie sur le domaine public relevant de la Ville de Genève.

Lors de l'audition devant la commission des travaux, le représentant du département souligne qu'il y en a 6 qui concernent les trams et 8 qui concernent les bus. Il explique que, pour chacun de ces derniers, une fiche est proposée avec les dépenses cantonales dès 2019, les éventuelles subventions cantonales, le début des travaux et l'état d'avancement du projet. Il évoque tout d'abord le réaménagement du terminus et de la plateforme douanière de Moillesulaz en lien avec le prolongement du tram à Annemasse pour une dépense cantonale dès 2019 de 8,3 millions. Les travaux ont débuté à fin 2018 et sont pratiquement finalisés. Il ajoute qu'il y a eu en outre une contribution fédérale de 0,9 million et que la mise en service est prévue pour le 15 décembre prochain. Il aborde ensuite l'extension Bernex-Vailly du tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB), avec des dépenses dès 2019 de 100 millions, un début des travaux également à fin 2018 pour une mise en service à fin 2020, l'intégration du déplacement ultérieur du terminus en lien avec le projet de P+R Bernex-Vailly définitif (10 millions) et une contribution fédérale de 24,3 millions.

Le représentant du département aborde ensuite le tramway Genève – Saint-Julien (TGSJ) qui prévoit une nouvelle ligne tramway entre le terminus des Palettes et la gare de Saint-Julien pour des dépenses cantonales de 258,6 millions, dont au maximum 16,4 millions de subventions cantonales, et une contribution fédérale de 68 millions. Il souligne que la décision d'approbation des plans (DAP) de l'OFT est attendue pour le 1^{er} trimestre 2020 et qu'il y a une évolution des coûts assez importante sur ce PL puisque, depuis 2013, le tracé a été détourné pour passer dans le quartier des Cherpines et le contournement de Perly a été ajouté pour maintenir les capacités routières. Il ajoute que les acquisitions foncières ont été plus importantes que prévues, en lien notamment avec les ajouts cités précédemment, ce qui a eu pour effet d'augmenter le coût du projet. Il souligne enfin que la mise en service est prévue pour 2023 au plus tôt.

Le représentant du département évoque ensuite le tramway Nations – Grand-Saconnex – Ferney/Aéroport (TNGS) dont les études d'avant-projet sont en cours. Il souligne que les dépenses cantonales dès 2019 sont de 193 millions, qu'il y a 49,5 millions de subventions fédérales et un début des travaux pour 2022. Il indique que les études d'avant-projet sont en cours et précise que l'obtention de la décision d'approbation des plans est envisagée pour le dernier trimestre 2022 ; il relève qu'il y a un projet de prolongement jusqu'à Ferney-Voltaire et que les études préliminaires sont en cours avec les partenaires français. Cette mesure fera l'objet d'une demande de cofinancement dans le cadre des prochaines générations du projet d'agglomération.

Le représentant du département aborde ensuite des projets de tramway plus ponctuels et explique qu'il s'agissait aussi de tout ce qui relevait des modifications des voies de tram en lien avec la mise en service des nouvelles gares CEVA ; il précise que le projet est terminé à ce niveau, notamment au Bachet et à Chêne-Bourg, tandis qu'aux Eaux-Vives la première étape est terminée, mais que la boucle a fait l'objet d'un recours qui a conduit le Tribunal administratif fédéral (TAF) à dire que l'on devait assainir toute une partie du périmètre, car il s'agit, selon le TAF, d'une modification majeure. Il ajoute que le canton estime pour sa part qu'il s'agit d'une modification mineure, puisque les trams ne circuleront par la boucle que s'il y a un problème sur le réseau. Il souligne en outre qu'au niveau des interfaces principales, 16 millions sont prévus pour des travaux dès 2021 pour des aménagements ponctuels sur le réseau de tramway dont une nouvelle boucle de retournement à Rive en lien avec le projet Clé-de-Rive, lequel va être soumis à référendum, un tiroir de rebroussement à Amandolier et un autre à la rue du Stand.

Le représentant du département indique qu'il va maintenant évoquer rapidement l'évolution des projets de bus avec en premier lieu le réaménagement de l'axe de trolleybus (lignes 6 et 19) sous la forme d'un bus à haut niveau de service (BHNS) entre Genève Cornavin et Vernier-Village prolongé au-delà par deux branches en direction de Vernier-Canada et de l'Hôpital de La Tour via la Zimeysa. Il précise que l'on a actuellement réalisé les études préliminaires, qu'ils ont reçu les résultats concernant l'appel d'offres pour lancer les études d'avant-projet et que l'objectif est d'obtenir la décision d'approbation des plans au dernier trimestre 2022 ; il ajoute que l'on est ici sur une contribution fédérale, grâce au repêchage du projet dans le cadre du PA3, à 24 millions pour un projet de 96 millions dont environ 10 millions de subventions cantonales.

