

Date de dépôt: 4 septembre 2002

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de M^{me} et MM. Jacques Boesch, Erica Deuber Ziegler et Christian Grobet concernant le projet d'extension du parking P 51 de l'aéroport

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 30 août 2001, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion M 1414.

1. Rappel de la procédure

La surélévation du parking P 51, partie intégrante du site aéroportuaire, est de la compétence exclusive de la Confédération. L'office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a approuvé les plans pour l'extension du parking P 51 le 20 septembre 2001 pour donner suite à la requête de l'exploitant, soit l'Aéroport International de Genève (AIG). De son côté le canton de Genève a donné un préavis favorable par courrier du DAEL du 29 mars 2001 adressé à l'OFAC.

2. La situation actuelle

L'AIG compte plus de 150 sociétés et instances, avec plus de 6 500 emplois. Il traite depuis quelques années un trafic voyageurs de près de 6,5 millions de passagers/an. Comme l'étude d'impact l'a démontré, les parkings de l'AIG sont souvent saturés et l'augmentation de la capacité du P 51 à 1 657 places (+ 874) doit permettre d'accompagner le développement de cette importante place aéroportuaire pour la région.

Le parking est géré en stationnement public de longue durée, sans limitation du temps de parcage. Avant les travaux, 300 personnes étaient titulaires d'un abonnement de stationnement, mais ne bénéficiaient pas de places réservées. Si ce chiffre pourra augmenter légèrement, la majorité des nouvelles places est destinée avant tout à faire face aux besoins des passagers de l'AIG. En tenant compte de la croissance du trafic aérien à Genève, malgré l'augmentation du nombre de places en cours, le nombre de places de parking disponibles pour un million de passagers locaux (total des voyageurs annuels moins le transit) passera de 670 en 1998 à 570 en 2005 et 500 en 2020, ce qui correspond aux standards internationaux. Autrement dit, pour une augmentation du trafic aérien de 42 % entre 1998 et 2005, l'offre en stationnement n'augmente que de 22 %.

Pour l'extension du P 51, les impacts dans tous les domaines (trafic, bruit, pollution, etc.), en regard de la situation actuelle, ont été qualifiés de très faibles dans le rapport d'impact sur l'environnement joint à la demande d'approbation fédérale des plans. Le service cantonal d'étude de l'impact sur l'environnement a indiqué que « le rapport d'impact est de bonne facture, clair et complet », et a donné un préavis favorable sous réserve de la mise en œuvre, par l'AIG, d'une politique active de promotion des transports publics pour les passagers, le personnel et le fret, en favorisant le transfert modal vers les transports semi-publics et publics.

Dans un contexte complexe en constante évolution, une structure de travail constituée d'un groupe de pilotage et de quatre groupes opérationnels a été mise sur pied par le Conseil d'Etat le 27 février 2002. Cette structure, dénommée MAPA (Mobilité Aéroport Palexpo Arena), a pour but de traiter prioritairement, dans une vision globale et à l'appui des infrastructures existantes et de leur destination, les aspects de mobilité au sens large (multimodal), aussi bien pour les périodes dites normales que pendant des grandes manifestations d'importance internationale que sont notamment le Salon international de l'automobile et l'exposition mondiale Telecom. Les groupes opérationnels touchent au développement des infrastructures, à la conception renforcée de la desserte multimodale, à la gestion du trafic et à l'information, ainsi qu'à l'organisation événementielle spécifique (cf. annexe 2).

Ainsi, l'Etat a lancé et mène actuellement à son terme une étude de restructuration des lignes de transports collectifs exploitées par les TPG dans la zone aéroportuaire. Cette étude prévoit l'amélioration des conditions de circulation de la ligne 18 (utilisation de la route douanière), le prolongement de la ligne 5 (jusqu'à l'aéroport) et la création d'une ligne 28 (circulant entre

Meyrin, l'aéroport et le Jardin botanique). Une accélération de la ligne 10 (dans le secteur de l'aéroport) sera possible par la création d'une voie bus sur l'avenue Louis-Casaï (mise en service prévue au début de l'année 2003).

