



Date de dépôt : 30 mai 2023

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de 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 : Relançons le « Grand Genève » et le transfert modal par des parkings relais (P+R) en France voisine

Rapport de majorité de Souheil Sayegh (page 3)

Rapport de première minorité de Roger Golay (page 39)

Rapport de seconde minorité de Christo Ivanov (page 43)

Proposition de motion (2806-A)

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 ;
- 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 et/ou éventuellement par le biais d'une participation aux frais de fonctionnement, 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.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Souheil Sayegh

La commission des transports s'est réunie à 5 reprises (les 23 août, 13 et 27 septembre et 13 décembre 2022 et le 21 mars 2023) pour traiter la M 2806 sous la présidence de M. Thomas Wenger. Les notes de séances ont été prises par M. Maurice Sila, M^{me} Carla Hunyadi et M^{me} Lara Tomacelli, qu'ils soient remerciés de la qualité et précision de leur travail.

Séance du mardi 23 août 2022

Présentation de M. Alexandre de Senarclens, auteur

A assisté à la séance : M. David Favre, directeur général, OCT, DI.

M. de Senarclens commence par rappeler que, le 18 mai 2014, le peuple genevois a rejeté, par environ 51% des voix, une loi, qui prévoyait le cofinancement, à hauteur de 4 millions de francs, de parkings relais en France voisine par l'Etat de Genève. Depuis, les échanges transfrontaliers ont continué à croître et le nombre d'emplois est passé à 390 000, dont beaucoup de non-résidents, tandis que les passages quotidiens à travers la frontière sont passés de 337 000 en 2007 à 446 000 en 2018.

M. de Senarclens admet qu'il y a eu des projets d'agglomération menés à bien comme la voie verte Annemasse-Genève, le prolongement du tram 17 et le Léman Express (60 000 passagers/j) ou, en cours de réalisation, comme le tram jusqu'à Saint-Julien ou à Ferney-Voltaire. Se pose maintenant la question du transfert modal vers le Léman Express et la nécessité de P+R autour de ses gares en réfléchissant à des possibilités de cofinancement de P+R en bordure d'agglomération, au-delà des frontières cantonales et à proximité du Léman Express et des grands axes routiers.

Cette solution, malheureusement refusée par la population, a de nombreux avantages pour les Genevois, car les coûts de construction des parkings, en ouvrage ou en sous-sol, sont beaucoup moins élevés en France voisine. Cette solution a aussi du sens, car il faut, pour que le Léman Express soit un succès total, réussir à offrir aux frontaliers la possibilité de déposer leurs voitures près d'une gare ; ce sera tout cela de moins en nombre de voitures au centre-ville et en pollution liée au trafic.

L'existence d'une agglomération de plus d'un million d'habitants, s'étendant sur le canton de Vaud et deux territoires français, impose de réfléchir de manière globale, malgré la rigidité des frontières héritées de 1815.

Pour ces raisons, M. de Senarclens et les autres signataires de la motion souhaiteraient inviter le Conseil d'Etat à examiner à nouveau la possibilité de participer financièrement à la construction de P+R sur territoire français, à mener des discussions approfondies dans le cadre de l'ensemble institutionnel du Grand Genève, et à mener des discussions avec la Confédération pour inscrire ces investissements dans le cadre des projets d'agglomération cofinancés par la Confédération.

Questions de la commission

Le MCG demande s'il estime que les P+R réalisés avec le cofinancement genevois devraient être payants ou gratuits et si, dans le premier cas, Genève devrait, ou non, recevoir une part des revenus qui en découlent.

M. de Senarclens estime que ces ouvrages doivent être payants. Concernant une part genevoise aux revenus, le commissaire commence par expliquer que la participation genevoise qu'il avait en tête était modeste : en 2014, il ne s'agissait que de 4 millions de francs, pour financer 4 infrastructures. Il serait en outre compliqué juridiquement de trouver une solution permettant cette participation genevoise aux revenus, mais l'idée n'est pas à exclure.

Le MCG pointe que les investissements importants consentis pour le CEVA devaient diminuer le nombre de véhicules entrant dans le canton, mais que, bien que la nouvelle ligne soit utilisée, le nombre de passages à la frontière n'a pas diminué, au contraire. Le Léman Express est en effet efficace jusqu'à Annemasse, mais une personne venant d'Annecy ne se parquera pas à Annemasse pour prendre le CEVA, même s'il y a des P+R, et préférera prendre la voiture jusqu'à Genève. Quelle serait l'idée pour encourager ces gens à ne plus venir en voiture ?

M. de Senarclens admet que le Léman Express n'est pas performant pour aller jusqu'à Annecy. Il explique que cet état de fait découle d'une problématique plus large, à savoir la sous-dotation par l'Etat français des lignes régionales au profit des lignes à grande vitesse. C'est à l'Etat français d'accélérer le développement de son réseau ferroviaire ; en attendant, la motion étudiée ne va pas aider celui qui aimerait faire le trajet d'Annecy à Genève.

Le MCG rappelle que Genève a redistribué, en 2021, 320 millions de francs à la France. Il demande si Genève ne devrait pas, directement, soit utiliser une part de ces 320 millions de francs pour réaliser les P+R, soit conditionner la

rétrocession de cet argent à leur réalisation ; cet argent est en effet pris directement chez les frontaliers et destiné à la réalisation d'infrastructures autour du canton.

M. de Senarclens explique que l'accord quant à la rétrocession de l'impôt à la source des frontaliers, qui a maintenant plus de 50 ans, est largement en faveur de Genève, puisque la règle normale veut que chacun paie ses impôts là où il vit. L'argent rétrocédé ne représente que 3,5% de la masse salariale des frontaliers, ce qui laisse plusieurs centaines de millions au canton. Pour ces raisons, il ne faut surtout pas remettre en question cet accord, car un nouvel accord le remplaçant serait bien moins avantageux. L'auteur précise en outre que les communes qui reçoivent cette manne ont l'obligation de l'utiliser pour des infrastructures locales, et respectent parfaitement cette obligation.

Le président demande si les parkings prévus ont été construits, au moins en partie, depuis la votation de 2014, et si l'auteur a des détails sur le nombre de parkings et de places réalisés.

M. de Senarclens répond qu'il n'a pas de réponses précises, et qu'il aimerait bien pouvoir poser ces questions au département ou aux représentants du Grand Genève.

M. Favre estime qu'il faudra auditionner le département. En attendant, il peut déjà dire que le programme de construction de P+R a pris du retard, mais se poursuit, tant sur la partie suisse que sur la partie française, avec un horizon de réalisation parfois un peu étalé jusqu'en 2028. Il pointe en outre une autre problématique compliquée avec celle de la tarification. En effet, un certain nombre de P+R sont gratuits, ce qui n'implique pas le succès du parking, et un certain nombre d'autres sont beaucoup trop chers aux yeux du département. En outre, à l'exception d'un nouveau P+R géré par Evian, ces parkings ne sont pas liés à des abonnements de transports publics. La question de ces P+R représente encore un vaste chantier, mais le nombre de places devrait augmenter de 52% à l'horizon 2030, pour s'établir à presque 20 000, partagés entre les deux pays, sachant qu'un projet d'infrastructure ne se fait aujourd'hui plus sans penser à un P+R lié.

EAG relève la diversité des modalités de tarification, et demande, pour M. Favre, si l'Etat de Genève est intervenu pour essayer d'aller dans le sens d'une harmonisation pour être plus efficient. Elle demande ensuite à l'auteur de la motion s'il ne serait pas opportun de rajouter une invite dans celle-ci concernant les efforts à faire pour harmoniser les tarifs.

M. Favre répond qu'il y a des questions de compétence des collectivités par rapport au droit français, ainsi que le problème du constructeur du P+R, compliquant la situation.

M. de Senarclens explique que son idée est que Genève aide au financement, ce qui aurait pour effet de baisser le coût de construction, et donc le coût de location d'une place. L'objectif est de faire avancer la cause des transports publics pour les passages de frontière en France.

L'UDC demande à l'auteur de la motion comment il verra le financement, sous forme d'investissement, d'un don à la France, ou autre.

M. de Senarclens n'a pas réfléchi aux détails du montage financier. Cependant, il verrait plutôt un don pour les infrastructures, car il ne voit pas Genève devenir propriétaire de 10% d'une infrastructure française, ni en attendre un retour sur investissement.