Le représentant du département indique ensuite que l'amélioration de la desserte des Grands Esserts se fera par le prolongement du trolleybus 7 entre l'hôpital et les Grands Esserts et par le projet de BHNS entre Veyrier et le PAV comportant la création d'un axe en site propre pour les bus entre le rondou de Carouge et Veyrier via les Grands Esserts. Il précise que ces projets de réaménagement sont bien avancés et que l'on est sur le point de déposer les requêtes d'autorisation de construire. Il précise qu'il s'agit en tout de plus de 40 millions avec aussi des subventions cantonales et des contributions fédérales à hauteur de 1,7 million pour l'un des deux projets. Il relève qu'il y a ensuite la requalification de l'avenue Louis-Casaï avec la création de sites propres et des priorisations pour les transports publics ; il précise que les études préliminaires ont été réalisées, que le projet a été

réévalué avec une décision d'un traitement complet de façade à façade, des adaptations à prévoir dans le secteur aéroportuaire et une contribution fédérale (PA2) prévue de 3,85 millions (pour des dépenses de 40 millions dès 2019). Il évoque ensuite le projet Rive – Communaux d'Ambilly via la route de Frontenex, avec la création d'un axe de transports publics intégrant la requalification de l'espace public. Il explique que ce projet comporte deux volets : les équipements techniques et les mesures d'accompagnement voirie. La branche rive gauche de la future ligne 4 Communaux d'Ambilly – Rive – Aéroport va prendre la forme d'un bus électrique à recharge rapide. Il relève enfin qu'il y a deux contributions fédérales (PA1 et PA2) à hauteur de 4,3 millions et 7,4 millions, pour des dépenses cantonales d'environ 30 millions, dont 15,6 millions de subventions cantonales.

Le représentant du département souligne ensuite que le projet de BHNS CERN – Frontière (– St-Genis) prévoit la réalisation sur la section Suisse CERN – Douane d'un site propre intégral bus pour une dépense de 10,2 millions et un début des travaux en 2022. Il rappelle que le projet initial de prolongement de tram jusqu'au centre de Saint-Genis n'a pas été retenu dans l'évaluation des projets d'agglomération 1, 2 et 3, ce qui a incité les autorités françaises à adapter le projet sous la forme d'un BHNS moins coûteux. Il souligne qu'il y a eu une convention d'acquisition avec la Confédération en 2018 de deux maisons douanières et que les études d'avant-projet sont en cours, à la fois en Suisse et en France.

Le représentant du département évoque ensuite le projet de l'axe fort moyenne ceinture : « Avenue de l'Ain / axe TP électrique » dont l'objectif est d'améliorer la vitesse commerciale ; il indique que l'étude préliminaire est en cours pour préciser la mesure (voie de bus et mobilité douce avec traitement paysager). Il mentionne ensuite le prolongement de la ligne 21 et le raccordement au futur boulevard des Abarois par une traversée nouvelle de l'autoroute. Sur ce projet, il souligne que l'étude préliminaire reste encore à lancer. Afin d'être exhaustif, il évoque enfin d'autres projets de bus (mentionnés en p. 21 de la présentation) dont le début des travaux est prévu pour 2024 (sauf 2025 pour la ligne entre les Cherpines et Bernex).

Auditions

M. Hugues Hiltbold, président du Groupe Transports et Economie

M. Nicolas Rufener, vice-président du GTE

M. Hiltbold remercie le président et se présente en tant que président du GTE. Il rappelle ce qu'est le GTE ainsi que ses objectifs. Il passera ensuite la parole à M. Rufener qui détaillera les éléments des deux projets de loi. Il

rappelle que le GTE a été créé en 1992 pour mettre en place une politique des transports axée sur les besoins de l'économie genevoise. Dès lors, son objectif est de répondre aux besoins de mobilité des entreprises et de leurs employés en défendant des conditions-cadres acceptables. Il y a évidemment également une défense des concepts clairs de circulation pour faciliter la mobilité des entreprises et des habitants du canton, quel que soit le moyen choisi qui est mis en avant. Ainsi, les principaux objectifs du GTE sont de maintenir l'accessibilité au centre-ville, de sécuriser les déplacements, de hiérarchiser le réseau routier, de compléter le contournement de Genève réalisé par une traversée du lac, d'améliorer l'offre en stationnement et le réseau des transports publics et finalement de diminuer les nuisances dues au trafic. Dans ce contexte, le GTE a toujours soutenu le libre choix des modes de transport, mais aussi et surtout la complémentarité et le transfert modal quand il semble possible. Il conclut par un élément d'actualité qui lui paraît important et rappelle que le GTE a toujours été en faveur du CEVA et du Léman Express qui étaient des points de sa politique dont ils sont fiers d'affirmer aujourd'hui qu'ils permettent une circulation facilitée.

