



Date de dépôt : 23 novembre 2023

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Florian Gander, Ana Roch, Françoise Sapin, Daniel Sormanni, Jean-Marie Voumard, Francisco Valentin, Patrick Dimier pour soutenir la population genevoise au bord de l'asphyxie

Rapport de Roger Golay (page 3)

Proposition de motion (2810-A)

pour soutenir la population genevoise au bord de l'asphyxie

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

- que le nombre de frontaliers a augmenté de manière significative durant ces dernières années pour atteindre plus de 90 000 permis G enregistrés en 2021 ;
- que cette augmentation engendre une surcharge insoutenable du trafic motorisé individuel ;
- que les frontaliers n'utilisent que très rarement les transports en commun ;
- qu'un grand nombre d'entre eux bénéficient d'une place de stationnement sur leur lieu de travail ;
- que ce sont les résidents du canton qui sont les victimes de cette surcharge dans le trafic, tant du fait des nuisances sonores et de la pollution de l'air qu'avec les moyens de contrainte actuellement déployés contre eux pour les dissuader d'utiliser leur véhicule individuel,

invite le Conseil d'Etat

- à renforcer l'utilisation du Léman Express notamment par les pendulaires en les incitant à changer de mode de transport par le biais de solutions alternatives ;
- à accompagner le développement du réseau de vélos accessibles en libre-service à proximité des frontières et des gares du canton ;
- à organiser des discussions avec les entreprises établies à Genève pour qu'elles limitent les places de stationnement à disposition de leurs employées et employés au personnel dont les horaires et la localisation du lieu de travail ne permettent pas de s'y rendre par un autre moyen.

Rapport de Roger Golay

Présentation de M. Florian Gander, auteur, le 30 août 2022

En résumé, M. Gander explique qu'il a déposé sa motion en 2021, et que la situation ne s'est pas améliorée entre-temps. En effet, les Genevois paient un lourd tribut au trafic pendulaire, qui pose sérieusement problème car Genève subit des pics de pollution importants et n'a que peu de places de stationnement disponibles pour les résidents. L'idée de la motion est de trouver des accompagnements pour diminuer le trafic pendulaire dans le centre et l'hypercentre, tout en laissant tranquilles les résidents afin de respecter la liberté du mode de transport inscrit dans la constitution.

Il trouve cependant que cette liberté est bien mise à mal par le trafic pendulaire qui ne fait qu'augmenter, malgré le CEVA, dont la première invite vise à renforcer l'utilisation. Typiquement, un pendulaire venant d'Annecy ne va évidemment pas se parquer à Annemasse pour prendre le CEVA, qui ne va pas forcément l'amener là où il doit aller, par exemple à Plan-les-Ouates, auquel cas il devra encore prendre le tram. Ce pendulaire ne gagnera donc pas grand-chose à utiliser le CEVA.

Le président demande pourquoi ce pendulaire ne pourrait pas prendre le Léman Express depuis Annecy directement.

M. Gander rappelle qu'il a été dit, la semaine précédente, que les voies de chemin de fer depuis Annecy ne sont pas faites pour aller jusqu'à Annemasse ; les gens prennent donc la voiture.

M. Gander souhaite reprendre le sujet de la construction de P+R en France, mais financée, cette fois, par les Français. En effet, le peuple a déjà refusé le financement de P+R en France, et il s'agit maintenant de demander que la France les construise toute seule. M. Gander rappelle que la France reçoit une rétrocession importante, et il estime qu'elle doit les utiliser pour construire les P+R. Il estime qu'il y aurait lieu de trouver des solutions pour rendre attractifs ces parkings d'échange.

M. Gander explique qu'il y a, dans les P+R, des vélos à disposition, et il estime qu'il faudrait mieux inciter les pendulaires à les utiliser, et ce toute l'année. En effet, les vélos sont utilisés en période estivale, quand la météo le permet, mais ce mode de transport se déporte sur les voitures, entraînant une augmentation du trafic, dès l'arrivée de l'hiver. Il faut donc trouver comment inciter l'utilisation desdits vélos, peut-être par la gratuité, le libre-service ou en augmentant le nombre de vélos. Cette invite a donc pour but de demander au Conseil d'Etat ce qu'il est possible de faire en ce sens, sachant qu'il y a certainement plein de possibilités.

M. Gander introduit son dernier point, mais pas le moins important, en prenant l'exemple de Plan-les-Ouates. Cette commune a une grande zone industrielle avec énormément de véhicules pendulaires, auxquels la quasi-totalité des entreprises présentes offre la possibilité d'avoir une place de stationnement. M. Gander raconte que son ex-femme travaillait chez Patek Philippe ; elle prenait le train, et l'entreprise affrétait un bus qui allait chercher les employés à la gare Cornavin, pour les amener directement sur le lieu de travail. Le commissaire estime donc qu'il y a, en tout cas pour les grandes zones industrielles proches de la frontière, des discussions à avoir avec les entreprises. Le but serait de mettre à disposition des navettes, peut-être des TPG, peut-être financées par les grosses entreprises qui en ont les moyens. Ces navettes feraient le tour des entreprises, en zone industrielle, et amèneraient les employés au travail le matin depuis la frontière, avant de les y ramener le soir. Ce serait donc une solution de transfert modal qui limiterait une partie des véhicules pendulaires. Si la France construit des P+R de l'autre côté de la frontière, il serait peut-être même possible de mettre ces navettes à disposition à l'emplacement de ces P+R.

Le président remercie M. Gander de sa présentation, et propose de passer aux questions.

Questions

Un commissaire doute, concernant l'utilisation du CEVA, que l'exemple d'Annecy, utilisé par M. Gander, soit bien choisi. En effet, avant le CEVA, il était possible d'aller d'Annecy à Annemasse deux fois par jour, tandis qu'il y a maintenant un train une fois par heure ; les Français eux-mêmes d'ailleurs utilisent cette ligne, qui représente un grand progrès pour le Grand Genève. Il est vrai cependant que le trajet prend un peu plus d'une heure, tandis qu'il faut 45 minutes sur l'autoroute. Le député estime néanmoins que ce qui manque au Léman Express, c'est l'irrigation ultérieure, c'est-à-dire qu'il faut pouvoir continuer une fois arrivé à la gare. Ce commissaire suggère en conséquence d'ajouter, à l'invite concernant le renforcement de l'utilisation du CEVA, « par la mise à disposition de bonnes correspondances ».

M. Gander pense que cela peut tout à fait être rajouté. En effet, l'auteur a toujours dit que, quand il dépose une motion, c'est pour ouvrir le débat, et il accepte les propositions constructives avec plaisir. Or, la proposition de son préopinant est constructive au sens propre, comme au sens figuré.

Un commissaire remercie l'auteur pour sa motion, qu'il a d'ailleurs cosignée, et il s'adresse au département. Le député demande si des discussions sont déjà entreprises avec les autorités, en tout cas locales, françaises, allant

dans le sens des premières invites, ou si les Genevois sont laissés seuls face à l'asphyxie qu'ils subissent. Il explique qu'il habite Plan-les-Ouates et pointe qu'il y a non seulement les gens qui viennent en zone industrielle par l'autoroute, mais que beaucoup de pendulaires prennent en outre la route de Saint-Julien ou la route de Base, ce alors que le projet des Cherpines, qui va amener 10 000 habitants, n'est pas encore réalisé. Le commissaire souhaite donc savoir si le département discute avec les autorités françaises pour proposer des alternatives à ces gens-là.

M. Nicolas Fournier, chef de cabinet/DI, peut répondre brièvement, tout en rappelant que le département aura l'occasion de revenir sur la question dans le cadre de la motion de M. de Senarclens, étudiée la semaine précédente par la commission. S'agissant des mesures d'accompagnement du CEVA, il y a un comité de pilotage politique, qui rassemble à la fois les autorités genevoises et les autorités françaises autour de l'exploitation du CEVA, parmi lesquelles notamment les communes françaises principalement concernées par les dessertes du CEVA ; les questions évoquées sont discutées régulièrement. M. Fournier pense que le succès du CEVA était attendu et a été bien préparé, tandis que le côté français a été plus surpris, et donc moins préparé. Depuis, les autorités françaises sont en ordre de bataille, et des P+R se créent, même si ceux-ci ne sont pas forcément proches de nos frontières, mais situés plus loin, du côté d'Evian ou de Thonon, par exemple. Tout le monde est conscient que le CEVA est une première étape, et que du travail reste à faire au niveau des infrastructures. Il est cependant vrai que la ligne entre Annecy et Annemasse n'est pas compétitive par rapport à la voiture, ou même les lignes de bus qui passent par l'autoroute. Reste que la volonté d'aller de l'avant est très présente. Un travail en discussion entre M. Dal Busco et M. Wauquiez, pour la région Rhône-Alpes, en lien avec une amélioration de la ligne entre Genève et Lyon, car les infrastructures françaises sur ce sillon ne sont pas capacitives, et ont de la peine à être attractives pour un transfert modal. Concernant les P+R, la presse en a parlé, une étude multimodale a été effectuée sur l'accessibilité de Genève-Sud, c'est-à-dire Troinex, Veyrier et Plan-les-Ouates, pour analyser les façons d'améliorer la desserte. L1 et L2 ont été abandonnées suite au vote du Grand Conseil, tandis qu'un projet de loi pour une étude sur les télécabines urbaines a été envisagé, puis abandonné. Cette région se trouve donc dans une situation difficile, avec des routes saturées et peu d'infrastructures de transports publics, sans que l'on parvienne à trouver des alternatives. Il serait donc bien que, dans la couronne sud de Genève, les Français travaillent sur des P+R permettant aux frontaliers d'emprunter des bus qui prendraient les routes qui existent actuellement, mais ce sont des questions compliquées, impliquant en France des niveaux décisionnels différents et imbriqués entre eux.

