

Date de dépôt: 10 novembre 2005

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. Gabriel Barillier, Pierre-Louis Portier, Jean Rémy Roulet, Hugues Hiltpold, Nelly Guichard, Jacques Jeannerat, Mario Cavaleri, Guy Mettan, Marie-Paule Blanchard-Quéloz, Anne Mahrer, Jean Rossiaud, Christian Brunier, Sami Kanaan, Martin Paul Broennimann et René Koechlin intitulée « Communaux d'Ambilly : oui, mais avec un réseau de transports publics et privés performant »

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 10 juin 2005, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion 1626, dont le texte est joint en annexe.

Après une introduction relatant les démarches déjà entreprises en matière de mobilité, le texte ci-dessous s'articule autour de la réponse aux invites des motionnaires, tout en les situant dans le cadre élargi et évolutif que nécessitent ces réflexions.

1. Préambule

Ajoutée au site de Belle-Ideé en développement, l'importante opération qu'est l'urbanisation du site de Mon-Ideé – Communaux d'Ambilly (ci-après MICA) – aura un effet sensible dans le secteur de Trois-Chêne - Puplinge - Vandœuvres. Il faut considérer qu'un ensemble de 9000 à 10 000 habitants et 5000 à 6000 emplois représente plus de trois fois le quartier du Lignon, plus de la moitié de la ville de Nyon, ou équivaut pratiquement au cœur actuel des Trois-Chêne (secteur central qui englobe la rue de Genève et la gare de Chêne-Bourg), soit 13 000 habitants et 4300 emplois.

A l'écart de l'axe de la rue de Genève, son implantation modifie très significativement la région, les pratiques sociales et les conditions observées aujourd'hui sur les réseaux de déplacement.

Ce développement est toutefois programmé sur une période d'une vingtaine d'années, période durant laquelle le contexte est aussi susceptible d'évoluer de façon substantielle. Les infrastructures et les projets peuvent évoluer. A ce jour, la réalisation du projet MICA est prévue en 4 phases, ce qui permettra une adaptation progressive du système de transport.

En effet, indépendamment de MICA, ce secteur va connaître d'ici 2020 un accroissement très important de la mobilité d'agglomération.

Le trafic a doublé aux postes frontières avec la Haute-Savoie entre 1980 et 2000. Une évaluation produite dans le cadre des assainissements OPB laisse apparaître une augmentation probable du trafic de l'ordre de 50 % entre 2000 et 2020 dans le secteur des Trois-Chêne. Cette même étude montre d'ailleurs que la génération propre du secteur (déplacements qui ont le secteur pour origine ou destination) représente la part majeure de cette évolution.

Dès avril 2003, l'Office des transports et de la circulation (OTC) a collaboré à l'élaboration du cahier des charges de l'étude des transports pilotée par la Direction de l'aménagement du territoire du DAEL (ci-après DAT), à l'attribution du mandat et au suivi des études. Il a sans cesse plaidé en faveur d'une intégration très étroite de la problématique des déplacements au processus de projet.

En appui de la démarche pilotée par la DAT, l'OTC a produit une substantielle analyse de l'ensemble du secteur et de son articulation dans l'agglomération, complétée d'un inventaire de tous les projets dont les interactions paraissent évidentes (Espace-rue, CEVA, PAC gare de Chêne-Bourg, Pôle Etoile-Annemasse, SCOT d'Annemasse et PAC MICA). Toutes ces démarches contiennent en effet des éléments de projets routiers ou de transports publics qui n'avaient pas été coordonnés jusqu'ici et sont indissolublement liés. Ces réflexions ont fait l'objet d'un exposé présenté aux partenaires du projet « Etoile-Annemasse » et aux exécutifs des communes suisses (15 février 2005). Trois planches extraites de ce document sont jointes à la présente.

En juin 2005, puis en septembre 2005, le bureau d'étude mandaté a produit des rapports intermédiaires qui proposent une approche de tous les motifs et modes de déplacements. Ces rapports sont à la disposition des députés auprès de la direction de la DAT.

L'évolution de la mobilité, qui découlera de l'accroissement considérable de la population et des emplois du secteur, est bien une question centrale du

projet et n'a donc pas été laissée à l'abandon. Les réflexions qui suivent en découlent et satisfont aux attentes des motionnaires.

2. Les besoins en mobilité du PAC MICA

Les travaux entrepris dans le cadre du projet de périmètre d'aménagement coordonné (PAC) MICA ont mis en lumière l'évolution des habitudes générales en matière de mobilité, autant que la situation particulière des Trois-Chêne ou du secteur Arve-Lac tout entier au sein de l'agglomération. Quelques données méritent d'être mises en évidence.

