

*Date de dépôt : 30 juillet 2010*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de Mmes et MM. Christiane Favre, Gabriel Barrillier, Beatriz de Candolle, Nathalie Fontanet, Fabienne Gautier, Olivier Jornot, Ivan Slatkine, Francis Walpen, Pierre Weiss, Daniel Zaugg, Frédéric Hohl, Jacques Jeannerat, Patricia Läser, Alain Meylan, Jean-Marc Odier et René Stalder : Pour une meilleure prise en compte des problèmes posés par la circulation de transit dans les communes frontalières**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 6 novembre 2009, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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

- la saturation de la circulation sur les grands axes de circulation transfrontalière et les reports importants de trafic sur les routes d'accès aux petites douanes;*
- les nuisances et les problèmes de sécurité récurrents posés par l'augmentation de la circulation de transit dans les communes frontalières;*
- l'inertie de l'Office cantonal de la mobilité et la lenteur des réponses du Conseil d'Etat aux signaux d'alerte que les magistrats des communes concernées envoient depuis de nombreuses années et aux demandes concrètes qu'ils formulent;*
- l'étude des déplacements transfrontaliers que seize communes, assemblées au sein d'un groupement des communes frontalières genevoises, ont dès lors engagée et les recommandations qui en sont issues;*

- *la charte intercommunale signée par les magistrats des communes frontalières genevoises formant ce groupement;*
- *l'étude de circulation et le rapport « Arve et Lac »;*
- *la volonté des magistrats communaux de collaborer avec l'Etat;*

*invite le Conseil d'Etat*

- *à prendre en compte les recommandations formulées dans ces études et énumérées de manière non exhaustive dans la charte;*
- *à établir, en collaboration avec les communes concernées, des projets concrets et un planning de réalisation;*
- *à instaurer dans ce but un groupe paritaire de pilotage et de suivi;*
- *à considérer le Groupement des communes frontalières genevoises Sud (Lac - Arve - Rhône) comme un interlocuteur privilégié.*

## **REPONSE DU CONSEIL D'ETAT**

Dans sa première réponse à la motion 1803 déposée au Grand Conseil le 28 août 2009, le Conseil d'Etat présentait de façon exhaustive les nombreuses actions menées par l'administration cantonale pour prendre en compte les problèmes posés par la circulation de transit dans les communes transfrontalières.

Le 6 novembre 2009, le Grand Conseil ne trouvant pas les réponses qu'il attendait, refusait de prendre acte de la réponse proposée et la renvoyait au Conseil d'Etat.

Aujourd'hui, le Conseil d'Etat apporte les compléments d'information suivants.

Pour des raisons de fiscalité et de droit du travail, la majorité des emplois se créent sur Suisse, alors que pour des raisons de coûts et de disponibilité des terrains à bâtir, la majorité des logements sont aujourd'hui créés sur France. Ce déséquilibre transfrontalier emploi-logement accentué par le dynamisme économique de l'agglomération et la croissance démographique qui en résulte entraîne une augmentation du trafic qui traverse quotidiennement la frontière.

Fort de ce constat, le Conseil d'Etat, conscient de la nécessité de réfléchir à l'avenir de l'agglomération genevoise dans sa globalité, a entrepris l'élaboration d'un projet d'agglomération pour répondre à la demande de la Confédération dans le cadre du financement d'infrastructures de transport pouvant bénéficier des fonds du trafic d'agglomération. Ce projet s'inscrit dans une vision transfrontalière et intègre l'ensemble des autorités suisses et françaises responsables de l'aménagement du territoire, de la planification et de la gestion des infrastructures de transports.

L'objectif de ce projet est d'assurer un développement cohérent de l'agglomération s'inscrivant dans une perspective de développement durable selon les directives de l'Office fédéral du développement territorial.

La création d'une agglomération multipolaire vise à augmenter la mixité dans les centres secondaires afin de diminuer les distances à parcourir et de promouvoir l'usage des transports publics et de la mobilité douce. La localisation des développements urbains le long des axes forts de transports publics poursuit le même but. Pour les personnes résidant dans un habitat diffus, une réponse doit être trouvée au travers du développement d'une offre performante en P+R, situés à proximité de lignes de transports publics ayant un haut niveau de service.

Au travers de cette conception du développement du territoire qui coordonne l'urbanisation avec les réseaux de mobilité, l'agglomération pourra se développer en limitant l'augmentation de la mobilité individuelle et ainsi les nuisances qui en sont la conséquence.

Les prochaines années verront la réalisation de plusieurs projets transfrontaliers qui formeront l'armature structurante du réseau de déplacement de Genève. Ratifiée dans la charte signée en décembre 2007 par tous les partenaires franco-valdo-genevois, cette conception de l'organisation du territoire a fait l'objet d'un examen approfondi par la Confédération qui a relevé la bonne conception d'ensemble des mesures proposées avec une coordination efficace environnement-transport-urbanisation.

Afin d'assurer leur mise en œuvre, il convient maintenant de les inscrire dans les instruments de planification existants de part et d'autre de la frontière, charge à chaque entité territoriale de prendre en charge sa part des infrastructures à construire.

