

13 octobre 2016

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 12 mars 2008 de MM. Thierry Piguet, Christophe Buemi, Patrick Baud-Lavigne, Gérard Deshusses, Grégoire Carasso, Jean-Louis Fazio, M^{mes} Silvia Machado, Isabelle Brunier, Véronique Paris, Diana Duarte Rizzolio, Christiane Olivier, Annina Pfund et Mary Palante: «De l'air à la place Dorcière!»

Rapport de M^{me} Brigitte Studer.

La proposition a été amendée et renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de sa séance du 10 novembre 2008. La commission l'a traitée les 3 février, 19 mai, 2 juin, 16 juin et 1^{er} septembre 2009, le 4 février 2014, le 1^{er} septembre 2015, les 19 avril et 31 mai 2016 sous les présidences successives de M^{mes} Anne-Marie Gisler, Claudia Heberlein Simonett, Brigitte Studer et Sandrine Burger. Les notes de séance ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la rapporteuse remercie pour la qualité toujours excellente de son travail.

Rappel de la motion amendée le 10 novembre 2008

Considérant:

- l'emplacement actuel de la gare routière qui n'a plus sa raison d'être;
- l'engorgement au centre-ville à toute heure de la journée;
- le trafic intense dans le quartier de la gare, les quais et le pont du Mont-Blanc;
- la pollution engendrée par les gaz d'échappement des poids lourds;
- les manœuvres difficiles pour les cars dans les rues attenantes;
- la possibilité de rejoindre une gare routière délocalisée, par les transports en commun, train, puis par la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) dans quelques années;
- les nombreuses études faites constatant cette situation bloquée;
- le manque de volonté des pouvoirs publics d'avoir un projet commun,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de se concerter avec l'Etat de Genève et les différents partenaires caristes afin:

- de faire au Conseil municipal un point de situation des nombreuses études qui ont analysé l'impact de la gare routière au centre-ville, ses nuisances et sa possible délocalisation;

- de chercher, notamment sur la base des diverses études déjà effectuées, un lieu adéquat pour une gare routière en ville de Genève;
- de réhabiliter la place Dorcière en un lieu plus agréable.

Séance du 3 février 2009

Audition de M^{mes} Isabelle Brunier et Diana Duarte Rizzolio, représentantes des motionnaires

M^{me} Brunier précise en premier que lors du traitement en plénière une invite a été remplacée dans la version envoyée en commission. Elle explique ensuite que la situation actuelle de l'aménagement de la place Dorcière, qui remonte aux années cinquante, n'est pas satisfaisante au vu de l'encombrement des lieux. Tous les usagers sont ennuyés. A l'origine, il ne s'agissait pas d'une place mais d'une promenade. Elle pense que sortir la gare routière de la ville pour la rapprocher de l'aéroport serait judicieux. Cette idée a toutefois été abandonnée, mais le constat d'une situation non satisfaisante demeure. Les grands axes qui pénètrent en ville sont tous engorgés et il semble maintenant opportun de trouver une solution.

M^{me} Duarte Rizzolio évoque le projet d'arrêté PA-24 «Pour un nouvel emplacement de la gare routière de Genève» de 2002 qui demandait une nouvelle organisation de la gare routière et qui avait été signée par tous les partis. Ensuite, faute de nouvelles, la question écrite QE-124 avait été adressée en 2004. Le Conseil administratif avait alors répondu en évoquant le Conseil d'Etat, lequel proposait de laisser les cars touristiques en ville et de déplacer le reste vers l'aéroport. Elle propose d'auditionner les services de la Ville et de l'Etat qui se sont occupés de ce dossier.

Questions des commissaires

Un commissaire se déclare sceptique par rapport à l'idée de déplacer la gare routière hors de la ville et demande quelles sont les propositions des motionnaires pour rendre cette place plus agréable.

M^{me} Brunier répond qu'il s'agirait de remettre en état la verdure et de mettre en valeur l'église anglaise. La gestion des cars touristiques en ville reste un problème.

Vu les projets de réaménagement de la gare Cornavin, un commissaire demande si les cars pourraient être placés au centre de tri de Montbrillant.

M^{me} Brunier trouve que c'est une bonne idée. Elle rappelle que le quartier des Grottes avait été envisagé, mais que suite à la réhabilitation du quartier cette option n'est plus imaginable.

Un commissaire signale qu'outre les cars internationaux et touristiques, il y a également les transports régionaux. Il pense qu'il serait plus judicieux de découpler les sites et d'en prévoir un sur la rive gauche et un sur la rive droite.

Votes

La présidente soumet au vote les auditions proposées.

Les auditions des services de la Ville et de l'Etat, des exploitants de la gare routière, de Rail immobilier et de Genève Tourisme sont toutes acceptées à l'unanimité.

La commission décide de surseoir à l'audition de la Poste.

Séance du 19 mai 2009

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement, de M^{me} Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, et de M. Philippe Mongin, adjoint de la Direction du département des constructions et de l'aménagement

M. Pagani déclare que plusieurs discussions se sont déroulées à propos de la place Dorcière. Certains proposent de supprimer ou de déplacer les cars de ce site. La Ville a essayé de replacer les cars ailleurs. Il rappelle que l'incendie de cet hiver a mis en lumière la nature juridique de l'association qui s'occupe de cette activité, une nature juridique qui s'est modifiée sans que la Ville s'en rende compte. Il précise qu'il s'agit à présent d'une entreprise du nom de Veolia qui est l'unique exploitant.