Le PLR demande si le péage de l'autoroute sous Salève ne serait pas un argument de plus pour soutenir ladite motion.

M. Favre explique que l'OCT a réalisé une simulation de l'autoroute sous Salève avec une tarification, et qu'il en est ressorti, de manière contre-intuitive, un effet très légèrement positif, sans problème de mobilité supplémentaire.

M. de Senarclens ajoute qu'il a lu, dans la presse française, que les péages élevés sur les autoroutes causent un report des utilisateurs sur les routes nationales. Le député imagine donc que, si l'autoroute devient payante, les gens en sortiront et prendront les petites routes.

M. Favre explique que l'on voit l'augmentation du nombre de frontaliers. Le volume des transports individuels motorisés aux frontières est, elle, plus difficile à estimer, mais il n'y a probablement actuellement pas d'augmentation. L'objectif du canton est de réduire de 40% ces transports motorisés individuels, et la stratégie en train d'être mise en place tient compte des frontaliers. L'objectif est donc de juguler une éventuelle augmentation du trafic motorisé frontalier à travers le développement du Léman Express, des P+R, du covoiturage, et d'autres infrastructures qui vont réduire ou canaliser le trafic.

Séance du mardi 13 septembre 2022

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

A assisté à la séance : M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, OCT, DI.

Selon M. Vetter, l'objectif principal est d'augmenter fortement les places P+R en amont du cœur de l'agglomération, d'en améliorer l'attractivité pour

les usagers et de consolider 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 ; le but est 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 qu'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.

M. Vetter explique les chiffres donnés par la présentation ci-jointe.

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-savoyarde du Grand Genève.

On voit sur la présentation le total cumulé des places supplémentaires et que, avec une augmentation d'environ 4000 places à l'horizon 2030, le nombre de places de la partie haut-savoyarde va presque doubler. Dans le Genevois français de l'Ain, le nombre de places est plus que doublé, 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 fait en 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 transport public, mais sans représenter de réponse absolue.

Il est 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.

Concernant 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.

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 un peu de libérer la forte pression sur les P+R situés sur le littoral.

M. Vetter explique que le DI 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. Il estime 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. Des problèmes de gestion du foncier, ainsi que des difficultés politiques locales, se sont aussi fait jour.

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 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 éclairer la commission sur ces questions.

Questions des commissaires

Le PLR comprend qu'il y a une série de régions où les P+R sont saturés, ou proches de la saturation. A partir de quel moment est-ce que l'utilisateur considérera qu'il prend trop de risques en allant vers un P+R potentiellement plein ?

M. Vetter relève que la question relève de la problématique des conditions d'accès, à savoir qui peut utiliser les P+R. Il 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. Il fait part d'une étude 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.

Les P+R ne peuvent pas être placés partout ; il faut un arrêt de transports publics à proximité. Par exemple, il n'y a pas de gare Léman Express entre Machilly et Annemasse.

Toutes les gares du Léman Express sont couvertes par des P+R, même si se pose ensuite la question du rythme auquel ces P+R parviennent à suivre la demande.

Les Verts comprennent que les 6600 places évoquées précédemment correspondent à environ 1% du nombre de pendulaires transfrontaliers qui se rendent dans le canton de Genève. A-t-on 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 ?

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 il ne

les a pas indiquées par souci de synthèse. 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 avec les transports collectifs jusqu'à une gare proche du centre et à 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.

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 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.

Le PDC 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, en projet, 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.

M. Pavageau ajoute qu'un autre bus à haut niveau de service est prévu pour le CERN et Saint-Genis-Pouilly, avec un P+R dont la capacité définitive n'est pas dans les calculs présentés, car il n'a pas encore été adopté formellement. En fait, chaque infrastructure performante est couplée à un projet de P+R.

M. Dal Busco explique qu'avec certitude, le vote de février 2014 avait 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 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 en avait décidé autrement, il y aurait aujourd'hui nettement plus de P+R.

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.

Le PLR demande si le département pourrait apporter plus d'éléments pour objectiver la thèse de la motion, qui est de dire qu'un financement de l'Etat de Genève permettrait d'accélérer la construction de P+R en France voisine.

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.

M. Dal Busco répond qu'il est évident que l'offre de P+R est fondamentale. Il y a d'autres problématiques, comme un problème d'offre, il faudrait faire en sorte d'étaler l'utilisation de l'offre, car les trains de milieu de journée sont évidemment bien moins remplis que ceux des heures de pointe. Le magistrat rappelle qu'il y a encore 85% des personnes qui utilisent leur voiture pour aller travailler et disent ne rencontrer aucune difficulté à garer leur voiture pour la journée. Le DI estime qu'il y a à Genève environ 90 000 places sur les lieux de travail, dont 55% sont gratuites. Il est clair que, pour favoriser le transfert modal, il faut des P+R, mais il faut aussi une concurrence moins abrupte sur le plan des places de parking sur le lieu de travail. M. Dal Busco reconnaît cependant, et salue, une volonté sincère de la Fédération des entreprises romandes et des milieux économiques d'améliorer les choses à ce niveau en favorisant ce cercle vertueux.

Séance du mardi 20 septembre 2022

Audition de M. Antoine de Raemy, président – Fondation des parkings, et M. Damien Zuber, directeur général – Fondation des parkings

A assisté aux séances : M. David Favre, directeur général, OCT, DI.

M. de Raemy relève que les deux objets 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 des commissaires

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.

Le PLR 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 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 de 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. Ce qu'il manque serait peut-être un message fort vis-à-vis de la France voisine, pour permettre à la fondation de se porter candidate, soit comme partenaire, soit comme coach, pour les P+R français.

Le parti des Verts note que l'abonnement P+R est conditionné au fait de résider à plus de 2 kilomètres du parking, et 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. Il 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. La fondation ne pense plus parking sans penser vélostation.

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.

Le MCG 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. La fondation a eu des contacts en ce sens avec plusieurs communes françaises, quelques années auparavant, mais s'est heurtée à des refus. Il 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.

Le PLR demande si compléter la M 2806 avec une invite visant à ce que le Conseil d'Etat entre en discussion avec la fondation pour changer les statuts de cette dernière, et afin de la pousser à aller en France, 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 Vincy, Indigo, la FIA, qui gère tous les parkings des 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 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 (200 places), à l'entrée de Genève coté vaudois. Il mentionne en outre que la fondation a récemment lancé la construction du P47 (500 ou 600 places), qui va desservir le canton de Vaud, ainsi que la France, côté Ferney-Voltaire.

M. Favre explique qu'il y a une réticence à développer le P+R pour ne pas encombrer les centres ; il y a malgré tout la volonté de doubler le nombre de places ces prochaines années. Il 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.

M. de Raemy pointe le fait que la fondation devrait mener des discussions avec les TPG et Unireso pour trouver un prix convenable, car, dans le domaine du parking, les gens sont très regardants sur les coûts du parking, et ceux des transports publics.

Le groupe transfrontalier mobilité a eu l'occasion d'aborder cette question et les partenaires sont conscients du problème, mais pour agir sur la tarification, il faut en avoir le pouvoir. Le problème est la multiplicité des acteurs et propriétaires, souvent même sur un parking. En outre, les recettes du Léman Pass arrivent essentiellement à la région Auvergne-Rhône-Alpes, qui n'est pas forcément actionnaire des parkings. Ladite région a pourtant essayé d'encourager la construction de parkings en mettant de l'argent sur la table dans les années précédant la mise en service du Léman Express, sans pour autant accélérer le processus.

Séance du mardi 13 décembre 2022

Echange avec M. Martial Saddier, président du département de la Haute-Savoie (par visioconférence), M. Gérard Paoli, vice-président du département de l'Ain, et M. Christian Dupessey, président du Pôle métropolitain du Genevois français (en présentiel)

M. Dupessey est accompagné de M. Vincent Scattolin, premier vice-président du Pôle métropolitain, M. Pierre-Jean Crastes, vice-président chargé des finances, des politiques contractuelles et du projet d'agglomération Grand Genève, et M. Ludovic Antoine, chargé de mission chargé de la mobilité.

A assisté à la séance : M. David Favre, directeur général, OCT, DI.