M. Rufener remercie le président et les députés. Il informe que ces projets de lois impliquent divers commentaires. Premièrement, il énonce que le PL 12553 pose les jalons d'un développement de transports publics plus performants donc évidemment nouveaux, ce qu'ils trouvent intéressant dans cette approche, c'est la préoccupation de répondre aux besoins des habitants, des entreprises et visiteurs, soit au besoin de la population. Il précise qu'il est important de relever que, dans ce projet, le Conseil d'Etat insiste sur la question de « besoins », mais également sur le fait que les transports publics ne doivent plus servir d'entrave à la mobilité privée. Leur but étant de transporter des gens, non pas d'empêcher les autres d'utiliser divers modes de transport. A cette fin, il énonce la non-diminution de la capacité routière, les aménagements en site propre, la protection de la capacité routière globale du U lacustre jusqu'à la réalisation d'une traversée lacustre qui est précisément routière. Il ajoute qu'il faut se féliciter de cette vision et affirme qu'il ne sait pas s'il s'agit d'un changement de paradigme, mais que ces dernières années il a trop régulièrement été vu des transports publics encastrés dans le trafic privé, ce dernier étant tout autant entravé par le trafic public. Avec deux sites propres, il y aurait eu des transports beaucoup plus efficaces.

Il poursuit en disant que d'importants investissements prévus sont octroyés en une fois au Conseil d'Etat et la logique selon laquelle les TPG réaliseraient les travaux n'est plus d'actualité. Ainsi, il y a un retour vers l'Etat constructeur, la compétence de l'office du génie civil ne se discutant plus. Ils prônent que c'est une bonne façon de faire au vu de l'expérience de

cet office cantonal et des problèmes du cas de En Chardon, où les TPG n'ont pas fait preuve d'un bon outillage et d'une expertise suffisante pour un aussi grand chantier. Par contre, il affirme qu'il y a une compétence de l'office des transports qui est légèrement plus sujette à caution, dès lors que cette entité n'a guère d'expertise en matière de pilotage de projets de cette envergure qui comprennent pour l'essentiel des travaux. Pour tout ce qui est relatif à l'ingénierie, cet office est compétent, mais en matière de travaux ils en doutent. Quant à l'octroi en une seule fois du crédit, il soulève que cela semble logique dans une perspective de bonne et saine planification, mais que ça doit faire l'objet d'un reporting et ne peut en aucun cas constituer un blanc-seing. L'exploitation de ces différents projets nécessite un reporting pour éviter de faire un bilan dix ans plus tard.

Il conclut 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. Il termine en laissant place aux questions et informe 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

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. Il commence par le PL 12553 et rappelle le soutien de l'ATE à la gare souterraine et son opposition au projet de « la boucle », dit le « projet Weibel ». Il énonce ensuite les raisons de cet avis. Premièrement, il relève que la gare Cornavin a actuellement atteint sa limite de capacité, ce qui engendre des retards, des changements de voies et autres. Il serait ainsi irresponsable de ne pas agrandir la gare le plus rapidement possible. De plus, cela engendre une augmentation du temps de parcours entre Genève et Lausanne pour la moitié des trains et la plupart des passagers prendront les trains les plus rapides, ce qui empêchera la résolution de la capacité. Il ajoute que si une autre solution

est adoptée, cela risque de mener à la perte des fonds fédéraux alloués à Genève. Pour les autres points, au niveau de l'axe Vernier, il admet que l'ATE est favorable à une solution tram plutôt que bus à haut niveau de service pour des raisons de plan de capacité et de plus grand attrait pour les utilisateurs. Il affirme que l'abandon du prolongement du tram 18 du CERN vers Saint-Genis serait dommageable, de même que les autres points supprimés du schéma directeur des transports publics, tels que l'axe Lignon ainsi que la liaison bus entre les Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse.

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

Pour le magistrat de la commune de Plan-les-Ouates, le 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.