Les parts modales attendues des habitants futurs de MICA n'obéiront pas à des règles fondamentalement différentes de celles qui régissent actuellement les déplacements des habitants des Trois-Chêne. Les résultats du microrecensement opéré en 2000 sont dès lors riches d'enseignements.

Les déplacements domicile-travail internes aux Trois-Chêne s'effectuent à plus de 50 % en voiture ou à moto. L'usage des différents modes varie cependant considérablement selon la destination.

Les déplacements des habitants des Trois-Chêne vers un travail en ville de Genève sollicitent les transports publics à hauteur de 30%, alors que 64% s'effectuent en voiture ou à moto.

Pour illustrer les déplacements d'habitants des Trois-Chêne vers la couronne ouest de l'agglomération, les habitants des Trois-Chêne rejoignent Plan-les-Ouates à raison de 89 % en voiture ou à moto, contre 8% seulement en transports publics.

Si le temps de parcours TPG entre la place Favre et la place Bel-Air n'est que de 15 minutes, ce temps passe à 46 minutes pour atteindre le cœur de la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO).

Calculé depuis l'arrêt Petit-Bel-Air, ce temps est de 22 minutes jusqu'à la place Bel-Air (avantage à la ligne 9 sur un transbordement ou la prolongation d'un tram dans MICA), et de 55 minutes jusque dans la ZIPLO.

Ces résultats démontrent en premier lieu :

- que le réseau routier offre encore des conditions de mobilité extrêmement favorables à l'automobile mais aussi ;
- que la fréquentation des transports publics par des usagers « non-captifs » est très dépendante des temps comparatifs de déplacement ;
- que l'efficacité des TPG en milieu urbain dense est encore beaucoup trop méconnue ;

– que le poids économique d'une couronne ouest d'agglomération qui concentre le développement des emplois, services et commerces autour de l'autoroute de contournement (ZIPLO, la Zimeysa, ZODIB, Bernex, ZIBAT, Rectangle d'Or,...) est un phénomène qui avantage inéluctablement les déplacements automobiles.

Comme on le constate, les pratiques modales seront très dépendantes de l'évolution de la localisation des activités sur le territoire genevois, celles-ci étant le moteur de la vitalité régionale.

Le plan directeur cantonal a très pertinemment visé la mixité et un équilibre de l'agglomération, conditions qui s'imposent d'ailleurs si l'on veut garantir une satisfaction durable des besoins futurs en mobilité.

Grâce à sa vitesse supérieure, la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse via La Praille (CEVA) élargira le périmètre bien desservi aux destinations concentrées autour des gares urbaines et, à la rigueur, à celles qui sont directement desservies par une ligne des TPG à haute fréquence.

Le secteur Arve-Lac présente un déficit manifeste de substance économique, défaut que le secteur des Trois-Chêne peut combler en s'appuyant sur CEVA et le tram, et cela en travaillant sur sa complémentarité avec Annemasse.

Cela implique alors une densification sérieuse du développement (qui favorise les mobilités douces par des distances courtes) et une planification admettant un renforcement de la substance commerciale et de loisirs, ainsi que des activités à haute valeur ajoutée sur la zone urbaine environnant la gare de Chêne-Bourg (l'usine Rolex en est une première pierre).

Ce site présente en effet une potentialité en continuité avec le centre actuel de Thônex - Chêne-Bourg et profiterait ainsi d'une synergie qui en renforce l'attractivité sans le concurrencer. Cette orientation dissuaderait sensiblement un usage accru de l'automobile qui est inéluctable en cas d'éclatement en plusieurs polarités.

3. Extension du réseau des trams depuis la rue de Genève

Pour ce qui concerne les transports publics, l'OTC a produit une projection très détaillée de la structure possible du réseau, ainsi que de l'évolution de l'ensemble des lignes et de leur fréquence (voir planches annexées). Il a communiqué aux auteurs du projet la localisation souhaitable des arrêts.

Différent de la proposition de l'OTC, le concept de dessertes en transports collectifs qui accompagne la motion 1626 positionne une ligne de tram sur l'avenue Tronchet et la route de Jussy, pour se prolonger jusqu'à Puplinge, voire au-delà, vers un parc relais P+R.

Il apparaît que cette proposition ne répond pas aux conditions minimales qui justifient les dépenses d'investissement et d'exploitation d'un tel équipement. Le tracé proposé traverse les zones les moins denses du secteur et, par définition, un parc relais ne nourrit qu'une demande très ponctuelle (heures de pointe).