M. Mongin rappelle que cette gare accueille les lignes régionales régulières, les excursions et les lignes à longue distance. 50% de la fréquentation est réalisé par les lignes régionales pour 20% du chiffre d'affaire. Les excursions représentent, quant à elles, 12% de la fréquentation pour un quart des recettes. La gare routière possède quinze emplacements de cars. Ce lieu reçoit 400 cars en automne et 700 en hiver, sans aménagement sécuritaire pour ce faire. En outre le bâtiment est vétuste. La place appartient au domaine public communal avec une concession domaniale, ce qui implique qu'un appel d'offre est nécessaire pour désigner un exploitant. Le Canton et la Ville sont cosignataires de la convention d'utilisation de cette gare. Il indique encore que l'on constate à présent une progression des lignes régionales et une diminution des grandes lignes.

Questions des commissaires

Est-ce juste que la ligne d'hiver rapporte 1,75 million?

M. Mongin acquiesce. Il rappelle ensuite que le second site est à l'aéroport et qu'il représente un tiers de la vente des billets, parfois la moitié en raison du nombre important de skieurs. Le potentiel autour de l'aéroport est de 1 à 6, ce qui pourrait représenter 32 000 cars. Il indique aussi que la remise en état de l'édifice se monte à 54 000 francs.

Où en est le projet de réaménagement pour ce bâtiment?

M. Mongin explique que plusieurs scénarios ont été évoqués à travers le temps. En 1958, une coopérative de caristes a été fondée pour l'exploitation des lieux et que la situation a ensuite évolué. En 2000, c'est une société anonyme qui a vu le jour (Gare routière SA) et c'est maintenant l'entreprise Veolia Transport Suisse SA qui exploite l'endroit. Cette dernière a été reçue afin de connaître ses perspectives. Cette société entrerait en matière sur l'exploitation et la gestion des deux sites avec comme site principal l'aéroport, soit le parking P33. Ce projet signifie la construction d'un bâtiment à l'aéroport, la place Dorcière se contentant des activités d'excursion avec une buvette. Il existe des alternatives pour l'emploi de cette place, comme l'établissement des cars à la rue des Alpes. Il remarque toutefois que le Canton doit être sollicité sur ces questions. Les objectifs sont aujourd'hui la réparation des dégradations, l'obtention de garanties d'impartialité de la part de l'exploitant, la réactivation d'une commission de surveillance, la définition d'un cahier des charges et la précision des conditions financières liées à la mise à disposition du site. Il ajoute qu'il convient donc d'élaborer un programme d'aménagement et de négocier avec le Canton et l'Aéroport.

Est-ce obligatoire de maintenir toutes les lignes?

M. Mongin répond que les concessions sont octroyées par la Confédération.

M. Pagani précise que la Ville se contente de mettre à disposition cet espace public.

Quelle serait la réduction de volume à la place Dorcière si l'aéroport devenait le site principal? Quelle est la vision du magistrat sur cette place?

M. Pagani répond qu'on ne connaît pas l'évolution des compagnies d'aviation *low cost* à long terme. La situation est mouvante; si l'on constate de larges diminutions de certaines lignes, d'autres, comme celle de Chamonix, ne font que croître. La première idée était de déplacer tous les cars à l'aéroport ou derrière la poste de Montbrillant. Cependant les touristes viendront sans doute en taxi dans

le périmètre des hôtels. Il pense dès lors qu'il est nécessaire d'avancer pas à pas dans ce dossier et de réaliser des études d'impact. La place Dorcière reste donc encore viable pour l'accueil des cars, mais tout le monde est d'accord pour modérer l'activité qui se déroule sur cette place. Il remarque en outre que Veolia n'est pas prête à tout financer, tout comme les autorités. Il faut donc continuer à étudier le dossier en réglant le statut juridique et les conditions financières.

Combien d'emplacements de cars seraient nécessaires pour les lignes touristiques uniquement?

M. Mongin répond qu'il est nécessaire d'étudier la question, également sous l'angle du potentiel de stockage et du taux de rotation. Il pense que la moitié devrait sans doute suffire.

M^{me} Giraud remarque qu'il est nécessaire de faire une pesée d'intérêts et de considérer ce qui est viable.

Est-ce que les lignes régionales proviennent de l'Ain et de la Savoie?

M. Mongin répond que ces lignes vont jusqu'à Lyon.

Ne faudrait-il pas imaginer conserver les cars sur la même rive afin d'en limiter les déplacements?

M. Mongin répond qu'il est nécessaire de connecter les cars aux interfaces de transport.

M. Pagani mentionne que les interconnexions devront être analysées lorsqu'il y aura trois gares à Genève. Toutefois la place Dorcière conservera sans doute son activité en raison des hôtels qui se trouvent à proximité.

Une commissaire constate que les longues distances diminuent. Elle ajoute que les tarifs sont prohibitifs, soit 190 francs pour se rendre à Chamonix. Elle pense qu'il est en l'occurrence discutable que la Ville mette à disposition l'espace public pour une multinationale qui pratique ces tarifs. Elle n'est pas gênée d'imaginer cette gare se situer uniquement à l'aéroport. Elle ne croit pas en outre que les clients des hôtels qui se trouvent dans le périmètre de la place Dorcière prennent souvent le car. Elle rappelle que les distances sont réduites et que de Cornavin au lac, la durée est très modeste. Elle ne comprend dès lors pas pourquoi il est nécessaire de conserver cette gare au centre-ville.

M. Pagani déclare que le Conseil administratif partageait cette opinion au début des études, mais qu'il s'est avéré que ces prestations répondaient à un besoin de la population. Il est écologiquement plus logique de faire venir un car

avec soixante personnes à son bord plutôt qu'une multitude de taxis. Il rappelle encore que la mobilité va s'accroître de 40% d'ici ces prochaines années et qu'il sera nécessaire de pouvoir l'absorber.