Ensuite, la commune de Plan-les-Ouates souhaite également l'intégration d'une mesure supplémentaire dans la H 1 50, soit une infrastructure de transports publics prévue pour la dernière phase de réalisation du PLQ 2 dans le quartier des Cherpines. Celle-ci a été prévue dans les engagements communs entre les communes et le canton de Genève dans une convention du 13 novembre 2017. Il ajoute que selon la réponse du conseiller d'Etat du 28 juin 2019, de nouvelles réflexions seront envisagées pour trouver une solution alternative, dont le financement se fera par un projet de loi spécifique. Cela représente un enjeu important pour le quartier des Cherpines.

M. Durand poursuit sa présentation en expliquant que le Conseil municipal de Plan-les-Ouates a voté à l'unanimité une résolution portant sur l'article 1 du PL 12553. Cet article modifie l'article 4 alinéa 1 et décrit les nouvelles liaisons. Le Conseil municipal souhaite que l'article 1 du PL 12553 inclue expressément le terme « les Cherpines » dans la liaison Bernex jusqu'à

Zimeysa, soit comme ceci : Bernex – Cherpines – Lancy-Pont-Rouge – Genève-Aéroport – Meyrin – Zimeysa.

Le point suivant traite du cofinancement des mesures sur le domaine public communal, soit le nouvel article 9D. La commune de Plan-les-Ouates est favorable à un cofinancement, elle a un crédit brut de 11 300 000 francs pour le tram. M. Durand insiste sur la nécessité de clarifier les limites des subventions à traiter dans le cadre de la révision future du cahier des charges relatives à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois (CCTPG).

M. Durand explique que le tronçon du tram qui va relier Saint-Julien passe par le territoire de Confignon, par la zone industrielle de Plan-les-Ouates et ensuite par la commune de Perly. S'agissant des aménagements, il y a une route de base à deux voies de circulation avec un parking à gauche et à droite. Celle-ci deviendra une route totalement urbaine avec les infrastructures routières et le tram. Il ajoute que cela veut aussi dire que les financements relatifs à la partie qui suit, celle qui continue vers l'autoroute, seront à la charge de la commune, puisqu'il n'y a pas de cofinancement.

Le tram a également un impact sur la partie urbanistique du quartier du Rolliet qui est en lien avec le quartier des Cherpines. Il indique que les travaux liés à ce quartier sont d'une grande ampleur et qu'il faut également travailler sur les équipements publics à mettre en place, cela concerne 1000 logements. Il s'agit donc de surfaces d'activités importantes, dont des espaces publics généraux. Le problème concret est le planning de réalisation de ce tram. En 2014, le tram était annoncé pour 2017, et actuellement il est prévu pour 2023. Cela pose un problème de coordination entre les travaux liés au tram et ceux des aménagements publics du quartier du Rolliet. Lors de l'aménagement du Rolliet, la commune pensait que le tram serait réalisé relativement vite et qu'elle allait se synchroniser avec pour entreprendre ses travaux d'aménagement. Actuellement il y a une incertitude sur le niveau 0 qui est à définir ; soit il s'agit de celui du tram, soit de celui des espaces publics du Rolliet. M. Durand doute que le tram s'adapte aux espaces publics. Ainsi, il y a un risque que la réalisation des espaces publics soit décalée. Or, ces aménagements sont des prérequis à la construction d'immeubles.

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.

M. Denis Berdoz, directeur général des TPG

M. Pascal Ganty, directeur infrastructures et bâtiments

M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint au DI

M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs à l'OCT

M. Berdoz introduit généralement leur point de vue qui sera ensuite explicité par M. Ganty. Selon eux, ces projets de lois sont parfaitement en adéquation avec le contrat de prestations 2020-2024 qui a été signé entre l'Etat et les TPG. Dans ce contrat de prestations, pour une période de 5 ans qui a débuté cette année, il y a un certain nombre de développements prévus avec des investissements à la clé. Il ajoute que la répartition traditionnelle est que les investissements d'infrastructures sont pris en charge directement par le canton et que les investissements véhicules sont assumés par le budget des TPG. Il confirme que, dans la planification de leur budget d'investissement, ils ont bien prévu les achats des véhicules en lien direct avec les projets d'infrastructures qui sont actuellement en discussion. Finalement, il dit qu'ils ont eu le plaisir de venir devant la commission des travaux le 12 novembre dernier pour parler plus spécifiquement de la part électrique de leurs véhicules et qu'à cette occasion ils avaient aussi eu la possibilité de présenter les tramways et les bus électriques qu'ils préoyaient d'acheter. Cela est aussi en phase avec les projets abordés aujourd'hui.

