

Projet présenté par les députés :

M. Jean-Marc Odier, François Gillet, Fabiano Forte, Christiane Favre, Ivan Slatkine, Jacques Follonier et Mario Cavaleri

Date de dépôt : 5 décembre 2008

Projet de loi

ouvrant un crédit d'étude de 300 000 F en vue de la réalisation d'un P+R sur la plateforme de la douane de Bardonnex et de la mise en place d'une desserte en site propre par les transports en commun

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'étude

¹ Un crédit d'étude de 300 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude d'un avant-projet pour la construction d'un parking P+R sur la plateforme de la douane de Bardonnex.

² L'étude doit également porter sur la mise en place d'une desserte du futur parking par les transports en commun, en site propre, préfigurant l'extension du réseau prévue dans ce secteur par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

Art. 2 Définitions

P+R

¹ Au sens de la présente loi, on entend par P+R les parkings relais (ou « parcs relais ») situés en périphérie du centre ville et dont l'emplacement est choisi de manière stratégique afin de favoriser le transfert modal et par conséquent de diminuer la circulation automobile au centre.

Plateforme douanière

² Au sens de la présente loi, on entend par plateforme douanière de Bardonnex l'emplacement de la douane autoroutière franco-suisse de Bardonnex et ses environs immédiats.

Ligne en site propre

³ Au sens de la présente loi, on entend par ligne en site propre la possibilité pour un bus des transports en commun de disposer, pour circuler, d'une portion de route qui lui est réservée et attribuée au moyen d'un marquage distinct.

Art. 3 Budget d'investissement

¹ Ce crédit d'étude est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2009 sous la rubrique [l'identification finale de la rubrique budgétaire sera effectuée au plus tard lors du vote du projet de loi par le Grand Conseil].

² L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 4 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissements « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

Art. 5 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 6 Suivi des travaux d'étude

Les Commissions des transports, des affaires communales, régionales et internationales, d'aménagement du canton, des travaux et de l'environnement et de l'agriculture sont régulièrement informées de l'avancement des études.

Art. 7 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

Art. 8 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le problème de la mobilité est à Genève tout à fait prioritaire du fait de la situation de notre canton. Chaque jour, plus de 500 000 personnes franchissent la frontière dans un sens ou dans l'autre. Ces déplacements mettent sous pression le centre-ville et tout particulièrement la rive gauche.

A titre d'exemple, le trafic routier à Saint-Julien a presque triplé en vingt ans et l'ouverture prochaine de l'autoroute A 41 Genève-Annecy ne résoudra rien, bien au contraire.

En effet, bien qu'il soit impossible à ce jour de chiffrer une augmentation du trafic dans le secteur, il ne fait aucun doute que la douane de Bardonnex et la région sud-ouest du canton seront d'autant plus exposées à des nuisances déjà difficilement supportables.

Un problème indirect doit par ailleurs être pris très au sérieux, et ce dès à présent, par les autorités cantonales : il s'agit de la vague de construction de résidences individuelles que le nouveau tracé autoroutier entraînera, de plus en plus à l'écart des centres urbains. En totale contradiction avec les impératifs de densification et de rassemblement des populations pour faciliter la mobilité et réduire ses coûts aussi bien économiques qu'environnementaux, ce phénomène d'exode urbain d'ores et déjà observé dans le canton de Vaud ainsi qu'à Genève et en France voisine est très préoccupant. Il risque de s'intensifier très clairement dans les années à venir, notamment dans les proches environs de l'autoroute sur territoire français. Le présent projet de loi ne résoudra certes pas le problème, mais propose deux éléments de réponse : la nécessité d'une action de l'Etat et une première mesure concrète.

Comme le soulignait une proposition de motion¹, toute la complexité de la politique de l'urbanisme et de l'environnement à Genève est de concilier progrès en matière de mobilité et amélioration de la qualité de vie. Cet objectif ne peut être atteint que par un respect inconditionnel de notre environnement. Il est nécessaire de lutter contre la pollution atmosphérique et sonore en menant une politique des transports faisant appel à une large palette de mesures. Le transfert modal est une d'entre elles. La dynamique de

¹ Motion 1443.

construction de parkings relais (ou « parcs relais ») associés à de nouvelles lignes de transports en commun doit par conséquent être intensifiée.

