Rapports de majorité et de minorité de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 26 février 2014 de M^{mes} et MM. Pierre Gauthier, Vera Figurek, Brigitte Studer, Maria Pérez, Pierre Rumo, Morten Gisselbaek, Tobias Schnebli, Olivier Baud, Christian Zaugg et Pierre Vanek: «Electrifions le Pâquis Express!»

A. Rapport de majorité de M. Eric Bertinat.

La motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 28 septembre 2015. La commission a étudié cette motion lors des séances du 12 janvier, des 2 et 23 février et enfin du 1^{er} mars 2016 sous la présidence de M^{me} Sandrine Burger (pour les trois premières séances) et de son remplaçant, M. Alfonso Gomez, pour la séance du 1^{er} mars 2016. Le rapporteur remercie le procès-verbaliste M. Christophe Vuilleumier pour la qualité de ses notes.

Rappel de la motion

Considérant:

- que la société Swisstours Transport SA exploite différents véhicules à vocation touristique dont le petit train nommé «Pâquis Express»;
- que c'est en 1987 que le Conseil administratif de la Ville de Genève a accordé à ladite société une concession d'exploitation renouvelable;
- que ce petit train qui arpente les quais de la rive droite du lac, de la rotonde du Mont-Blanc jusqu'au Jardin botanique, fonctionne au carburant «diesel»;
- qu'aux Eaux-Vives un train touristique semblable fonctionne à l'énergie électrique fournie par des panneaux solaires,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de soumettre le renouvellement de la concession d'exploitation du petit train à l'utilisation par celui-ci d'énergie renouvelable pour son fonctionnement, à l'instar de ce qui se fait déjà sur l'autre rive de la rade;
- de laisser à l'exploitant actuel du Pâquis Express un délai suffisant pour qu'il puisse opérer la transition énergétique.

Séance du 12 janvier 2016

M. Gauthier rappelle que le petit train Pâquis Express est une idée de M. Segond, lorsque ce dernier était conseiller administratif. Il ajoute qu'un groupe

d'habitants avait lancé une pétition contre ce petit train en déclarant que celui-ci était dangereux. Il précise que cette pétition avait été balayée. Les habitants se demandaient alors pourquoi ce train fonctionnait avec du diesel.

Il rappelle ensuite que le petit train, sur la rive gauche, fonctionne à l'énergie électrique et avec des panneaux solaires. Il observe qu'il n'est pas possible de demander du jour au lendemain au train des Pâquis de passer à l'électricité au vu des investissements qui ont été réalisés, mais il pense qu'il devrait être possible de demander un transfert de technologie lors du renouvellement de la concession. Il pense que c'est une motion qui n'est guère contraignante puisqu'elle laisse les délais pour ce faire.

Un commissaire s'interroge: comment faire pour motiver le propriétaire de ce train à passer à un système électrique?

M. Gauthier répond que c'est la concession qui peut être assortie de contraintes. Il rappelle que la société qui possède ce train possède également le petit train de la Vieille-Ville, ainsi que les véhicules qui effectuent des tours en ville. Il mentionne que, selon M. Urben (de Trans Eaux-Viviens Sàrl – voir séance du 2 février ci-dessous), il devrait être possible de faire passer le train des Pâquis à un système électrique alors que celui de la Vieille-Ville a besoin de plus de puissance. M. Gauthier observe encore que la locomotive diesel dont il est question est à vendre sur le site internet de cette société.

Une commissaire propose l'audition de M. Urben.

La présidente passe au vote de l'audition de l'entreprise gérant le train des Pâquis.

Par 11 oui (2 DC, 3 LR, 1 UDC, 1 MCG, 2 S, 1 EàG, 1 Ve), l'audition est acceptée à l'unanimité.

La présidente passe au vote de l'audition de M. Urben.

Par 11 oui (2 DC, 3 LR, 1 UDC, 1 MCG, 2 S, 1 EàG, 1 Ve), l'audition est acceptée à l'unanimité.

M. Gauthier demande qu'une copie de la concession soit envoyée à la commission.

Séance du 2 février 2016

Audition de M. Urben, de Trans Eaux-Viviens Sàrl

M. Urben explique que le train des Eaux-Vives est électrifié depuis vingt ans. Il précise qu'il s'agissait même d'une condition sine qua non de la Ville

de Genève. Il ajoute que la technologie solaire a été adoptée deux ans plus tard, en 1998, et il remarque que les problèmes ont été nombreux au début. Il rappelle ensuite que le terrain aux Eaux-Vives a des pentes difficiles qui épuisent rapidement l'énergie. Il observe toutefois que l'organisation du petit train solaire fonctionne avec celle des Corsaires, ce qui facilite grandement l'exploitation. Il mentionne que le petit train des Pâquis fonctionne selon d'autres conditions. Il ne pense pas en l'occurrence qu'il soit impossible de modifier ce dernier mais il estime que ce sera difficile.