Ces modifications sont bien sûr dépendantes de la signature du contrat de prestations des TPG 2003 - 2006, qui fixe les capacités financières des TPG et qui sera examiné durant l'automne 2002 par le Grand Conseil.

Il convient également de rappeler la volonté de prolonger la ligne du tram 13 au Grand-Saconnex. Cette extension figure d'ailleurs dans le concept de l'aménagement cantonal. Elle fait aussi l'objet d'une décision récente de la délégation du Conseil d'Etat aux transports qui a abouti au dépôt, le 12 juin 2002, du projet de loi 8757 ouvrant un crédit d'étude de 5 488 000 F pour la route des Nations ainsi que l'adaptation de la jonction de Ferney.

L'intégration de la ligne ferroviaire Cornavin - Cointrin à la desserte régionale UNIRESO dès le 1^{er} juillet 2001 va aussi dans le sens d'une attractivité renforcée des transports publics en direction du vaste bassin d'activités formé de l'AIG, de Palexpo, de l'Arena, etc. La mise sur pied progressive du RER franco-valdo-genevois, avec la 3^e voie Genève - Coppet dès la fin de l'année 2004 déjà, va également renforcer la notion de mobilité équilibrée dans le secteur, en attendant le raccordement ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives à l'horizon 2008. Dans la même perspective de développement de l'attractivité du réseau ferroviaire, le Conseil d'Etat a demandé, dans le cadre du crédit fédéral RAIL 2000 2^e étape, que la halte ferroviaire de Cointrin soit prolongée à terme jusqu'au site de Palexpo.

Différentes options sont étudiées par l'AIG en matière d'incitation à l'usage des transports collectifs, avec la mise à disposition d'abonnements UNIRESO aux employés par exemple. Dans le même esprit, la possibilité d'inclure un forfait pour l'utilisation des transports publics dans le billet d'avion est à l'étude.

La problématique du stationnement est complexe dans un secteur où foisonnent les générateurs de trafic de tout genre, ce qui induit un profil des usagers extrêmement varié: employés de différentes catégories, avec notamment une permanence nocturne à assurer pour certaines d'entre elles, passagers aériens, clientèle des services disponibles (commerces, hôtels...), pendulaires utilisateurs de park & ride / park & rail, phénomènes ponctuels dus aux manifestations sur des périodes de plusieurs jours (Palexpo) ou à des événements de quelques heures (Arena), logistique (dépôt de véhicules lourds, livraisons, etc.).

La demande en stationnement est très élevée dans un secteur relié de manière optimale au réseau autoroutier en termes géographiques. La complexité induite par ces constats implique une gestion rigoureuse de l'offre en stationnement, qui permette d'aller dans le sens d'une mobilité durable – soit utiliser au maximum de ses capacités le potentiel de desserte en transports publics, et maîtriser les besoins des usagers « captifs » de parkings selon leur profil. Un transfert modal ambitieux en faveur des transports publics est visé, avec l'objectif de favoriser au maximum l'accès aux différents sites du secteur tout en préservant la compétitivité de la place de foire de Genève face à la concurrence nationale et internationale.

Une gestion volontariste est de mise. Sa mise en œuvre n'est actuellement établie que partiellement et par des moyens traditionnels (variation de la tarification et de la limitation des durées de stationnement parking par parking), mais une vision d'ensemble qui traite l'offre disponible en un tout, modulée selon des cas événementiels définis, fait partie des projets à moyen terme des études menées par le groupe MAPA.

L'état des parkings publics (localisation, exploitant, affectation, nombre de places destinées au public et aux abonnés) en mai 2002 a été relevé, ainsi que la disponibilité des parkings pour le Salon de l'auto 2002 (cf. annexes 3 et 4).