Dans cette optique, il apparaît aussi urgent qu'évident qu'un P+R fonctionnel doit être bâti dans la région sud-ouest de Genève. La Fondation des parkings a certes déjà étudié des possibilités de localisation, bien réelles. Elle s'est toutefois heurtée à des obstacles techniques que seule une ferme volonté politique peut renverser. Le présent projet de loi se veut pragmatique et cherche à cristalliser un désir commun d'aller de l'avant.

L'attractivité d'un parking relais dépend essentiellement de la réalisation des trois conditions (cumulatives) suivantes :

- 1. l'accès au parking et le transfert voiture/bus s'effectuent en un temps minimum et de manière simplifiée;
- 2. la desserte par les transports en commun vers le centre-ville est directe et rapide;
- 3. le prix global du transfert est incitatif.

1. La première condition pose problème dans une situation autoroutière. En effet, les pendulaires sont amenés soit à quitter l'autoroute pour se rendre au parking puis à l'arrêt de bus (incitatif pour autant que le parking se situe à la sortie), soit à laisser leur voiture directement sur la plateforme douanière (trajet plus court, proximité immédiate du parking).

En l'occurrence, on ne peut concevoir un nouveau P+R dans le but de capter les pendulaires de Haute-Savoie – et ceux ayant emprunté l'autoroute de contournement, en provenance de Genève Nord et Est ainsi que du canton de Vaud – que s'il tend vers la perfection en matière d'accessibilité. Autrement dit, il est primordial qu'il soit bâti *directement sur la plateforme douanière*. L'emplacement sud-ouest semble *a priori* être adapté (vaste terrain vague), sous réserve d'une étude approfondie².

2. Il va sans dire que le parking devra être desservi par une ligne de transports publics. Cette ligne devra réunir certaines qualités bien précises pour mener à bien sa mission.

Il s'agira tout d'abord pour le bus d'atteindre directement le parking sur la plateforme douanière, en empruntant – par exemple – *l'avenue Napoléon III*, sise sur territoire français, pour rejoindre *l'Avenue de Genève* puis la *Route de Saint-Julien* jusqu'au Bachet-de-Pesay. En vérité, il est permis d'imaginer

² Voir annexe 1.

diverses solutions³, que le crédit d'étude permettra précisément d'étudier bien mieux que nous ne pouvons le faire à travers ce modeste exposé des motifs. De cette manière, un système fonctionnel devrait voir le jour : autoroute, parking et arrêt de bus en seul et même lieu.

Deuxièmement, la cadence devra, tout du moins matin et soir, être particulièrement élevée : il faut compter avec un bus toutes les 6 à 8 minutes.

Enfin, et c'est là une condition *sine qua non*, la ligne de bus devra pouvoir circuler en site propre jusqu'au Bachel-de-Pesay. En effet, seule une voie réservée au nouveau bus permettra d'atteindre la ville rapidement et sans transbordements : cela aura pour effet d'inciter les pendulaires à utiliser le transfert modal. Un bus pris dans les bouchons à la même enseigne que les véhicules individuels n'incite aucunement à abandonner le volant.

3. Comme pour les P+R déjà réalisés, un effort tout particulier devra être consenti sur le prix des abonnements. En effet, le parking sera de première importance et sa situation bien différente de celle des parkings urbains qui eux, fort logiquement, doivent continuer à afficher des prix dissuasifs. Si les études montrent que le coût vient après le temps et le confort dans la liste des arguments des pendulaires attachés au transport privé, c'est un élément qui prendra assurément et à court terme déjà de plus en plus d'importance dans le domaine des transports et, notamment, du transfert modal.

