

Date de dépôt: 30 mars 2005

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de MM. Charles Bosson, Alain Rouiller, Jean Spielmann et Claude Blanc concernant le financement des transports à Genève

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 12 février 1993, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion dont le texte est joint en annexe.

1. Préambule

La motion 845 traite de la problématique du financement des infrastructures de transports du canton de Genève. Les motionnaires indiquaient leur volonté de voir démarrer le plus rapidement possible les gros projets d'investissement en faveur des transports tant collectifs que privés et d'en assurer le financement.

A la lecture de l'exposé des motifs, il ressort que les motionnaires pensaient surtout à la mise en place du métro qui devait relier Rive à Meyrin et qui devait être la future colonne vertébrale des transports publics à Genève.

Le financement devait être obtenu par le biais du prélèvement d'une taxe de 0,25 % sur le salaire de toutes les personnes travaillant sur le territoire du canton de Genève.

La mise en place d'un métro a été abandonnée depuis. Cette motion n'est donc plus d'actualité. Toutefois, le Conseil d'Etat souhaite profiter de la présente motion pour faire le point sur les réalisations intervenues en matière de transports publics, routiers et de parkings d'échange.

2. Réalisations en matière de transports publics

En modifiant la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988 (H 1 50) le 27 août 2004 (entrée en vigueur le 26 octobre 2004), le Grand Conseil a donné des directives quant à l'évolution que devaient prendre les transports publics sur le canton de Genève.

Cette évolution, qui a été exprimée dans le plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics, prévoit la mise en place d'un réseau axé autour de 3 interfaces principales que sont Rive, Bel-Air et Cornavin. Autour de ce cœur, un réseau de tramways se développe pour servir de colonne vertébrale aux transports publics du canton, en reliant à ces interfaces Meyrin, Lancy, Bernex, Moillesulaz et la Place des Nations.

Le chapitre III de la loi sur le réseau traite expressément du financement de ces projets, en leur allouant un montant moyen de 30 millions de francs par année.

Depuis les dépôts de la motion et son renvoi au Conseil d'Etat, de nombreux ouvrages d'importance ont été mis en place.

Entre les années 1995 et 2000, les transports publics ont subi plusieurs changements par la construction de nouvelles lignes de tram (Tram 13 Cornavin – Bachet-de-Pesay en 1995 et prolongation aux Palettes en 1997, puis jusqu'à la Place des Nations en 2003, Tram 16 Moillesulaz – Cornavin en 1998, et Tram 15 Lancy-Pont-Rouge – Place des Nations en 2004), la modernisation de la signalisation lumineuse permettant une meilleure gestion des horaires, ainsi que la définition et l'élaboration d'un lien contractuel entre l'Etat et les opérateurs par le biais de contrats de prestations. Les efforts consentis ne se limitent pas à ces actions et se poursuivent de façon importante.

De nouvelles extensions sont en cours, comme le bouclage du réseau entre Bachet-de-Pesay et Lancy-Pont-Rouge et le tram Cornavin – Meyrin – CERN. Dans le cadre de ces projets, les lignes de tram sont prévues en majeure partie sur des sites propres afin de garantir une vitesse commerciale optimale.

La Confédération a également participé au financement de ces projets permettant de réduire la contribution de l'Etat de Genève.

Le projet de train Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse via La Praille (CEVA) doit également modifier sensiblement l'offre en transports publics du canton pour la rendre encore plus attractive. Le Grand Conseil a voté en 2003 le financement de la part cantonale de ce projet marquant ainsi clairement sa volonté de soutenir le développement des transports publics.

3. Réalisations routières

Depuis le début des années 90, diverses infrastructures routières ont été réalisées afin d'améliorer les conditions de circulation, notamment en périphérie genevoise. On peut citer notamment :

- Juin 1993 : mise en service de l'évitement autoroutier de Genève entre la route de Meyrin et la douane de Bardonnex (actuellement environ 65 000 véhicules par jour entre Vernier et Bernex);
- Juin 1997 : mise en service de l'évitement de Plan-les-Ouates (actuellement environ 40 000 véhicules par jour),
- 2001 – 2002 : complément des jonctions autoroutières de Vernier, Meyrin et du secteur Grand-Saconnex – Palexpo;
- Février 2005 : mise en service de la route du Bois-Brûlé.