Le président salue les auditionnés et les présente. M. Saddier est présent par Zoom. Il accueille également M. Paoli, vice-président du département de l'Ain. Il rappelle les invites au Conseil d'Etat de cette motion :

- la première vise à examiner à nouveau la possibilité de participer financièrement à la construction de parkings relais sur territoire français sur le modèle de la loi 11115 du 29 août 2013 ;
- la deuxième vise à mener une consultation approfondie dans le cadre du Grand Genève sur toute solution 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 motorisé et de désengorger le canton.

M. Dupessey commence par remercier la commission de cette audition. C'est aussi le symbole que le Grand Genève existe et fonctionne. Il explique qu'ils ont tout intérêt à trouver des solutions aux problèmes communs qu'ils ont. Il lui semble qu'on ne peut pas parler des P+R sans recontextualiser les problématiques de la mobilité sur l'ensemble de la région.

Le contexte de la mobilité dans le Grand Genève, c'est 4 millions de déplacements par jour (tous confondus), 650 000 déplacements par jour avec franchissement de la frontière. Ces déplacements augmenteront de 12% en 2030 voire 40% en 2050. Ils ont déjà fait beaucoup de choses, en particulier les infrastructures lourdes qui ont été mises en place, comme le Léman Express, qui fonctionne. Aujourd'hui, le Léman Express, c'est 60 000 voyageurs par jour. Mais cela représente 1,4% des déplacements. Le tram Annemasse-Genève dans sa première tranche, c'est 9000 voyageurs par jour pour l'instant. Ces chiffres sont supérieurs aux estimations de départ. Pour le tram c'était 7000 et le Léman express c'était 50 000.

Un effort important est fait par le Pôle métropolitain en particulier sur le covoiturage et l'autopartage. Les déplacements dans le Grand Genève ne sont pas que des déplacements France-Suisse, Suisse-France. C'est aussi beaucoup de déplacements à l'intérieur de chacune des parties du Grand Genève. Les déplacements internes à la partie française du Grand Genève sont un élément important à ne pas mettre de côté. Aujourd'hui, les chiffres montrent le succès de ces investissements mais aussi leurs limites en termes d'alternatives à la voiture. Il présente un tableau qui montre qu'en l'état actuel, on arriverait, à l'horizon 2040, à diminuer les voitures d'à peu près 2-3%. Si on prend la situation actuelle, 450 000 déplacements par jour en voiture c'est égal à 7 Léman Express. Il y a une volonté du côté français de doubler les lignes dans la vallée de l'Arve. C'est dans ce cadre que les P+R sont un levier parmi d'autres. Mais il ne faudrait pas s'imaginer que c'est LA solution. L'objectif est de consolider l'information globale sur l'offre actuelle et de projeter des P+R sur tout le Grand Genève en s'appuyant sur les acteurs concernés, de faciliter et accompagner la forte augmentation du nombre de places de P+R prévue à l'échelle du Grand Genève et de mettre en place une politique de gestion et d'exploitation à l'échelle des pouvoirs de déplacement pour faciliter l'usage.

Aujourd'hui, quand on questionne la population, on se rend compte que l'utilisateur veut bien quitter sa voiture et prendre les transports en commun à condition que cela soit facile, lisible dans le temps, confortable, et que cela lui permette de gagner du temps. En 2019, il y avait 10 000 places de P+R dans le Grand Genève, avant la mise en service du Léman Express. Début 2022, il y a 12 500 places P+R dans le Grand Genève, donc ils ont augmenté de 25%. Si on regarde l'avenir, en 2030, l'objectif, c'est d'arriver à 19 200 places, soit d'augmenter les places de 53%. Sur cette augmentation de 53%, il y a 6500 places de P+R en plus, dont 4000 en France, donc en gros il y a deux places en France pour une place à Genève. Les P+R ont un effet, mais plutôt relatif sur l'ensemble des déplacements. Il rappelle qu'avec 4 millions de

déplacements par jour sur le Grand Genève, les P+R absorbent 1% des déplacements. Donc, même si on le double, on est à 2%. Aujourd'hui, sur l'axe du Léman Express, ils sont saturés. Il faut augmenter le nombre de trains en plus des P+R, sinon on aura des embouteillages importants. On remarque que les taux de remplissage moyens sur les autres axes de réseau que les P+R qui ne sont pas liés au Léman Express sont plutôt limités. Le parking relais de Sous-Moulin fonctionne très bien, parce qu'il y a un nombre de lignes de bus qui passent par là. Un P+R tout seul ne sert à rien. Au sein du Genevois français, 60% des déplacements domicile-travail se font France-France, parce qu'ils ont la chance et la volonté de maintenir une activité économique importante sur la partie française et de ne pas être simplement la banlieue de Genève. Aujourd'hui, en France, ils ont fait beaucoup d'efforts. Les enjeux environnementaux sont à prendre en compte. Notamment avec une loi « 0 artificialisation des zones naturelles à l'échelle 2030 », donc le fait d'occuper les zones agricoles ou naturelles en France, c'est fini. Ils sont prêts à discuter des P+R et de leur financement.

M. Saddier rappelle que l'organisation électorale de la République française n'est pas la même que celle de la Confédération helvétique et du canton de Genève. Dans l'exposé que vient de faire M. Dupessey, il y a différents échelons territoriaux en France avec des compétences, très clairement données par la loi, mais malheureusement tant que la République française ne sera pas revenue sur cette organisation territoriale, ils ont des contingences qui sont incontournables, avec des routes qui sont communales ou intercommunales, et des routes qui sont départementales. Concernant le ferroviaire, c'est une compétence régionale, avec l'Etat français qui joue également un rôle. Il n'a cessé de dire et d'écrire publiquement que Genève est une chance extraordinaire pour la Haute-Savoie. Mais Genève représente 25% de l'activité économique de la Haute-Savoie ; ils ont d'autres secteurs économiques qui sont solides. Donc, il va falloir partager ce quota d'urbanisation entre les différents secteurs économiques. Il est hors de question que la totalité du peu d'urbanisation qui leur reste ne serve qu'à l'industrie ou qu'au tourisme d'été/hiver, ni qu'elle soit consacrée exclusivement à la coopération transfrontalière.

M. Paoli explique quant à lui que l'impact des transports en commun est faible pour le département de l'Ain. Ils ont une première ligne de BNHS de Gex et Ferney-Voltaire, qui devrait être en fonction fin 2023. Une autre ligne qui fera Saint-Genis-Pouilly-Meyrin est en projet. Pour ces deux lignes de bus en libre-service, il n'y a pas de P+R qui sont prévus. Sur les P+R, pour le moment, l'agglomération a prévu, avec la FPL, qui s'occupe de la zone d'activité de Ferney-Voltaire, un parking relais, qui sera à proximité du futur

tram du Grand-Saconnex. En revanche, dans le pays de Gex, il n'y a rien de prévu, simplement un parking qui a été agrandi dans une opération de remaniement du centre-ville de Gex. Il mériterait d'être un réel parking relais. Dans le Pays de Gex, il y a 22 000 travailleurs frontaliers qui ont du mal à accéder à Genève, avec un retard considérable puisque le département de l'Ain ne s'est pas senti concerné lors de la discussion du lancement du CEVA. Les moyens sont restreints pour lancer ces P+R ; bien évidemment, ces structures seront accompagnées par le département, là aussi dans ses possibilités budgétaires.

M. Scatolin explique la difficulté qu'ils ont aujourd'hui à financer les infrastructures de P+R qui sont situées à la fin ou au démarrage des lignes de tram transfrontalières. Le pays de Gex doit travailler dans l'anticipation, avec l'arrivée du tram du Grand-Saconnex.

M. Paoli ajoute, pour reprendre les propos de M. Saddier, que l'une des compétences du Grand Genève était aussi le rééquilibrage économique au niveau de la frontière. L'expression de ce rééquilibrage visait à essayer, dans le futur, de déplacer moins de personnes. Leur territoire se retrouve un peu saturé avec l'occupation d'individus pour les logements, les transports, mais pas pour l'activité économique, ce qui est un peu dommage dans l'aménagement du territoire. Cela diminue aussi leurs zones agricoles. Ils ont des restrictions à faire sur l'alimentation. Il faut réfléchir sur l'organisation du territoire de manière plus globale et pas uniquement en termes de mobilité.