Il faut encore souligner que l'extension du réseau de tramways, à saluer, se fera également dans la direction de Saint-Julien (France), comme le prévoit l'art. 4 al. 1 ch. 4 let. b de la loi sur le réseau des transports publics. Dans un rapport sur une pétition, le Conseil d'Etat a fait part de son enthousiasme quant à une desserte efficace par bus sur la route de Saint-Julien, « (...) qui pourrait préfigurer à plus long terme la construction d'une ligne de tram (...). »⁴. La rive gauche est par ailleurs la moins bien desservie par les transports en commun. Pourtant le développement, autrement dit l'urbanisme, gagnera tôt ou tard la plaine de l'Aire. Occasion nous est donc donnée de développer, pour une fois, les lignes de transports en commun *avant* de construire les logements. En d'autres termes, nous avons aujourd'hui la faculté d'anticiper, de planifier, de prévoir. La solution s'impose donc d'elle-même : agir.

³ Voir notamment les exemples de l'annexe 1.

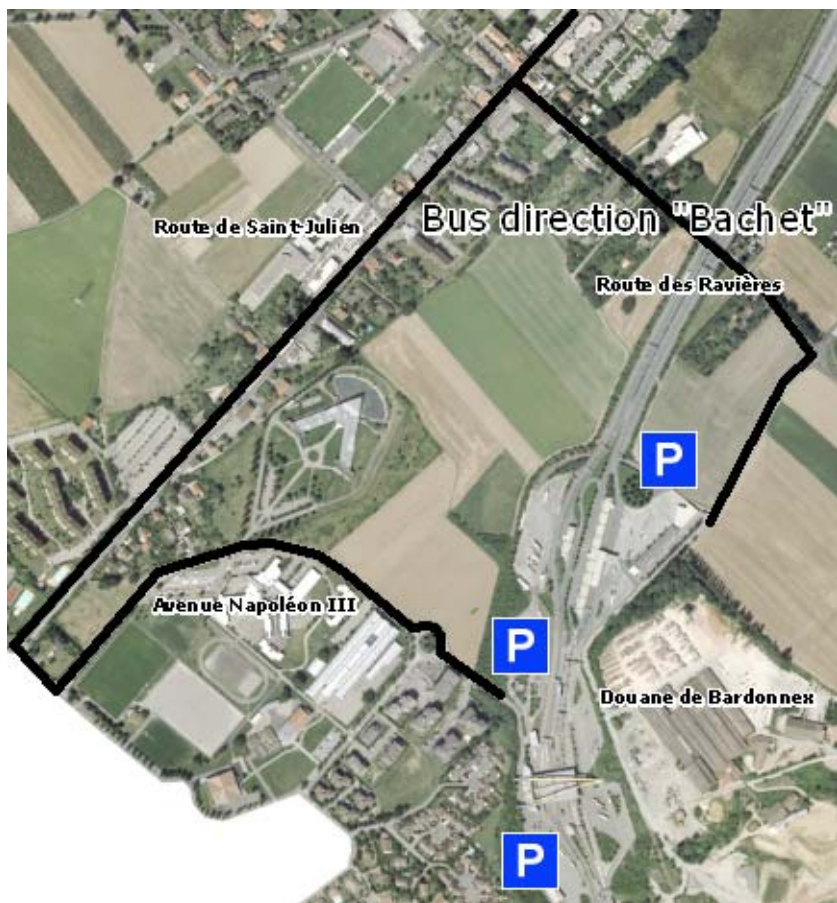
⁴ Pétition 1472-B.

En conclusion, la construction d'un parking relais à Bardonnex s'intègre parfaitement à la politique de mobilité que Genève se doit de mener au XXI^e siècle et constitue une première étape du développement du report modal et des transports en commun dans la région sud-ouest. Promise à un essor certain notamment au vu de l'ouverture de l'autoroute A 41 et de l'urbanisation amplifiée qui s'ensuivra, cette région doit pouvoir compter sur les infrastructures modernes dont elle ne peut plus se passer, quelles que soient les tendances politiques au sein des autorités cantonales.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) *Carte de la douane de Bardonnex et de ses environs avec données exemplatives*



©SITG, CARTOSPHERE Tele Atlas, SWISSTOPO, IGN

Légende :

P : Emplacements à étudier pour le parc relais, à titre exemplatif

— : Tracés à étudier pour la ligne de bus, à titre exemplatif