M. Fournier propose aux commissaires que le département revienne sur cette question des P+R dans le cadre de l'audition sur la motion de M. de Senarclens.

Un commissaire demande si Genève a son mot à dire sur les rétrocessions, et si le Conseil d'Etat possède des moyens de pression concernant l'affectation de cette somme.

M. Fournier explique ne pas être spécialiste du sujet. Il mentionne l'existence de règles strictes posant les critères des projets qui peuvent être financés par cette rétrocession, mais fondamentalement ce sont les autorités françaises qui discutent de l'utilisation de cette somme avant d'en informer le Conseil d'Etat. Concrètement, chaque année, les autorités françaises envoient une liste de projets financés via la rétrocession, ce qui permet une analyse qualitative sur les projets menés de l'autre côté de la frontière.

Un commissaire note que peu seront contre le principe d'amener les automobilistes à utiliser d'autres moyens de transport. Le député note que l'auteur parle de demander au Conseil d'Etat de renforcer l'utilisation du CEVA par le biais de solutions alternatives, ce qu'il ne comprend pas ; il demande une explication quant au sens précis de ce point. Le député demande en outre quelles sont les obligations de la partie française quant à l'utilisation de la rétrocession, et s'il y a des éléments qui obligent les autorités françaises à construire des P+R.

M. Gander explique que ce qu'il entend par alternative, c'est une solution à trouver pour amener au maximum les gens à utiliser le CEVA. En l'occurrence, ce dernier part d'Annemasse, mais ne va pas à Saint-Julien ou à Saint-Genis. Il faut donc proposer aux gens des bus à haut niveau de service, des navettes, trams ou autres. Le député a un exemple d'une personne dont l'employeur souhaitait qu'elle prenne les transports publics pour aller au travail près du CERN ; cette personne avait expliqué qu'il lui fallait 1h20 en transports publics, contre 50 minutes, malgré la circulation, en voiture. Evidemment, ce type de personne choisira la voiture, qui est de surcroît plus confortable, même si beaucoup croient utopiquement que tout le monde préfère le vélo.

M. Gander répond, à la question sur la rétrocession, que, selon ses informations, cet argent va d'abord à Paris, qui le redistribue ensuite aux communes. Genève a reçu 95% de réponses sur ce qui est fait de cette manne, qui est prévue pour construire des infrastructures. Cependant, « infrastructures » peut se référer à beaucoup de choses, comme des écoles pour les Suisses qui habitent en France ; malheureusement, pas grand-chose n'est fait en termes d'infrastructures routières. Il est clair que des P+R auraient

largement pu être construits avec la rétrocession, d'autant plus que l'investissement à consentir serait ponctuel.

Un commissaire aimerait comprendre comment fonctionnerait le système des vélos, qui se trouveraient fortement éloignés du centre-ville.

M. Gander répond que l'objectif serait de relier, typiquement, les zones industrielles. Typiquement, le vélo serait une bonne solution pour aller rapidement de Saint-Julien à la zone industrielle de Plan-les-Ouates, et ce de manière écologique. Il est aussi possible d'encourager les entreprises à avoir un parc de vélos électriques. Même un cycliste très occasionnel peut facilement aller de Saint-Julien à plan-les-Ouates, cela peut donc être très avantageux. Il ne s'agit pas vraiment de relier le centre, mais vraiment ces zones industrielles en périphérie.

Un commissaire pointe, à propos de la deuxième invite, que ce qui est demandé se fait déjà, sous l'impulsion du patronat, que ce soit la FEV, la FER, ou la Chambre du commerce et de l'industrie. Cela fait longtemps que l'économie organise des transports, et que des navettes sont mises à disposition par des entreprises qui amènent leurs employés au travail. Les choses bougent donc, et les entreprises font ce qu'elles peuvent, mais la liberté individuelle reste là. La deuxième invite est donc totalement obsolète.

M. Gander pense que la liberté individuelle commence par celle des résidents, et inclut le droit, garanti par la constitution, de choisir son mode de transport ; or, les résidents sont exclus de ce droit à cause du trafic pendulaire qui étouffe Genève. L'auteur pense que, en tant que résident suisse, l'on devrait pouvoir utiliser le mode de transport que l'on veut sans être pénalisé. En outre, les entreprises font certes des efforts, mais on peut aussi regarder le nombre de parkings qu'elles mettent en location.

Le même commissaire pointe le fait que ce sont les entreprises qui ont financé leurs parkings. Il demande en outre quelles sont les solutions alternatives proposées dans la première invite.

M. Gander indique avoir déjà répondu à cette question.

Un commissaire remarque que, s'il a bien compris la première invite, le Conseil d'Etat genevois doit proposer des solutions alternatives, à la charge des Genevois, sur le territoire français ; c'est un peu piquant lorsque l'on connaît l'histoire qui a conduit Genève à refuser les P+R en France. Ce sont en effet les Genevois qui paient le Conseil d'Etat et ses services. Il rappelle en outre qu'il y a 100 000 frontaliers sur le territoire cantonal, dont les entreprises ont besoin. Or, les employés des entreprises de Plan-les-Ouates, par exemple, ne saturent pas le centre-ville. De surcroît, il note que, pour M. Gander, ce dernier peut gagner une heure en prenant la voiture plutôt que le bus, mais le

frontalier doit être forcé à prendre les transports publics ; c'est une inégalité de traitement gênante.

M. Gander rappelle qu'il ne prend pas les transports en commun, car il n'y trouve pas son intérêt. Il explique ensuite que les solutions alternatives qu'il propose, comme les navettes, concernent le territoire cantonal. Il admet en outre que, pour les personnes ayant des horaires irréguliers, ce type de solutions ne peuvent pas entrer en ligne de compte. Les employés aux horaires réguliers, ceux des entreprises horlogères par exemple, peuvent parfaitement se voir proposer des navettes. Concernant le chiffre de 100 000 frontaliers, M. Gander explique que l'on en annonce le double, soit 200 000 pour les années à venir ; or, le but de la politique est d'anticiper, pas de mettre, comme trop souvent, des pansements. Pour finir, les députés connaissent la ligne politique de l'auteur, qui est que si l'on engage moins de frontaliers, il y aurait moins de trafic pendulaire.

Un commissaire remarque que, si l'on veut améliorer la ligne entre Annecy et Annemasse, c'est en France qu'il faudra le faire.

Un autre député explique que c'est la raison d'être de la deuxième invite.

M. Gander répète que le but de sa motion est justement de discuter, et qu'il est ouvert à toute proposition constructive afin d'arriver à une idée globale dans laquelle tout le monde se retrouverait et qui ferait avancer les choses. Le discours sur le trafic existe depuis dix ans, mais le problème avec le Grand Genève, c'est que la Suisse fait quelque chose, alors que l'autre côté de la frontière traîne la patte. On a d'ailleurs pu le voir avec la dernière partie du financement pour le CEVA, pendant laquelle il a fallu se battre jusqu'à la fin pour que les infrastructures soient complétées à Annemasse. Malgré la volonté d'avoir un Grand Genève, celui-ci reste composé de deux pays distincts, et on ne peut pas interférer dans le système français, mais des groupes de discussion existent. Si un texte sort du Grand Conseil incitant à faire plus, cela constituera un signe positif qui aura un effet. Le MCG n'était pas favorable au CEVA, mais, maintenant qu'il existe, autant faire en sorte qu'il serve les intérêts de tout le monde, et particulièrement des résidents.

Le président explique qu'il peut tout à fait partager un certain nombre des objectifs de la motion. Cependant, il y a dans les propos de M. Gander beaucoup d'imprécisions, voire de choses qui semblent inventées, ou pour lesquelles les sources manquent. Le président aimerait en effet savoir d'où vient ce chiffre de 200 000 frontaliers pour les années à venir.

M. Gander explique que c'est un article sorti deux ou trois semaines auparavant, et il propose de le retrouver.

Le président explique qu'il pourrait, par exemple, voter la deuxième invite, si celle-ci était formulée différemment, par exemple sous la forme « inviter les autorités françaises à renforcer la construction de P+R sur leur sol ». Seulement, l'invite parle d'obligations pour les autorités françaises qui n'existent pas. Le président rappelle aussi que les termes « généreuse rétrocession de plus de 300 millions de francs offerte sans contrepartie » décrivent très mal la réalité. En effet, cette manne est rétrocédée à la France sur la base d'un accord extrêmement avantageux pour Genève, alors que, dans le cas des autres cantons suisses frontaliers, la France récupère l'impôt et rétrocède ensuite à la Suisse des sommes bien moindres que ce que garde Genève, soit entre 400 et 600 millions de francs. La quatrième invite, elle, commence très bien, mais finit par « leurs employés frontaliers ». Le président demande pourquoi ne pas parler de pendulaires, puisque l'auteur a dit que ce n'est pas la plaque qui compte. Une personne travaillant à Plan-les-Ouates et habitant à Versoix est également pendulaire ; un pendulaire est une personne effectuant un trajet quotidien entre son domicile et son lieu de travail. Pour terminer, le président pointe le fait que la constitution et la liberté du choix du mode de transport qu'elle contient s'appliquent à tout le monde, et non aux seuls Genevois.