Outre le fait qu'un tel projet ne verrait vraisemblablement pas le jour avant 2015, voire 2020, compte tenu des projets de transports publics en cours (tram Cornavin-Meyrin-Cern (TCMC), liaison ferroviaire CEVA, tram Bernex), la réalisation d'une ligne de tram devrait enfin impérativement desservir à la fois le complexe de Belle-Idée (appelé à se développer), le cœur du développement envisagé aux Communaux d'Ambilly et la gare de Chêne-Bourg.

Le site de MICA demande des liaisons aussi bien avec la ville de Genève qu'avec le cœur des Trois-Chêne (secteur central qui englobe la rue de Genève et la gare de Chêne-Bourg) ou Annemasse-Ambilly. Une seule ligne de tram ne saurait répondre à l'intégralité de la demande de déplacement, en particulier à la mobilité interne aux Trois-Chêne, et exploiterait mal les potentialités offertes par le réseau de transports publics actuellement en place et planifié à moyen terme.

Le concept proposé par l'approche de l'OTC et repris dans le cadre des études MICA recourt à toutes les potentialités et niveaux de service (bus, tram et chemin de fer), et cela en autorisant une montée en puissance qui accompagne le développement progressif de MICA et du site de Belle-Idée. Ce concept assure une allocation efficace et rationnelle des ressources, tant en termes d'investissement que d'exploitation.

Une convergence des lignes a été recherchée pour MICA et le site de Belle-Idée, afin de répondre au mieux aux demandes inversées dans le temps (résidents de MICA vers la Ville de Genève et le cœur des Trois-Chêne / personnels de Belle-Idée et MICA résidant en ville, en rive droite, etc.) et offrir ainsi à toutes les lignes une fréquence élevée à tout moment de la journée.

L'analyse montre le rôle important d'une ligne 9 des TPG, prolongée et renforcée, laquelle propose les temps de parcours les plus performants vers le centre-ville.

Les rabattements sur CEVA et le tram de la rue de Genève sont bien sûr essentiels, mais combinés avec la desserte interne des Trois-Chêne, voire du réseau d'Arve-Lac. Le réseau local nécessite en effet un étoffement à la mesure du développement considérable des déplacements internes au secteur qu'implique le développement urbain (scolaire, parascolaire, achats, loisirs, sports, services à la population, etc.).

Deux variantes de tracé sont réservées pour le prolongement d'une ligne de tram qui pourrait intervenir aux environs de 2015 depuis la gare de Chêne-Bourg. Cette option n'est cependant pas définitive.

En effet, la fréquence d'une telle ligne ne peut vraisemblablement pas descendre en dessous de 10 minutes. La gestion de trois lignes de tram sur la route de Chêne devient peu exploitable, sauf à endurer des encolonnements de trams perturbant les arrêts commerciaux. Cela aurait en outre pour conséquence de réduire encore les capacités offertes au trafic individuel.

Sans conclure sur ce point, le concept dégagé laisse ouvertes toutes les opportunités et démontre la possibilité de disposer d'un réseau très étoffé de transports collectifs.

La répartition modale actuelle montre qu'une marge importante de capacité de déplacements peut encore être exploitée grâce aux transports publics. Les parts modales alternatives à l'automobile sont en effet loin de correspondre aujourd'hui aux attentes postulées autant par le Conseil d'Etat que par le Grand Conseil (plan de mesures OPAir, conception générale de l'énergie approuvée par le Grand Conseil le 18 février 2000, etc.).

Les transports publics seront indéniablement en mesure d'offrir une réponse crédible à la demande en mobilité du secteur, mais cela surtout si les activités, commerces et services de l'agglomération genevoise concentrent leur expansion sur les grandes infrastructures pour lesquelles le canton de Genève a décidé de consentir des investissements massifs.

L'intérêt enfin de la localisation d'un parking d'échange sur la douane de Mon-Idée n'est pour l'instant pas confirmé. En l'état, préférence est accordée à des parkings à Frontenex-Tulette et sur la gare de Chêne-Bourg pour le secteur suisse d'Arve-Lac, ainsi qu'à des parkings à localiser en territoire français, sur la ligne de chemin de fer Annemasse-Thonon (Juvigny, etc.), qui offre des itinéraires et des temps de parcours plus intéressants pour la desserte des principales concentrations d'emplois de l'agglomération.

Il est à noter enfin que toutes ces perspectives tablent sur un accueil favorable du Grand Conseil aux crédits d'investissement et à la hausse inévitable de la couverture des coûts d'exploitation des transports publics qu'implique cet ambitieux développement.