Le PLR part de l'idée que le processus du Grand Genève a été passablement freiné par la décision des Genevois de mai 2014 de refuser ce cofinancement (très partiel) d'une série de P+R. L'idée était de reprendre là où ils s'étaient arrêtés et de revenir avec l'idée des parkings relais. Il demande sur quoi l'apport de l'Etat de Genève pourrait être utile pour faire avancer plus rapidement des structures dans le domaine de la mobilité.

M. Dupessey fait savoir que le fonds d'agglomération est une idée qui a été proposée par des députés du Grand Conseil. Pour cela, il faut que tous les partenaires qui financent se mettent autour de la table. C'est un fonds commun dans lequel chacun met des sommes à déterminer, et qui est capable de répondre à des besoins liés à la mobilité. Mais quels besoins ? Genève, en tant que tel, n'a pas investi 1 centime côté français. C'est la Confédération qui l'a fait (même si c'était avec l'aide de Genève). Le fonds d'agglomération est un élément complémentaire à ce qu'ils portent ensemble comme projet. Et ce fonds d'agglomération pourrait servir à avoir une vision plus transfrontalière du fonctionnement des infrastructures de mobilité.

M. Paoli ajoute que, devant le boom économique et la continuation de ce côté florissant de l'économie genevoise, se posait la question de savoir s'il fallait continuer dans cette expansion économique ou pas et si leur territoire était capable de recevoir ces nouvelles populations. Des lignes de tram sont en projet dans le pays de Gex et, s'il n'y a pas de parkings relais, ce sera un échec.

M. Scatolin complète en disant qu'ils sont en train de travailler collectivement à une nouvelle vision territoriale transfrontalière dans le cadre du Grand Genève. Il croit que cette vision territoriale va également avoir un volet mobilité. Les P+R sont une brique de l'ensemble de l'offre de mobilité qu'ils peuvent apporter aux habitants actuels mais surtout aux futurs habitants de leur territoire. Ils resteront une région attractive. Ce fonds d'agglomération doit être travaillé aussi au regard de cette vision territoriale transfrontalière.

Le PLR demande ce que ce fonds représenterait en termes financiers.

M. Dupessey répond que ce serait un fonds alimenté à parts égales par des fonds genevois et français, et qui permettrait de répondre à des besoins établis en commun, à vocation transfrontalière, notamment en termes de mobilité. Il ne peut pas donner de chiffres, car cela est sujet à débat. Il donne l'exemple de la notion de péage urbain. Ce projet ne peut pas venir que de Genève, parce qu'on ne replacerait pas le problème dans son entièreté.

M. Saddier est conscient qu'il s'adresse à une commission des transports. Lister des projets exclusivement sur les transports les conduits à l'échec, en tout cas du côté de la Haute-Savoie. Selon lui, de nouveaux projets ne pourront pas se concrétiser si on les aborde uniquement du point de vue des transports.

L'UDC demande à M. Dupessey s'il a les chiffres concernant le covoiturage.

M. Dupessey explique qu'ils ont tenté une expérience sur le covoiturage en créant des lignes de covoiturage, c'est-à-dire des points de rendez-vous. Ils ont vu que cela fonctionnait plutôt bien. Ils ont pris la décision d'investir 100 000 euros qui vont permettre de financer les covoitureurs. Cela signifie que celui qui s'engage à prendre quelqu'un dans sa voiture régulièrement reçoit 4 ou 5 euros par déplacement effectué. Ce qui est étonnant, c'est qu'aujourd'hui, il y a 1,02 personne à l'intérieur d'une voiture. S'ils passaient simplement à 1,2 ou 1,3, ils pourraient enlever 15 000 voitures. C'est un outil peu coûteux par rapport à d'autres grandes infrastructures, mais qui peut être très performant.

M. Crastes revient sur le covoiturage. C'est une mesure qui est un investissement financier très rentable. Il n'y a jamais eu autant de covoiturage que depuis qu'il y a eu un « effet prix » (hausse du prix de l'essence). Les différentes facilités de mobilité avec les autoroutes ont éparpillé la

main-d'œuvre frontalière. Si on se concentre uniquement sur les P+R, on sera déçu. A Lyon, le réseau de transports en commun est visible avec de gros parkings relais à proximité du périphérique et du métro/tram. A Genève cela n'existe pas, à part Sous-Moulin. Il prend l'exemple de Veyrier : il y aurait un potentiel pour faire un P+R. Soit on va sur un champ en Suisse, soit on va sur un champ en France. Résultat : rien ne se fait. Parce qu'il est compliqué de trouver des terrains. Il n'est pas contre la construction de P+R, mais s'il faut mettre 2-3 millions par an, en sachant que la mobilité en France est payée par les entreprises, pour payer des bus qui vont à Genève alors que les entreprises françaises ont beaucoup de mal à former du personnel et à le garder, le plafond de verre sera là. Aucun P+R ne sera efficace. Si on ne travaille pas sur des lignes directes, rapides, avec un financement transfrontalier sur ces lignes, cela ne sert à rien de créer des places de parking.

L'UDC aimerait poursuivre sur le ferroviaire. Le Léman Express est un succès puisqu'il dépasse les estimations de départ. On va développer le tramway sur Saint-Julien, sur Ferney-Voltaire, et il est prévu de développer le Léman Express avec une diamétrale sur Berney/Plan-les-Ouates. En France, il y a beaucoup de lignes à une voie. Sur la problématique de la ligne Bellegarde-Divonne, il demande si ce ne serait pas une possibilité de compléter le réseau et de relancer la ligne.

M. Dupessey confirme, mais il y a aussi une question de compétence qui entre en ligne de compte. Les compétences pour le ferroviaire, c'est l'Etat et la région. Mais il est tout à fait d'accord avec le fait que le réseau ferroviaire français en Haute-Savoie est un réseau qui n'est pas adapté aux déplacements d'aujourd'hui. Il est étonnant que ce département n'ait pas de voie double, sauf celles qu'on vient de créer au niveau du Léman Express (Annemasse-Chêne-Bourg). Le travail doit être fait prioritairement sur la vallée de l'Arve, du côté d'Annecy, de Chablais (où la ligne est saturée), etc. Il cite un élément qui lui paraît intéressant : le président de la République a lancé un projet de 22 RER en France, qui prévoit notamment un RER Annemasse-Genève. Il était tout à fait satisfait des propos du président.

Le MCG indique que le département leur a expliqué qu'en France, les départements n'ont pas vraiment la mainmise sur les P+R et ont de la peine à avoir une certaine attractivité pour ceux qui sont déjà existants. Il demande pourquoi ils n'arrivent pas à les remplir. Ensuite, il demande quel est le pouvoir côté français pour inciter les automobilistes transfrontaliers à utiliser ces P+R, dans l'hypothèse où on en construit de nouveaux.

M. Dupessey rappelle que les P+R sont remplis lorsqu'ils sont bien placés. Un P+R ne fonctionne que s'ils ont un moyen de transport en commun efficace à côté et s'il n'y a pas deux fois des ruptures de charge. Quand on est en voiture,

qu'on se gare, qu'on monte dans un transport en commun et qu'on doit après en prendre un autre, on abandonne.

M. Crastes liste les principaux éléments pour que cela fonctionne : la capacité à trouver une ligne forte, le temps de parcours, la rupture de charge. Le parking de Saint-Julien marche bien. Il y a un parking sauvage de 150 places à Machy, parce qu'à Machy il y a deux trains par heure et une efficacité de la ligne, et une fois qu'on arrive sur une gare du Léman Express, on est en ville.

M. Scatolin explique que, du côté français, ils travaillent sur une stratégie de déploiement des P+R. Il y a une vraie stratégie pour inscrire les P+R et qu'ils puissent être proches des services de la ville. Le but est aussi de mutualiser les stationnements.

M. Dupessey rappelle qu'ils ne disent pas qu'ils ne veulent plus construire de P+R. Il y a 6700 places de P+R qui sont prévues en 2030, dont 4000 en France. Le cofinancement de ces P+R est important. Les moyens qu'ils ont de financer, c'est d'aller prendre de l'argent à leurs entreprises. Et donc les entreprises ne sont pas contentes, car leur argent vise à transporter le personnel, dont elles ont besoin, à Genève. Ce qu'ils voulaient dire, c'est que les P+R sont un élément de la solution et pas la solution en tant que telle.