M. Gander remarque que la constitution est genevoise et donc s'applique aux Genevois.

Le président rétorque qu'elle s'applique à tous ceux qui sont présents sur territoire genevois. Le droit à ne pas être harcelé, par exemple, s'applique pareillement à un Genevois, un frontalier ou un Russe.

Le président insiste sur le fait qu'il a donné de nombreux éléments différents qui montrent que la motion, telle qu'écrite, n'est pas applicable. Cependant, si un certain nombre d'amendements pouvaient être acceptés par l'auteur, par exemple le remplacement du terme « frontalier » par « pendulaire », ou la suppression de la phrase sur les 300 millions de francs offerts, on serait sur des solutions de mobilité que le président pourrait rejoindre.

M. Gander veut faire avancer les choses et trouver des solutions, au-delà des clivages gauche-droite. Il admet que Genève a besoin de frontaliers, que dans les métiers de la santé il n'y a pas de personnel, et que les jeunes Genevois ne veulent plus travailler dans le bâtiment, tandis qu'il va manquer 10 000 informaticiens prochainement.

Un commissaire annonce soutenir évidemment M. Gander dans tous les amendements qu'il pourrait faire à cette motion pour la rendre acceptable. Le député relève qu'en période électorale, personne n'a envie de travailler avec

les autres, même lorsque quelque chose est proposé pour le bien de la communauté genevoise, qui a élu les membres de la commission. En outre, ce député a trouvé l'article référencé par M. Gander, qui est paru dans *Le Temps* le 28 juin, écrit par Christian Lecompte, et selon lequel, d'après les statistiques et les sondages réalisés en France, le nombre de frontaliers pourrait atteindre 300 000 d'ici 2032. Le portrait moyen du frontalier est un homme de 40 ans, qui vient de plus en plus loin en France.

Le président demande si des auditions sont souhaitées, et propose de lier la motion, pour l'audition du département, à la motion de M. de Senarclens (M 2806) sur la construction des P+R ; si le département a d'autres éléments et peut faire une prise de position simultanée sur les deux motions, il sera invité à le faire.

Audition du département des infrastructures (DI), le 13 septembre 2022

- *M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat*
- *M. Joël Vetter, chef de projet, direction du projet d'agglomération « Grand Genève »*
- *M. Gérard Widmer, directeur régional Arve-Lac, OCT*
- *M. David Favre, directeur général, OCT*

M. Dal Busco remercie les commissaires de l'auditionner concernant les deux textes étudiés (M 2806 et 2810), qui visent tous deux à développer l'offre de P+R de l'autre côté de la frontière française afin d'inciter les pendulaires transfrontaliers à emprunter les transports publics. M. Dal Busco propose pour commencer que M. Vetter fasse un point de situation sur le développement des P+R dans le Grand Genève, avant que le magistrat expose quelques éléments en réponse directe aux deux motions étudiées.

M. Vetter expose pour commencer les objectifs que s'est fixés le Grand Genève en matière de développement des P+R. L'objectif principal est d'augmenter fortement les places P+R en amont du cœur de l'agglomération, en améliorant l'attractivité pour les usagers et en consolidant l'information dont dispose le Grand Genève sur le sujet. Plus spécifiquement, le Grand Genève fait chaque année, en collaboration avec ses partenaires genevois, français et vaudois, l'état des lieux de l'avancement de la mise en œuvre des P+R. Le Grand Genève cherche aussi à faciliter et accompagner l'augmentation du nombre de places en P+R prévues à l'échelle de l'agglomération, en pouvant identifier les freins et les obstacles à leur déploiement. Enfin, il y a l'enjeu de la mise en place d'une politique de gestion et d'exploitation de ces P+R à l'échelle des couloirs de déplacement et au

niveau transfrontalier, pour éviter les incohérences en matière de tarification et de conditions d'accès. Tout cela se fait toujours dans le but de pouvoir capter les usagers dans des P+R le plus en amont possible. Ces objectifs ont été fixés de manière transfrontalière sous l'égide notamment de M. Dal Busco, qui participe à un groupe de travail sur le sujet.

M. Vetter explique que le recensement dont il parlait a permis de montrer que, avant la mise en service du Léman Express, il y avait environ 10 000 places de P+R dans l'agglomération. Il y avait au début de l'année 2022 environ 12 500 places, ce qui fait une augmentation de plus de 25%, qui viennent majoritairement de la construction et du déploiement de nouvelles places, notamment dans la partie française de l'agglomération. On constate donc l'effet d'entraînement de la mise en service du Léman Express, qui a incité et motivé les partenaires français à intégrer ce nouveau réseau dans une chaîne de déplacement multimodale, dans laquelle les P+R jouent un rôle important. Il y a aussi une augmentation de places dans le canton de Genève, tandis que le chiffre reste stable dans la partie vaudoise de l'agglomération. Il y a donc eu une augmentation qui n'est peut-être pas suffisante, mais reste conséquente, sur la partie haut-savoiarde du Grand Genève.

M. Vetter explique que les chiffres donnés par la présentation sont mis à jour chaque année pour pouvoir se projeter à l'horizon 2030. En gris sont présentés les P+R actuellement en service sur les différents territoires ainsi que sur l'agglomération entière, en orange les places supplémentaires planifiées pour la fin 2022, certaines sont déjà en service, et en bleu les places supplémentaires planifiées à l'horizon 2030. On peut observer clairement qu'une grande partie des places planifiées à l'horizon 2030 le sont sur la partie haut-savoiarde du Grand Genève.

M. Vetter explique que l'on voit, sur la présentation, le total cumulé des places supplémentaires et il pointe que, avec une augmentation d'environ 4000 places à l'horizon 2030, le nombre de places de la partie haut-savoiarde va presque doubler. Dans le Genevois français de l'Ain, les places sont plus que doublées, avec environ 1100 places prévues en plus, étant admis que leur nombre actuel est très faible. Au total, en ajoutant les places prévues dans le canton de Genève, on arriverait à l'horizon 2030, à un total d'environ 19 200 places sur l'ensemble de l'agglomération, soit une augmentation de 53% par rapport au nombre de places actuel.

M. Vetter explique que ce dernier chiffre doit être remis en contexte, en observant qu'il y a aujourd'hui environ 4 millions de déplacements par jour dans le Grand Genève, dont la moitié, soit environ 2 millions, se font avec un transport individuel motorisé. Les presque 20 000 places de P+R représenteraient donc environ 1% seulement des flux du trafic individuel

motorisé au niveau de l'agglomération. On peut donc en conclure que les P+R apportent une réponse aux enjeux de report modal et de transfert vers les infrastructures de transports publics, mais sans représenter de réponse absolue. De surcroît, pour que ce transfert soit possible, la condition est que les P+R soient situés aux bons endroits et avec des tarifs attractifs.

M. Vetter montre le tableau global, chiffré, réalisé par le Grand Genève sur la présentation. Les chiffres ont également été mis sur la carte. Chaque petit point sur cette carte représente un P+R, soit existant, soit nouveau, soit existant mais dont la capacité est augmentée. La carte montre aussi quelques informations comme le taux d'occupation actuel, lorsqu'il est connu, et la capacité totale du P+R. Il est en outre intéressant de noter qu'il y a souvent, en France voisine, un maître d'ouvrage différent pour chaque P+R, alors qu'il n'y a à Genève principalement que la Fondation des parkings qui agit en tant que maître d'ouvrage. Cette problématique de la multiplicité des gestionnaires des P+R est présente dans toute la périphérie du Grand Genève, notamment dans le Genevois français mais aussi dans la partie vaudoise, ce qui fait de la coordination un enjeu important pour pouvoir harmoniser les conditions d'accès et de tarification dans le cadre d'une politique concertée et transfrontalière de report sur les P+R.

M. Vetter passe à la région du Rhône en direction de Bellegarde. Quelques P+R sont en projet d'extension dans cette région, tandis que des nouveaux sont prévus dans le Pays de Gex. Sur la partie nord du canton de Genève, on voit sur la carte un chapelet de sites de formes triangulaires, ce qui signifie qu'il s'agit de nouveaux projets. Ceux-ci sont prévus pour 2024, en lien avec le nouveau bus à haut niveau de service entre Gex, Ferney-Voltaire et Genève. A partir donc du moment où ces P+R seront mis en service, cela permettra de libérer la forte pression sur les P+R en entrée du canton pour lesquels on voit d'ailleurs du rouge sur la carte, ce qui signifie que leur taux d'occupation est assez élevé. Dans les prochaines années, de nouveaux petits P+R seront mis en service plus en amont dans cette région, permettant de relâcher un peu cette pression.

Concernant la partie vaudoise, M. Vetter montre, sur l'axe Nyon-Saint-Cergue, de nouveaux projets ou projets d'extension prévus en amont, qui permettront sans doute de libérer un peu la forte pression sur les P+R situés sur le littoral.