Séance du 2 juin 2009

Audition de M. Fabrice Etienne, chef du Service des transports publics

M. Etienne remarque que son service a pris connaissance de la motion qu'il trouve positive puisqu'elle propose de chercher des solutions. Il constate qu'il n'y a pas encore de concertation entre la Ville de Genève et le Canton. Cinq documents officiels président à son existence: des statuts juridiques, un bail à loyer, un règlement, une convention et un cahier des charges (annexes 1 à 4). Il précise qu'une commission de contrôle surveille la gare, laquelle se gère seule. La gare routière est une gare abritant des bus touristiques ainsi que des bus assurant des lignes régulières. Il existe plusieurs sortes de lignes, soit des lignes transfrontalières comme Genève-Thonon ou Genève-Chamonix, des lignes régulières internationales comme Genève-Porto et des cars touristiques. Au départ de l'aéroport il y a quelques lignes transfrontalières ainsi que des lignes occasionnelles, notamment durant les périodes de ski. Ce sont environ un million de passagers que ces lignes de cars transportent chaque année.

Le Canton souhaite, d'une part, conserver ces lignes dans le centre-ville et, d'autre part, que les arrêts des Transports publics genevois (TPG) soient utilisés par ces cars. Le Canton désire également une structure d'accueil à l'aéroport. Il rappelle ensuite que la gare routière de la place Dorcière avait déjà fait l'objet d'un débat en 2001-2003 et que le but était alors d'asseoir davantage la présence de ces cars à l'aéroport. Le Canton est par contre d'avis que les lignes internationales et touristiques doivent aboutir de préférence au centre-ville afin de conserver l'attractivité de ce dernier. Le fonctionnement planifié en 2003, encore en vigueur, était de conserver les lignes internationales et touristiques à la place Dorcière, les lignes ponctuelles devant partir de l'aéroport. Il était alors aussi question de réaménager le bâtiment de la place Dorcière et de construire un nouvel édifice sur le site du P33, à l'aéroport. Plusieurs lignes ne s'arrêtent toutefois pas à la place Dorcière, certains cars préférant s'arrêter ailleurs un temps limité afin de permettre aux passagers de prendre quelques photos. Le but était de rendre à terme le stationnement des cars payant et d'augmenter les taxes afin de pouvoir financer du personnel à l'aéroport et à la place Dorcière. Le Canton a pu constater que le plan financier de la gare Dorcière était trop ambitieux, raison pour laquelle il a finalement refusé de créer une antenne à l'aéroport. M. Etienne constate que la taxe sur la vente de billets est en baisse constante à cause de la vente de billets sur internet. Par ailleurs, il n'y a plus de suivi de la part de la commission de contrôle puisque cette dernière ne s'est plus réunie depuis long-

temps. Il serait également nécessaire de revoir les règlements concernant cette gare puisqu'ils datent des années cinquante. Il répète que c'est le centre-ville qui intéresse les cars. Les lignes transfrontalières ont été renforcées ces dernières années et s'arrêtent à présent sur les arrêts TPG. Cette motion est intéressante puisqu'elle relance la réflexion entamée au début des années 2000. Il est évident que cette réflexion doit être menée avec la Ville de Genève.

Questions des commissaires

Une commissaire remarque que l'on voit dans de nombreuses villes des lignes partant de pôles d'échanges comme les aéroports. Elle signale qu'il existe un kiosque pour les cars à l'aéroport et demande s'il serait possible de l'agrandir.

M. Etienne répond que ce sont les charges de personnel qui grèveraient le budget et qui ont donc freiné ce projet. Il doute que le Conseil d'Etat souhaite subventionner ces lignes.

Est-ce qu'il y a une réflexion en cours sur l'évolution des lignes – certaines lignes disparaissent alors que d'autres se mettent en place par rapport aux stations de ski?

M. Etienne répond par la négative en déclarant que la réflexion porte sur des déplacements de type domicile-travail ou domicile-études. Ces lignes sont ponctuelles et le Canton ne donne aucune subvention. Ces lignes ponctuelles sont autorisées par la Confédération et Genève se borne à donner un préavis. Il remarque que personne ne maîtrise la situation de ce trafic occasionnel.

Une commissaire demande qui est sensé convoquer la commission de surveillance et qui examine les comptes.

M. Etienne répond que cette commission se réunit généralement deux fois par an et est présidée par la Ville de Genève de manière permanente. C'est elle qui surveille les comptes. Mais il ajoute qu'elle ne s'est pas réunie depuis plusieurs années.

Un commissaire remarque que cela signifie qu'il n'y a pas de révision des comptes.

M. Etienne répond qu'il ne s'agit pas d'une révision mais d'un simple examen.

Est-ce qu'un déplacement de ces cars derrière Montbrillant serait pertinent?

M. Etienne répond que l'emplacement envisagé est moins optimal puisque moins centré par rapport aux hôtels. Il rappelle toutefois que cet emplacement

avait été évoqué principalement pour le stationnement des cars. Cet espace a depuis lors été bien occupé par différents projets. En outre, avec la répartition sur l'aéroport, cette option ne serait plus si judicieuse. Par ailleurs, le stationnement d'un car sur un trottoir ne permet pas de lever une taxe.

Pourquoi les lignes internationales devraient-elles arriver au centre-ville?

M. Etienne répond qu'il serait plus difficile pour les voyageurs de rejoindre le centre-ville depuis l'aéroport. Le faisceau de transports est en outre plus important depuis le centre. Le canton a jugé préférable de conserver ces lignes au centre, d'autant plus qu'elles ne sont pas très fréquentes.

Est-ce que les caristes ont été entendus?

