

*Proposition présentée par les députés :
M^{mes} et MM. François Lefort, Yves de Matteis,
Jean-Michel Bugnion, Frédérique Perler, Boris
Calame, Lisa Mazzone*

Date de dépôt : 25 août 2014

Proposition de résolution pour un réseau public de covoiturage dans le Grand Genève

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

- l'augmentation continue du trafic automobile transfrontalier en provenance du Grand Genève ;
- la nécessité de proposer une solution alternative à la population du Grand Genève qui doit se déplacer quotidiennement en attendant l'ouverture du CEVA et du RER,

invite le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) Grand Genève

- à étudier un système de covoiturage local à l'échelle du Grand Genève ;
- à mettre en place rapidement un système de covoiturage pour la population du Grand Genève irriguant jusqu'aux plus petites agglomérations ;

invite le Conseil d'Etat

- à inscrire un système de covoiturage dans la liste des objectifs du projet d'agglomération de deuxième génération ;
- à proposer un projet de loi de financement de ce système de covoiturage dans le cadre des objectifs du projet d'agglomération de deuxième génération.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le canton de Genève participe au GLCT Grand Genève dans le cadre du projet d'agglomération de deuxième génération signé le 28 juin 2012 et doit participer à la mise en œuvre de ce projet d'agglomération.

Les partenaires du GLCT se sont en particulier engagés à développer et améliorer les infrastructures de transport, ainsi que les prestations publiques, qui concourent à la résolution des problèmes d'engorgement par la création de lignes de transports publics.

Un document d'objectifs sur la coopération franco-genevoise a également été signé à la même date, par lequel le Conseil d'Etat s'est engagé à participer au financement, sur territoire français, de projets d'infrastructures d'intérêt significatif pour l'agglomération. Ces projets d'infrastructure doivent faire l'objet de projets de lois ouvrant des crédits d'investissement et être approuvés par le Grand Conseil. Le financement prévu porte sur un montant maximal de 240 millions d'euros sur dix ans.

Ce document d'objectifs contient également une liste de projets éligibles à ce financement. Par exemple, le financement de 5 P+R proposé par la loi 11115 et refusé en referendum à Genève était le premier de ces projets éligibles.

Par ailleurs, le GLCT et le Conseil d'Etat annonçaient s'intéresser au covoiturage en 2013. Genève avait d'ailleurs adhéré à la convention intitulée « Covoiturage et mobilité dans le bassin lémanique » qui est un projet du GLCT. Mais un an après, rien de visible, rien de tangible et des déplacements qui continuent d'augmenter en nombre.

Quelle est la situation de la mobilité dans l'espace du Grand Genève ?

Dans le canton de Genève, dont la population a crû de 25% depuis 1990, l'augmentation des déplacements, couplée à la volonté de vouloir satisfaire à l'ensemble des modes de déplacement, conduit à un engorgement généralisé de toutes les voies de communication saturées par plus de 700 000 déplacements internes au canton et plus de 600 000 déplacements transfrontaliers, qui mobilisent au total plus de 500 000 véhicules selon les chiffres du rapport sur la stratégie de mobilité 2030, élaborée par le département de l'intérieur et de la mobilité de l'ancienne législature. Dans un espace fortement contraint tel que celui du canton de Genève, la gestion de la

circulation ne sera pas en mesure d'offrir aux voitures des conditions de fluidité suffisantes ni la fluidité nécessaire au transport collectif. Le constat est que la place manque et qu'elle manque déjà pour créer des voies de bus en suffisance, des aménagements continus pour les cyclistes et des espaces confortables et attractifs pour les piétons.

Le constat est que l'on ne peut plus se voiler la face et prétexter du libre choix du mode du transport pour exiger toujours plus de place pour le trafic individuel motorisé.