M. Ganty dit qu'en ce qui concerne le projet de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics, ceci consiste en une actualisation du texte en vigueur. C'est une mise à jour qui porte notamment sur l'abandon de la notion de crédit moyen annuel, l'actualisation du chiffrage des projets d'investissement, l'opportunité qui est donnée au Conseil d'Etat d'accorder une subvention à la construction de projets d'axe de transport sur le domaine communal et l'adaptation des principes de gestion financière. Par ailleurs, il relève que le projet de loi rappelle que des extensions du réseau de tramway doivent être réalisées en favorisant, partout où cela est possible, des sites propres intégraux. Il en est de même pour l'offre de transports collectifs sur

pneu en créant, partout où cela est possible, des voies réservées. Ces deux engagements contribueront réellement à l'amélioration de l'efficacité des TPG en termes de vitesse commerciale, d'attractivité et donc en termes financiers. Il conclut en disant que les TPG ne peuvent qu'être favorables à ce projet de loi et à l'adaptation de la H 1 50 existante.

En ce qui concerne le projet de loi ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 53 000 000 francs relatifs au réaménagement du nœud de 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, ils s'inscrivent stratégiquement dans la vision du développement du réseau défini dans le plan d'action des transports collectifs 2020-2024 et dans la ligne de leur contrat de prestations les liant avec l'Etat de Genève. Il est également à mettre en lien avec l'abandon de la notion de crédit moyen annuel qui conduit à ce que le financement de tout nouveau projet fasse l'objet d'un projet de loi d'investissement. De plus, le développement du TOSA au détriment de la traction thermique s'inscrit pleinement dans la stratégie des TPG à l'horizon 2030. Les travaux de l'interface Cornavin s'inscrivent dans le projet de réaménagement de la place de Cornavin, qui est lui-même concomitant avec le projet d'extension souterraine. Ils sont ainsi favorables à tous ces projets dont fait partie l'offre des transports collectifs des TPG. Quant à l'axe sur la route de Saint-Julien, ils estiment qu'il mérite vraiment d'être aménagé pour améliorer la progression des lignes qui y circulent pour qu'elles gagnent en attractivité et en gains financiers. Il reste disponible pour répondre aux questions.

M. Berdoz ajoute qu'en ce qui concerne la ligne TOSA et l'éventuel remplacement du tram par du TOSA, il faut savoir qu'en termes de capacité cela n'est pas du tout similaire. C'est pourquoi il est prévu de monter au Grand-Saconnex avec un moyen lourd comme le tram. Pour faire le lien avec le projet de loi, il informe que ce sont les lignes 4 et 22 qui sont prévues en TOSA. La ligne 22 étant une ligne existante qui serait remplacée alors que la ligne 4 est une ligne nouvelle qui ferait Communaux d'Ambilly – Aéroport, réalisée dès son origine en TOSA.

M. Pavageau complète que ce projet de ligne 4 a été présenté en février et qu'il comporte un raisonnement en termes de réseau. Le premier fait générateur concerne tout le développement qui va se passer sur la rive gauche dans le secteur MICA. Ensuite, ils ont identifié où il y avait des besoins supplémentaires afin de ne pas faire de « demi-ligne » pour des questions d'efficacité. Ils ont alors identifié que la densité tout au long de la route de Ferney et dans le secteur du Grand-Saconnex nécessite le prolongement du tram. Cela ne sera cependant pas suffisant avec tous les développements

planifiés dans le secteur des Nations. Ainsi, l'un et l'autre et non pas l'un ou l'autre permettent un report maximum vers les transports publics, en forte croissance à cet endroit.

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 créent 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'Étang. 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 rediscuter 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 représentant 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. Une députée Ve a énoncé les principaux problèmes, notamment avec la requalification de la gare de Cornavin.

A partir du moment où ces projets de lois 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.

Un député 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 au député 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 à 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 un 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 de 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 d'un 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 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 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 trams et les voies des CFF souterraines.

Votes

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12553 :

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

Non : –

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. 4 al. 1 let. a

Le président met aux voix l'amendement formulé par un député PLR à l'**art. 4 al. 1, lettre a, chiffre 3** :

*« les aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation optimale d'un réseau ferroviaire express régional (Léman Express) avec l'étude d'une nouvelle liaison diamétrale Bernex – **Cherpines** – Lancy-Pont-Rouge – Genève – Genève-Aéroport – Meyrin – Zimeysa. »*

L'amendement est accepté à l'unanimité.

art. 4 al. 1 let. b

Un député MCG propose un amendement à l'**art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 3 lettre c (nouvelle, « d » et « f » anciennes, devenant « f » et « g »)**. Il le formule de la manière qui suit :

« 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 ».