M. Etienne acquiesce en disant que c'est le centre-ville qui les intéresse.

Est-ce que des horodateurs seraient imaginables pour ces cars?

M. Etienne acquiesce en remarquant que les rentrées seraient toutefois très modestes. Il rappelle qu'à Rome, par exemple, entrer dans certaines zones avec un car coûte 100 euros.

La présidente remarque que la gare routière de la place Dorcière n'est pas équipée pour les TPG, alors que c'est le cas à l'aéroport.

M. Etienne répond que le but est de desservir en premier lieu des pôles forts de transport, ce qui est le cas à Cornavin.

Un commissaire remarque que les cars peuvent s'arrêter sur les arrêts des TPG.

M. Etienne répond qu'il s'agit d'arrêts sur demande. Des arrêts ont été convenus avec ces cars: Vézenaz, Corsier, la Pallanterie, le Métropole. Il ajoute que la signalétique est très lacunaire et que c'est aux TPG de faire le nécessaire. Il signale encore que Veolia est suivi par le Conseil général de Haute-Savoie et par le Canton. Il y a d'ailleurs une reconnaissance tarifaire.

Quel serait le problème d'une liaison entre l'aéroport de Genève et Annecy?

M. Etienne répond que le Canton ne veut pas faire le jeu des aéroports. Des échanges sont en cours pour ce faire, mais sans subvention cantonale.

Quel est l'intérêt économique pour Genève de conserver ces lignes au centre-ville?

M. Etienne répond que l'intérêt relève du tourisme.

Est-ce que le but est finalement d'avoir davantage de cars?

M. Etienne répond par la négative en mentionnant qu'il n'y a pas de marketing et que la liberté de marché suit son cours.

Quel est l'avantage pour les Genevois?

M. Etienne répond qu'il est nécessaire de savoir si l'on souhaite avoir des touristes au centre-ville.

La commissaire remarque que les lignes internationales ne sont pas des lignes touristiques.

M. Etienne répond que ces personnes ont un intérêt particulier en venant à Genève. Il répète qu'en passant par l'aéroport, la rupture de charges entraînera beaucoup de pénibilité.

Comment font les gens qui viennent par avion?

M. Etienne répond qu'il ne s'agit pas de la même clientèle.

Audition de M. Guido Ambühl, directeur de la gare routière de Genève, M. Didier Steullet, directeur de Veolia Suisse SA, et de M. Christian Jouvenoz, président du Groupement des propriétaires d'autocars

M. Ambühl constate que la gare routière a eu cinquante ans l'année passée. Le but principal de cette gare de la place Dorcière est de satisfaire les clients qui sont généralement transfrontaliers. Genève est la seule ville qui voit des tours touristiques 365 jours par an. Le tourisme représente 13 000 emplois directs et 35 000 emplois indirects.

M. Jouvenoz signale ensuite que le stationnement de cars sur la place Dorcière génère des nuisances et que des solutions sont recherchées depuis des années. Il est toutefois évident que ce site central est idéal.

M. Steullet signale ensuite que Veolia est un sous-traitant des TPG.

M. Ambühl rappelle alors que la gare routière est un cordon ombilical avec la France voisine. Ce sont 80 cars par jour qui viennent sur la place Dorcière. Les

cars présentent un intérêt en termes écologiques. Les difficultés de manœuvre sont généralement induites par les voitures particulières. Il déclare que les études qui ont été menées ont démontré que le meilleur site demeurait la place Dorcière. Le chiffre d'affaire de la gare routière se répartit comme suit:

- 21% lignes régionales;
- 26% lignes touristiques;
- 15% lignes internationales;
- 26% lignes hivernales;
- 12% divers.

M. Ambühl signale que les lignes internationales sont en chute libre. En termes de passagers, 40% des personnes proviennent du trafic régional. Il ajoute que la gare routière est un lieu très sympathique et un pôle d'échanges multiculturels. C'est également un outil de travail qui a l'avantage d'exister. Pour lui le seul handicap provient du fait que cette structure n'est pas mise en valeur ni assez soutenue par les autorités.

Qui appartient au groupement?

M. Jouvenoz répond que Veolia comporte notamment Touriste Car, Dupraz Bus, Odier, Genève Tours, OM Voyage et Star Tours.

Pourquoi les cars destinés aux skieurs ne sont-ils pas comptabilisés avec les lignes hivernales?

M. Ambühl répond que la formule est différente puisque c'est un forfait de ski et de transport que les clients payent.

Quelles sont les études qui ont été évoquées?

M. Steuller répond que le Canton a mandaté un bureau en 2003 et qu'un rapport a été rendu en 2004. Il précise que c'est le bureau Deriaz qui préconisait le maintien des lignes transfrontalières à la place Dorcière et le stationnement des bus derrière Montbrillant, ainsi que la création d'une seconde gare routière à l'aéroport. Il précise que plus rien ne s'est fait depuis lors.

M. Jouvenoz mentionne qu'une commission s'est créée dans le cadre de MAPA afin de trouver une solution.

M. Steuller ajoute que la commission de surveillance s'est réunie la dernière fois en 2005. La gare routière attend que la Ville de Genève prenne les choses en main mais il semblerait que rien ne soit fait pour améliorer le fonctionnement.

Il précise que M. Ambühl travaille depuis six mois dans un container, suite à l'incendie.

Qui siège dans cette commission?

M. Ambühl répond que c'était M. Ruffieux, puis M^{me} Charollais, plusieurs départements cantonaux, le service des bâtiments et les caristes.

Est-ce que le site derrière la poste de Montbrillant serait judicieux?

M. Ambühl répond que l'idée était d'y faire stationner les cars sur de longues durées. Pour le moment les cars sont parfois sur des emplacements tout autour de la rade.