M. Crastes estime que l'angle des P+R les amène à un débat plus large. Si on discute d'un fonds et d'aménagement, il faut regarder l'ensemble des ressources. Dans la loi française, ce sont les entreprises qui paient la mobilité. Lorsqu'un salarié arrive en Suisse en étant formé, il faut savoir que 20 ans d'études c'est 500 000 euros. Il y a une ressource formidable créée par le produit des travailleurs frontaliers. S'il faut imaginer des solutions de financement de mobilité, les ressources sont là. Il n'est pas d'accord de mettre des P+R sans discuter de la mobilité de manière globale.

Le PDC demande s'il y a des solutions concernant l'absence de mobilité inter-France du côté du pays de Gex et France-Suisse.

M. Scatolin dit que, structurellement, ils n'ont pas la même stratégie d'aménagement du territoire entre la Haute-Savoie et le Pays de Gex. La Haute-Savoie fonctionne avec des villes-centres (Annemasse, notamment). Ces villes-centres ont permis de développer des infrastructures de transport parce qu'il y avait un potentiel d'habitants plus important. La structuration du Pays de Gex s'est faite autour de petites villes de 10 000 habitants chacune (environ). Ils n'ont pas constitué une ville-centre, structurée et forte, qui fait 30 000 habitants. Ceci pourrait expliquer une sensation de retard par rapport aux villes-centres. Les villes-centres facilitent la mise en place des transports en commun.

M. Crastes explique que, depuis le refus de 2014, il y a un trou d'air de 8 à 10 ans et qu'ils se sont habitués à faire sans. Toute leur énergie a été mobilisée pour mettre en place ces projets sans le financement de Genève.

M. Saddir rappelle que la France ne cesse de se recentraliser depuis 25 ans. Donc, ils n'ont pas le début du commencement de la marge de manœuvre fiscale, car en France tout est décidé à Paris. Toutes les lois s'appliquent de la même manière dans les départements, qu'ils aient 150 000 habitants ou 30 000. Il s'attache à ne faire aucun commentaire sur le côté genevois. Ils ont franchi un pas important pour aller vers plus de structurant plutôt que d'aller uniquement dans le fonctionnement des communes.

M. Paoli explique que l'on constate une diminution des propriétés, de ces superficies, depuis longtemps, qui ne sont plus exploitées. Le Pays de Gex, avec ses principales exploitations, a été racheté par des propriétaires suisses qui n'ont pas exploité.

Séance du mardi 21 mars 2023

Ont assisté à la séance : M. David Favre, directeur général, OCT, DI, et M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint, DI.

Le PLR rappelle en guise d'introduction l'article paru dans la TdG sur les accords de financement transfrontaliers signés avec les communes françaises il y a 50 ans. Cette motion souhaite relancer le Grand Genève en cofinçant des parkings relais afin de favoriser le transfert modal. Les auditions avec les partenaires français ont permis de mieux comprendre leurs intérêts. La M 2806 permettra d'envoyer un signal positif pour pérenniser les relations transfrontalières. Proposition est faite de modifier certaines invites.

Sur la première invite, il s'agirait de supprimer le bout de phrase : « sur le modèle de la loi 11115 du 29 août 2013 », car le modèle a évolué depuis 2013 et la référence à cette loi ne fait plus vraiment de sens. Il comprend de l'audition avec les partenaires français qu'ils ont aussi besoin d'une participation genevoise aux frais de fonctionnement et il pense important que le Grand Conseil leur montre un soutien. C'est pourquoi il a ajouté le bout de phrase suivant à la deuxième invite : « y compris éventuellement pour ce qui concerne les frais de fonctionnement ». Il précise que la troisième invite demeure telle qu'elle est.

Le MCG rappelle que le peuple s'est déjà prononcé et que cette motion vient remettre en question une votation populaire. Il a été surpris par l'intervention des auditionnés français qui ont clairement indiqué vouloir bénéficier des subventions genevoises et fédérales, tout en précisant vouloir

que la gestion reste entre leurs mains. Il pense que l'argent genevois devrait être utilisé et mis en place pour les entreprises genevoises. Il rappelle la nouvelle loi macron qui empêche l'artificialisation des sols. Lors de leur audition, les partenaires français avaient indiqué être favorables à la création de P+R, mais ils ne savaient pas où les placer. Le MCG refusera donc cette motion qui sert à financer des P+R fantômes et avec laquelle l'argent sera utilisé pour d'autres infrastructures.

EAG trouve que la deuxième invite avec l'amendement proposé par le PLR est trop longue. Il s'interroge sur l'utilisation du terme « éventuellement ».

Le PLR explique qu'il est en priorité du ressort des partenaires français de gérer et d'assurer la couverture des frais de fonctionnement. Cependant, l'aide de la Suisse permettrait aux partenaires français de construire des infrastructures qu'ils n'auraient pas pu construire autrement. Il a utilisé l'adverbe « éventuellement » pour nuancer son propos. Il ne souhaite pas que les frais de fonctionnement soient automatiques.

L'UDC pense que Genève et la Suisse n'ont pas à payer les frais de fonctionnement des P+R en plus de cofinancer leurs constructions. Il rappelle le PL 11115 ainsi que le référendum qui l'avait combattu et qui avait abouti. Il rappelle également les chiffres : les Genevois avaient refusé à 51,1%. Pour toutes ces raisons, l'UDC refusera cette motion.

Les Verts indiquent que le groupe n'a pas de problèmes avec les amendements proposés par le PLR. Ils hésitent à proposer un nouvel amendement pour demander que les P+R soient réalisés sur des terrains déjà défrichés et que les P+R soient aussi multimodaux.

Le PLR pense que l'ajout d'un tel amendement complexifierait le projet. Il semble se rappeler que les représentants français étaient déjà soucieux de préserver les zones agricoles.

Le PDC indique qu'il approuvera cette motion ainsi que les amendements. Le Grand Genève est un projet qui concerne deux entités politiques qui doivent travailler de concert. Il faut permettre une discussion avec les pays voisins pour s'assurer que ce projet respecte les intérêts des uns et des autres.

Les socialistes soutiendront les amendements et la motion. Le parti rappelle que Bâle finance depuis des années des P+R du côté français et il pense que Genève devrait passer le cap également. Il faut assumer le rôle de métropole que Genève a au sein de cette région.

Le PLR souhaite préciser par rapport à la question des Verts sur les zones agricoles que, lors de la séance du 13 décembre 2022, les représentants français ont indiqué qu'avec une loi « 0 artificialisation des zones naturelles à l'échelle

2030 », il n'est plus possible d'occuper les zones agricoles ou naturelles en France. Il s'agit d'une problématique à laquelle la France est sensibilisée.

Le MCG trouve regrettable de revenir sur une décision prise par le peuple. Il regrette que l'argent du contribuable serve à payer la construction et assurer l'entretien de P+R construits sur le territoire français. Il souligne que la France ne consulte jamais Genève ou la Suisse lorsqu'elle crée des infrastructures dans la région. Il prend notamment l'exemple de l'autoroute du Salève.

Votes

Le président met aux voix l'amendement PLR à la **1^{re} invite de la M 2806** :

– *à examiner à nouveau la possibilité de participer financièrement à la construction de parcs relais (P+R) sur territoire français ;*

Oui : 12 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Abstentions : –

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

Le président met aux voix l'amendement PLR à la **2^e invite de la M 2806** :

– *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 et/ou éventuellement par le biais d'une participation aux frais de fonctionnement, sur le territoire français, dans l'objectif de limiter le trafic pendulaire motorisé et de désengorger le canton ;*

Oui : 11 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Abstentions : 1 (1 PLR)

La modification de la 2^e invite est acceptée.

Le président met aux voix la prise en considération de la **M 2806** telle qu'amendée :

Oui : 12 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Abstentions : –

La M 2806 telle qu'amendée est acceptée.