Une commissaire demande si les nouvelles technologies permettraient d'avoir un train électrique pouvant affronter une montée. Elle se demande si le problème ne relève pas en définitive du stockage de l'électricité.

M. Urben répond que les batteries évoluent, mais il rappelle que les petits trains coûtent des sommes importantes. Il mentionne ainsi que son train se monte à 450 000 francs. Il rappelle par ailleurs que les autorisations sont précaires et doivent être renouvelées systématiquement chaque nouvelle saison. Il mentionne dès lors qu'au vu de ces conditions difficiles, les banques n'accepteraient jamais de financer un projet de cette nature.

La même commissaire demande quelle devrait être la durée d'autorisation pour que les banques acceptent d'intervenir dans une perspective d'amortissement du train, des panneaux solaires et de la station. Elle demande également quel est le délai pour amortir le matériel et combien coûte un train diesel.

Concernant la durée d'autorisation, M. Urben ne connaît pas la réponse. Quant aux autorisations cantonales pour exploiter une ligne touristique, elles sont d'une durée de dix ans. Il ajoute que l'autorisation de la commune dure, quant à elle, le temps d'une saison. Il signale que M. Maudet, lorsqu'il était magistrat communal, s'était simplement engagé à faciliter le renouvellement de l'autorisation, et il remarque que, sans cet engagement, ce projet n'aurait jamais vu le jour. Le prix d'un train diesel est d'environ 250 000 francs pour un modèle basique.

Un commissaire se demande dès lors s'il serait possible de faire bénéficier l'entreprise de M. Urben de cette motion? Il rappelle que la Fondation communale pour le développement des emplois et du tissu économique en ville de Genève (Fondetec) pourrait intervenir. Il pense en l'occurrence que ce projet est un bon projet et il se demande dans quelle mesure la Ville de Genève ne pourrait pas aider l'entreprise de M. Urben tout en mettant sur pied un train solaire aux Pâquis.

M. Urben répond que son entreprise sur la rive gauche fonctionne bien à présent. Il mentionne cependant qu'il ne faudrait pas lui demander de cesser son activité durant les Fêtes de Genève comme cela avait été proposé il y a quelques années.

Un commissaire constate que tout se base sur une comparaison entre les deux rives alors que les configurations de l'une et de l'autre sont très différentes. Il mentionne que la similitude n'est donc pas applicable et il craint qu'obliger le Pâquis Express à s'électrifier ne fasse que le conduire à la ruine.

M. Urben pense effectivement qu'il cesserait de fonctionner si un tel scénario était imposé. Il rappelle par ailleurs que le tourisme a largement diminué sur la rive droite, alors que la rive gauche s'est développée au cours de ces dernières années.

Séance du 23 février 2016

Audition de M. Alain Franz, Swisstours Transport SA

M. Franz déclare être à disposition pour les questions des commissaires. Cela étant, il remarque que l'idée d'électrifier cette ligne n'est pas mauvaise au niveau écologique. Il ajoute ne pas y être opposé, mais il remarque qu'il y a un certain nombre de problèmes qui ne sont pas faciles à résoudre. Il observe que le projet de train électrique aux Eaux-Vives, auquel il avait participé, a eu beaucoup de chance. Il précise en outre que M. Urben a réalisé un travail fantastique que lui-même serait incapable de mener. Il rappelle que ce train a rencontré un magnifique succès il y a vingt ans, mais il mentionne qu'à présent le volume est divisé par quatre, alors que le coût a doublé. Il évoque ensuite la ligne existante à Zermatt et il explique que le train utilisé dans cette station change de batterie au milieu de son trajet. Il précise qu'un transpalette est nécessaire en raison du poids. Il signale également que la batterie de la ligne des Eaux-Vives pèse une tonne et demi, ce qui n'est pas simple. Et il déclare que c'est un exemple des difficultés que ce genre d'exploitation peut rencontrer.

Un commissaire demande si l'expérience des Eaux-Vives l'a fait réfléchir et ce qu'il en est de la fréquentation.