Est-ce que la place de Rive aurait pu être le pendant de la place Dorcière?

M. Ambühl répond que cette solution a été étudiée mais que les TPG ont refusé cette alternative. La gare des Eaux-Vives pourrait également être un lieu judicieux.

Qui a financé l'étude?

M. Steuller répond que c'est la Ville et le Canton qui l'ont financée.

La commission souhaite obtenir les études effectuées (en annexe).

M. Ambühl signale encore qu'une gare routière nécessite du personnel et qu'il y a donc des frais de fonctionnement.

Est-ce que c'est la Ville de Genève qui convoque la commission de surveillance?

M. Ambühl acquiesce.

Pourquoi cette commission ne s'est pas réunie depuis 2005?

M. Ambühl répond que le sujet est ingrat et que le débat tourne en rond. La gare routière est finalement un mal nécessaire.

Est-ce que la commission de surveillance a visité les lieux suite à l'incendie?

M. Ambühl répond par la négative, mais qu'elle a été informée des événements. Il mentionne ensuite que plusieurs parties de la gare sont gérées par des

départements différents. La Ville de Genève avait demandé à l'architecte M. Koehlin de dessiner les plans d'une nouvelle gare.

Un commissaire demande l'audition du service des bâtiments et de M^{me} Charollais.

Une commissaire propose que la commission demande par écrit à Genève Tourisme quelle est l'importance économique de la gare routière de la place Dorcière.

La présidente passe au vote des auditions du service des bâtiments et de M^{me} Charollais, lesquelles sont acceptées à l'unanimité. La présidente passe au vote de l'envoi d'un courrier à Genève Tourisme, également accepté à l'unanimité.

Séance du 16 juin 2009

Audition de M. Olivier Stringa, gérant d'immeubles, la Poste suisse Immobilier

M. Stringa remarque avoir pris connaissance de la motion et être à disposition pour des questions éventuelles.

Un commissaire rappelle l'idée d'utiliser l'espace à Montbrillant. Quelles sont les possibilités pour ce faire?

M. Stringa répond que des travaux sont entrepris depuis deux ans. La Poste est en train d'organiser un regroupement des activités au rez-de-chaussée, la production étant délocalisée à Eclépens. Des bureaux viendront prendre place dans les étages. Il n'y a donc pas de possibilité puisque les camions continueront à livrer.

M. Stringa pensait que c'était le terrain le long du bâtiment dont il était question. Cette surface sera utilisée pendant les travaux, durant deux ans. Cela étant, le parking en graviers n'appartient pas à La Poste comme la pelouse qui suit.

Est-ce que la présence de cars sur cet espace serait un problème?

M. Stringa répond qu'il serait nécessaire de revoir les aménagements afin de faciliter le trafic.

Séance du 1^{er} septembre 2009

Audition de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du département des constructions et de l'aménagement

La présidente accueille M^{me} Charollais en la présentant en tant que présidente de l'organe de surveillance de la gare routière.

M^{me} Charollais signale ne pas être la présidente de cette commission, ni même en faire partie. Elle ajoute être à disposition pour toute autre information.

La présidente constate que la commission a donc été mal informée.

M^{me} Charollais rappelle que M. Ruffieux était membre de cette commission. Elle imagine que la commission a eu cette information par défaut.

Une commissaire souhaite connaître le point de vue de son service sur cette proposition.

M^{me} Charollais rappelle que M. Mongin et M. Pagani ont déjà été auditionnés sur ce projet. Il s'agit d'un dossier qui est traité à trois niveaux. La situation actuelle qui est juridiquement confuse n'est pas acceptable. Il convient donc de retrouver une conformité administrative avec l'exploitant. La notion d'attribution de la concession doit également être revue. Les juristes indiquent qu'il est nécessaire de refaire un appel d'offre ainsi que de rédiger un cahier des charges. Il convient également de continuer les études sur cette gare routière, soit de développer un projet sur deux sites entre la place Dorcière et l'aéroport. Ces discussions doivent se dérouler avec le canton. Elle pense que ce dossier sera réglé d'ici deux ou trois ans.

Qui doit réactiver la commission de surveillance?

M^{me} Charollais répond que rien n'empêche la Ville de convoquer cette commission.

Est-ce qu'un bilan de situation pourra être fait dans six mois?

M^{me} Charollais pense que ce devrait pouvoir être le cas.

Une commissaire remarque que le bâtiment de la gare routière appartient à la Ville. Elle ajoute que le tenancier s'est plaint que rien n'ait été fait depuis l'incendie.

M^{me} Charollais constate que la Ville n'est pas non plus tenue au courant de ce que fait cette société. La demande de cette dernière excède largement ce qui doit être réalisé.

Un commissaire remarque que M. Prina n'a pas été remplacé au sein de cette commission et demande quelle autre personne de la Ville y siège?

M^{me} Charollais répond que c'est une collaboratrice de M^{me} Salerno.

Audition de M. Andréas Frizzoni, directeur du département promotion & ventes loisirs de Genève Tourisme

M. Frizzoni déclare que le plus important pour Genève Tourisme relève du bon accueil qui doit être fait. Un point central à proximité de l'Office du tourisme est également nécessaire. Cette proximité est bien pratique à plusieurs égards.

Une commissaire remarque qu'il y a également un guichet à l'aéroport et demande si déplacer le point central à l'aéroport serait judicieux.

M. Frizzoni répond que les touristes s'attendent généralement à être en ville.

Est-ce que des commerces seraient mis en péril si la gare routière devait être déplacée?

M. Frizzoni acquiesce en évoquant les cafés et les boutiques de souvenirs.

Est-ce que l'implantation de la gare routière ne pose pas un problème d'esthétique?