Un député UDC soutiendra cet amendement. Toutefois, il regrette la frilosité de cet amendement. Lors de la dernière révision de la H 1 50, un député PDC expliquait que le quartier de Lancy est en pleine évolution. A ce stade, de nombreux immeubles sont en train de se construire. Il regrette que la commission n'ait pas eu le courage de compenser la totalité des places. Il explique qu'ils sont en train de créer des « ghettos » anti-voitures qui vont dégoûter les gens de se rendre visite. Par exemple, à la Chapelle Les Sciens, ils ont créé des quartiers sans voitures, avec un nombre minimal de places de

parking. Ceci a pour effet d'inciter les gens à renoncer à rendre visite à leur famille un dimanche. De plus, certains commerces ont fermé à Lancy en raison de la suppression de places de parking. En conclusion, il soutiendra cet amendement, même s'il regrette que la commission n'ait pas opté pour une compensation totale des places de parking.

Le président met aux voix l'amendement du député MCG à l'**art. 4, al. 1, lettre b, chiffre 3 lettre c (nouvelle, « d » et « f » anciennes, devenant « 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 » :

Oui : 3 (2 MCG, 1 UDC)
 Non : 8 (3 S, 2 Ve, 2 PDC, 1 EAG)
 Abstentions : 4 (4 PLR)

L'amendement est refusé.

Le président poursuit avec le deuxième débat.

art. 4, al. 1, lettre c	pas d'opposition, adopté
art. 4, al. 1, lettre f	pas d'opposition, adopté
art. 4 al. 2	pas d'opposition, adopté
art. 5 al. 3	pas d'opposition, adopté
art. 5A (abrogé)	pas d'opposition, adopté
art. 7, al. 1	pas d'opposition, adopté
art. 8	pas d'opposition, adopté
art. 9	pas d'opposition, adopté
art. 9A	pas d'opposition, adopté
art. 9B	pas d'opposition, adopté
art. 9C	pas d'opposition, adopté
art. 9D	pas d'opposition, adopté
art. 9E	pas d'opposition, adopté
art. 9F	pas d'opposition, adopté
art. 9G	pas d'opposition, adopté
art. 13	pas d'opposition, adopté
art. 14	pas d'opposition, adopté
art. 15	pas d'opposition, adopté
art. 16	pas d'opposition, adopté
<u>art. 2</u>	pas d'opposition, adopté

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 12553 ainsi amendé à l'article 4, al. 1, lettre a, ch. 3 :

Oui : 13 (3 S, 4 PLR, 2 Ve, 2 PDC, 1 EAG, 1 UDC)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : –

Le PL 12553, tel qu'amendé, est accepté.

Projet de loi (12553-A)

modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modifications

La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988, est modifiée
comme suit :

Art. 4, al. 1, phrase introductive, lettres a, b, chiffres 2 et 3, lettres a, c et d (nouvelle teneur), lettre f (nouvelle), chiffre 4 (nouvelle teneur), al. 1, lettre c (nouvelle teneur), al. 1, lettre f (nouvelle), al. 2 (nouvelle teneur)

¹ Le réseau des transports publics est renforcé à l'horizon 2030, en
conformité avec les différentes générations du projet d'agglomération et le
plan directeur cantonal, dans le but d'améliorer la desserte urbaine, régionale
et transfrontalière de l'agglomération et de façon à augmenter
significativement la capacité d'accueil aux heures de pointe, ceci par les
mesures suivantes :

a) Transports régionaux

La desserte régionale et transfrontalière de l'agglomération par chemin de fer
est développée avec les projets principaux suivants :

- 1° la liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse via La Praille – les
Eaux-Vives (CEVA) ;
- 2° l'extension de capacité du nœud de Genève incluant notamment la
construction d'une nouvelle gare souterraine au droit de la gare de
Genève ;
- 3° les aménagements d'infrastructure nécessaires pour une exploitation
optimale d'un réseau ferroviaire express régional (Léman Express)
avec l'étude d'une nouvelle liaison diamétrale Bernex – Cherpines –
Lancy-Pont-Rouge – Genève – Genève-Aéroport – Meyrin –
Zimeysa.