M. Vetter met en évidence qu'avec les différents projets qu'il a cités, il y a bien une tendance générale à installer des P+R en amont des déplacements pour libérer la pression sur les centralités urbaines.

M. Vetter passe finalement au Chablais, que le Léman Express traverse en direction de Thonon et Evian, accompagné par des P+R déployés dans la continuité du trajet. Il y a cependant dans ce secteur une forte demande de places de P+R, face à laquelle les partenaires français répondent par la mise en service prévue de nouveaux P+R pour les années 2023 à 2025.

M. Vetter explique que le DI, en particulier le magistrat, avait fortement attiré l'attention des partenaires français sur la nécessité de la mise en service de nouveaux P+R en amont de l'inauguration du Léman Express, pour essayer d'accélérer le mouvement. M. Vetter estime cependant qu'un retard a été pris concernant le déploiement de P+R en périphérie de l'agglomération, que l'on peut estimer à trois ou quatre ans. En effet, les P+R en construction auraient dû idéalement être mis en service avec le Léman Express. Les partenaires français avaient initialement fait part de problématiques de financement de ces P+R, même si des mécanismes avaient été proposés, notamment par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Des problèmes de gestion du foncier ainsi que des difficultés politiques locales se sont aussi fait jour. En effet, les P+R doivent être à proximité des gares ; or, ces quartiers doivent être densifiés dans le même temps, et les communes peuvent être réticentes à y accueillir du trafic supplémentaire.

M. Vetter revient à la question de la multiplicité des maîtres d'ouvrage, récapitulée par un tableau dans la présentation. Dans le canton de Genève, la question est simple car les P+R appartiennent essentiellement à la Fondation des parkings, sauf quelques-uns qui sont en main des CFF, avec qui les relations sont étroites. Dans la région de Nyon, plusieurs communes ainsi que les CFF sont gestionnaires de P+R. Dans le Genevois français, il y a une multiplicité de communes et d'intercommunalités, ainsi que la SNCF, le Département de la Haute-Savoie, les Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et l'exploitant des transports publics d'Annemasse, qui sont maîtres d'ouvrage de P+R. L'enjeu, afin de mettre en place une politique cohérente au niveau transfrontalier, est donc d'aligner les différents acteurs autour d'objectifs communs, ce qui est difficile. M. Vetter insiste pour finir sur l'importance du Pôle métropolitain du Genevois français, qui supervise les acteurs locaux et semble monter en puissance sur ces questions-là, et pourra sans doute aider la commission à éclaircir l'horizon sur ces questions.

Le conseiller d'Etat propose que les commissaires posent leurs éventuelles questions sur la présentation de M. Vetter dans un premier temps, avant que le magistrat donne sa réponse aux textes étudiés.

Questions

Un commissaire comprend de la présentation qu'il y a une série de régions où les P+R sont saturés, ou proches de la saturation, ce qui se voit par les points rouges sur la carte, et qu'il y a besoin en conséquence d'étendre les P+R représentés par des points rouges. Le député demande à partir de quel moment l'utilisateur considérera qu'il prend trop de risques en allant vers un P+R potentiellement plein. Il semble en effet à ce député que si le P+R dépasse un certain pourcentage de remplissage, il ne fait plus office de transbordement, car l'utilisateur estimera trop risqué d'y aller, sachant qu'il pourrait être plein, et préférera prendre directement la route pour Genève. Il faudrait peut-être dès lors viser un taux maximum de remplissage pour les P+R.

M. Vetter relève que la question du député relève de la problématique des conditions d'accès, à savoir qui peut utiliser les P+R. M. Vetter explique que, dans certains cas, l'accès est libre, et qu'il est donc possible d'arriver à un P+R qui serait en fait déjà plein. Il y a cependant aussi des P+R dont l'accès est régulé par l'octroi d'abonnements sous certaines conditions, ce que fait la Fondation des parkings ; on peut dès lors garantir la disponibilité d'une place et donc l'attractivité du P+R pour l'utilisateur. M. Vetter fait part d'une étude, conduite par le Pôle métropolitain du Genevois français sur l'ensemble du périmètre français du Grand Genève, qui a identifié des principes de tarification et de conditions d'accès, dont il ressort que plus un P+R est sous pression, plus il devient nécessaire de le réguler. A contrario, plus un P+R se trouve en amont de la chaîne de mobilité, où la pression est moindre, et plus il est possible de le laisser en accès libre, d'autant qu'un P+R en amont peut être moins attractif, car les trajets en transports publics sont plus longs. Donc, le but est d'avoir une tarification progressive, de moins en moins chère à mesure que l'on va en amont de la chaîne de déplacement et que la pression sur le stationnement diminue.

Un commissaire relève que certains parkings sont très occupés, mais il n'arrive pas à voir, sur la carte, où il faudrait plus de P+R pour avoir un maillage idéal. Le député observe, par exemple, un énorme vide entre Machilly et Annemasse ; il demande quel maillage supplémentaire serait nécessaire.

M. Vetter répond que les P+R ne peuvent pas être placés partout ; il faut un arrêt de transports publics à proximité. En l'occurrence, il n'y a pas de gare Léman Express entre Machilly et Annemasse. Fondamentalement, l'enjeu est avant tout celui d'une bonne desserte en transports publics, à laquelle on peut ensuite raccrocher des P+R, ce qui nécessite des offres attractives. Par ailleurs, il est difficile de justifier une offre de transports publics uniquement pour desservir un P+R.

Un commissaire demande s'il y a déjà un P+R à proximité de chaque arrêt du Léman Express.

M. Vetter répond que toutes les gares sont effectivement couvertes, même si se pose ensuite la question du rythme auquel ces P+R parviennent à suivre la demande.

Un commissaire croit comprendre que les 6600 places évoquées précédemment correspondent à environ 1% du nombre de pendulaires transfrontaliers qui se rendent dans le canton de Genève. Le député demande si l'on a estimé la surface de P+R qui serait nécessaire pour couvrir 80 ou 100% de ces véhicules, et si cela ne nécessiterait pas de rogner sur la zone agricole. En outre, il demande encore si les places par P+R indiquées sur la présentation concernent toutes les places ou les voitures uniquement.

M. Vetter répond que la présentation n'évoque que les places pour voitures. Les places pour vélos en P+R existent, et sont également recensées, mais M. Vetter ne les a pas indiquées par souci de synthèse.

Un commissaire demande si l'on peut inférer que les gens qui viennent en voiture pourraient laisser leur voiture à la maison et aller en vélo au P+R, ce qui représenterait un angle mort de la politique du département.

M. Vetter explique qu'il ne s'agit pas d'un angle mort, car la situation est suivie par le Grand Genève, et les stations-vélos se développent, tant dans la partie française que dans le canton de Genève. Un grand chantier, sur lequel il faudra travailler ces prochaines années, est celui du bike and ride, qu'il faut favoriser.

M. Widmer ajoute qu'il faut distinguer deux choses : le bike and ride, qui consiste à venir en transports collectifs jusqu'à une gare proche du centre, et de faire la fin du trajet à vélo, et le fait de, depuis son lieu de domicile, aller à une gare pour y prendre les transports collectifs. Le DI est en train de mener une étude avec la Fondation des parkings sur la clientèle actuelle des P+R genevois, afin de voir si certains clients ne devraient pas être répartis sur un autre P+R que celui sur lequel ils sont actuellement, pour limiter la longueur du déplacement qu'ils effectuent depuis leur domicile. Cette réflexion se fait dans une perspective de lutte contre le changement climatique, l'idée étant qu'il faut réduire au maximum les trajets en transport individuel motorisé. Il y a aujourd'hui un nombre non négligeable de clients de P+R qui habitent à un, deux ou trois kilomètres d'une gare, ce qui représente une distance facile à effectuer à pied, à vélo ou en transports collectifs.

M. Vetter revient à la première question d'un commissaire. Il explique que l'on prévoit environ 20 000 places en P+R à l'horizon 2030, ce qui fait environ 1% des déplacements en voiture. S'agissant des déplacements transfrontaliers,

M. Vetter a fait un rapide calcul, et il explique que les 12 000 places existantes aujourd'hui dans le Grand Genève représentent environ 1,8% des 650 000 passages de frontière par jour. Il faut cependant garder à l'esprit que les P+R de la périphérie ne sont pas forcément destinés qu'à des gens qui travaillent à Genève ; cela peut être des pendulaires vaudois, qui travaillent à Lausanne, ou des pendulaires de la vallée de l'Arve qui vont à Annemasse.

Un commissaire demande comment expliquer la différence entre le nombre de P+R dans l'Ain et en Haute-Savoie ; on a l'impression en regardant la présentation que l'Ain est beaucoup moins proactif.

M. Vetter admet que, si l'on regarde les chiffres absolus, le nombre de P+R dans l'Ain peut paraître faible, mais il insiste sur le fait que l'évolution est très marquée.

M. Dal Busco ajoute que des infrastructures de transports publics importantes n'existent pas encore. Le bus à haut niveau de service pour le Pays de Gex est en effet prévu pour 2024, tandis que le tramway de Ferney-Voltaire devrait être mis en service fin 2026. Les P+R seront donc mis en place au moment où les infrastructures de transports publics seront mises en service.