M. Frizzoni répond qu'il est évident que le pavillon pourrait être revu.

Une commissaire constate que cette place pourrait être plus belle sans tous les cars.

M. Frizzoni répète qu'un lieu d'accueil au centre-ville est nécessaire.

Combien de personnes sont concernés par le trafic pendulaire par cars?

M. Frizzoni répond que la gare routière pourra répondre plus facilement à ces questions. Les excursions sont faites environ par deux millions de personnes par année.

Est-ce qu'il ne serait pas possible de diminuer le nombre de cars sur cette place?

M. Frizzoni répète qu'un lieu central en ville est nécessaire, comme on en trouve partout en Europe.

Est-ce qu'il y a une dimension stratégique qui a été voulue à l'égard de l'emplacement de la gare routière ou s'agit-il simplement d'un heureux hasard d'avoir cette infrastructure à proximité de l'Office du tourisme?

M. Frizzoni répond que, quand des démarches sont opérées à l'étranger auprès d'agences pour promouvoir Genève, la proximité de la gare routière est une opportunité.

Discussion

Une commissaire propose de suspendre le travail sur cette motion pendant six mois afin d'avoir un bilan de situation à ce moment.

La présidente constate que la commission est d'accord avec cette proposition.

Séance du 4 février 2014

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement

M. Pagani signale être nommé président de la commission de surveillance de la gare Dorcière depuis six ans. Il ajoute qu'un nouveau plan d'investissement et d'exploitation a été mis en place sur ce lieu. Un plan financier avait donc été trouvé mais M^{me} Künzler avait décidé il y a deux ans de liquider tous les cars de cette gare.

Il a maintenant convenu avec M. Barthassat de revoir ce dossier et il propose que la Commission reprenne ce sujet dans trois mois.

Séance du 1^{er} septembre 2015

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement

M. Pagani observe qu'un article de presse paraîtra le lendemain et informe que le Conseil d'Etat a enfin envoyé la lettre de mission à la Ville de Genève, toutefois ce courrier n'est pas très clair et devra être étudié au vu de ses implications. Il mentionne se faire beaucoup de soucis à propos de cette gare routière.

La présidente propose de remettre ce sujet à une séance ultérieure.

Séance du 19 avril 2016

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M. Claude-Alain Macherel, codirecteur au département

M. Pagani rappelle que la gare routière a été mise à disposition d'une coopérative afin de développer des lignes internationales et des excursions. La Ville a mis à disposition le terrain ainsi que l'édicule. Cette coopérative a très bien fonctionné pendant quarante ans. Il observe que l'entreprise Veolia a repris la main sur cette coopérative sans le signaler à la Ville de Genève qui s'en est rendu compte lors d'un incendie. L'ancienne commission de surveillance a ainsi été réactivée et a mandaté une étude. Celle-ci indique que cette gare routière est bien placée alors que de prime abord il était envisagé de la déplacer vers une gare CEVA ou vers l'aéroport. Il rappelle que M^{me} Künzler a ensuite tout bloqué car elle ne voulait plus de cette gare, ce qui a entamé une période de latence de quatre ans. Le Conseil d'Etat a finalement demandé que la commission de surveillance reprenne son activité. Il affirme que les bus se garent à l'heure actuelle de manière sauvage en ville afin d'éviter de payer les taxes. Il mentionne que l'aéroport a refusé d'entrer en matière sur ce dossier.

M. Macherel observe qu'il y a d'une part des cars touristiques qui visent Genève et qui doivent s'arrêter proche du centre-ville. Certains s'arrêtent à la gare routière ou devant le Monument national. La seconde catégorie de cars relève des excursions, la troisième catégorie des lignes régionales. La dernière catégorie relève des lignes internationales qui sont en plein développement.

La Ville souhaite que la gare routière soit viable avec un certain nombre de lignes – et non des lignes internationales – avec une option multimodale. Un mandat a été confié afin de mener une analyse de la situation existante. L'aéroport n'est pas intéressé alors que de nombreux excursionnistes donnent rendez-vous à leurs clients à l'aéroport. La Ville de Genève a approché le Canton afin de déterminer les possibilités au niveau des gares CEVA, mais le Canton a indiqué ne pas être intéressé au vu de l'espace à disposition, notamment à Lancy-Pont-Rouge. Suite aux conclusions de ce rapport, la commission de surveillance sera convoquée afin de discuter de la taille critique qu'il convient de déterminer à la place Dorcière avec un cahier des charges et une mise au concours pour accueillir les voyageurs de manière cohérente. Il remarque qu'un futur exploitant devra faire vivre cette solution. Si ce scénario n'est pas possible, il sera alors nécessaire d'en tirer les conséquences et d'imaginer une autre solution pour ce lieu. Il remarque que le problème des cars touristiques n'en sera pas pour autant résolu. Il serait possible d'imaginer des dépose-minute dans cette gare, et il pense que l'exploitant devrait être capable de gérer les lieux détachés mais en lien avec la gare.

Questions des commissaires

Est-ce qu'il y a des solutions envisageables ailleurs?

M. Pagani répond qu'il faudra soit raser l'édicule soit le rénover, mais il est encore nécessaire de déterminer un programme. Il rappelle par ailleurs que les concessions de certaines lignes sont autorisées par la Confédération, ce qui implique que certains caristes ne peuvent pas échapper à la taxe de la gare en se garant devant le monument Brunswick mais ils essayent pourtant.

Un commissaire signale qu'en France le transport par autocar a été libéralisé récemment et devient une alternative moins chère que le rail. Il demande si cette nouvelle dimension est intégrée dans l'étude menée?

