

Date de dépôt: 2 novembre 2001

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de M^{me} et MM. Jean-Marc Odier, Pierre-Pascal Visseur, Marie-Françoise de Tassigny et Michel Ducret demandant une liaison performante de transports publics pour desservir le P+R Nautique

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 5 avril 2001, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion 1393 ci-annexée.

L'étude de la desserte du parc relais P+R Genève-Plage est prise en compte dans le cadre du plan directeur des transports publics 2003-2006 en cours d'élaboration par l'Office des transports et de la circulation (OTC), en collaboration notamment avec le DAEL, les TPG et les CFF. Ledit plan comprend l'ensemble de l'offre en transports publics assurée par les différents opérateurs de transport.

Les TPG se sont déjà engagés à mettre en place progressivement le nouveau concept d'exploitation dit des axes, dont la première étape réalisée a été inaugurée le 24 juin 2001.

Actuellement, la desserte en transports publics de Genève-Plage à Rive (une des trois interfaces principales du réseau cantonal) est assurée par la ligne TPG N° 2, reliant Genève-Plage au centre-ville, en passant par Rive et Bel-Air, avec une fréquence de 8 minutes aux heures de pointe.

De plus, elle est également assurée par les lignes TPG E et G, avec deux arrêts intermédiaires aux Vollandes et à la Place des Eaux-Vives. Aux heures de pointe, la ligne E circule avec une fréquence de 10 minutes et la ligne G, avec une fréquence de 30 minutes.

La desserte future du P+R Genève-Plage est planifiée comme suit :

- La ligne N° 2 restera inchangée.
- La ligne N° 6 sera prolongée des Eaux-Vives jusqu'au parc relais, afin de doubler les cadences conformément au concept des axes cité ci-avant. La cadence qui résultera de ces deux lignes sera de 4 minutes aux heures de pointe.
- Les lignes TPG E et G ne devraient pas être modifiées, sauf par un éventuel renfort des fréquences, qui reste encore à déterminer.
- Une nouvelle ligne de la Société des Mouettes Genevoises Navigation S.A. (SMGN) est prévue dans le contrat de prestations 2001-2004 Etat de Genève-SMGN. Elle reliera, suite à l'acquisition de deux nouveaux bateaux, le P+R Genève-Plage aux débarcadères de La Perle-du-Lac et des Pâquis.
- La desserte sans arrêt du P+R Genève-Plage à la place des Eaux-Vives peut être assumée par les lignes TPG régionales E et G, sous réserve du seul arrêt intermédiaire des Vollandes. La suppression de cet arrêt ne permettrait pas d'accélérer le trajet et risquerait en outre de provoquer un mécontentement certain parmi la clientèle.
- L'accessibilité de La Pallanterie en transports publics est assurée par les lignes TPG B et G, qui toutefois ne desservent pas la rive droite. Par conséquent, l'accès à cette dernière nécessite un transbordement sur une autre ligne des TPG à Rive. Dans ce cadre, le passager a également la possibilité de prendre un bateau de la SMGN aux Eaux-Vives ou, à terme, à Genève-Plage. Une liaison sans transbordement entre La Pallanterie et la rive droite, via la place du Port et Cornavin, est techniquement réalisable, mais n'est pas souhaitable en raison des inconvénients qu'elle présenterait. En effet, la longueur d'une telle ligne occasionnerait des difficultés d'exploitation, notamment en ce qui concerne le respect des horaires. De surcroît, le choix d'une destination finale sur la rive droite n'est pas aisé à définir. Ainsi, un transbordement à Rive reste nécessaire pour un grand nombre de déplacements.

Quant à la demande de connexion des parcs relais au centre-ville par des transports publics efficaces, le Conseil d'Etat précise que le positionnement adéquat de tels ouvrages est essentiel en tant qu'il favorise le report modal.

C'est donc dans ce sens qu'il instruit les dossiers y relatifs.

De nombreuses mesures ont donc déjà été prises. A titre d'illustration, le prolongement de la ligne de bus N° 27 est introduit dans le but de desservir le futur P+R de Sous-Moulin. L'accélération du programme de modernisation de la signalisation lumineuse aux carrefours privilégie également les transports publics.

