

Proposition présentée par les députés:

MM. Jean-Marc Odier, Jacques Jeannerat, Hugues Hiltpold, Pierre Froidevaux, Louis Serex et Gabriel Barrillier

Date de dépôt: 5 février 2002

Messagerie

Proposition de motion

visant à renforcer le transfert modal et à réaliser des P+R dans les secteurs de Bardonnex-Perly et Douane d'Anières-La Pallanterie

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

- les prévisions d'augmentation des déplacements individuels motorisés ;
- la nécessité d'offrir des solutions alternatives en particulier pour les déplacements pendulaires par voitures ;
- la politique engagée dans la solution du report modal ;
- la charge de trafic individuel à la frontière avec la Haute-Savoie et la faible part des déplacements collectifs ;
- la nécessité de développer le report modal sur un périmètre proche des frontières;
- les demandes des communes de Plan-les-Ouates, Perly et Saint-Julien, exprimées par voie de résolutions de leurs conseils municipaux, de développement d'un transport collectif efficient sur cet axe ;
- l'offre insuffisante des TPG dans le secteur Douane d'Anières, La Pallanterie ;

invite le Conseil d'Etat

1. à orienter le prochain plan directeur 2003-2007 des TPG vers un développement de l'offre de la desserte des P+R ;
2. à réaliser les infrastructures et équipements nécessaires au report modal dans les secteurs :
 - Bardonnex-Perly
 - Route de Thonon
3. à planifier en même temps les parkings et leurs dessertes en transports collectifs.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les prévisions d'une augmentation des déplacements individuels de 40% à l'horizon 2015 place Genève devant un défi de taille.

Si notre canton veut maintenir un contexte favorable aux indispensables activités économiques, il doit garantir une bonne capacité d'accessibilité et de déplacements internes. Quel que soit le mode de transport, la multiplication des déplacements engendre des nuisances se répercutant inévitablement sur la qualité de vie. Le défi est donc double, il doit permettre le développement de la mobilité en maintenant une bonne qualité de vie.

Genève n'est pas la seule agglomération de sa dimension confrontée à la croissance des déplacements, mais le lac et les cours d'eau compliquent l'organisation de son réseau de voies de communication. Difficulté supplémentaire, Genève est pratiquement encerclée par notre pays voisin. Elle subit la pression des déplacements d'une région sans bénéficier forcément de son intérêt et de son soutien pour des projets transfrontaliers liés aux déplacements.

Malgré ces facteurs ralentissant l'amélioration du réseau, notre canton s'est engagé à juste titre dans une politique des déplacements basée notamment sur le report modal. Le succès de cette politique dépend non seulement des moyens financiers, mais également d'une bonne corrélation entre la situation du parking relais et l'efficacité de la liaison de transports collectifs.

Selon les comptages effectués par l'OTC aux frontières française et vaudoise, le trafic, en grande partie de type pendulaire, représente quotidiennement 419 000 personnes transportées à raison d'un taux d'occupation des véhicules automobiles de 1,25 pers./véh. (chiffres 1998).

La pression la plus forte s'exerce par les déplacements en provenance de la Haute-Savoie pour lesquels 96% sont générés par le transport individuel, pour seulement 4% de transports collectifs. Pour le département de l'Ain et le canton de Vaud, les transports collectifs représentent un taux quatre fois supérieur, soit 16% des déplacements.

Si l'on considère qu'une part significative des véhicules en provenance de l'Ain et du canton de Vaud emprunte l'autoroute de contournement pour accéder au centre-ville, on constate que la charge dans le secteur Acacias-

Jonction est plus importante que les chiffres observés aux frontières avec la Haute-Savoie le laissent supposer.

Ces chiffres démontrent l'intérêt d'un report modal dans la périphérie proche des frontières et plus particulièrement dans les zones où à la fois la pression du trafic est forte, et la proportion du transport collectif est faible.

L'implantation de parkings d'échange dans une plus large périphérie rencontre probablement moins d'obstacles de tous ordres que proche du cordon urbain et conservera un réel intérêt au cours du développement de l'agglomération.

Le faible taux du report modal des usagers en provenance de la Haute-Savoie doit nous inciter à orienter nos efforts dans les zones des grandes pénétrantes ou « portes » d'entrée de notre territoire.

Deux de ces secteurs n'offrent pas de possibilité de report modal à proximité de la frontière. En effet, il s'agit de la pénétrante Bardonnex-Perly, pour laquelle le report modal est prévu aux Acacias et ultérieurement au Bachel, et l'entrée par la route de Thonon pour laquelle le report modal est prévu à la Nautique.

Le choix d'implantation de ces parkings a été établi en évaluant logiquement la demande. Cependant, la demande dépend également de la qualité de la desserte en transports collectifs. Si cette desserte n'est pas suffisante en périphérie, on peut comprendre le manque d'intérêt pour le report modal, et l'évaluation de la demande est faussée. Les Transports publics genevois développent leur offre notamment sur la base de l'évolution du taux d'occupation constaté d'année en année. La desserte d'un parking relais (P+R) présente des caractéristiques d'heures de pointe que l'exploitant rentabilise plus difficilement qu'une ligne dont le taux d'occupation moyen est régulier tout au long de la journée.

Cependant, si les deux facteurs situation du parking et qualité de la desserte sont bons, le report modal fonctionne. Le meilleur taux d'occupation de P+R (98%) est observé à la frontière de Moillesulaz, où l'on observe également que la desserte par tramway est qualitativement bonne et intéressante.

