

*Proposition présentée par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Alexandre de Senarclens, Yvan Zweifel, Jean Romain, Jean-Pierre Pasquier, Serge Hiltpold, Jacques Béné, Helena Rigotti, Murat-Julian Alder, Véronique Kämpfen, Francine de Planta, Pierre Nicollier, Natacha Buffet-Desfayes, Fabienne Monbaron, Céline Zuber-Roy, Philippe Morel*

*Date de dépôt : 12 octobre 2021*

## **Proposition de motion pour une gare routière d'importance cantonale**

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

- la QUE 1071, déposée par notre estimé collègue Rolin Wavre, intitulée « Quel est l'état de la réflexion autour de la gare routière de Genève (place Dorcière) ? »<sup>1</sup> ;
- la réponse du Conseil d'Etat à cette même question écrite urgente<sup>2</sup> ;
- la motion 2614, intitulée « pour une zone de verdure à la place Dorcière »<sup>3</sup> ;
- la volonté de la Ville de Genève de réaménager la place Dorcière ;
- la vétusté des installations existantes ;
- la planification ferroviaire telle qu'elle est actuellement prévue par l'Etat, à savoir le réaménagement du secteur de Cornavin<sup>4</sup> ;
- la volonté du Conseil d'Etat de déplacer les lignes internationales sur le site du P47 à l'aéroport, à l'horizon 2025 ;

---

<sup>1</sup> <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE01071.pdf>

<sup>2</sup> <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/QUE01071A.pdf>

<sup>3</sup> <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02614.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.ge.ch/document/plan-directeur-quartier-pole-cornavin-geneve-cite>

- les problèmes que pose ce site, non connecté à une interface de transport proche du rail ;
- le développement important du transport de passagers par autocars lors des dernières années ;
- le fait que l'aménagement de la gare routière et le transport de passagers par autocars ne figurent pas dans le schéma directeur cantonal,

invite le Conseil d'Etat

- à inscrire le principe de l'aménagement d'une nouvelle gare routière et le transport de passagers par autocars dans le plan directeur cantonal, sous la rubrique Mobilité, fiche BO2 ;
- à étudier la possibilité d'un déplacement de ladite gare routière vers un autre site, en privilégiant les interfaces de transports connectées au rail et accessibles par une grande pénétrante routière que sont :
  - le site de Montbrillant ;
  - la zone jouxtant l'Aréna, au-dessus des parkings P31/P32 à l'aéroport ;
  - la zone de Pont-Rouge à Lancy ;
  - la zone du Trèfle Blanc à Lancy ;
- à mener une consultation approfondie auprès des communes concernées et des acteurs du tourisme à Genève.

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La gare routière située à la place Dorcière offre peu de services aux usagers et ses installations sont dans un état très insatisfaisant. La Ville de Genève a annoncé dernièrement<sup>5</sup> vouloir déposer à l'automne un crédit de réalisation de 3 millions de francs visant une rénovation du pavillon et des toilettes existants. Une végétalisation des lieux serait en outre prévue dans un second temps, à l'horizon 2027. Ce projet de réaménagement verrait la capacité de stationnement des bus réduite de 17 à 6 places (plus deux places pour les minibus).

Selon des informations provenant des services de la Ville de Genève en 2016, la gare routière actuelle recevait chaque semaine quelque 160 voyages internationaux, 140 liaisons régionales, 70 liaisons en direction des stations alpines (en saison) et 50 départs ad hoc, soit en moyenne 60 véhicules par jour. Ce sont donc quotidiennement entre 100 et 120 trajets de et vers ce lieu éminemment central de notre ville, soumis à de très nombreuses contraintes actuelles et futures. Avec l'essor des Flexibus et d'autres compagnies, il est hautement probable que les chiffres susmentionnés soient une estimation basse.

Selon des estimations plus récentes, le site de Dorcière voyait le passage de 80 à 100 bus par 24 heures. Cette fréquentation est en hausse, avec une demande (i) à l'international vers les Balkans, l'Italie, les pays de l'Est et la péninsule ibérique, pour une clientèle d'étudiants et travailleurs immigrés, (ii) à destination des lieux touristiques de Suisse romande et de la France voisine, pour lesquels le car offre un service plus rapide et confortable que le train, et (iii) à caractère local de tours organisés pour touristes en séjour à Genève.

Au vu de ces chiffres et du potentiel de développement, il apparaît que le projet de réaménagement de la Ville de Genève ne prend pas en compte le fort potentiel du transport de passagers par autocars, allant vers une baisse des capacités, plutôt qu'une adaptation aux besoins futurs. Sachant qu'un bus touristique charge en 15 minutes et qu'un autocar international, tenant