4. Développements du réseau routier

Le projet MICA nécessite la réalisation d'une nouvelle artère reliant la route de Jussy et le Petit-Bel-Air. Cette nouvelle voie constitue une modification sensible de la structure du réseau, puisqu'elle crée une continuité qui va de Frontenex-Gradelle jusqu'à la jonction d'Etrembières, en traversant MICA et Ambilly, et lui confère un caractère transfrontalier.

Les phases d'étude ultérieures devraient vérifier les conséquences objectives de cette nouvelle structure, sachant que l'évolution du trafic sur les chemins Rigaud et de la Gradelle est dépendante d'une progression acceptable de la ligne 9 des TPG et de qualités environnementales à respecter (OPB, sécurité routière et maintien du rôle d'échange interne de la rue).

Il est par contre loisible de réaliser le nouveau tronçon routier selon une morphologie adaptée au rôle attendu, ce qui n'est pas possible sur les itinéraires traversant Vandœuvres et le chemin De-La-Montagne, voies qui peuvent être soulagées des parts de trafic assumées par le nouveau tronçon.

Côté suisse, on rencontre à nouveau le franchissement de la rue de Genève, puis un accès de capacité limitée à la route Blanche (actuellement par la jonction de Sous-Moulin).

Côté français, comme on peut l'imaginer, l'attitude de la commune d'Ambilly n'est pas plus favorable au transit que n'importe quelle autre collectivité. Ainsi contredit-elle toute tendance au transit par les rues J.-Jaurès et de l'Helvétie qui sont l'accès naturel à Etrembières depuis les douanes de Mon-Ideé et de Pierre-à-Bochet.

Un usage accru de l'autoroute française du pied du Salève est donc pénalisé par le handicap d'un double franchissement de frontière et un accès difficile du secteur Arve-Lac à l'échangeur d'Etrembières.

Condamné dans ce secteur à traverser des zones habitées, tout projet de nouvelle infrastructure routière ne manquerait pas de rencontrer de fortes résistances de la part des riverains.

A court ou moyen terme, aucun aménagement d'infrastructures n'est susceptible d'augmenter de manière significative la capacité globale en mobilité du secteur, en dehors de la création jusqu'ici toujours reportée, de la jonction avenue de Thônex / route Blanche.

5. Evolution vraisemblable du trafic local et des conditions de circulation

Il est indéniable que le projet MICA aura pour conséquence une croissance du trafic journalier dans le réseau des Trois-Chêne, laquelle s'inscrit dans une tendance générale à la hausse qui découle de l'étalement de l'urbanisation.

En heures de pointe, tant l'entrée en ville qu'une traversée de la rue de Genève destinée à contourner la ville par Veyrier-Troinex (Genève-Sud) se heurtent à des limites de capacité qui ne sont pas susceptibles d'évoluer. L'augmentation des lignes de tram et de leur fréquence risque même de limiter les capacités disponibles pour le trafic privé.

On ne peut en déduire que la mobilité d'heure de pointe est compromise. Les résultats évoqués plus haut en matière de pratiques modales montrent au contraire qu'une marge importante de capacité de déplacement existe grâce aux transports publics.

Par contre, en heures creuses, les comptages de trafic laissent apparaître une forte marge d'accroissement possible en terme de capacité routière. Tout laisse à penser que cette marge sera de plus en plus exploitée, autant par la désynchronisation des rythmes quotidiens que par la croissance grandissante des déplacements ayant d'autres motifs que le chemin séparant l'habitat du travail.

La hausse du trafic se fera sans doute essentiellement sentir en heures creuses, ainsi qu'en fin de semaine, traduisant ainsi l'évolution des déplacements automobiles dans la vie quotidienne (achats, loisirs, accompagnement des enfants, etc.), MICA venant s'ajouter à la progression de la mobilité des habitants du secteur lui-même.

Cette tendance lourde met en évidence la nécessité d'une urbanisation des Trois-Chêne dense et compacte, une « ville des courtes distances » qui concentre les équipements et services de la vie quotidienne autour des principaux pôles de transports publics, stratégie qui avantagerait sérieusement l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle.

6. Planning de réalisation

Un programme de travail est élaboré de concert entre l'OTC et la DAT pour garantir une planification de l'ensemble des mesures nécessaires à l'accompagnement de la mise en œuvre du projet MICA.

Il détaillera les mesures préconisées en terme de transport et les projets à engager en partenariat avec les communes.

Ce planning sera présenté dans le courant du mois de novembre 2005 aux communes, après avoir été validé par le Conseil d'Etat.

7. Conclusion

La réalisation du projet des Communaux d'Ambilly et sa meilleure intégration dans une région en mutation sont une priorité pour le Conseil d'Etat.