M. Franz répond que cette expérience a largement refroidi les ardeurs au vu des problèmes. Il mentionne que l'usure est importante et il observe que la maintenance n'est pas simple. Il ajoute que M. Urben a finalement trouvé un spécialiste à Neuchâtel après bien des efforts. Enfin, le chiffre d'affaire se montait jadis à 200 000 francs alors qu'à présent il est de 60 000 francs. M. Franz dit que les quais sont déserts de nos jours. Il ajoute qu'il existe par ailleurs d'autres attractions. Il signale, cela étant, que le train de la Vieille-Ville fonctionne beaucoup mieux. Il remarque que les clients les plus importants à présent, ce sont les écoles en fin d'année. Il répète que la dimension touristique est largement tombée. Si l'électrification de ce train devait être réalisée, il arrêterait son exploitation.

Un commissaire observe donc que ce serait son successeur qui serait confronté à ce problème.

M. Franz déclare qu'une expérience va être menée cette année en Vieille-Ville avec un chariot électrique dont la batterie pèse trois tonnes. Il explique que les démarches ont été entamées, et il observe que la Ville de Genève est d'accord de mettre à disposition la borne électrique qui se trouve aux Bastions. Il ajoute que, si l'expérience devait s'avérer concluante, il faudrait impliquer deux véhicules dans ce projet, les ressources résiduelles étant affectées aux quais. Il répète que tout est axé sur la Vieille-Ville, qui est beaucoup plus touristique. Il déclare encore que les trains électriques sont très rares, et qu'ils ne fonctionnent que sur le plat. Il évoque une nouvelle fois Zermatt en déclarant que la ligne existante dans la station relève plus d'une question de marketing que de rentabilité.

Un commissaire demande si le train des Pâquis passe par la gare routière.

M. Franz répond que le train passe à proximité. Il explique alors que les cars s'arrêtent au Jardin anglais en raison de la facilité pour s'y parquer. Il signale ensuite que Lausanne a interdit l'accès au train électrique à Ouchy, et qu'au final il n'y a plus de train à Lausanne. Il mentionne alors qu'il n'y a pas de car touristique à la gare routière, qu'il ne s'agit que de cars de ligne. Il rappelle encore que les cars touristiques qui passent la nuit se garent à la rue du Mont-Blanc afin de ne pas payer le parking. Il ne pense pas dès lors que ce site puisse constituer un atout pour le train des Pâquis.

Un commissaire demande combien d'employés seraient au chômage si la ligne était fermée et s'il est possible de faire un investissement de 400 000 francs alors que la concession est renouvelée d'année en année.

M. Franz répond qu'il y a deux employés qui ne travaillent pas à plein temps. Quant à l'investissement, il ne sera jamais fait pour le train des Pâquis, même avec une concession de dix ans. Il ajoute être obligé d'attendre une année afin de connaître le résultat de l'expérience de la Vieille-Ville pour pouvoir savoir ce qu'il en sera des projets sur les quais.

Un commissaire demande quelles sont les étapes dans le temps.

M. Franz répond que l'expérience en Vieille-Ville va être menée au mois de mai 2016. Il remarque que, si ce véhicule fonctionne correctement, il faudra exploiter deux véhicules afin de garantir la bonne marche. Il ajoute que l'excédent de temps pourrait être utilisé sur les quais, ce à partir de 2017.

Un commissaire comprend que la transition énergétique implique un investissement lourd. Il demande quelles seraient les pistes devant être explorées pour améliorer la fréquentation.

M. Franz répond que c'est le paquet complet qui implique une visite des abords de l'ONU qui fonctionne le mieux. Il ajoute que les quais ne sont plus attractifs. Il

signale encore que les animations sur les quais ne favorisent pas l'activité du petit train, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer.

Un commissaire demande si un sponsoring des hôtels serait envisageable.

M. Franz répond que la Ville de Genève interdit le sponsoring. Cela étant, il ne croit pas que les hôteliers puissent être intéressés. Il rappelle ensuite qu'il faut considérer ce train comme de la promenade et non comme du transport.

Audition du 1^{er} mars 2016

Discussion et votes

Le président observe que la commission doit prendre position et procéder au vote.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien rappelle que la position de la personne intéressée indiquait que l'activité était caduque. Il pense que c'est une information importante dont il faut tenir compte. Il rappelle que cette personne avait indiqué qu'il fallait attendre le résultat de son expérience menée en Vieille-Ville.