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

Le président :
Carlo Lamprecht

Annexe : rappel de la motion 1393

**Motion
(1393)****demandant une liaison performante de transports publics pour desservir
le P+R Nautique**

Dépôt: 6 mars 2001

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

- l'adoption, le 26 janvier dernier, du projet de loi 8445 permettant la réalisation du P+R Nautique ;
- qu'une politique de parking visant à réduire le trafic pendulaire au centre-ville ne peut être menée sans développer un report modal attractif ;
- que l'attractivité du report modal des automobilistes pendulaires dépend avant tout de la rapidité et de la fréquence du transport public du P+R au centre-ville ;
- que la zone d'activité de la Pallanterie pourrait justifier une liaison en transports publics avec la rive droite ;

invite le Conseil d'Etat

- à étudier la réalisation d'une desserte rapide, par transports publics efficaces, des tracés suivants :
 - P+R Nautique - Place des Eaux-Vives (sans arrêt) ;
 - Pallanterie - P+R Nautique - Place des Eaux-Vives - Place du Port Gare Cornavin ;
 - ainsi que pour tous les P+R existants et à venir.
- présenter au Grand Conseil un rapport dans les meilleurs délais.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

La réalisation des parkings P+R repose sur le principe du report modal. Cette politique tend à proposer une solution alternative à l'accès au centre-ville par véhicule individuel, en particulier pour le trafic pendulaire. Se caractérisent notamment par trafic pendulaire, les trajets des personnes travaillant au centre-ville et habitant en périphérie suburbaine ou régionale.

Le système du macaron accordant la dérogation de la limitation du temps de parcage dans les zones bleues vise le même objectif que les P+R, puisqu'il libère des places de parking au centre jusqu'à présent occupées par des automobilistes stationnant leur véhicule pendant leur journée de travail. Le système macaron profite aux habitants et aux clients des commerces du centre-ville qui bénéficient d'une meilleure offre de parking.

Afin d'inciter les automobilistes à laisser leurs véhicules dans les P+R, il faut rendre attractif le système. Pour cela, il est indispensable que le relais entre le parking et le centre-ville soit desservi par des transports publics efficaces dont les performances sont principalement axées sur la brièveté des temps d'attente et de trajet.

A titre d'exemple, le P+R rencontrant le plus de succès avec un taux d'occupation proche du 100 % est celui de Moillesullaz, car c'est aussi celui, parmi tous les P+R, qui offre assurément la meilleure desserte en transports publics.

Nous proposons donc au Conseil d'Etat et aux Transports publics genevois de bien vouloir étudier deux variantes permettant une desserte optimale du P+R Nautique :

- I. Tout d'abord, une simple liaison très régulière et directe (sans arrêt) entre le P+R Nautique et la Place des Eaux-Vives / Rive, qui permettrait en moins de 5 minutes à toute personne de relier deux nœuds essentiels du réseau des TPG.

II. Ensuite, dans une vision plus large du secteur, une liaison entre la Gare Cornavin et La Pallanterie, où se trouvent maintenant de nombreuses entreprises. Malgré le grand nombre d'employés dans le secteur de La Pallanterie, la région est mal desservie par les transports publics.

Nous proposons ainsi qu'une liaison de bus desserve La Pallanterie, le P+R Nautique, la place des Eaux-Vives, la place du Port / place Longemalle et la gare Cornavin (sans arrêts supplémentaires), le trajet pouvant s'effectuer en moins de 20 minutes.

L'utilisation des P+R devant être encouragée par des transports publics efficaces ; nous prions le Conseil d'Etat et les TPG de bien vouloir examiner avec attention nos propositions, en tenant compte des divers paramètres que sont le nombre d'arrêts, la fréquence des bus, le nombre de passagers potentiels pour déterminer ensuite les coûts et bénéfices de notre projet.

Nous vous remercions de l'attention portée à cette motion et vous prions, Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir l'adresser au Conseil d'Etat.

M^{me} et MM.

Jean-Marc Odier,

Pierre-Pascal Visseur,

Marie-Françoise de Tassigny

et Michel Ducret