

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Alexandre de Senarclens, Pierre Nicollier, Vincent Subilia, Pierre Conne, Murat-Julian Alder, Jacques Béné, Helena Rigotti, Beatriz de Candolle, Céline Zuber-Roy, Fabienne Monbaron, Alexis Barbey, Serge Hiltpold, Francine de Planta, Edouard Cuendet, Jean-Pierre Pasquier, Philippe Morel, Antoine Barde, Véronique Kämpfen, Raymond Wicky, Sylvie Jay

Date de dépôt : 22 novembre 2021

Proposition de motion

Relançons le « Grand Genève » et le transfert modal par des parkings relais (P+R) en France voisine

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

- la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise du 27 janvier 2011 ;
- la loi 11115 du 29 août 2013 rejetée le 18 mai 2014 à 51,1% par la population genevoise ;
- le dynamisme du Grand Genève, confirmant l'attrait de cette métropole internationale, riche en institutions de haut niveau et disposant d'un tissu économique diversifié ;
- le développement du Léman Express ;
- les problématiques de trafic transfrontalier et l'engorgement de certaines frontières et douanes qui rendent la vie de nombreuses communes limitrophes très difficiles ;
- la nécessité de désengorger Genève et de limiter le trafic pendulaire ;
- la nécessité de préserver la zone agricole sur le canton de Genève,

invite le Conseil d'Etat

- à examiner à nouveau la possibilité de participer financièrement à la construction de parcs relais (P+R) sur territoire français sur le modèle de la loi 11115 du 29 août 2013 ;
- à mener une consultation approfondie dans le cadre du Grand Genève sur toutes solutions permettant le transfert de la route vers les transports publics (Léman Express / TPG), y compris par le biais d'une subvention cantonale pour un co-investissement sur le territoire français, dans l'objectif de limiter le trafic pendulaire motorisé et de désengorger le canton ;
- à mener des discussions avec la Confédération pour inscrire ces investissements dans le cadre des projets d'agglomération cofinancés par la Confédération.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le 18 mai 2014, par une courte majorité de 51,1%, les Genevois refusaient de cofinancer cinq parkings relais (P+R) en France voisine et donnaient un coup de frein au développement de la région du Grand Genève.

Depuis lors, la région est toujours en pleine croissance. Entre 2007 et 2020, la population du Grand Genève est passée de 860 000¹ à 1 million d'habitants², le nombre d'emplois passant lui de 385 000 à 535 000. Rien que dans le canton de Genève, le nombre d'emplois est passé de 354 000 en 2011 à 390 000 en 2020³, pour une augmentation de la population résidente d'environ 40 000 personnes sur la même période⁴. En 2007, les passages quotidiens de la frontière dans les deux sens (uniquement entre Genève et les départements français voisins) s'élevaient à 337 000, 72% de ces passages étant liés à la formation et l'activité professionnelle. En 2018, ils s'élevaient à

¹ <https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/presentationtype.pdf>

² <https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/synthese-pa4-grandgeneve.pdf>

³ https://www.ge.ch/statistique/graphiques/affichage.asp?filtreGraph=06_02&dom=1

⁴ https://www.ge.ch/statistique/graphiques/affichage.asp?filtreGraph=01_01&dom=1

446 000 passages quotidiens dans les deux sens⁵, la proportion de déplacements liés à la formation et l'activité professionnelle restant relativement similaire.

De gros investissements ont été consentis de part et d'autre de la frontière dans le cadre des projets d'agglomération successifs (projets d'agglomération 2007, 2012, 2016 et 2021), qui font office de feuilles de route pour l'ensemble des investissements menés dans le cadre de la coopération transfrontalière et du Grand Genève. Dans le domaine de la mobilité, des investissements ont été menés pour renforcer le report modal vers les transports publics et le vélo, notamment avec la mise en service de la Voie Verte entre Annemasse et Genève, avec la prolongation du tram 17 en direction d'Annemasse, ainsi qu'avec la mise en service du CEVA/Léman Express en 2019. A l'avenir, d'autres projets de voies vertes d'agglomération sont en cours d'élaboration, ainsi que la prolongation du tram 15, vers St-Julien, mais aussi vers Ferney-Voltaire dans le cadre du réaménagement de la route des Nations.

Le Léman Express est d'ores et déjà un succès avec un trafic de près de 45 000 passagers quotidiens après 6 mois de mise en service⁶. Depuis la crise du COVID, la fréquentation a légèrement baissé, se stabilisant à une moyenne de 40 000 passagers quotidiens, avant de remonter à près de 49 800 passagers quotidiens selon les derniers chiffres connus⁷, soit l'objectif fixé à moyen terme lors du lancement en décembre 2019. La cadence et la fréquentation de cette infrastructure doivent encore être augmentées. A ce titre, il convient encore d'améliorer le transfert modal vers le Léman Express et d'accroître le nombre et la qualité des P+R à proximité des gares. Les autorités transfrontalières estiment, dans le cadre des projections à l'horizon 2050, une augmentation continue du trafic entre Genève et la France voisine de 2% par année. Cela implique la mise en place d'investissements dans de nouvelles infrastructures afin d'absorber au plus vite cette augmentation dans une région où l'ensemble des infrastructures, notamment routières, sont déjà sous tension.

Aussi, dans l'esprit de la loi 11115 du 29 août 2013, il convient d'examiner la possibilité de participer au financement de P+R sur des sites en France voisine, à proximité immédiate des axes de transports publics, afin d'avoir un meilleur impact possible en termes de transfert modal et ainsi

⁵ https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/rapport-principal_hd.pdf

⁶ https://www.lemanexpress.ch/fileadmin/user_upload/2020.06.12_CP_Retour_sur_le_s_6_premiers_mois_du_Leman_Express.pdf

⁷ <https://www.tdg.ch/covid-ou-pas-le-leman-express-cartonne-100736131471>

réduire les nuisances dues au trafic routier dans le canton. Ces parkings relais doivent se trouver en bordure de l'agglomération urbaine, au-delà des frontières du canton et à proximité immédiate des grands axes routiers pour desservir un bassin d'usagers le plus large possible. Ils doivent aussi en priorité permettre d'alléger l'engorgement de certaines douanes pour une meilleure qualité de vie de nombreuses communes limitrophes.

Il s'agit d'une solution avantageuse, car les coûts de construction sont bien plus faibles en France : ils s'élevaient en 2014 à 8000 francs la place sur sol français, contre 10 000 francs en surface sur sol genevois (environ 50 000 francs la place en sous-sol)⁸. Avec l'évolution du foncier depuis 10 ans, il est fort probable que ces prix aient augmentés, et plus largement à Genève où la pression sur l'usage du sol est très élevée. Cela permet en outre de préserver le sol dans le canton de Genève alors que la zone constructible est bientôt épuisée. Pour rappel, selon les chiffres du plan d'agglomération 2021, la densification progresse de 0,7% par année côté genevois, alors qu'elle diminue de 0,3% par an dans le Genevois français.

Par ailleurs, la construction de P+R et le report modal vers les transports publics notamment participent fortement, outre le simple désengorgement de la voirie existante, à la lutte contre les nuisances sonores et la pollution de l'air. En somme, c'est une approche vers une qualité de vie supplémentaire pour les habitants du canton.

Plus généralement, il convient de donner une dynamique positive au projet du Grand Genève qui a été sérieusement freiné par le rejet de la loi 11115 du 29 août 2013, lors de la votation du 18 mai 2014.

Nous vous remercions par avance, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir accueillir cette proposition de motion positivement.

⁸ <https://www.ge.ch/votations/20140518/doc/brochure-cantonale.pdf>