3. Les mesures prises pour limiter les nuisances au Grand-Saconnex lors du déroulement de grands événements

Pendant le Salon de l'auto, la situation du stationnement est tendue et instable par rapport à l'afflux de véhicules. Malgré les 4 400 à 10 400 places totales destinées directement au public du Salon selon le jour considéré, l'offre ne suffit pas pour répondre à une demande forte et concentrée. La suppression des parkings de délestage à Meyrin depuis l'ouverture du P 48 (2001) n'a pas été totalement comblée par ce dernier en termes quantitatifs.

Les conséquences de la saturation de la zone sont d'une part la difficulté d'accès aux parkings et d'autre part la non-certitude de trouver une place de stationnement, ainsi que la perturbation du trafic en général.

Il est à signaler que la nouvelle sortie d'autoroute « Aéroport » et le P 48 ont permis de résoudre deux problèmes: l'accessibilité de l'aéroport et les nuisances causées par les parkings de délestage à Meyrin.

Pour les riverains proches de Palexpo, dans les quartiers d'habitation du Grand-Saconnex, les nuisances se sont par contre révélées particulièrement fortes lors du Salon de l'auto 2001, que ce soit par le trafic supplémentaire

causé par le Salon ou par l'encombrement de l'espace de la rue par le stationnement sauvage.

C'est sur ce constat que des mesures ont été prises dans le sens d'une politique dissuasive visant la protection des quartiers d'habitation riverains. De nouvelles dispositions de circulation autorisent désormais l'application de mesures visant à limiter le trafic à l'intérieur des zones d'habitat aux abords de Palexpo, appliquées pour la première fois durant le salon de l'Auto 2002.

Avec ces mesures, le secteur délimité par la route de la Vorge, l'avenue Casaï, les chemins des Coudriers et du Pommier et la route de Ferney, ainsi que le chemin Vilbert au Grand-Saconnex, sont équipés de panneaux provisoires « riverains autorisés », dans le but de protéger ces zones du stationnement sauvage par les visiteurs du Salon de l'auto. Le chemin Edouard-Sarasin est mis à sens unique depuis la route de Ferney jusqu'à l'avenue Louis-Casaï (cf. annexe 5).

Les résultats de ces mesures de restriction de la circulation sont qualifiés par tous les cercles concernés de très concluants. Les riverains se sont en effet montrés satisfaits de l'effet des mesures mises en œuvre, même si c'était au détriment parfois de leurs propres déplacements. Les autorités communales du Grand-Saconnex ont également fait savoir leur satisfaction.

Le partenariat entre communes pour le contrôle du respect des mesures de protection par des agents municipaux a bien fonctionné. La gendarmerie souligne tout de même l'indiscipline de certains usagers, qui ne se gênent pas de forcer les barrages mis en place. Cela n'a qu'un impact négligeable sur l'effet recherché (diminution du transit), mais met en évidence les besoins en moyens humains à mettre en œuvre pour veiller au respect des mesures.

4. Les tendances

La zone aéroportuaire joue un rôle particulièrement important pour Genève et sa région. C'est le lieu de convergence de multiples intérêts et de nombreuses manifestations au rayonnement régional, national et international. La fonction de lien international de l'autoroute d'une part et d'accès à l'AIG d'autre part impose une gestion volontariste, sensible et adaptée à un développement durable du secteur. C'est la mission principale qui est donnée au comité de pilotage MAPA. De nombreux projets sont à l'étude, permettant par exemple une meilleure gestion des parkings, la possibilité d'améliorer les transports collectifs par la route de Ferney, une gestion des événements avec un apport des TPG et des CFF encore plus significatif, des tarifications combinées plus attractives pour les transports

publics, un développement des possibilités d'accès deux-roues, des mesures en faveur des taxis et des autocaristes, ainsi qu'une signalétique globale renforcée et spécifiquement orientée pour la gestion événementielle.

Le P 51 est un parking qui offre l'avantage d'être réalisable sans nouvelle surface, tout en apportant une meilleure gestion du stationnement dans le secteur. Il ne compromet pas non plus pour autant la volonté clairement affirmée de disposer d'une mobilité plus équilibrée sur le vaste espace considéré.