Un commissaire comprend qu'il y a des projets, mais demande pourquoi peu a été fait jusqu'à maintenant dans cette région.

M. Vetter répond que l'offre de transports publics n'est pas très développée dans le Genevois français.

M. Dal Busco précise que le bus à haut niveau de service sera une infrastructure capacitaire et attractive pour les usagers.

M. Widmer ajoute un facteur qui peut expliquer le manque d'infrastructures dans le Pays de Gex. En effet, beaucoup de fonctionnaires internationaux sont établis dans cette région, qui travaillent dans le quartier des organisations internationales ; or, ces dernières disposent de nombreuses places de stationnement. Il est compréhensible que les fonctionnaires internationaux ne soient pas enclins à utiliser les P+R alors qu'ils disposent de places réservées pour leur voiture au travail.

Un commissaire demande s'il y a, actuellement, une demande venant de la partie française d'un cofinancement genevois pour la construction de P+R. En effet, il semble que la situation évolue lentement dans l'Ain, où le nombre de places prévues semble faible, comparé à l'augmentation massive du nombre de véhicules pendulaires.

M. Dal Busco explique que le vote de février 2014 avait très certainement cassé quelque chose dans la dynamique qui était en place dans le projet d'agglomération du Grand Genève. Les années de retard évoquées par

M. Vetter découlent certainement pour partie du résultat de cette votation. Le DI a poussé, a incité la Région Auvergne-Rhône-Alpes à ouvrir les cordons de sa bourse et à aider les communes à faire plus, mais tout cela s'est cassé. M. Dal Busco est certain que, si le peuple avait décidé autrement, il y aurait aujourd'hui nettement plus de P+R. Aujourd'hui, on voit que, malgré le succès important du Léman Express qui a parfois même des problèmes de capacité, il y a autour de certaines gares des voitures qui tournent dans tous les sens, ce qui provoque des réactions locales négatives.

Le magistrat explique qu'il y a des problèmes de financement et d'exploitation, et que si Genève pouvait apporter un financement, le canton aurait plus de latitude pour favoriser l'exploitation tout en accélérant le processus. En effet, l'exploitation reste problématique à bien des égards, avec des opérateurs multiples, et il faudrait arriver à harmoniser tout cela, ce pour quoi des aides financières apportées aux partenaires offrirait certainement un levier. Suite à la cassure de 2014, il a fallu travailler énormément pour avoir une offre acceptable à la mise en service du Léman Express.

Un commissaire constate qu'une partie des transports publics sont soumis à d'autres opérateurs, tels que la RATP. Le député demande s'il serait réalisable que la Fondation des parkings devienne acteur, en tant que société, et bénéficiaire, de places P+R en France. Cette idée amènerait de l'argent sans que l'Etat de Genève ait besoin de financer lui-même les parkings, tout en permettant de regrouper un peu ces petites entités qui gèrent les P+R. La fondation pourrait financer cette opération avec les bénéfices qu'elle retire de ses parkings et des macarons. Pour finir, l'idée permettrait à Genève de garder le contrôle des P+R du Grand Genève.

M. Dal Busco admet que la Fondation des parkings détient clairement une grande expertise en la matière ; le DI avait d'ailleurs proposé que la fondation reprenne des mandats, donc la question est travaillée. Le magistrat explique qu'il y a vers Thonon un grand parking privé aux prix peu attractifs si combinés avec des titres de transport ; il y a certainement quelque chose à faire et le DI a proposé à la fondation qu'elle fournisse des prestations. Investir directement serait une étape supplémentaire, qui n'est pas forcément exclue.

M. Widmer précise que, si les partenaires français souhaitaient mettre leurs parkings en gestion dans une optique P+R, il y aurait sûrement un appel d'offres auquel pourrait répondre la Fondation des parkings, en concurrence avec d'autres opérateurs français. Il n'est pas garanti que les conditions d'exploitation puissent être dictées par Genève ; elles dépendraient du maître d'ouvrage.

M. Dal Busco aborde la motion du MCG. Le magistrat commence par expliquer que l'exposé des motifs comporte un certain nombre d'erreurs factuelles. Autant le Conseil d'Etat verrait d'un très bon œil le vote de la motion de M. de Senarclens (M 2806), autant il porte un regard peu bienveillant sur la motion du MCG, qui souhaite que les Français se débrouillent tous seuls, ce qui est peu souhaitable. M. Dal Busco précise cependant que l'intégration de l'exploitation des P+R de France voisine dans un système cohérent lui semble plus importante que la construction immédiate de nouvelles places de parking, même s'il serait idéal d'avoir les deux.

Un commissaire demande si le département pourrait apporter plus d'éléments pour objectiver la thèse de sa motion, qui est de dire qu'un financement de l'Etat de Genève permettrait d'accélérer la construction de P+R en France voisine. Un autre élément, plus difficile à objectiver mais important, serait le fait qu'il y a une cassure dans le développement du Grand Genève suite à la votation de 2014, et que relancer une dynamique permettrait de relancer la belle idée qu'est le Grand Genève. En effet, on peut se dire, comme le MCG a tendance à le dire, que les partenaires français sont des entités publiques avec des budgets, et qui reçoivent de plus une manne venant de l'imposition à la source des frontaliers. Le député aimerait donc des éléments permettant de dire plus précisément ce que pourrait faire l'Etat de Genève, combien d'argent il faudrait investir, où et pour quels effets.

M. Dal Busco explique que la réponse est difficile à aborder. Le magistrat ajoute que, si Genève souhaite demander aux Français d'accélérer la construction d'un parking, l'apport d'un financement offre bien sûr plus de marge de manœuvre. Il est de surcroît clair que la réalité est que Genève a malheureusement beaucoup plus d'argent à disposition que ses partenaires français.

Un commissaire demande si la Fondation des parkings est autorisée à investir à l'étranger.

M. Dal Busco ne croit pas que cela soit le cas pour le moment.

Un commissaire relève que seule l'invite 2 de la motion 2810 a été évoquée, rapidement, par le magistrat. Le député pointe que les trois autres invites vont pourtant dans le sens du Conseil d'Etat. Il propose de remplacer le mot « frontalier » par « pendulaire » pour rendre cette motion plus acceptable, en reconnaissant que de toute façon il n'y a pas que des Français qui utilisent le CEVA. La première invite, qui cherche à proposer des solutions alternatives pour favoriser le transfert modal, et la troisième invite, qui vise à accompagner le développement de réseau, doivent certainement obtenir l'agrément du magistrat. Ce commissaire avait proposé, lors de la présentation de la M 2810,

comme exemple de solutions alternatives, d'avoir des bus qui feraient la navette entre les entreprises des zones industrielles et les P+R, ainsi que de mettre à disposition des vélos. Ainsi, un pendulaire de Saint-Julien travaillant à Plan-les-Ouates pourrait y aller à vélo s'il est en bonne forme, et emprunter une navette sinon. Le député demande en outre ce que M. Dal Busco voulait dire par « cercle vertueux » avec les entreprises.

M. Dal Busco répond que les invites de M 2810 lui conviennent ; c'est la répétition du terme « frontalier » qui est gênante. Le magistrat relève que la dernière invite demande de discuter avec les entreprises pour qu'elles réduisent leurs offres de parkings aux frontaliers, tandis que le DI dit que l'offre de parkings doit être globalement réduite, comme cela a été le cas dans les parkings de l'Etat.

Un commissaire a remarqué que, sur les chantiers, les ouvriers se réservent leurs places de stationnement sur leur lieu de travail. Pas loin de chez le député, par exemple, il y a un grand chantier, sur lequel les ouvriers parquent leurs véhicules sur la voie publique, en réservant des places de stationnement par la pose de barrières. Tout cela pose un problème d'équité de traitement. Le député demande s'il figure sur les autorisations de construire délivrées par le DI qu'il est interdit de parquer sur le chantier des véhicules privés ne servant qu'à la commodité des employés.

M. Dal Busco estime que ce député a raison, et que les chantiers sont des places de travail temporaires génératrices de trafic.

M. Widmer explique que les emprises des chantiers sont proposées par les entreprises, puis validées par les services de l'Etat. S'il y a une emprise sur le domaine public, les entreprises doivent payer un certain montant chaque jour au propriétaire du fonds, souvent les communes, et ont donc tout intérêt à ne pas avoir trop d'emprise. De surcroît, il est interdit d'avoir une emprise plus importante que nécessaire afin de garer les voitures à l'intérieur du chantier. Cependant, il est vrai que, sur les grands chantiers, il y a des endroits où il est possible de garer les camionnettes d'entreprise, et que certains contournent la règle en y mettant aussi les véhicules des ouvriers ; c'est en principe interdit. M. Widmer se rappelle un cas récent, à Beau-Séjour, où l'entreprise demandait d'avoir plus de places, tandis que l'hôpital manquait de places pour les patients ou ceux qui les amènent ; il s'est avéré que plusieurs de ces places étaient utilisées par l'entreprise, qui a rapidement été prévenue qu'elle allait être amendée, ce qui a réglé les problèmes. La règle est donc à rappeler au quotidien, car la voie de la facilité pour les entreprises et leurs collaborateurs est d'utiliser l'espace à leur disposition.