---

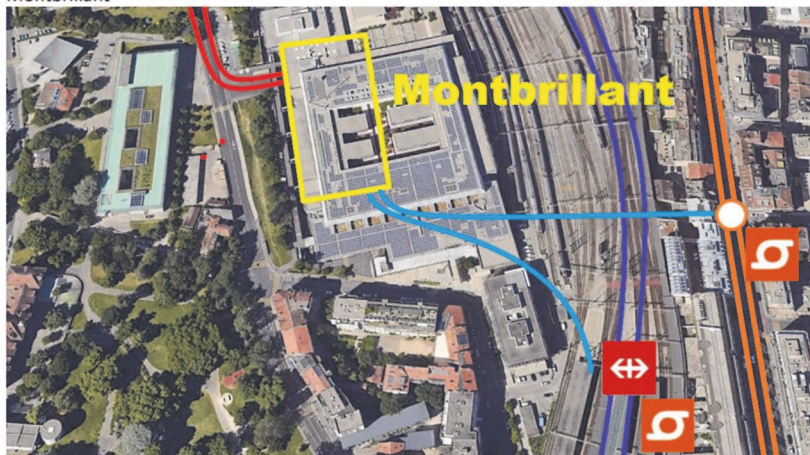
<sup>5</sup> <https://www.tdg.ch/frederique-perler-promet-une-gare-routiere-renovee-avant-lete-2023-330437476392>

compte des bagages, a besoin de 45 minutes, les besoins peuvent être estimés de l'ordre de 10 quais de chargement et 20 places de stationnement.

Par ailleurs, il semblerait que la volonté du canton soit de séparer les lignes internationales des lignes touristiques, transférant les premières vers un autre site, et laissant les deuxièmes à la place Dorcière. Le site privilégié pour le transfert des lignes internationales serait celui du P47/P49 à l'aéroport, selon les informations communiquées par voie de presse. Si ce site a le mérite d'être bon marché, il comprend toute une série d'inconvénients, à savoir : aucun service à proximité, une infrastructure inexistante, aucun contact direct avec le rail, un contact médiocre avec les lignes TPG, une mauvaise sécurité pour les usagers.

Il convient donc d'étudier de manière approfondie les alternatives possibles au site de Dorcière et du P47. Ces alternatives doivent répondre aux trois principes suivants : (i) intégrée à une grande interface de transport, (ii) au contact direct du rail et (iii) accessible par une grande pénétrante routière. Plusieurs sites semblent répondre à ces trois éléments, à savoir les sites suivants : le site de Montbrillant ; la zone jouxtant l'Aréna, au-dessus des parkings P31/P32 à l'aéroport ; la zone de Pont-Rouge à Lancy ; la zone du Trèfle Blanc à Lancy. Ces sites ont l'avantage d'être connectés au rail, d'être accessibles par une pénétrante et de constituer potentiellement une vraie interface de transports, avec toutes les commodités nécessaires pour les passagers, ainsi que des lieux stratégiques en termes d'interfaces. Il convient également de mener cette étude en bonne consultation avec les communes et l'ensemble des acteurs concernés, de sorte à pouvoir trouver la solution la plus satisfaisante pour tous, selon un comparatif des avantages et inconvénients de chacun des sites proposés, ou d'éventuels autres sites non envisagés.

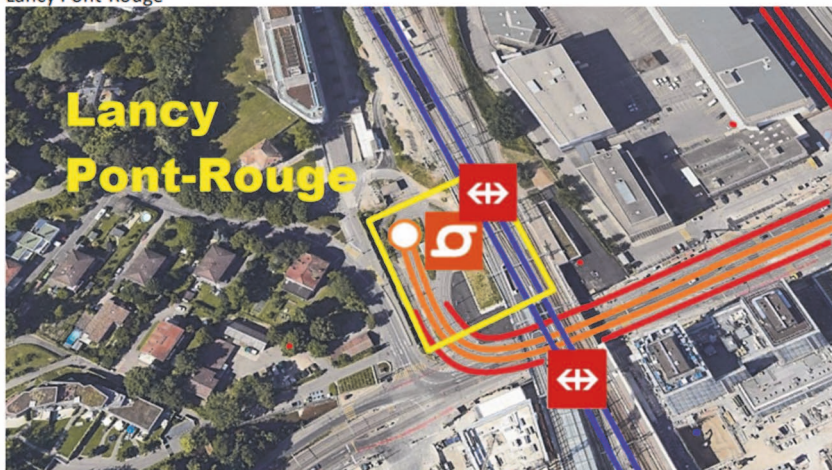
Montbrillant



Aéroport P31/32



Lancy Pont-Rouge



Lancy Trèfle-Blanc



Légendes : en orange, les lignes TPG / en bleu foncé, les lignes CFF / en bleu clair, les accès pour la mobilité douce / en rouge, les accès/axes routiers

Par ailleurs, au vu du fort potentiel de développement du transport de passagers par autocars, il convient d'en tenir compte dans le schéma directeur cantonal, et que ce moyen de déplacement figure dans sa fiche B02 – mobilité – réseau TC structurant. En outre, le transport de passagers par autocars constitue une alternative au transport individuel motorisé. Aussi, à moyen terme, le développement des bus à hydrogène permettra d'en faire un moyen de transport sans émission polluante. Cela répond donc aux principes du schéma directeur cantonal, ainsi qu'au plan climat cantonal, qui visent une décarbonation importante aux horizons 2030 et 2050.

Au vu de ces explications, les auteurs vous remercient, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un accueil favorable au présent texte.