M 2806

M 2810

COMMISSION DES TRANSPORTS – 13 SEPTEMBRE 2022



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

14/09/2022 - Page 1



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

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

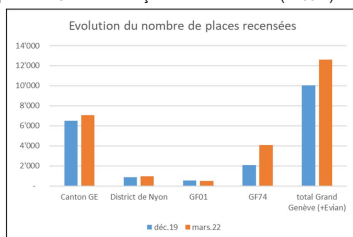
Feuille de route pour le stationnement P+R

- 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

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

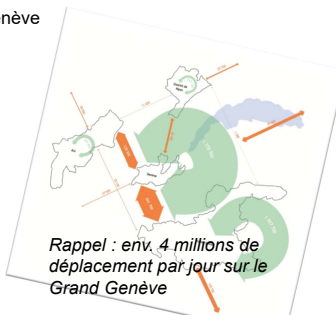
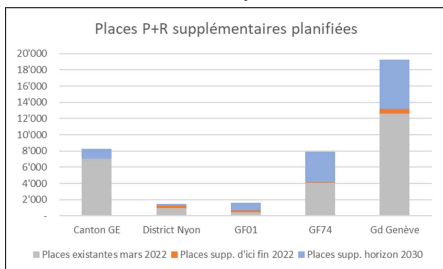
- **2019** : env. 10'000 places P+R dans le Grand Genève avant mise en service du Léman Express
- **Début 2022**: env. 12'500 places P+R dans le Grand Genève (+25%)
 - Dont env. +500 pl. sur le canton de Genève (+7%)
 - Et env. +2'000 pl. sur le Genevois français de Haute-Savoie (+100%)



4

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

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



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

Planification	Canton GÉ.	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%

Etat 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 aménagée

Taux d'occupation moyenne annuelle

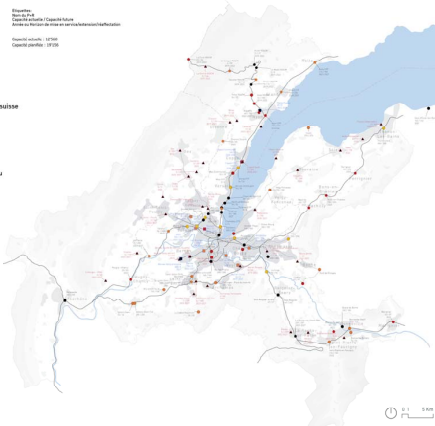
- < 60%
- 40-80%
- > 80%
- Non renseigné

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
- Bus Structurant
- Lac et cours d'eau



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

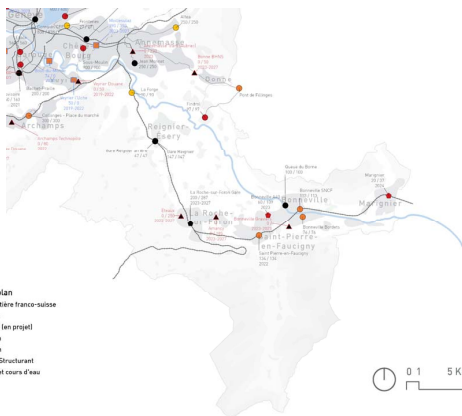
- < 40%
- 40-80%
- > 80%
- Non renseigné

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
- Bus Structurant
- Lac et cours d'eau



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

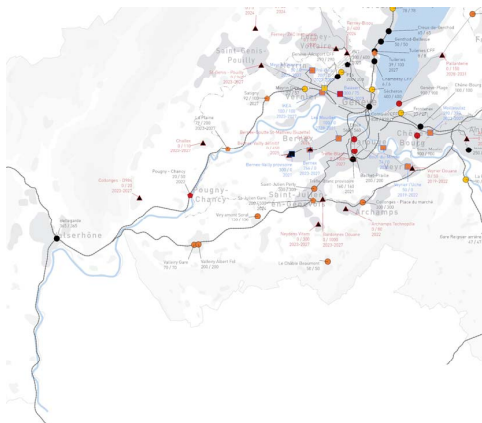
- < 40%
- 40-80%
- > 80%
- Non renseigné

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
- 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

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

Fond de plan

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



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

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

Fond de plan

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



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
AGGLOMERATION FRANCO VALAIS OUVREUR

**GENEVOIS
FRANÇAIS** POU
metropolitain

Audition

**« Relançons le Grand
Genève et le transfert
modal par des parkings-
relais en France
Voisine »**

Agir ensemble pour maîtriser notre avenir.

















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

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE



- 1) CONTEXTE: LA MOBILITÉ DANS LE GRAND GENÈVE
- 2) 2019-2027 : LA RÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ EN MARCHÉ
- 3) DES INVESTISSEMENTS CONSÉQUENTS MAIS INSUFFISANTS
- 4) UNE OFFRE DE TRANSPORTS ALTERNATIFS À BOOSTER
- 5) LES P+R : UN LEVIER PARMIS TANT D'AUTRES
- 6) NOS REMARQUES / PROPOSITIONS

1) CONTEXTE: LA MOBILITÉ DANS LE GRAND GENÈVE

LES CHIFFRES CLES

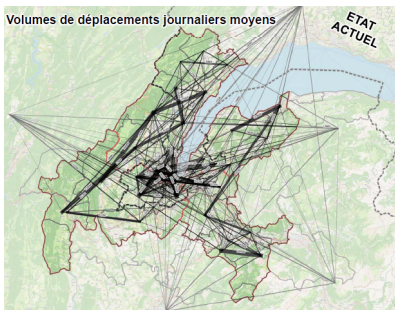
- **4.2 millions** de déplacements par jour
- **650'000** déplacements par jour en franchissement de la frontière (environ 15% de la totalité des déplacements)

! + 12% de déplacements en 2030 !

! + 40% de déplacements en 2050 !

(pour une augmentation annuelle de la population d'env. 10'000 habitants/an)

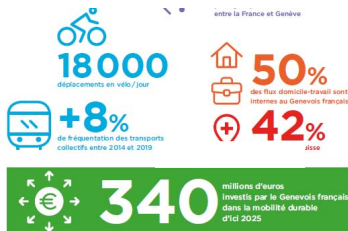
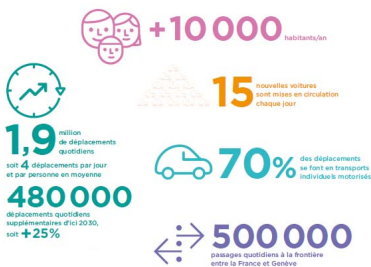
- **Léman Express : 60 000 voyageurs / jour**
(1,4% des déplacements totaux)
- **Tram Annemasse-Genève: 9'000 / jour**
- **Voie verte du Grand Genève : 6 000 / jour, soit 1 vélo chaque 10 s en heure de pointe**



3

LES CHIFFRES CLES

1) CONTEXTE: LA MOBILITÉ SUR LE GENEVOIS FRANÇAIS



4

2) 2019-2027 LA RÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ ENGAGÉE

DES INVESTISSEMENTS NECESSAIRES MAIS INSUFFISANTS

→ DES SOLUTIONS
**MOBILITÉ
POUR TOUS**



3 trams et 4
BHNS
transfrontaliers



Léman Express
+ gares + P+R



véloroutes

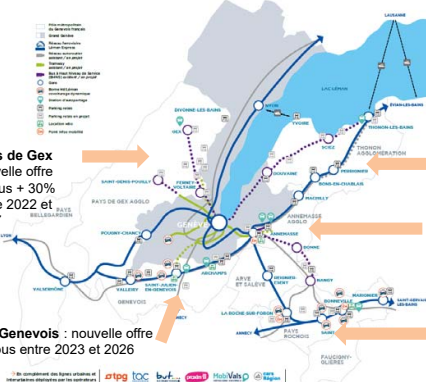


Covoiturage et
autopartage



2) 2019-2027 LA RÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ ENGAGÉE

UNE OFFRE DE BUS RENFORCÉE SUR LE GENEVOIS FRANÇAIS → + 15 À 20M€ /AN



+ **lignes interurbaines**
Thonon-Genève
Annecy-Genève
St Gervais-Genève

Pays de Gex
nouvelle offre
de bus + 30%
entre 2022 et
2027

Thonon aggro : nouvelle offre de bus + 50% entre 2022 et 2028

Annemasse aggro : nouvelle offre de bus + 30% entre 2022 et 2028

CC Genevois : nouvelle offre de bus entre 2023 et 2026

Basse vallée de l'Arve : offre de bus + 50% entre 2022 et 2026

3) DES INVESTISSEMENTS CONSÉQUENTS MAIS INSUFFISANTS

Malgré des investissements conséquents en transports alternatifs à la voiture, des effets faibles sur la réduction de la voiture d'ici 2040 à l'échelle Grand Genève

Parts modales (% de déplacement)	Etat actuel 2020	Horizon 2040
Marche, vélo	35.7%	37.2%
LEX, bus, trams	13.2%	14.1%
Voitures, motos	51.1%	48.7%

Projection sur la base des projets recensés en 2020

7

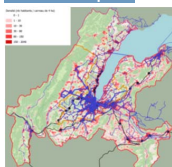
4) UNE OFFRE DE TRANSPORTS ALTERNATIFS A BOOSTER

UNE STRATEGIE DE RATTRAPAGE + REpondre AUX BESOINS NOUVEAUX

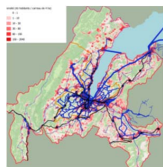
Environ + 450 000 déplacements / j d'ici 2030 sur le Grand Genève = 7 Léman Express

> Les développements de l'offre TC prévus pour 2030 sont-ils suffisants ?