Pour Genève, cela se formalise au travers du plan directeur cantonal qui sera présenté au Grand Conseil en 2012, ainsi que des différentes planifications directrices en matière de mobilité que sont le plan directeur du réseau routier, le plan directeur du stationnement et le plan d'action P+R en lien avec le plan directeur des transports collectifs sur lesquels

l'administration cantonale travaille et que le Conseil d'Etat adoptera d'ici à la fin de l'année 2010.

Bien qu'aujourd'hui, le contenu de ces documents ne soit pas encore finalisé, il est déjà possible d'affirmer que le plan d'action P+R, a pour objectif d'assurer une véritable coordination transfrontalière pour assurer la complémentarité de l'offre sur territoires suisse et français tout en proposant des solutions au plus proche du domicile des pendulaires mais en lien direct avec une desserte en transports publics à haut niveau de service. Pour plus de détails, notre Conseil vous invite à vous référer à sa première réponse d'août 2009.

En ce qui concerne la gestion du réseau routier, il est prévu, lors de l'élaboration du plan directeur du réseau routier et de sa hiérarchie pour la période 2011-2014, une évaluation du fonctionnement du réseau routier du canton de Genève qui permettra de proposer des modifications de la structure fonctionnelle du réseau, dans le but de corriger les dysfonctionnements et d'accompagner le développement du réseau en assurant une coordination optimale entre tous les modes de transport.

Pour définir les objectifs auxquels devra répondre cette planification directrice et la nouvelle hiérarchie du réseau, les communes ont été associées afin de prendre en compte leurs attentes.

Les propositions des communes sont actuellement en cours d'examen et la possibilité de les prendre en considération dans le plan directeur sera évaluée pour garantir une cohérence d'ensemble à l'échelle du canton en regard des objectifs recherchés.

En fonction des projets qui seront retenus, il est proposé de créer des structures de travail par projets. Les communes seront bien entendu associées à la mise au point des mesures qui les touchent. Cela a déjà été le cas, notamment sous la forme de l'association de plusieurs communes à l'image du travail engagé sur les nouvelles infrastructures de Genève-Sud, ou encore lors d'études plus ponctuelles n'intéressant qu'une seule commune, ceci dans le cadre des réflexions sur l'organisation de la circulation à Thônex.

Le Conseil d'Etat tient à souligner qu'il souhaite à l'avenir comme aujourd'hui poursuivre un travail pragmatique avec ces partenaires privilégiés que constituent les communes ou groupement de communes en fonction de la nature des projets, ceci dans le cadre de la mise en œuvre des planifications directrices en cours d'élaboration et qui seront présentées au Grand Conseil d'ici à la fin de l'année.

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

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
François LONGCHAMP

*Annexe : Rapport du Conseil d'Etat M 1803-A*

**Secrétariat du Grand Conseil****M 1803-A**

*Date de dépôt : 28 août 2009*

**Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Christiane Favre, Gabriel Barrillier, Beatriz de Candolle, Nathalie Fontanet, Fabienne Gautier, Olivier Jornot, Ivan Slatkine, Francis Walpen, Pierre Weiss, Daniel Zaugg, Frédéric Hohl, Jacques Jeannerat, Patricia Läser, Alain Meylan, Jean-Marc Odier et René Stalder : Pour une meilleure prise en compte des problèmes posés par la circulation de transit dans les communes frontalières**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 18 décembre 2008, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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

- la saturation de la circulation sur les grands axes de circulation transfrontalière et les reports importants de trafic sur les routes d'accès aux petites douanes;*
- les nuisances et les problèmes de sécurité récurrents posés par l'augmentation de la circulation de transit dans les communes frontalières;*
- l'inertie de l'Office cantonal de la mobilité et la lenteur des réponses du Conseil d'Etat aux signaux d'alerte que les magistrats des communes concernées envoient depuis de nombreuses années et aux demandes concrètes qu'ils formulent;*
- l'étude des déplacements transfrontaliers que seize communes, assemblées au sein d'un groupement des communes frontalières genevoises, ont dès lors engagée et les recommandations qui en sont issues;*

- *la charte intercommunale signée par les magistrats des communes frontalières genevoises formant ce groupement;*
- *l'étude de circulation et le rapport « Arve et Lac »;*
- *la volonté des magistrats communaux de collaborer avec l'Etat;*

invite le Conseil d'Etat

- *à prendre en compte les recommandations formulées dans ces études et énumérées de manière non exhaustive dans la charte;*
- *à établir, en collaboration avec les communes concernées, des projets concrets et un planning de réalisation;*
- *à instaurer dans ce but un groupe paritaire de pilotage et de suivi;*
- *à considérer le Groupement des communes frontalières genevoises Sud (Lac - Arve - Rhône) comme un interlocuteur privilégié.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### Introduction