Dès lors que la corrélation de l'emplacement du P+R et de la qualité de la desserte est indiscutable, nous suggérons que la réalisation de P+R dans les secteurs évoqués ci-dessus soit projetée dans un même temps. A cet effet, il serait souhaitable que le futur plan directeur des transports publics et le contrat de prestations TPG – Etat de Genève 2003-2007 prévoient ces axes dans le développement du réseau.

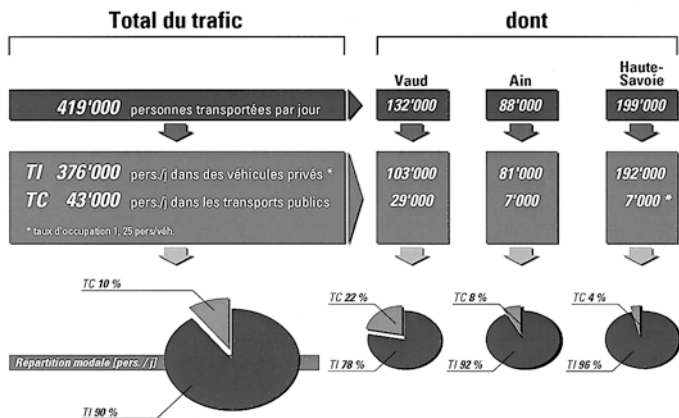
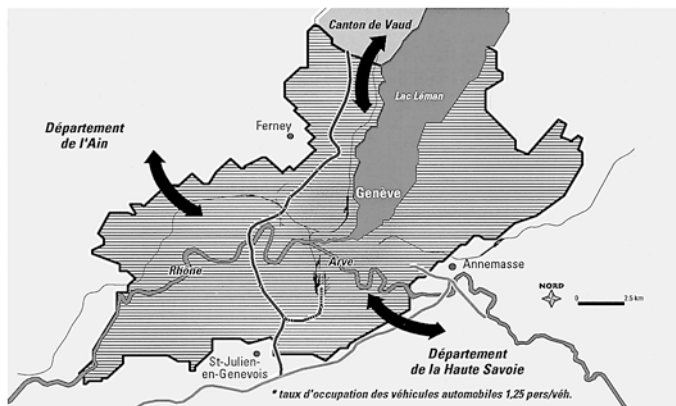
La volonté de développement des transports publics sur l'axe de la route de Saint-Julien est partagée par les communes de Plan-les-Ouates, Perly ainsi que Saint-Julien comme en témoignent les résolutions de leurs conseils municipaux adressées au Conseil d'Etat et au Grand Conseil. Nous espérons d'ailleurs que le Conseil d'Etat saisisse l'opportunité de la volonté exprimée par la commune française pour entamer les démarches utiles et nécessaires.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, d'accueillir favorablement cette motion et de la renvoyer directement au Conseil d'Etat.

Trafic aux cordons et répartition modale



Le canton (frontières française et vaudoise) en 1998



* y compris : - les passagers des trams 12 + 16 traversant la frontière à Moillesulaz.
non compris : - les passagers des autocars français.

Sources : Entrées et sorties véh./j
Personnes transportées en TC

Comptages aux frontières genevoises, OTC 1998
Comptages TPG, automne 1998 / Comptage sur la ligne Lausanne - Genève, CFF 1996 /
Estimation des charges sur la ligne Annemasse - Eaux-Vives, Bureau Dériaz 2000

Offre P+R

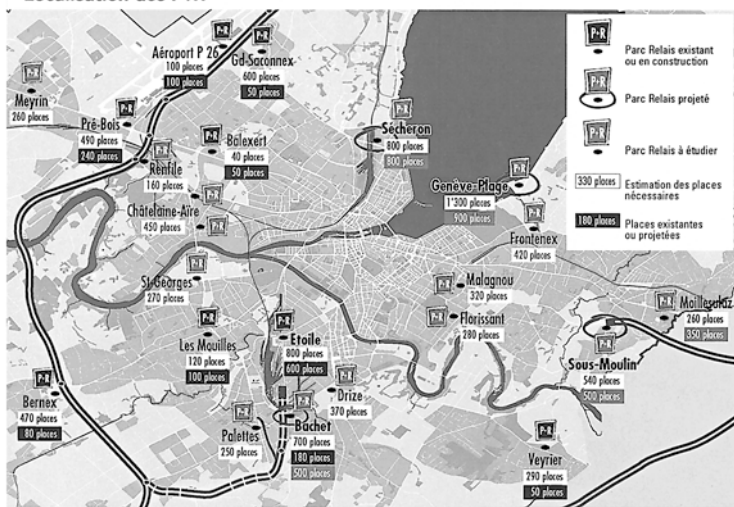


L'offre P+R

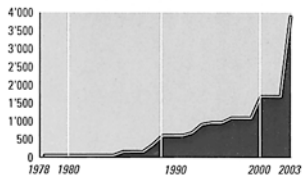
Afin d'obtenir un report modal de l'automobile vers les transports publics, il est nécessaire d'agir conjointement sur le stationnement et l'offre TC.

En 20 ans, environ 1'700 places ont été construites à Genève. Avec l'ouverture du P+R Sous-Moulin, Genève-Plage, Sécheron et Bachet, l'offre future des parkings d'échange à Genève doublera. Ainsi près de **4'000 places P+R** seront offertes à l'horizon 2003

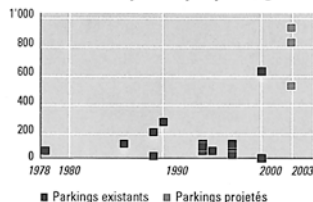
Localisation des P+R



Offre cumulée en P+R



Nombre de places par parking



Source : Document «Parc Relais», Fondations des Parkings 1999

Plan de charge 1998



Trafic jour ouvrable moyen TI 1998 : le canton



Source : Modèle Emme/2, OTC 1998