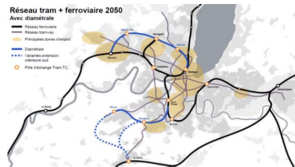
> Quelles perspectives pour 2050 ?



Actuel



2030



2050

Bus urbains (largeur proportionnelle à la fréquence)

- moins de 5 bus/ (semaine)
- 5 - 15
- 15 à 50 bus/
- 40 - 100
- plus de 100 bus/

5) LES P+R : UN LEVIER PARMIS TANT D'AUTRES

Feuille de route Grand Genève 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

11

5) LES P+R : UN LEVIER PARMIS TANT D'AUTRES

- **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%)

**+ 2 500 places P+R
entre 2019 et 2022 dans
le Grand Genève**

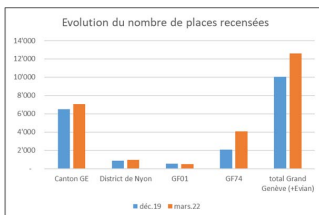
dont 2 000 en Haute-Savoie

→ Axe Chablais : + 500

→ Annemasse agglo : + 500

→ CC Genevois : + 500

→ Axe Arve : + 500

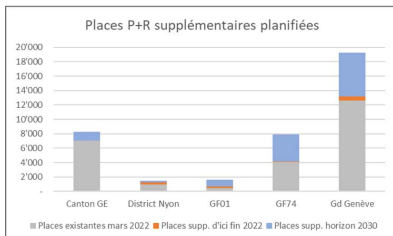


12

5) LES P+R : UN LEVIER PARMIS TANT D'AUTRES

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

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



Entre 2022 et 2030 :
+ 6 700 places de P+R
dont 4 000 sur France

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%

13

Les P+R : des effets très relatifs sur l'ensemble des déplacements

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




Rappel : env. 4 millions de
déplacement par jour sur le
Grand Genève

Les P+R absorbent moins de 1%
des déplacements !

14


6) NOS REMARQUES / PROPOSITIONS

Sur le déploiement des P+R

- ✓ Des P+R saturés sur les axes ferroviaires tout comme le LEX
 - ✓ Des taux de remplissage moyens sur les autres têtes de réseau faute d'offre de TC attractive
 - ✓ Des manques sur certains points stratégiques de l'agglomération : Nations, Bachet
 - ✓ Des points de vigilances sur le devenir de P+R Etoile et de Trèfle-Blanc
 - ✓ L'efficacité de la politique de transports suppose de doter les têtes de réseau TC de parkings-relais conséquents (exemple de P+R Sous-Moulin)
- 
- 21

6) NOS REMARQUES / PROPOSITIONS

Globalement sur la politique de transports

- ✓ Le transfrontalier : des efforts financiers considérables côté français (3 trams, 2 BHNS, 25 nouveaux P+R,..)
 - ✓ Au sein du Genevois français : 60% des déplacements domicile-travail sont internes → une stratégie de rattrapage en matière d'offre TC pour ne pas considérer que les déplacements transfrontaliers
 - ✓ Une politique de transports qui suppose des efforts d'investissements à l'échelle transfrontalière à la hauteur des enjeux (1/3 des actifs à Genève sont frontaliers)
 - ✓ Booster l'offre de transport public transfrontalière (saturation du Léman Express), créatrice de demande
- 
- 22

6) NOS REMARQUES / PROPOSITIONS

Une résolution des problème de transports à traiter à l'échelle Grand Genève

- Favorable pour la création d'un fond d'agglomération
- Traiter la mobilité dans son ensemble et pas uniquement sous l'angle des P+R (absorbent 1% des déplacements !)
- Favorable à une politique multimodale axée sur le renforcement de l'offre

23

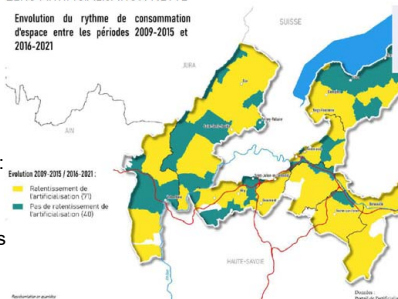
6) NOS REMARQUES / PROPOSITIONS

Au-delà des projets nombreux de P+R côté français, **des enjeux environnementaux à prendre en compte pour limiter l'artificialisation des sols**

- ✓ La préservation des terres agricoles : une obligation légale
- ✓ Le développement des circuits courts

ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE

Evolution du rythme de consommation d'espace entre les périodes 2009-2015 et 2016-2021



24

GENEVOIS FRANÇAIS

Pôle
métropolitain

Agir ensemble pour maîtriser notre avenir.



15 avenue Emile Zola
74100 Annemasse
genevoisfrancais.org

Date de dépôt : 5 juin 2023

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Roger Golay

En date du 21 mars 2023, à la commission des transports, le Mouvement Citoyen Genevois a refusé avec conviction et détermination la proposition de motion amendée 2806 intitulée : Relançons le « Grand Genève » et le transfert modal par des parkings relais P+R en France voisine.

En substance, ce texte parlementaire, déposé par des députés PLR et finalement accepté par une majorité de ladite commission, invite le Conseil d'Etat à examiner à nouveau la possibilité de participer financièrement à la construction de parkings P+R en France. Il est également demandé au gouvernement de mener des discussions avec la Confédération pour qu'elle participe financièrement à ces projets dits d'agglomération.

En somme, cette motion remet fondamentalement en question le vote populaire du 18 mai 2014 lorsque le Peuple avait refusé la loi 11115 du 29 août 2013, suite à un référendum lancé par le MCG. En clair, les Genevoises et les Genevois avaient refusé de financer avec leurs impôts des parkings sur France.

Même si une décision populaire n'est pas inscrite éternellement dans le marbre, c'est-à-dire de manière sûre et définitive, on peut douter que l'esprit qui avait animé nos concitoyens dans le choix de leur décision puisse avoir changé radicalement dans un si court laps de temps.

Par ailleurs, la remise en question par les autorités politiques des décisions populaires a tendance à agacer de nombreux citoyens, lesquels s'interrogent de plus en plus quant au bien-fondé d'accomplir leur devoir civique.

Sachant que le canton de Genève verse à bien plaisir des centaines de millions de francs à la France à titre de rétrocession de l'impôt à la source, afin de pouvoir construire des infrastructures publiques pour répondre aux besoins de l'arrivée de nouveaux frontaliers, il serait indécent de demander encore aux contribuables genevois de financer davantage les biens publics français. Il est bon de rappeler que cette solidarité se fait toujours malheureusement à sens unique.

Aujourd'hui, il est intéressant de relever certaines incohérences émises par les auteurs de cette motion face à la réalité de la situation.

Tout d'abord, l'auteur de la motion a fait part dans les débats de commission que le canton œuvre déjà dans le sens de son texte. Or, après le vote populaire, nous doutons fortement que des discussions éventuelles puissent avoir lieu à ce propos. Aussi, une simple ambition politique du Grand Conseil manifestée par la voie de la motion ne donne aucune légitimité au Conseil d'Etat d'agir à l'encontre de la volonté exprimée formellement par le Peuple.