Le président remercie les auditionnés et en prend congé.

Audition de la Fondation des parkings, le 27 septembre 2022

- *M. Antoine De Raemy, président*
- *M. Damien Zuber, directeur général*

M. De Raemy relève que les deux objets (M 2806 et M 2810) traités visent à construire des P+R sur territoire français, à proximité des gares du Léman Express. Il rappelle qu'en 2014, le peuple avait renoncé à l'idée que l'Etat, ou la Fondation des parkings (ci-après : la fondation), subventionne des P+R sur territoire français. La fondation est cependant toujours disposée à financer des parkings sur territoire français, ou à participer à un coaching pour aider nos voisins à construire des P+R, si possible conformes à ce dont la Suisse dispose.

M. De Raemy estime en outre qu'il serait utile de toucher à la tarification Unireso, pour que les frontaliers puissent utiliser les parkings sur sol français, avec des conditions favorables pour le Léman Express, comme c'est le cas dans les P+R genevois.

Questions

Le président rappelle qu'avait été évoquée la possibilité que la fondation investisse en France voisine, et il explique que la commission souhaitait avoir des précisions sur la faisabilité d'une telle idée, ainsi que ses modalités.

M. De Raemy répond que la fondation est tout à fait libre d'investir en France.

Un commissaire demande si la fondation a déjà des contacts avec les Français à ce sujet, sachant que ces derniers ont déjà réalisé quelques parkings, qui ont un certain nombre de problèmes.

M. De Raemy répond que la fondation a eu, par le passé, des contacts avec les communes françaises pour les aider à construire des P+R. Cela n'est cependant pas allé très loin, car les communes françaises qui pourraient être intéressées par les services de la fondation estiment pour le moment ne pas en avoir besoin. En outre, plusieurs communes ne souhaitent pas avoir de transit supplémentaire vers leurs gares situées dans le centre. Concernant la tarification, il semble effectivement que le parking d'Annemasse soit peu rempli car très cher. Un message fort vis-à-vis de la France voisine serait peut-être de pointer ce qu'il manque pour permettre à la fondation de se porter candidate, soit comme partenaire, soit comme coach, pour les P+R français.

Un commissaire note que les parkings français sont souvent issus de délégations de services publics, et il demande si la fondation pourrait aller plus loin que la collaboration, et postuler à la gestion et à l'aménagement desdits parkings.

M. De Raemy répond que rien n'empêche la fondation de faire cela ; cette dernière a par ailleurs de très bons contacts avec l'ATMB, le propriétaire de l'autoroute, qui serait aussi très intéressée à la construction de parkings. Il y a donc beaucoup de choses à faire, à condition que les communes soient d'accord de le faire.

Un commissaire note que l'abonnement P+R est conditionné au fait de résider à plus de 2 kilomètres du parking, et il demande si cela s'applique aussi aux cyclistes qui souhaiteraient mettre leur vélo en sécurité.

M. De Raemy répond qu'il n'y a pas de règles de ce genre s'appliquant aux vélostations de la fondation.

Un commissaire prend note du fait que les communes qui sont les hôtes potentiels de P+R sont peu enclines à les accueillir en raison du trafic généré, que les communes genevoises ont déjà trop de trafic à gérer et qu'il n'y a pour l'instant que 20 000 places en P+R dans le Grand Genève. Le député voit là les limites du modèle, et demande si la fondation réfléchit à un modèle de transfert modal passant par les P+R, sous la forme de bike and ride.

M. De Raemy explique que la fondation a équipé presque tous ses parkings en périphérie de vélostations ; l'offre pour que les cyclistes puissent parquer leurs vélos de manière sécurisée près d'une gare existe donc déjà.

Un commissaire demande si son préopinant se réfère à des stationnements à l'abri de la pluie équipés de prises électriques.

M. De Raemy explique qu'une vélostation, c'est une entrée à l'abri, un abonnement et des prises pour recharger son vélo, ou le cas échéant son vélo-cargo.

Le commissaire demande encore si le développement de cette offre est un axe prioritaire pour la Fondation des parkings, et si cette dernière a une politique visant à développer ladite offre pour vélos afin de répondre aux deux motions.

M. de Raemy répond que la fondation a fortement développé les vélostations ces dernières années et continue à le faire ; la fondation ne pense plus parking sans penser vélostation.

Le commissaire explique en réponse qu'il a posé cette question car il s'est aperçu lors des précédentes auditions que, quand on parle de « places », il est presque toujours sous-entendu qu'il s'agit de voitures.

M. De Raemy indique ne pas savoir s'il y a une tarification spéciale incluant les vélos et les transports publics.

M. Zuber explique que l'abonnement vélostation dans les gares du Léman Express coûte 60 francs par année, ce qui est très attractif. En 2021, la

fondation offrait 7200 places vélos dans 39 ouvrages, à savoir des P+R, des parkings publics, des parkings de gare, et dans des vélostations isolées, parfois hors du canton.

Un commissaire relève que les auditionnés ont évoqué la possibilité de financer des P+R en France, et il demande si la fondation a la possibilité d'autofinancer des infrastructures en France, sans avoir besoin d'apport du canton, quitte à acquérir des parts de ces parkings.

M. De Raemy répond que la fondation pourrait tout à fait être copropriétaire d'un parking sur territoire français, à condition d'en avoir la gestion.

Un commissaire demande si la fondation a déjà réfléchi, en interne et sans impulsion extérieure ou politique, à l'idée d'acquérir des parts de parkings sur sol français.

M. De Raemy répond que la fondation a eu des contacts en ce sens avec plusieurs communes françaises, quelques années auparavant, mais s'est heurtée à des refus.

Un commissaire demande si la fondation a récemment essayé de relancer le processus, ou si, même avec l'impulsion du Grand Conseil, il ne serait pas possible de retourner le refus des communes. Le député pointe notamment la zone de la sorte d'autoroute venant d'Annecy, où des choses pourraient être faites.

M. De Raemy explique que la Fondation des parkings est en discussion depuis plusieurs années avec Archamps, qui dispose d'une capacité énorme en parkings, dans le but d'intervenir financièrement dans le projet, en conjonction avec d'autres acteurs. Reste cependant le problème des transports publics.

Un commissaire demande s'il est juste de dire que les motions discutées sont plus des signes politiques, alors que la fondation n'aurait pas besoin de cofinancement du canton pour réaliser des P+R en France.

M. De Raemy répond que la fondation n'a effectivement pas besoin de cofinancement du canton.

Un commissaire demande quelles sont les capacités actuelles de la fondation en places de parc pour véhicules électriques ; il y a en effet une demande, et un équipement électrique pourrait être un incitatif supplémentaire pour que les places soient équipées par les frontaliers.

M. Zuber répond que la fondation trouve très important d'équiper ses parkings en places électriques, et qu'elle dispose pour le moment de 350 places, avec un objectif d'en avoir 1000 en 2027.

Un commissaire se réfère à la rétrocession de l'impôt à la source à la France voisine, et demande si les collectivités françaises demandent des conseils ou discutent avec la fondation, concernant les axes forts pertinents pour améliorer la mobilité transfrontalière, ou si l'argent part à Bourg-en-Bresse et pour ne jamais revenir.

M. De Raemy ne peut pas répondre concernant l'utilisation de la rétrocession, mais précise que la fondation n'a pas de contacts autres que le projet d'Archamps avec la France.

Le commissaire demande s'il s'agit d'une décision unilatérale de la fondation ; il semble au député que le Grand Genève manque de projets en commun.

M. De Raemy répète que la fondation ne discute pas avec la France, outre Archamps, mais il explique que construire des P+R en France serait nettement moins cher qu'en Suisse.

Un commissaire aimerait plus de précisions sur le fait que les communes françaises ne voient pas l'intérêt de construire des P+R sur leur territoire en raison des externalités négatives du trafic. Le député imagine qu'à l'échelon au-dessus des communes, il doit y avoir un intérêt à pousser la construction de P+R au vu des intérêts globaux. Le député demande si la fondation a des contacts à un autre niveau, et où les choses coïncent.

M. De Raemy répète que la fondation n'a pas d'autres contacts avec les autorités françaises, à part Archamps. M. De Raemy ne sait pas si la fondation devrait être plus proactive vis-à-vis de la France, mais il estime que cela devrait passer d'abord par le Grand Genève et le monde politique ; il n'est pas sûr que la fondation soit bien reçue si elle va toute seule vers les instances supérieures françaises.

Un commissaire demande si la fondation estime que ses buts statutaires se limitent à construire et gérer les parkings à Genève, sans qu'il y ait de devoir de sortir du canton. Le commissaire demande si le Conseil d'Etat pourrait entrer en discussion avec la fondation pour changer les statuts de cette dernière, afin de la pousser à aller en France, et si ce serait pertinent.

M. de Raemy répond que cela pousserait la Fondation vers la France. Il faut cependant savoir qu'en France, il y a de très gros acteurs du parking, comme Vinci, Indigo, la FIA, qui gère tous les parkings de gares. Ces acteurs sont en relation directe avec les communes propriétaires, et la fondation n'a pas été approchée pour proposer ses services. M. De Raemy n'est de surcroît pas certain que la fondation soit bien outillée, car elle n'a pas d'existence juridique en France ; il faudrait créer une filiale.