M. Pagani acquiesce. Il mentionne qu'une ligne part de la gare de la place Dorcière en direction de Sisteron et Nice, comme alternative aux lignes aériennes.

Est-ce que les taxes sont dissuasives, ce qui pourrait expliquer la désertification de la gare Dorcière?

M. Macherel répond que les caristes utilisent les solutions existantes et il remarque que la Ville aimerait remédier à cette situation.

Un commissaire trouve curieux que le Conseil d'Etat refuse d'entrer en matière.

M. Pagani déclare avoir invité vivement le Conseil d'Etat à proposer un représentant de l'Aéroport dans la commission de surveillance. Il observe que les caristes pourraient se poser la question de se rendre à Lyon plutôt qu'à Genève en fonction des conditions proposées à Genève (taxes). Il remarque que l'Aéroport refuse de prendre un risque d'augmentation du prix des cars entre l'aéroport et les stations de ski de la vallée de l'Arve.

Est-ce que des mesures ont été envisagées pour gérer la circulation autour de la gare routière?

M. Pagani répond que ce pourra être le cas lorsqu'une concession de gestion de la place Dorcière aura été octroyée. La Ville essaiera de rapatrier les bus stationnant dans les rues autour de cette gare. Cependant il ne sera pas possible d'échapper au trafic généré par ces bus au vu des besoins.

Une commissaire évoque les cars stationnant derrière la gare et demande ce que fait le Canton à cet égard?

M. Pagani répond que ce sont les bus qui amènent des passagers pour le TGV. Il répète que la Ville proposera au Canton une solution permettant de clarifier la situation.

Qui fait partie de la commission de surveillance?

M. Pagani répond qu'à l'origine les coopérateurs de la gare voulaient un arbitre et ont mis en place une commission de surveillance en vertu des statuts de la coopérative. Avec le temps, les uns et les autres ont déposé leurs doléances respectives à cette commission composée par la Ville, le Canton, la DGM, le DARES, le DCTI, Genève Tourisme, l'Association suisse des transports routiers (Astag), l'association des propriétaires d'autocars et la RATP, qui a repris la gestion du site à Veolia.

Une commissaire remarque que cette motion date de 2009 et que la commission a gelé année après année cet objet. Serait-il possible de modifier cette motion afin de soutenir le Conseil administratif dans sa négociation avec le Canton?

M. Macherel remarque que cette motion a déjà été amendée une fois, démonstration que le sujet est difficile. Il pense que si le projet actuel ne fonctionne pas, il ne sait pas ce qui sera possible, mais il remarque que le Conseil administratif entend aller jusqu'au bout de la démarche.

Un commissaire remarque que le fait que les autocars fonctionnent au diesel et laissent tourner les moteurs n'est pas évoqué. Les particules fines sont particulièrement dangereuses et il demande si cet aspect est intégré dans la réflexion?

M. Pagani répond que cette dimension a été prise en compte. Une étude précédente avait déjà démontré qu'un déplacement de cette gare engendrerait encore plus de pollution.

Quel est le lien avec le projet de mobilité cantonal incluant le CEVA?

M. Pagani répond que les études démontrent que les bus ne peuvent pas être intégrés dans le contexte des gares CEVA. La gare de la place Dorcière se justifie pour de nombreuses raisons. Il pense, cela étant, que le Conseil d'Etat a intérêt à régler ce problème.

Discussion sur la suite des travaux

La présidente demande ce que les commissaires entendent faire de cet objet.

Une commissaire propose une audition du département cantonal. Plusieurs commissaires se disent d'accord avec cette proposition.

La présidente passe au vote de l'audition de la Direction générale des transports (DGT), qui est acceptée à l'unanimité.

Séance du 31 mai 2016

Audition de M. Thierry Messenger, directeur, Direction régionale Lac-Rhône, Direction générale des transports (DGT)

M. Messenger déclare que le Conseil d'Etat a indiqué que cette gare devait être rediscutée, notamment en raison de la mise en service du Léman Express. Il ajoute que la ligne T72 (Annecy-Cruseilles-Genève) aurait pu être dirigée sur l'aéroport, l'idée étant que cette ligne et d'autres se rabattent sur le Léman Express.

Les lignes internationales ont également été discutées. Ces cars sont sur l'autoroute et s'arrêtent à Genève car il s'agit d'un relais. Le Canton a estimé que quatre places étaient nécessaires à l'aéroport, en dehors de certaines périodes de pointe. Il mentionne toutefois que les discussions avec l'Aéroport ont été difficiles. Le Conseil d'Etat a finalement décidé que le site devait être ailleurs. Le Canton a donc négocié avec la Ville de Genève pour créer des places derrière la gare Cornavin, à Montbrillant. Il pense qu'il est possible d'imaginer en 2019 des lignes résiduelles sur la place Dorcière. Il précise que ces derniers éléments ont été évoqués en 2015 et qu'il n'y a pas eu de nouvelles discussions depuis lors.

Questions des commissaires

Combien de lignes partent de cette place et de combien de passagers est-il question?

M. Messenger répond qu'il y a 15 emplacements avec 410 services hebdomadaires.

De quand date l'étude?

M. Messenger répond que l'étude a été réalisée en 2014. Les services excursions, les lignes T71, 72 et 73 qui relient Genève à la Haute-Savoie, les navettes stations et les skis bus sont les lignes existantes à l'heure actuelle. Il précise qu'il y a une grosse demande entre l'aéroport et la Haute-Savoie. Le Conseil d'Etat a la volonté d'éviter ces lignes au centre-ville en les rabattants sur d'autres sites.