Au niveau du Grand Genève, l'offre en transports collectifs est faible et complètement sous-développée dans les secteurs peu denses. La conséquence de cette offre misérable, que le CEVA viendra à peine enrichir, est que les résidents de France voisine ou du district de Nyon sont contraints, de se rendre au travail en voiture, faute d'alternative.

Il est pourtant avéré que toute offre supplémentaire en termes de transports publics se traduit toujours par une forte augmentation de fréquentation et donc de clientèle. Si le développement du réseau de transports publics est un enjeu majeur du projet d'agglomération, ce réseau de transports publics doit être imaginé et réalisé en coordination avec un système public de covoiturage, propre à irriguer les régions peu denses du Grand Genève qui resteraient sinon orphelines d'offre en déplacement collectif.

Le covoiturage est actuellement sous-utilisé par les personnes qui franchissent quotidiennement la frontière alors que, dans le contexte du Grand Genève, il représente la solution la moins coûteuse pour réduire la circulation, le besoin de nouvelles routes et de parkings et la pollution. Il représente donc une formidable solution pour résoudre le problème d'infrastructures de circulation saturées, alors qu'on ne propose actuellement que les solutions les plus simples, c'est-à-dire des routes et des parkings – les plus simples mais aussi les plus chères pour les ressources financières publiques. Certes, il y a ici et là quelques initiatives encore timides dont la plus emblématique est celle de l'Association ECO-voitureur, pour la création d'un réseau de navettes minibus desservant la ZIPLO, basé sur 5 minibus. Ce n'est pas vraiment du covoiturage, mais c'est aussi une solution spécifique sur une zone industrielle. Ce que demande cette résolution est de toute façon plus large, c'est un grand réseau de covoiturage régional.

Le covoiturage, si fortement incité et facilité, représente donc en plus de formidables économies pour les finances publiques de part et d'autre de la frontière et la solution aux embouteillages que vit toute la région du Grand Genève. L'augmentation des déplacements en covoiturage permettrait donc

de fluidifier rapidement le trafic et de réduire par conséquent la pollution de l'air. Si le covoiturage dans les pays voisins est principalement le fait d'initiatives privées et concerne principalement les longues distances, il y a matière à construire de part et d'autre de la frontière un vaste système de covoiturage, renforçant ce qui est déjà timidement entrepris. Il faut pour cela mailler le territoire du Grand Genève d'un réseau d'aires de covoiturage irriguant jusqu'aux petites agglomérations excentrées avec le but qu'on puisse avoir le choix du covoiturage dans tous les villages, de façon à ne pas prendre sa voiture pour aller la garer plus loin dans un parking. Ces aires de covoiturage sont le support physique nécessaire à ce réseau mais ce réseau doit être rendu fonctionnel par un système d'exploitation fournissant régularité, fiabilité et sécurité aux utilisateurs, même pour une contrepartie modique permettant en outre de financer une plateforme de covoiturage électronique et d'organiser la juste rétribution des usagers transporteurs dans ce système de covoiturage. L'exploitation d'une telle plateforme pourrait être confiée à un consortium réunissant les acteurs des transports publics régionaux.

Il ne faut plus considérer le covoiturage comme une solution anecdotique mais comme une solution majeure complémentaire aux autres modes de mobilité, le covoiturage est en fait une sorte de mini-transport collectifs multiples à horaires souples et c'est ce dont le Grand Genève a besoin.

Pour cette raison, nous vous serons reconnaissants, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir par cette résolution inviter le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) Grand Genève :

- à étudier un système de covoiturage local à l'échelle du Grand Genève ;
- à mettre en place rapidement un système de covoiturage pour la population du Grand Genève irriguant jusqu'aux plus petites agglomérations ;

et le Conseil d'Etat :

- à inscrire un système de covoiturage dans la liste des objectifs du projet d'agglomération de deuxième génération ;
- à proposer un projet de loi de financement de ce système de covoiturage dans le cadre des objectifs du projet d'agglomération de deuxième génération.