Le président rappelle que les pendulaires peuvent aussi être vaudois, et il demande si la fondation est en contact avec les autorités cantonales ou communales vaudoises sur des projets de P+R.

M. De Raemy répond que la fondation est toujours en contact avec le canton de Vaud, et va bientôt construire un P+R aux Tuileries, à l'entrée de Genève côté vaudois. La fondation est en outre toujours à l'écoute de possibilités d'ouvrir des parkings, et est ouverte à toute possibilité de projet dans le canton de Vaud ou à Versoix.

M. De Raemy mentionne en outre que la Fondation a récemment lancé la construction du P47, qui va desservir le canton de Vaud ainsi que la France, côté Ferney-Voltaire.

Le président demande le nombre de places prévues aux Tuileries et au P47.

M. De Raemy répond qu'il y aura 200 places aux Tuileries, et 500 ou 600 places au P47.

Le président demande s'il est possible d'avoir des chiffres sur le nombre d'abonnements de personnes habitant en France voisine ou dans le canton de Vaud dans les P+R situés vers la frontière, comme Sous-Moulin ou Gare de Meyrin.

M. De Raemy explique qu'il n'y a presque que des frontaliers à Sous-Moulin. Il explique en outre que la fondation dispose de chiffres sur l'origine des personnes qui utilisent ses parkings, grâce aux plaques d'immatriculation. M. De Raemy propose d'envoyer à la commission les chiffres relatifs au nombre de frontaliers au parking de l'Etoile ainsi que pour quelques autres parkings pertinents.

M. Favre fait le commentaire qu'il est compliqué pour la fondation de s'autosaisir, autrement qu'au gré des opportunités qui peuvent surgir. A Archamps, c'est plus du conseil, rendu possible entre autres par les excellents contacts que la fondation a avec ATBM, dont Genève est partiellement actionnaire.

M. Favre estime qu'il faut se mettre à la place de la fondation, alors que tout, dans le P+R, est très politique. Il y a les terrains communaux, où, malgré le fait que toute une série de P+R soit déjà prévue, il y a une réticence à les développer pour ne pas encombrer les centres ; il y a malgré tout la volonté de doubler le nombre de places ces prochaines années. La fondation peut chercher à trouver des opportunités, mais il est compliqué, sans existence juridique en France, de répondre à des appels d'offres. Les autoroutes sont des acteurs privés, mais le département et l'Etat français sont toujours derrière. Il y a aussi souvent des sociétés d'économies mixtes, à qui d'autres acteurs transfèrent des compétences pour gérer entièrement un dossier, comme, dans le même paquet,

la prolongation d'un tram, le réaménagement de la zone et la construction d'un parking.

En outre, il serait compliqué politiquement que la fondation offre des P+R à la France voisine ; cela doit donc se passer dans le cadre d'un dialogue, anticipé au niveau politique. Tout cela n'empêche évidemment pas la fondation de se saisir de certaines opportunités quand elles apparaissent ; ses statuts le lui permettent. Cependant, si la fondation devait dépenser des montants dépassant la limite permise, il faudrait un projet de loi du Grand Conseil pour l'y autoriser, comme cela se fait déjà pour les gros projets de P+R.

M. Favre répète que rien n'est impossible, mais qu'il faut se mettre à la place de la fondation qui, bras armé de la politique du stationnement à Genève, peut difficilement s'improviser bras armé de la France voisine sans créer des tensions.

Une commissaire relève que M. Favre a évoqué le fait que la fondation offrirait des parkings à la France voisine. La députée demande si la fondation imaginerait, dans le cas où elle pourrait participer à la construction de parkings en France, des rétrocessions sur les abonnements, une participation à l'exploitation ou autre chose.

M. De Raemy explique que, si la fondation devait investir en France, elle commencerait par ouvrir un compte d'exploitation, afin de s'assurer que le parking ne perde pas d'argent. En effet, la fondation a beau être une fondation de droit public, elle n'a pas la volonté de dilapider son argent. Cependant, il serait possible d'imaginer les choses autrement, s'il y avait une volonté politique, du canton, de s'assurer que les pendulaires se parquent en amont du territoire genevois.

Un commissaire demande s'il y a, en France, des avantages tels qu'un abonnement Unireso lorsque l'on souscrit un abonnement à un parking.

M. De Raemy répond par la négative.

Un commissaire demande si le nombre de prises pour la recharge des vélos électriques dans les P+R de la fondation est suffisant, et s'il y a de la marge. Le député demande en outre si une intervention du Grand Conseil, comme une motion, serait utile à la fondation pour développer plus avant l'offre de bike and ride.

M. Zuber explique que la fondation s'assure toujours, avec un suivi régulier, que l'offre pour les vélos électriques soit toujours plus élevée que la demande, en augmentant le nombre de prises dès que c'est nécessaire.

M. De Raemy propose qu'un jour, lors des discussions concernant le Grand Genève avec les partenaires français, la fondation soit invitée à faire une

présentation sur les P+R dans le canton pour inciter les Français à développer les P+R sur leur territoire.

Un commissaire relève que la fondation n'a pas besoin d'intervention supplémentaire du parlement pour développer l'offre en véhicules électriques.

Le président fait la remarque à M. Favre que la proposition de M. De Raemy est peut-être à retenir pour une prochaine séance du GLCT.

M. Favre répond que tout est possible, et rappelle qu'il y a déjà le tableau de suivi de tous les P+R du Grand Genève, tenu par M. Vetter, et suivi dans le cadre du Groupe de travail transfrontalier mobilité, lequel est une émanation du GLCT Grand Genève.

Le président note qu'une piqûre de rappel pour les élus n'est jamais inutile.

Débat sur la M 2810, le 21 mars 2023

D'emblée, une commissaire souhaite proposer des amendements. Dans la première invite, elle aimerait remplacer le terme « CEVA » par « Léman Express » et remplacer « frontaliers » par « pendulaires ». Elle propose de supprimer la deuxième invite. Elle soumet, aussi, l'ajout de « et des gares » à la troisième invite. Enfin, elle reformule la dernière invite comme suit : « à organiser des discussions avec les entreprises établies à Genève pour qu'elles mettent des places de stationnement à disposition des leurs employées et employés uniquement pour celles et ceux dont les horaires et la localisation du lieu de travail ne permettent pas de s'y rendre par un autre moyen ».

Le président met aux voix l'amendement en question de **la 1^{re} invite de la M 2810** :

– *à renforcer l'utilisation du Léman Express notamment par les pendulaires en les incitant à changer de mode de transport par le biais de solutions alternatives ;*

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

Non : –

Abstentions : –

La modification de la 1^{re} invite est acceptée.

Le président met aux voix la suppression de la 2^e invite demandée :

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

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : –

La suppression de la 2^e invite est acceptée.

Le président met aux voix l'amendement de la 3^e invite de la M 2810 :

– à accompagner le développement du réseau de vélos accessibles en libre-service à proximité des frontières et des gares du canton ;

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

Non : –

Abstentions : –

La modification de la 3^e invite (qui devient la 2^e invite) est acceptée.

Une commissaire semble se souvenir d'un PL qui traitait des mêmes questions que dans la quatrième invite. Elle propose donc la suppression de l'invite.

Le président met aux voix la suppression de la 4^e invite :

Oui : 6 (4 PLR, 2 PDC)

Non : 8 (2 MCG, 1 UDC, 2 Ve, 3 S)

Abstentions : 1 (1 EAG)

La suppression de la 4^e invite est refusée.

Un commissaire rappelle le PL 12770-A dont le rapport a été déposé en janvier 2022. Le texte est aujourd'hui en vigueur avec l'article 8A de la LMob, il se demande s'il ne serait donc pas plus judicieux de s'y référer dans l'invite.

Un autre commissaire précise que la loi parle de l'Etat et non du privé. Il propose dans ce cas de reprendre la phrase utilisée dans la LMob.

Une commissaire relève que l'article 8A est encore plus restrictif que l'invite de la motion.

Un commissaire propose un nouvel amendement à la quatrième invite.

Le président met aux voix la nouvelle proposition d'amendement de **la 4^e invite de la M 2810** :

- *à organiser des discussions avec les entreprises établies à Genève pour qu'elles limitent les places de stationnement à disposition de leurs employées et employés au personnel dont les horaires et la localisation du lieu de travail ne permettent pas de s'y rendre par un autre moyen.*

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

Non : 1 (1 PLR)

Abstentions : 1 (1 PLR)

La modification de la 4^e invite (qui devient la 3^e) est acceptée.

Le président met aux voix la **M 2810** telle qu'amendée :

Oui : 9 (2 MCG, 1 UDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : 1 (1 PLR)

Abstentions : 5 (3 PLR, 2 PDC)

La M 2810 est acceptée telle qu'amendée.