Un commissaire remarque que M. Pagani expliquait que ces bus ne pouvaient pas être intégrés dans le contexte des gares CEVA.

M. Messenger répond que le Canton a été informé que la Ville avait mené une étude, laquelle sera montrée au département la semaine prochaine.

Quel est l'intérêt de déplacer la gare routière située à 200 mètres de la gare de Cornavin à Montbrillant?

M. Messenger répète qu'il est regrettable de faire venir ces cars au centre-ville au vu des besoins des utilisateurs, mais il n'est hélas guère possible de basculer sur Cointrin. Montbrillant peut s'expliquer en raison de la demande d'une clientèle parvenant à Genève en train. Avec la future route des Nations, la connexion à terme sera relativement rapide avec l'aéroport.

Est-ce que l'Aéroport sera heureux de voir une concurrence comme celle des cars?

M. Messenger répond que l'Aéroport est en phase de développement et cherche à préserver tout le terrain possible. L'Aéroport estime que ce type de prestations n'est pas en lien avec la nature de ses activités.

Est-ce que le Bachet-de-Pesay a été étudié, et si oui pourquoi ce site a été écarté?

M. Messenger répond que c'est l'un des sites qui ont été étudiés, mais que la priorité a été donnée dans un premier temps à l'aéroport puis à Montbrillant. Il observe ne rien savoir de l'impossibilité d'accueillir des cars à Montbrillant.

Est-ce qu'une comparaison a été faite entre trois lieux d'accueil et un seul?

M. Messenger répond que les structures régionales n'ont pas besoin de structure d'accueil. La question n'a pas été approfondie pour le scénario Montbrillant. Il déclare qu'il faut surtout trouver une solution avec les lignes touristiques.

Est-ce qu'une évaluation du développement actuel des lignes internationales a été réalisée?

M. Messenger répond ne pas avoir de données autre qu'une vue européenne.

Un commissaire remarque que le ministre des finances français a indiqué qu'il voulait libéraliser le transport par car et se dit surpris que cette tendance ne soit pas prise en compte. Il a l'impression qu'il n'y a pas de coordination entre le Canton, la Ville de Genève et l'Aéroport.

M. Messenger répond ne pas être le mieux placé pour répondre à cette question.

Est-ce qu'une intensification du trafic des cars à l'aéroport ne pourrait pas lui bénéficier?

M. Messenger répond qu'il y a déjà des lignes qui desservent les stations de ski à l'aéroport. Ce sont les Eurolines que l'Aéroport ne veut pas accepter.

Prises de position et vote

La présidente demande si les commissaires sont d'accord de procéder au vote.

Une commissaire du Parti libéral-radical souhaite avoir l'étude dont il a été question avant de voter. Face à des informations contradictoires, elle estime qu'il n'est pas possible de voter.

Le Parti socialiste ne voit pas de raison d'attendre plus longtemps. Il trouve étonnant que la solution du Canton soit Montbrillant et également étonnant que le Conseil d'Etat n'impose pas cette gare à proximité de l'aéroport.

La présidente déclare partager cette opinion. Elle ajoute que la motion demande de décanter cette affaire et de la régler.

Le groupe Ensemble à gauche est également arrivé à cette conclusion. Cet objet a été renvoyé de nombreuses fois et il serait bon de donner un signe. La commissaire observe que l'étude parviendra à la commission avant la plénière.

Un commissaire du Parti libéral-radical trouve que la troisième invite est risquée. Il pense que les signataires de cette motion ont plutôt envie de voir un square dans ce lieu alors qu'il pourrait s'agir d'une gare routière entourée de verdure. Il rappelle qu'il y a un intérêt d'avoir des lignes de bus sur ce site. Il ajoute ne pas être prêt à voter cette motion.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre déclare penser depuis longtemps que l'usage de cette place est anachronique au vu du développement du reste du quartier. Il ne comprend pas que la commission ait à initier une étude alors qu'elle devrait être saisie d'un projet. Il est satisfait de ces trois invites. Il aurait souhaité attendre l'étude, mais il votera oui si la commission vote.

Le Mouvement citoyens genevois déclare que cette gare n'a plus lieu d'être aujourd'hui. Elle est l'une des causes de l'engorgement du pont du Mont-Blanc. Il serait possible de faire une place populaire. Il aurait toutefois été préférable d'avoir l'étude avant le vote.

Le Parti démocrate-chrétien déclare que le statut quo n'est pas satisfaisant, mais que les propositions de la motion ne sont pas réalistes. Il n'y a pas d'autre lieu que cette place où faire s'arrêter des cars. Il faut par contre appeler la Ville et le Canton à étudier cette problématique.

La commission accepte de voter lors de cette séance par 10 oui (1 Ve, 2 DC, 2 EàG, 4 S, 1 MCG) contre 5 non (1 MCG, 3 LR, 1 UDC).

La présidente passe au vote de la motion M-782, qui est acceptée par 9 oui (1 UDC, 1 MCG, 1 Ve, 2 EàG, 4 S) contre 6 non (2 DC, 3 LR, 1 MCG).

Annexes à consulter sur le site internet:

- statut juridique de la Gare routière (29.05.1958)
- cahier des charges de la Gare routière (29.05.1958)
- règlement d'exploitation de la Gare routière (29.05.1958)
- convention d'exploitation de la Gare routière (10.03.1960)
- rapport de synthèse des études de la gare routière – Prina – Ville de Genève (13.12.2005)
- rapport d'étude Roland Ribì – Ville de Genève «Gare routière – Diagnostic de fonctionnement et évolution des besoins des utilisateurs» (8.04.2011)
- présentation «Réorganisation des services de la gare routière», Département de l'environnement, des Transports et de l'Agriculture, (24.11.2014)