Toutefois, les problèmes de mobilité et d'aménagement du territoire qui se posent interagissent de façon complexe. Ils impliquent une intense coordination avec les communes riveraines, mais également avec les entités de part et d'autre de la frontière.

De surcroît, une politique visant à optimiser les déplacements induits par le projet MICA paraît devoir se déployer aussi bien sur le plan général que sur le plan local.

Le Conseil d'Etat entend donc tout mettre en œuvre pour que le PAC MICA soit un projet-pilote et donne un nouvel élan au développement de l'agglomération genevoise par une plus grande maîtrise de la coordination entre développement urbain et transports.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunschwig Graf

Annexes :

Texte de la motion 1626.

Carte intitulée « MICA dans l'agglomération ».

Carte intitulée « MICA : Structure du réseau routier ».

Carte intitulée « MICA : Structure des réseaux de transports collectifs ».

Secrétariat du Grand Conseil

M 1626

Proposition présentée par les députés:

M^{mes} et MM. Gabriel Barrillier, Pierre-Louis Portier et Jean Rémy Roulet, Hugues Hiltbold, Nelly Guichard, Jacques Jeannerat, Mario Cavaleri, Guy Mettan, Marie-Paule Blanchard-Queloz, Anne Mahrer, Jean Rossiaud, Christian Brunier, Sami Kanaan, Martin Paul Broennimann et René Koechlin

Date de dépôt: 18 mars 2005

Messagerie

Proposition de motion

Communaux d'Ambilly : oui, mais avec un réseau de transports publics et privés performant

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant:

- le potentiel exceptionnel en terme de logements que représente le périmètre d'aménagement coordonné (PAC) Mon Idée – Communaux d'Ambilly (MICA), d'ailleurs clairement identifié dans le plan directeur cantonal ;
- les nombreuses craintes exprimées par les riverains et les communes concernées, en particulier s'agissant de l'accessibilité des futurs habitants, commerçants et visiteurs au site ;
- la nécessité de trouver des solutions pour le trafic pendulaire transitant éventuellement dans ce secteur ;
- que la Constitution garantit le libre choix du mode de transports et contient un certain nombre de mesures dans ce cadre concernant tant le trafic public que privé ;
- que le dossier fait actuellement l'objet d'une mise à l'enquête publique concernant le déclassement des « Communaux d'Ambilly », situé en zone villas, en zone de développement 3 et en zone de bois et forêts ;

- que, hormis le volet logements qui concentre toutes les énergies, les critères généraux d'aménagement appliqués dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur cantonal, qui comprennent l'accessibilité par des transports collectifs performants et des connexions faciles avec le réseau routier, sont pour le moment traités de façon générale et évasive (mentionnons à ce titre le programme cadre du Comité de pilotage qui prévoit que « le vélo aura une carte importante à jouer » ...), cela malgré le dépôt très récent par le Conseil d'Etat d'un projet de loi adoptant le plan de réservation de site routier en vue de la réalisation des voies publiques d'accès aux Communaux d'Ambilly ;
- que le succès d'un tel projet passe par un soutien aussi large que possible, nécessitant de répondre aux craintes les plus légitimes en amont ;
- qu'il s'agit d'un projet d'envergure régionale qui nécessite une planification et une densification qui tienne compte de toutes les spécificités et de toutes les implications qu'il aura directement sur et autour du site MICA, mais également en amont et en aval du site,

invite le Conseil d'Etat

- à étudier rapidement toutes les variantes possibles destinées à répondre aux besoins de mobilité que la réalisation du PAC MICA induira ;
- à étudier en particulier le coût, la faisabilité et les conséquences de la réalisation d'une extension du réseau de trams depuis la rue de Genève, à travers les Communaux d'Ambilly, jusqu'à Puplinge et au-delà, comprenant la création de parkings d'échange (P + R) pour permettre le transfert modal du trafic journalier en provenance de toute la partie est du canton et des régions transfrontalières situées au-delà des douanes de Cara, Monniaz, Veigy et autres ;
- à envisager et apprécier pareillement les développements et améliorations nécessaires du réseau routier ;
- à proposer au Grand Conseil et dans les délais les plus brefs les mesures permettant la concrétisation de ces infrastructures devant impérativement être mises en œuvre de concert avec la réalisation de nouveaux logements.

Annexe : Schéma de principe pour la création d'une ligne de tram destinée à la desserte des Communaux d'Ambilly, Bureau Ortis, mars 2005.

MICA DANS L'AGGLOMERATION



MICA, Essai de mise en cohérence des projets
Structure du réseau routier



MICA, Essai de mise en cohérence des projets
Structure des réseaux de transport public