Catégorie de débat préavisée : II, 30 min

M 2806

M 2810

COMMISSION DES TRANSPORTS – 13 SEPTEMBRE 2022



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

14/09/2022 - Page 1

Grand Genève
AGGLOMERATION FRANCO-VAUDOISE NEUCHÔTE

Suivi de la mise en œuvre des P+R dans le Grand Genève

Séance de la Commission des transports du
Grand Conseil genevois
13 septembre 2022

Joël Vetter
DT-DPA Chef de projet mobilité

État d'avancement détaillé de la mise en œuvre des P+R

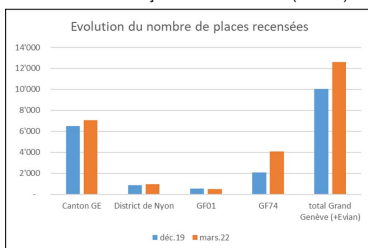
Feuille de route pour le stationnement P+R

- Action : augmenter fortement les places P+R en amont du cœur d'agglomération, en améliorer l'attractivité pour les usagers ciblés, et consolider l'information
- Objectifs spécifiques :
 - Consolider l'information globale sur l'offre actuelle et projetée de P+R sur tout le Grand Genève en s'appuyant sur les acteurs concernés
 - Faciliter et accompagner la forte augmentation du nombre de places de P+R prévue à l'échelle du Grand Genève
 - Mettre en place une politique de gestion et d'exploitation à l'échelle des couloirs de déplacement, coordonnée au niveau transfrontalier, pour faciliter l'usage par les usagers et éviter la concurrence entre P+R

3

État d'avancement détaillé de la mise en œuvre des P+R

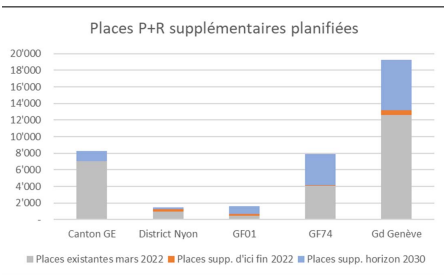
- **2019** : env. **10'000 places P+R** dans le Grand Genève avant mise en service du Léman Express
- **Début 2022**: env. **12'500 places P+R** dans le Grand Genève (+25%)
 - Dont env. +500 pl. sur le canton de Genève (+7%)
 - Et env. +2'000 pl. sur le Genevois français de Haute-Savoie (+100%)



4

État d'avancement détaillé de la mise en œuvre des P+R

- **Début 2022** : env. **12'500 places P+R** dans le Grand Genève



Planification	Canton GE	District Nyon	GF01	GF74	Gd Genève
Places supp. d'ici fin 2022	-	323	240	80	643
Places supp. horizon 2030	1'175	232	905	3'731	6'043
total cumulé places supp.	1'175	555	1'145	3'811	6'686
pourcent places supp./actuel	17%	58%	244%	93%	53%

Horizon 2030 :
env. **19'200 places (+53%)**

5

État d'avancement détaillé de la mise en œuvre des P+R

Vision globale (état mars 2022)

P+R du Grand Genève Mars 2022

Etat

- Existant
- ▲ Projet d'extension
- ▲ Projet nouveau
- Réaffectation envisagée

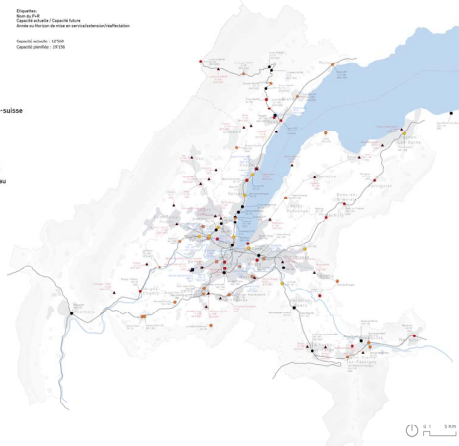
Taux d'occupation moyenne annuelle

- < 40%
- 40-80%
- > 80%
- Non renseigné

Étiquettes:
Nom du P+R
Capacité actuelle / Capacité future
Année ou Horizon de mise en service/extension/réaffectation

Fond de plan

- Frontière franco-suisse
- Gare
- Gare (en projet)
- Train
- Tram
- Bus Structurant
- Lac et cours d'eau



6

Etat d'avancement détaillé de la mise en œuvre des P+R

Zoom couloir Arve (état mars 2022)

P+R du Grand Genève Mars 2022

Etat

- Existant
- Projet d'extension
- ▲ Projet nouveau
- Réaffectation envisagée

Taux d'occupation moyenne annuelle

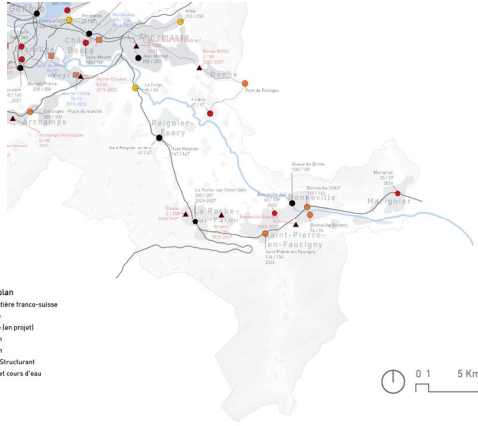
- < 60%
- 40-80%
- > 80%
- Non renseigné

Etiquettes:
Nom du P+R
Capacité actuelle / Capacité future
Année ou Horizon de mise en service/extension/réaffectation

Fond de plan

- Frontière franco-suisse
- Gare
- Gare (en projet)
- Train
- Tram
- Bus Structurant
- Lac et cours d'eau

0 1 5 Km



7

Etat d'avancement détaillé de la mise en œuvre des P+R

Zoom couloir Rhône (état mars 2022)

P+R du Grand Genève Mars 2022

Etat

- Existant
- Projet d'extension
- ▲ Projet nouveau
- Réaffectation envisagée

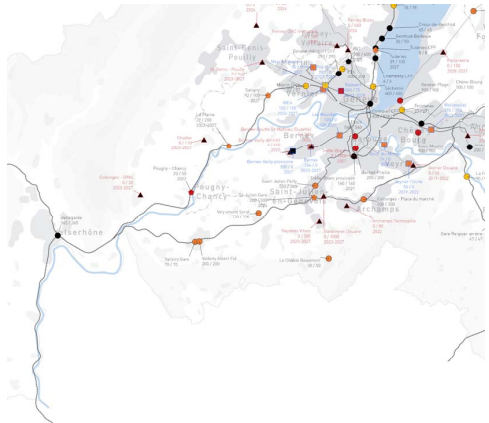
Taux d'occupation moyenne annuelle

- < 60%
- 40-80%
- > 80%
- Non renseigné

Etiquettes:
Nom du P+R
Capacité actuelle / Capacité future
Année ou Horizon de mise en service/extension/réaffectation

Fond de plan

- Frontière franco-suisse
- Gare
- Gare (en projet)
- Train
- Tram
- Bus Structurant
- Lac et cours d'eau



8

Etat d'avancement détaillé de la mise en œuvre des P+R

Zoom couloir Jura (état mars 2022)

P+R du Grand Genève Mars 2022

Etat

- Existant
- Projet d'extension
- ▲ Projet nouveau
- Réaffectation envisagée

Fond de plan

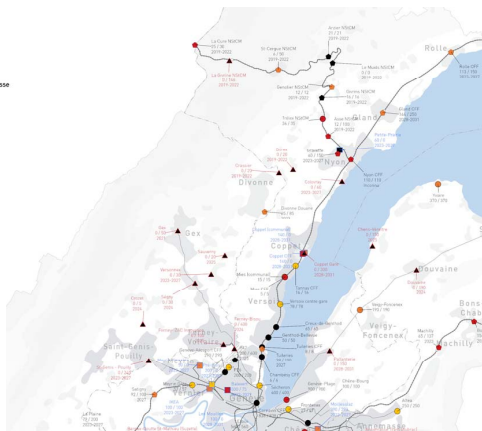
- Frontière franco-suisse
- Gare
- Gare (en projet)
- Train
- Tram
- Bus Structurant
- Lac et cours d'eau

Taux d'occupation moyenne annuelle

- < 40%
- 40-80%
- > 80%
- Non renseigné

Etiquettes:

Nom du P+R
Capacité actuelle / Capacité future
Année ou horizon de mise en service/extension/réaffectation



9

Etat d'avancement détaillé de la mise en œuvre des P+R

Zoom couloir Chablais (état mars 2022)

P+R du Grand Genève Mars 2022

Etat

- Existant
- Projet d'extension
- ▲ Projet nouveau
- Réaffectation envisagée

Fond de plan

- Frontière franco-suisse
- Gare
- Gare (en projet)
- Train
- Tram
- Bus Structurant
- Lac et cours d'eau

Taux d'occupation moyenne annuelle

- < 40%
- 40-80%
- > 80%
- Non renseigné

Etiquettes:

Nom du P+R
Capacité actuelle / Capacité future
Année ou horizon de mise en service/extension/réaffectation



10

Enjeux relatifs à la maîtrise d'ouvrage et à la gestion des P+R

- Hors du canton de Genève, une maîtrise d'ouvrage et une gestion très hétérogène des P+R

	Nombre de P+R horizon 2030	Nombre de maîtres d'ouvrage/gestionnaire identifiés à ce jour
Canton de Genève	36	2 (FdP et CFF)
Région de Nyon	23	7
Genevois français 01	16	<5
Genevois français 74	41	>20

11

MERCI



www.grand-geneve.org

Grand Genève
ASSOCIATION FRANCO VALAIS GENEVOIS