Les réflexions initiées vont dans le sens de maintenir des conditions de fluidité acceptables, non seulement pour les besoins recensés dans le voisinage, mais également pour les usagers qui empruntent en particulier l'autoroute de contournement pour d'autres motifs.

Comme l'étude d'impacts l'a démontré, l'extension du P 51 n'a pas d'incidence notoire sur le trafic dans le secteur. Il donne un nouvel équilibre à l'offre en stationnement globale et représente ainsi un élément important pour une gestion des parkings, non nuisible aux impératifs d'accessibilité et de mobilité dans ou à travers le Rectangle d'or.

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'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Micheline Calmy-Rey

Annexes :

1. *Motion M 1414*
2. *Organigramme simplifié du Groupe mobilité - Aéroport - Palexpo - Arena MAPA*
3. *Zone aéroportuaire de Genève - Etat des parkings publics 2002*
4. *Zone aéroportuaire de Genève - Disponibilité des parkings pour le Salon de l'auto 2002*
5. *Salon de l'auto 2002 - mesures prises au Grand-Saconnex*

Secrétariat du Grand Conseil**M 1414**

*Proposition présentée par les députés:
M^{me} et MM. Jacques Boesch, Erica Deuber
Ziegler et Christian Grobet*

Date de dépôt: 12 juin 2001

Proposition de motion
concernant le projet d'extension du parking P 51 de l'aéroport

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

- le projet d'extension du parking P 51;
- les doléances de la commune du Grand-Saconnex concernant l'envahissement par les voitures lors de certaines manifestations,

invite le Conseil d'Etat

- à présenter un rapport sur ce projet de parking et sur un plan de développement des transports publics pour le secteur Aéroport-Palexpo;
- à surseoir à toute délivrance d'autorisation de construire pour un nouveau parking dans ce secteur jusqu'à la présentation de ce rapport.

Groupes opérateurs - Aéroport Palexpo Arena MAPA

Comité de pilotage	Groupes opérationnels			
	Développement infrastructure	Conception desserte multimodale	Gestion du trafic & information	Organisation événements
Président DIAE M. Philippe Manthey DAEL M. Jean-Bernard Haegler	DAEL M. Jean-Bernard Haegler DIAE M. Pierre-Andre Gasseney DAEL	DIAE M. Yves Delacraz TPG M. Eric Grasset DAEL	DIAE M. Philippe Burri Gendarmerie M. Daniel Gauderon DAEL	Orgexpo M. Jean-Pierre Jaton DIAE M. Jean-Pierre Christen DAEL
DEEE Chancellerie UIT OTC Gendarmerie TPG AIG Orgexpo Fondation des Parkings CFF	OTC TPG CFF AIG	OTC TPG CFF AIG	OTC TPG CFF AIG	OTC TPG CFF AIG
	Fondation des Parkings Gendarmerie Orgexpo	Fondation des Parkings FFTG Orgexpo AGPA	Fondation des Parkings Gendarmerie Orgexpo	Fondation des Parkings Gendarmerie Orgexpo AGPA FFTG Commune de Grand-Saconnex Commune de Meyrin Commune de Vernier UIT Arena

Zone aéroportuaire de Genève - Etat des parkings publics 2002

Capacité des parkings destinés au public et aux abonnés (nombre de places voitures utilisables)*

P1:	2400	P12:	1'950	P26:	880	P31:	119	P41:	83	P50:	220	P65:	80	Jumbo:	950
P2:	175	P19:	227					P42:	165	P51:	-/0			Balvaert:	1200
P3:	93							P44:	232	P45:	-/0				
								P46:	-/0						

* Sans les places à usage réservé pour les employés des sociétés desservant cette zone et les sociétés de location de voitures. **Attention** pour les places des parkings utilisés uniquement en cas de main levée.
 (1) Les P45 et P46 sont actuellement accolés par la clôture de la voie 5.
 (2) La P51 est fermée jusqu'en fin Mars 2002 pour travaux de réhabilitation (capacité possible de 733 à 1'057 places).