Les transports publics régionaux sont développés en étroite concertation avec
les autorités compétentes suisses et françaises, notamment dans le cadre du
programme de développement stratégique ferroviaire de la Confédération
suisse.

b) Tramways

- 2° La première étape de cette construction de lignes porte sur le prolongement Cornavin – rond-point de Plainpalais – Acacias, – Grand-Lancy – Palettes, ainsi que les lignes Cornavin – Meyrin et Cornavin – Nations.
- 3° La deuxième étape porte sur :
 - a) le prolongement de la ligne de tramway Cornavin – Place des Nations jusqu’au Grand-Saconnex, dès que la route des Nations est construite, avec dans une deuxième étape une extension en direction de Ferney-Voltaire (et/ou une éventuelle branche entre le Grand-Saconnex et l’Aéroport) ;
 - c) le prolongement en deux étapes de la ligne de tramway desservant les Palettes en passant par les Cherpines jusqu’à la frontière franco-suisse à Perly, et sous maîtrise d’ouvrage française jusqu’à Saint-Julien. La traversée de Lancy doit se faire sans diminution de la capacité routière, celle de Perly ne peut se faire en partage avec le trafic général. Les standards de réalisation dès la sortie de Lancy jusqu’à l’entrée de Saint-Julien doivent se rapprocher de ceux d’un chemin de fer régional ;
 - d) le réaménagement ponctuel du réseau existant, dans le cadre du développement des interfaces publiques autour des gares CEVA ;
 - f) la réorganisation du nœud tramway de Cornavin en prévision du réaménagement de l’espace public et de l’extension de capacité du nœud ferroviaire de Genève.
- 4° Toutes les extensions du réseau de tramway doivent être réalisées en favorisant partout où cela est possible des sites propres intégraux ; l’ensemble du réseau à réaliser doit au moins être en voies réservées partout où cela est possible afin de permettre d’atteindre des vitesses commerciales attractives ; enfin, les aménagements des lignes doivent prévoir des terminus ou des terminus intermédiaires avec des possibilités de garage.

c) Autobus, trolleybus et autobus électrique à recharge rapide

Les lignes de transports publics sur pneus sont adaptées et améliorées ; les lignes du réseau urbain principal sont réalisées, partout où cela est possible, en site réservé ; les lignes secondaires et suburbaines sont conçues de façon à faciliter l'accès aux gares ferroviaires et aux nœuds du réseau urbain principal.

Des aménagements routiers importants pour favoriser le déploiement de l'offre du réseau sont entrepris, sous forme d'aménagement en sites propres, de requalifications d'axes routiers, de prolongement ou d'électrification de lignes. Sont concernés les axes suivants : Aéroport – Rive – Communaux d'Ambilly, Avenue Louis-Casaï, CERN – Frontière (en direction de Saint-Genis), Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, Genève – Vernier, Hôpital – Grands Esserts, interface Aéroport, Jonction – stade de la Praille, moyenne ceinture (Av. de l'Ain, Etang, Pré-Bois), Nations – Plan-les-Ouates, Onex – Cressy, Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Grands Esserts – Veyrier, Rive – Cornavin, et Route de Saint-Julien.

Concernant la ligne entre Rive et les Communaux d'Ambilly, elle doit être réalisée sans réduire la capacité routière des chaussées destinées aux véhicules privés et professionnels dans l'attente d'une traversée lacustre.

f) Projets à long terme

D'autres extensions du réseau en site propre sont à étudier en vue d'une réalisation ultérieure : Genève – Vézenaz, Thônex – Communaux d'Ambilly, Genève – Lignon, Genève – Vernier (tramway), Rive – pont du Mont-Blanc, route de Malagnou et moyenne ceinture Aéroport – Châtelaine – Praille-Acacias-Vernets (PAV) – Eaux-Vives.

Sur ces axes, les aménagements peuvent prendre la forme d'une ligne de bus à haut niveau de service ou de tramway. Le mode de transport devra être pensé comme évolutif (du bus au tramway) afin de permettre la prise en compte de leur éventuelle montée en charge.

Avant la réalisation d'une traversée lacustre, la mise en place de ces aménagements n'a pas d'impact sur la capacité routière globale utile du U lacustre (mouvements quai Gustave Ador, quai Général Guisan, pont du Mont-Blanc, quai du Mont-Blanc, quai Wilson et inverse).

² Le tracé des lignes visées à l'alinéa 1, lettres a, b et f, est défini par le schéma directeur du réseau sur rail, annexé à la présente loi.

Art. 5, al. 3 (nouveau)

³ Dans le cadre d'un traitement de façade à façade de projet d'axe de transport en site propre sur domaine public communal, le Conseil d'Etat peut décider d'accorder un subventionnement à la construction dans un périmètre donné et pour un maximum de 50% des coûts de l'aménagement concerné, déduction faite d'éventuelles subventions et participations de tiers. Les règles d'application, périmètre et modalités de calcul de la subvention sont définies dans le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois, du 14 décembre 1987.

