

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 15 octobre 2012 de MM. Eric Bertinat, Pascal Rubeli, Jacques Pagan, Olivier Tauxe et Christo Ivanov: «Traversée du lac par bacs».

Rapport de M^{me} Patricia Richard.

Cette motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement le 25 novembre 2013. Elle a été traitée sous les présidences de M^{mes} Brigitte Studer et Marie Barbey les 27 mai, 10 juin, 26 août et 2 décembre 2014. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier que la rapporteuse remercie pour la qualité de ses notes.

Rappel de la motion

Considérant:

- que la grande traversée de la rade ne verra pas le jour avant 2040;
- que la traversée moyenne de la rade est censée être réalisée d'ici 2020;
- que le pont du Mont-Blanc est vétuste et saturé;
- que les autres ponts en ville de Genève sont majoritairement piétons;
- que la Constitution genevoise garantit la complémentarité des modes de transport;
- que la Ville de Genève veut fermer 200 rues à la circulation motorisée;
- les innombrables chantiers en cours sur les routes en ville de Genève;
- qu'une traversée de la rade se fait ainsi plus pressante que jamais;
- qu'il est donc urgent de trouver une solution provisoire, flexible et rapidement exécutable;
- que la mise en place d'une traversée de la rade par bacs ne nécessite que peu d'infrastructures;
- que cela fonctionne très bien pour les lacs de Zurich, de Constance et des Quatre-Cantons;
- que ce mode de traversée est très largement utilisé partout dans le monde, y compris dans des zones très urbanisées,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier toutes les possibilités de relier, en ville de Genève, les deux rives du lac par le biais de ferries, cas échéant avec le concours de la Direction générale de la mobilité et la Compagnie genevoise de navigation.

Séance du 27 mai 2014

Audition du motionnaire M. Eric Bertinat

Il déclare que cette motion est particulière puisque, dans six mois, la population genevoise va se prononcer sur l'initiative de l'Union démocratique du centre sur la traversée de la rade, il a donc hésité à retirer la motion.

Cette motion a déjà été traitée par le Grand Conseil qui l'a renvoyée en Commission des transports en février 2009. En avril 2009, un rapport (M 1808-B) a été rendu transformant ce projet en ferry, qui avait trouvé une large majorité, voté en plénière le 17 décembre 2009.

Le Conseil d'Etat a rendu son rapport le 16 avril 2010, s'engageant à donner une information dans les six mois mais, à ce jour, toujours rien.

Une traversée est envisageable, comme sur le lac de Zurich, qui est rentable, ou comme dans d'autres pays d'Europe. M. Unger avait déclaré que l'idée pouvait être envisagée dans le cadre du Grand Genève. La traversée Vengeron-Ruth impliquerait des aménagements légers et peu agressifs pour les berges du lac, avec des rythmes de navigation assez souples. La capacité a été évaluée à environ 5000 voitures par jour. MM. Stucki et Moenks ont réalisé une étude de bac sur le lac de Constance qui véhiculait plusieurs millions de passagers par année.

Le choix de l'axe est lié à la rentabilité, plus il sera proche du pont du Mont-Blanc, moins il sera emprunté. L'idéal serait de 20 km de distance, ce qui serait sur le canton de Vaud, dans une idée du Grand Genève.

L'axe idéal serait Crans-près-Céligny/Chens-sur-Léman en France voisine. La Compagnie générale de navigation (CGN) estime que ce projet est envisageable. Les Verts se sont opposés à cause du coût en carburant des bacs.

Si cette motion est déposée auprès du Conseil municipal, c'est pour que la Ville de Genève sollicite le Conseil d'Etat.

Questions-réponses

La Confédération ne financerait pas ce projet, il relève du fonds d'infrastructure fédéral, le Canton n'est pas actif à ce niveau non plus. L'investissement coûterait 60 millions, des partenaires privés seraient sollicités, ce pourrait être un projet d'agglomération.

Le coût serait de 60 centimes par kilomètre. L'idée est de permettre aux automobilistes de continuer leur route avec leur véhicule sans passer par Genève. Le projet de la CGN qui visait à transporter les passagers français sans leur voiture n'a pas fonctionné.

Même si les emprises ne se situeraient pas sur le territoire de la Ville de Genève, c'est elle qui serait gagnante de voir son trafic de passage diminuer, d'où la demande faite afin de faire prendre position à la Ville.

Les expériences menées en Suisse alémanique sont concluantes, pourquoi pas ici?

Les coûts en mazout sont faibles, mais la navigation de plaisance devrait être plus attentive. La CGN déplace 44 000 personnes par année de Chens-sur-Léman. Trois bacs en tournus serait un bon début.

Il serait possible de faire passer d'autres véhicules.

A la demande d'un commissaire, il est décidé de demander à M^{me} Heredia de nous transmettre le rapport du Grand Conseil afin que nous en prenions connaissance, et de reprendre le traitement de cet objet à la prochaine commission.

Séance du 10 juin 2014

Le motionnaire déclare avoir envoyé aux membres de la commission, le jour même, l'étude de faisabilité d'un bac transversal Vengeron/Ruth, datée du 27 mai et demandée par M. Favre, alors attaché de direction au Département du territoire. Il ajoute que plusieurs réponses sont également apportées à plusieurs questions qui ont été posées lors de la dernière séance. Il observe qu'un tableau démontrant les gains de temps potentiels est également indiqué.