Par ailleurs, la traversée de Meyrin devrait voir débiter sa réalisation d'ici la fin de l'année 2005, dans le cadre du projet de tram Cornavin – Meyrin – CERN (TCMC). Enfin, le Grand Conseil a voté le 18 février 2005 un crédit d'étude (L 8757) pour la route des Nations ainsi que pour l'adaptation de la jonction de Ferney, et a adopté le 4 avril 2003 la loi 8662 relative à l'évitement de Vézenaz, dont la réalisation a cependant déjà dû être différée en raison de diverses procédures.

4. Les parcs relais P+R

Depuis le dépôt de la motion, de nombreux parcs relais P+R sont venus s'ajouter aux 5 existants à l'époque. Il s'agit des P+R suivants : Bachet-de-Pesay – TPG (1994), P 26 – Palexpo et Veyrier (1994), Bernex (1995), Frontenex (1997), Etoile (2000), Sous-Moulin (2001), Genève-Plage et le P+R provisoire de Sécheron (2004). Rappelons que l'abonnement P+R (110 F par mois ou 1 200 F pour une année) comprend un parking précis et l'accès à tous les transports publics de Genève du réseau UNIRESO (TPG, CFF, Mouettes genevoises). L'obtention de l'abonnement P+R est tributaire du lieu de domicile et du lieu de travail.

Pour assurer un nouveau type de financement, outre le produit de la vente des macarons de la zone bleue de la Ville et autres recettes, la Fondation des parkings a signé en juillet 2003 une convention avec l'Etat de Genève et la Ville de Genève. L'accord stipule que, dès 2004, la Fondation des parkings reprend le contrôle du stationnement pour les places soumises à paiement en Ville de Genève (horodateurs), avec pour corollaire le gain perçu sur les recettes supplémentaires liées à cette nouvelle activité et un meilleur contrôle du stationnement favorisant la rotation des véhicules. Le produit des amendes

qui pourraient être infligées ne bénéficie cependant pas à la Fondation des Parkings, mais est partagé entre l'Etat et la Ville.

Par ailleurs, divers projets de petits P+R sont actuellement à l'étude. Ces parkings d'échanges seraient réalisés à moindre coût sur des surfaces déjà existantes et moyennant des aménagements minimales, dans le but d'accroître l'offre aux usagers.

5. Conclusion

La question du financement des infrastructures de transports est une question importante. En ce sens, le Grand Conseil a accepté de doter le Conseil d'Etat des moyens de mettre en place une politique volontaire bénéficiant à tous les types de transport.

Cette politique a pour but de rendre le canton de Genève attractif en offrant aux usagers de nouvelles possibilités de déplacement, en favorisant le transfert modal et en conservant les caractéristiques de qualité de vie qui font sa renommée.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunshawig Graf

Annexe :
Motion M 845

Secrétariat du Grand Conseil

M 845

*Proposition présentée par les députés :
MM. Charles Bosson, Alain Rouiller,
Jean Spielmann et Claude Blanc*

Date de dépôt: 27 janvier 1993

Proposition de motion concernant le financement des transports à Genève

LE GRAND CONSEIL,

considérant :

- la nécessité de faire démarrer le plus rapidement possible les gros projets d'investissement en faveur des transports tant collectifs que privés ;
- les côtés positifs que ces réalisations auront sur l'économie genevoise ;
- l'aspect dynamique que ces réalisations auront, tant sur les investisseurs privés suisses qu'étrangers ;
- l'image positive que cela apportera à Genève pour attirer des industries et sociétés nouvelles à Genève ;
- le coût élevé des nouvelles infrastructures des transports publics et privés qui ne peut manifestement pas être supporté par le budget ordinaire de l'Etat de Genève,

invite le Conseil d'Etat

- à présenter au Grand Conseil un projet de loi prévoyant une contribution transport à prélever sur les salaires versés à Genève ;
- à prévoir sa mise en application dans les plus brefs délais, en tenant compte de la conjoncture économique, pour assurer le financement de la politique des transports, circulation, parking, etc. ;
- à affecter les montants récoltés par cette contribution à la couverture des investissements en matière de transports dans le cadre des plans circulation 2000 et TC 2000-2005.