Art. 5A (abrogé)**Art. 7, al. 1 (nouvelle teneur)**

¹ Les lignes du réseau sur rail à écartement métrique à créer font l'objet d'une demande de concession auprès de l'autorité fédérale, conformément aux articles 5 à 8b de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957.

Art. 8, al. 1 (nouvelle teneur), al. 2 et 3 (abrogés, l'al. 4 ancien devenant l'al. 2)

¹ Les plans de construction des lignes du réseau sur rail ainsi que trolleybus sont soumis à l'approbation de l'autorité fédérale et à enquête publique conformément aux articles 18 et suivants de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957.

**Chapitre III Crédits d'étude et d'investissement
(nouvelle teneur)****Art. 9, al. 1 et 3 (abrogés, l'al. 2 ancien devenant l'al. unique)****Art. 9A Crédits d'étude et d'investissement (nouveau)**

¹ Des crédits d'étude et d'investissement bruts de 826 800 000 francs (base francs avril 2018, hors TVA et renchérissement, y compris activation du personnel) sont ouverts au Conseil d'Etat pour le développement du réseau sur rail à écartement métrique et du réseau routier de transports publics.

² Ils se décomposent de la manière suivante :

- Tram Cornavin – Meyrin, dernière étape	2 000 000 fr.
- Prolongement tram Meyrin – Cornavin – Bernex à Vailly	100 000 000 fr.
- Tram Genève – Plan-les-Ouates – Saint-Julien-en-Genevois en deux étapes	242 200 000 fr.
- Prolongement tram Cornavin – Nations jusqu’au Grand-Saconnex (P47) puis jusqu’à Ferney-Voltaire et éventuellement l’aéroport	193 000 000 fr.
- Compléments au réseau tram et interfaces (réaménagements plateforme Moillesulaz, interfaces tramway de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), interfaces principales)	44 800 000 fr.
- Aménagements routiers et requalification pour bus à haut niveau de service entre Genève et Vernier	86 300 000 fr.
- Aménagements routiers et requalification pour fluidification des lignes de bus sur l’avenue Louis-Casaï	40 000 000 fr.
- Aménagements routiers pour nouvelles lignes desservant le grand projet des Grands Esserts	31 200 000 fr.
- Autres projets d’aménagements pour les bus, trolleybus et bus électrique à recharge rapide : CERN – Frontière, Cherpines – Bernex, Cressy – Bernex, interface Aéroport, Jonction – Stade de la Praille, moyenne ceinture (avenue de l’Ain, secteur Etang, route de Pré Bois), Rive – Communaux d’Ambilly (Axe Frontenex), Rive – Cornavin et Onex – Cressy	87 300 000 fr.
Total	826 800 000 fr.

Art. 9B Planification financière (nouveau)

¹ Ces crédits d’investissement sont ouverts dès 2019. Ils sont inscrits sous la politique publique M – Mobilité, sous les natures 5000 et 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. 9C Subvention fédérale (nouveau)

¹ Une subvention fédérale sur une majorité des projets listés à l'article 9A est prévue au titre de contribution issue du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

² Elle est estimée à un montant de 166 780 000 francs et est comptabilisée sous la politique publique M – Mobilité.

Chapitre IV Subvention d'investissement (nouveau, le chapitre IV ancien devenant le chapitre V)**Art. 9D Subvention d'investissement (nouveau)**

¹ Un crédit maximal de 77 000 000 francs (base francs avril 2018, hors TVA et hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement accordée aux communes pour l'accompagnement des mesures relatives aux aménagements sur le domaine public communal.

² Cette subvention, versée à titre exceptionnel sur la base d'un projet arrêté et précis, est calculée conformément aux dispositions de l'article 5, alinéa 3.

Art. 9E Planification financière (nouveau)

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2019 au titre de subvention d'investissement. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité, sous la nature 5620 et le centre de responsabilités suivant :

0611 Office cantonal du génie civil.

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

Art. 9F Durée (nouveau)

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint au terme des travaux.

Art. 9G Aliénation (nouveau)

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

Art. 13 Amortissement (nouveau)

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. 14 **Clause d'indexation (nouveau)**

Le montant des crédits prévus aux articles 9A et 9D 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. 15 **Loi de boucllement (nouveau)**

Les crédits d'investissement prévus aux articles 9A et 9D doivent être bouclés en application de l'article 40 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Art. 16 **Utilité publique (nouveau)**

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. 2 **Entrée en vigueur**

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

Date de dépôt : 9 juin 2020

RAPPORT DE LA 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.