Une demande est faite de pouvoir prendre connaissance du document et d'auditionner l'Association transports et environnement (ATE), demande acceptée par 8 oui (2 Ve, 3 S, 2 EàG, 1 MCG) et 6 abstentions.

Il est décidé par une grande majorité de la commission de remettre ce dossier à la rentrée.

Séance du 26 août 2014

Audition de M. Thomas Wenger, de l'ATE

L'ATE représente 6000 membres et propose des assurances analogues à celles du TCS.

Les transports motorisés sont passés de 52% en 2000 à 41% en 2010. 41% des ménages en ville de Genève n'ont pas de véhicules en 2014 contre 36% en 2005. Il y a une diminution de 20% du trafic sur le pont du Mont-Blanc depuis 2000, mais l'autoroute de contournement est de plus en plus utilisée. Cette motion n'aurait pas de nécessité si la traversée de la rade est acceptée.

L'association Michel Dufaut a fait un rapport sur une traversée Vengeron-Ruth, comprenant des comparaisons avec le lac de Zurich. Le projet genevois devrait prévoir des cadences de 20 min, et accepter les deux-roues comme les piétons, et ce projet serait envisageable.

Un deuxième exemple est évoqué dans le rapport, sur le lac de Constance, exemple qui date de 1920. 4,2 millions de personnes prennent ce bac par année. Il termine en mentionnant qu'une étude à Genève serait intéressante en prenant comme référence le Vengeron et Ruth.

Questions-réponses

Les chiffres indiquent que les gens prennent beaucoup moins leur voiture pour descendre en ville, mais les deux-roues sont en très forte augmentation.

L'ATE a de nombreux retours de personnes se plaignant de la conduite des chauffeurs de bus. Des séances se déroulent annuellement avec le Département des transports et les Transports publics genevois afin de sensibiliser les chauffeurs, mais apparemment cela ne suffit pas.

Le Conseil d'Etat a annoncé 630 000 habitants pour 2030, comment sera-t-il possible d'absorber le trafic qui en découlera? L'audition de M. Christophe Stucki au Grand Conseil avait indiqué également que plus la traversée était éloignée, plus elle avait de chance, en fin de compte qu'il convient d'attendre le résultat du 28 septembre, le problème demeurera à l'égard d'une grande traversée.

Le CEVA devrait régler une partie du trafic de transit dans l'hypercentre de Genève, ainsi que l'élargissement des rails en France voisine afin d'accueillir les trams.

La Confédération envisage une troisième voie sur l'autoroute de contournement jusqu'à Lausanne.

Le projet Nyon-Chens pourrait être utile, bien qu'il y ait peu de pendulaires entre ces deux sites.

L'aménagement des rives demeure un point négatif, il faudrait trouver les terrains, faire les accès routiers, un parking, etc.

Il faudrait trouver un équilibre entre un prix de fonctionnement qui couvre les frais et qui ne doit pas être dissuasif.

Le projet n'est pas de nature communale et devrait être coordonné par le Canton, bien que ce soit la Ville qui souffre du trafic.

Quarante-cinq à cinquante traversées par jour seraient envisagées pour Genève, la CGN devrait être le partenaire de ce projet.

Il est proposé de geler cette motion jusqu'à la votation du 28 septembre.

Séance du 2 décembre 2014

Le motionnaire Eric Bertinat prend la parole et déclare que, en une année, le Parti démocrate-chrétien et le Parti libéral-radical ont totalement changé d'idée et accepté le principe d'une traversée du lac et non de la rade alors qu'ils n'avaient pas soutenu ce projet à l'époque. M^{me} Leuthard a déclaré que la Confédération ne soutiendrait pas ce projet avant 2050, ne reste que le bac, solution que tous les spécialistes soutenaient.

Prises de position et vote

Les socialistes déclarent que même si l'idée est bonne, elle ne dépend pas de la commune mais du Canton.

Le groupe des Verts partage cette opinion et trouve que 20 francs par traversée est trop cher.

Le Parti libéral-radical et le Parti démocrate-chrétien s'abstiendront pour les mêmes raisons.

Pour l'Union démocratique du centre, c'est le Conseil d'Etat qui a stoppé ce projet à cause du CEVA, alors que le Grand Conseil l'avait jugé viable, en outre la Ville de Genève est concernée puisque c'est elle qui absorbe le transit.

Le groupe Ensemble à gauche soutiendra ce projet.

Le Mouvement citoyens genevois le soutiendra également.

L'Union démocratique du centre propose d'amender et de supprimer «en ville de Genève». Cet amendement est accepté à l'unanimité de la commission.

Cette motion amendée est acceptée par 7 oui (2 UDC, 1 S, 2 MCG, 2 EàG) contre 2 non (Ve) et 6 abstentions (2 S, 3 LR, 1 DC).

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'étudier toutes les possibilités de relier les deux rives du lac par le biais de ferries, cas échéant avec le concours de la Direction générale de la mobilité et la Compagnie genevoise de navigation.