Une commissaire du Parti libéral-radical mentionne que M. Franz emploie deux personnes pour ce train, et elle remarque que l'activité actuelle ne permet plus d'investir dans un nouveau train. Elle ajoute qu'un test doit être réalisé au mois de mai. Elle mentionne que son groupe est opposé à l'idée de mettre deux personnes au chômage et refusera cette motion.

M. Gauthier (motionnaire) remarque que l'exploitant a vu son chiffre d'affaire baisser dans cette affaire. Il ajoute partager l'opinion de la commissaire du Parti libéral-radical. Mais il remarque que cette motion demeure pertinente et il propose de geler cette motion quelques semaines supplémentaires. Il rappelle que cette motion a trois ans et qu'il est possible d'attendre encore un peu.

Une commissaire socialiste mentionne que le bilan de cette expérience nécessitera un peu de temps. Elle ajoute qu'il serait possible de laisser à l'exploitant un délai pour que ce bilan puisse être réalisé.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre pense que tout le monde est d'accord pour électrifier cette ligne, mais il remarque que cette évolution n'est financièrement et technologiquement pas envisageable à court terme. Il ajoute que ce projet constitue une ingérence dans une affaire privée. Il déclare que son groupe refusera donc cette motion.

Un commissaire socialiste déclare que son groupe n'est pas convaincu par la pertinence de cette motion et votera donc contre.

M. Gauthier déclare que ce n'est pas une ingérence du public dans le privé puisqu'il s'agit d'une concession du domaine public. Il rappelle par ailleurs que la commission n'a pas posé de question sur l'intérêt financier de cette activité pour la Ville. Il signale ensuite que l'expérience qui sera menée en Vieille-Ville se déroulera sur un terrain différent avec des pentes importantes. Il ne croit pas en outre que cette expérience soit très objective avec une batterie de trois tonnes alors qu'il existe des voitures électriques roulant à 120 km/h. Il mentionne encore que la motion laisse un délai et il ne voit pas quel danger pourrait représenter cette motion. Il observe enfin que les commissaires n'ont pas lu ladite concession.

Un commissaire du Parti libéral-radical répond qu'une Tesla ne déplace pas autant de personnes qu'un petit train. Elle signale ensuite que les prix des concessions sont inscrits dans les comptes de la Ville. Elle mentionne que le résultat de cette motion revient à mettre deux personnes au chômage et à supprimer des revenus de la Ville de Genève.

Un commissaire du Parti libéral-radical rappelle que les commissaires ont auditionné les personnes concernées qui ont indiqué qu'une transition énergétique impliquerait une cessation d'activité. Elle ne voit pas dès lors pourquoi geler cette motion.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois rappelle qu'il y a de nombreux autres systèmes à électrifier. Il pense qu'il faut abandonner cette motion.

Le président passe au vote pour procéder à un vote immédiat.

Par 13 oui (2 DC, 1 Ve, 3 LR, 2 MCG, 1 UDC, 4 S) contre 2 non (EàG), la commission opte pour un vote immédiat.

Le président passe au vote de la motion M-1122.

Par 2 oui (EàG) contre 12 non (2 DC, 3 LR, 2 MCG, 1 UDC, 4 S) et 1 abstention (Ve), cette motion est refusée.

M. Gauthier annonce un rapport de minorité.

20 mars 2017

B. Rapport de minorité de M. Pierre Gauthier.

Au cours de l'étude de cette motion en commission de l'aménagement et de l'environnement, il a été affirmé qu'en cas d'obligation d'électrifier la ligne du petit train «Pâquis-Express», l'exploitant devrait cesser son activité.

Au cours de l'étude de cette motion, il a été affirmé que des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique ne pourraient pas gravir les côtes à forte déclivité qui se trouvent sur le parcours du «Pâquis-Express». La même affirmation a été faite en ce qui concerne les petits trains déployés en Vieille-Ville.

Aucun élément concret et vérifiable n'a été apporté lors des auditions pour soutenir les affirmations susmentionnées. De plus, un petit train touristique fonctionnant à l'énergie électrique (solaire) fonctionne sans aucun problème sur la rive gauche depuis de nombreuses années.

Il apparaît donc que la proposition exprimée par la motion M-1122 reste pertinente. L'auteur du présent rapport de minorité demande donc au Conseil municipal d'accepter la motion M-1122 et de la transmettre au Conseil administratif pour qu'il mette ses invites en œuvre.

Annexe (à consulter sur internet):

- Mémorial des séances du Conseil municipal de la Ville de Genève, 17^e séance, mardi 10 octobre 1989 à 21 h 30, pages 1813 à 1825