D'autre part, il a été également dit dans les débats de la commission des transports que le montant versé à la France à titre de rétrocession de l'impôt à la source est largement en faveur de Genève, selon le fait que chacun paie ses impôts là où il vit. Cela est faux ! En effet, il s'agit d'une rétrocession à bien plaisir établie sur la base d'un accord datant de 1973. Cet accord peut être dénoncé en tout temps dans un délai à respecter de six mois. De plus, la règle émise par l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) stipule que l'impôt des frontaliers est prélevé sur le lieu de travail et non pas sur le lieu de domicile. Toutefois, l'OCDE encourage les Etats à établir des accords bilatéraux pour des questions de solidarité. Le montant de la rétrocession reste dans un sens ou dans l'autre discutable. En somme, selon ces dispositions, nous pouvons pleinement inviter nos voisins à se servir d'une partie du montant de cette rétrocession pour la construction de P+R sans toucher davantage aux ressources financières de notre canton, déjà bien endetté.

A ce sujet, il est étonnant de constater que la droite libérale genevoise, qui s'insurge régulièrement contre le montant de la dette cantonale, peine à voter les budgets de l'Etat, refuse bien souvent d'améliorer les prestations à la population, s'oppose à de nombreuses dépenses sociales, ne soutient pas l'indexation des salaires pour maintenir le pouvoir d'achat des employés, renonce à certains investissements publics importants, alors qu'elle désire sur ce coup dépenser des sommes considérables en France pour le bien-être des frontaliers au détriment des Genevois.

Toujours lors des débats en commission, il a été indiqué par un signataire de cette motion que le contenu de celle-ci a été bien accueilli de l'autre côté de la frontière. Alors que le département (DI) chargé de ces affaires a répondu à l'intéressé qu'une nouvelle problématique avec les P+R est survenue. A savoir qu'un certain nombre de communes, notamment bénéficiaires de gares du Léman Express, sont peu enclines à voir des flux de pendulaires débarquer sur leur territoire. Cette nouvelle résistance à la voiture n'a donc pas pour vocation d'arranger la situation.

D'autres incohérences pourraient encore être relevées sur les prétendus arguments des auteurs de cette motion et la réalité de la situation. Ne souhaitant pas alourdir mon rapport, je préfère en rester là.

En revanche, il vaut la peine de relever que les autorités françaises augmentent régulièrement le nombre de parkings P+R. Il sied également de préciser que les échanges entre les différents partenaires du bassin franco-valdo-genevois relatifs à la mobilité transfrontalière et aux futurs parkings à prévoir sont excellents. Fait important, les autorités des départements voisins ont déjà pour objectif à l'horizon 2030 de doubler le nombre de places de parking P+R. Le gros problème à régler dans le cadre de ces parkings est la jungle tarifaire qui pose des problèmes et aussi le manque d'abonnements en lien avec les transports en commun. Par ailleurs, le nombre de places dans le « Grand Genève » devrait augmenter selon les objectifs de 53% d'ici à la fin de cette décennie. Ce qui est énorme en termes d'infrastructures. Ce qui est attendu, à entendre les élus français, c'est l'aménagement de nouvelles dessertes pour les transports en commun et le renforcement de l'offre de celles déjà existantes qui restent prioritaires.

On peut donc se rendre compte que les efforts consentis de part et d'autre de la frontière sont réels et admirables. De ce fait, cette motion ne changera rien à la volonté de chacun d'avancer dans de futurs projets. Il est évident que les élus français seront toujours preneurs de financements genevois. Devant notre générosité et notre naïveté, ils auraient tort de s'en priver. Je les comprends !

Malgré tout, le MCG est conscient que nous devons agir, et vite, afin de stopper cet afflux de véhicules frontaliers sur nos routes. Pour éviter les engorgements routiers et obtenir une pollution moindre, notre mouvement préconise la fermeture de certaines douanes villageoises aux heures de pointe, l'objectif étant de freiner l'attractivité de nos routes. D'agir auprès des entreprises qui offrent la gratuité du stationnement à 90 000 pendulaires. De décourager par un contrôle plus strict les conducteurs de voitures ventouses qui, illégalement, modifient sans discontinuer leur disque de stationnement. Bien d'autres mesures pourraient encore faire l'objet de réflexions.

Nous savons que les P+R sur France ou sur Suisse ne représentent que le 1% des déplacements de véhicules qui traversent la frontière. La construction de nouveaux parkings d'ici 2030 augmentera ce chiffre à 2%. On peut donc se rendre compte que le problème de la circulation à Genève ne sera, et de loin, pas résolu par cette motion. Le développement des transports publics allant au-delà de notre frontière et desservant tous les centres urbains français, village compris, est bien une meilleure solution. Développer l'ensemble des transports publics a davantage de sens écologique que de construire des parkings. La

gauche devrait au moins l'admettre dans le cadre de cette motion qui va à l'encontre de leur volonté de préserver le climat.

Dans tous les cas, la seule action efficace qui pourrait diminuer la circulation et la pollution à Genève c'est de stopper l'afflux de nouveaux frontaliers. Ceux qui peuvent agir dans cette direction font partie du même bord économique que les dépositaires de cette motion. Toutefois, il est plus intéressant pour ces milieux économiques d'engager des travailleurs de l'autre côté de la frontière et ensuite de demander aux Genevois de passer à la caisse pour servir leurs entreprises.

Aussi, il faut aussi arrêter de prendre nos citoyens pour les vaches à lait de la France. Chaque année, Genève verse à ce pays plusieurs centaines de millions de francs pour les aider à construire des infrastructures publiques. Avec cette somme colossale, les communes françaises ont largement les moyens de construire des parkings d'échange, sans devoir encore quémander quelques sous à Genève.

A contrario, nous pourrions envisager de faire payer les entreprises au moyen d'une taxe écologique, sur le principe du « pollueur payeur ». Cette taxe pourrait être perçue envers les entreprises qui engagent un nombre conséquent de frontaliers. Les recettes de cette taxe pourraient permettre la construction d'infrastructures limitant le déplacement des véhicules de France en Suisse ou inversement. Une initiative allant dans ce sens serait plus acceptable que cette motion ne servant que les intérêts des milieux économiques.

Vous l'aurez compris, le MCG est catégoriquement opposé aux financements de parkings ou autres infrastructures sur France. Seule ladite rétrocession doit servir à ça.

Dans le cas contraire, comme en 2013, le MCG lancera les référendums nécessaires pour s'y opposer.

Pour la défense des intérêts des citoyens genevois, faites comme nous, refusez cette motion amendée qui n'apporte aucune solution bénéfique à notre canton, au contraire.

Date de dépôt : 12 mai 2023

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

La motion 2806 propose de relancer le « Grand Genève » et le transfert modal par des parkings relais (P+R) en France.

Or, le 18 mai 2014, le souverain genevois refusait par 51,1% des voix la L 11115 du 29 août 2013. Or, sept ans et demi plus tard, le groupe PLR revient sur ce vote pour examiner à nouveau la possibilité de participer financièrement à la construction de P+R sur territoire français sur le même modèle que la L 11115. Ceci est indiqué dans la 1^{re} invite.

La motion propose également de mener une consultation approfondie dans le cadre du « Grand Genève » sur toutes les solutions permettant le transfert de la route vers les transports publics 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 désengorger le canton. Or, le Grand Genève est né de démarches transfrontalières engagées depuis 1973 avec la création du CRFG (Comité régional franco-genevois).

Depuis 2013, le GLCT (Groupement local de coopération transfrontalière) – structure juridique transfrontalière – permet déjà cette gestion commune. Le GLCT est chargé de réaliser, organiser et gérer le lancement des études et démarches nécessaires à la réalisation du projet d'agglomération franco-valdo-genevois et à son approfondissement.

La 2^e invite est donc réalisée depuis longtemps et devient obsolète.

Enfin la 3^e invite demande de mener des discussions avec la Confédération pour inscrire des investissements dans le cadre des projets d'agglomération cofinancés par la Confédération. Celle-ci est donc déjà réalisée depuis fort longtemps.

Pour la minorité de la commission des transports, le canton de Genève et les communes genevoises reversent aujourd'hui aux communes françaises la somme de 343 millions de francs suisses, soit 60% des impôts à la source prélevés dans notre canton. Cet argent doit être utilisé pour les infrastructures routières, comme pour les autres infrastructures d'ailleurs.

Cette motion est en effet une fausse bonne idée et enfonce des portes ouvertes.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous demande de refuser la proposition de motion 2806.