Les groupements des communes d'Arve-Lac (Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Puplinge, Presinge, Jussy, Gy, Thônex, Meinier, Vandœuvres, Choulex, Cologny, Collonge-Bellerive, Corsier, Anières, Hermance et Veigy-Foncenex) et des communes frontalières genevoises sud (Anières, Avusy, Bardonnex, Bernex, Chancy, Corsier, Gy, Hermance, Jussy, Perly-Certoux, Presinge, Puplinge, Soral, Thônex, Troinex et Veyrier) ont fait part dès 2006 de leur souhait d'améliorer la mobilité dans leurs communes. C'est ainsi qu'ont été faites des propositions conjointes de nouvelles infrastructures routières ou principes d'organisation du trafic, de développement de l'offre de transports publics et de P+R. Le groupement Arve-Lac a remis ces propositions en mai 2006 puis, en novembre 2007 après avoir repris et complété ces propositions, les communes frontalières genevoises ont signé une charte affichant leur volonté de collaborer avec l'autorité cantonale et proposant des premières mesures concrètes.

Des rencontres ont eu lieu en 2007 entre la direction générale de la mobilité (DGM) et les autorités communales du secteur Arve-Lac, ainsi qu'avec leur mandataire, puis les premières analyses faites par la DGM ont été présentées fin 2008. S'agissant des mandataires des communes du groupement des communes genevoises, la DGM les a vus début 2008 pour une séance de présentation des propositions et des discussions sur les bases techniques du rapport établi par les mandataires. Lors d'une séance le 30 mai 2008, il a été convenu de mettre en place un suivi spécifique à la « Charte intercommunale » en réunissant les représentants des communes et la DGM. Une première rencontre a eu lieu le 25 septembre 2008. La DGM a par la suite proposé un découpage géographique aux communes dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur des transports collectifs 2011-2014 (PDTC).

D'autres rencontres ont eu lieu individuellement entre les communes et la DGM pour des mesures de circulation précises ou alors dans le cadre de l'élaboration du PDTC. Au cours de ces différentes rencontres, des éléments de réponses ont pu être apportés aux communes.

### A. Problématique des douanes et du trafic de transit dans les communes

#### 1) Douanes

Lors de ces réunions, la direction générale de la mobilité (DGM) a indiqué être ouverte à des expérimentations impliquant des restrictions de trafic et une adaptation des horaires aux douanes, sur demande conjointe

des communes françaises et suisses concernées par ces propositions. Comprenant les préoccupations des communes, la DGM s'est dite favorable à la mise en place de mesures à court terme d'aménagements de modération de trafic, qui doivent tenir compte de la hiérarchie du réseau routier.

## 2) *Transit*

La DGM a accompagné les communes sur des projets de modération du trafic visant à réduire le transit sur leur territoire. Dans certains cas, elle a participé financièrement aux études, comme à :

- Bardonnex : une étude a été faite en étroite collaboration avec la commune pour introduire une modération du trafic et une sécurisation sur la route d'Annecy. La définition des mesures d'accompagnement sur l'ensemble du secteur Croix-de-Rozon a également été étudiée. Le diagnostic ainsi que des propositions concrètes d'aménagement et d'exploitation sur les secteurs analysés ont été validés par la DGM. Le dossier est en cours d'instruction par le DCTI pour la mise en œuvre des mesures proposées et dépend donc maintenant du programme d'aménagement des routes cantonales. Des études sont en cours pour d'autres secteurs du territoire communal. La commune assure le pilotage de ces dernières en étroite collaboration avec la DGM.
- Troinex : un plan de circulation destiné à réduire le transit dans le village a été étudié par la commune. Il a fait l'objet d'une présentation publique, à laquelle la DGM a été associée, pour expliquer les mesures préconisées. Il est ainsi prévu une mise à l'essai de ce nouveau plan de circulation à partir de l'été 2009 pendant une année. La DGM accompagnera la commune dans cette phase d'essai.
- Chancy : une étude est en cours pour l'introduction d'une zone 30km/h. Des mesures de modération ont été proposées par la commune dans le centre du village. Une partie de ces mesures sont en cours de réalisation. D'autres sont en cours d'études d'avant-projet et la DGM y est associée.
- Veyrier : une étude est en cours pour l'extension de la zone de rencontre dans Veyrier, afin de supprimer le transit provenant ou à destination de la douane du Pas-de-l'Echelle. La DGM est en contact avec la commune mais des discussions sont encore en cours au sein de la commune. A noter également qu'une zone 30 est en train d'être réalisée sur la route de Pinchat pour modérer le trafic de transit qui empruntait cette rue.

- Soral : des discussions ont eu lieu pour l'introduction de mesures de modération dans la commune. La DGM a soutenu les conclusions de ces travaux. Des mesures à l'essai seront mises en œuvre durant l'été 2009 sur la route de Rougemont et seront évaluées afin de réaliser progressivement les aménagements définitifs. Les autorisations de construire sont en cours de traitement.

Par ailleurs, dans les communes du secteur Arve-Lac, plusieurs mesures ont été mises en œuvre ou seront prochainement réalisées. Il est possible de citer à titre d'exemple ce qui se fait dans les communes de :

- Chêne-Bougeries : après avoir aménagé une zone 30 en 2007 à proximité de la route J.-J.-Rigaud et du chemin de la Grabelle, les autorisations seront prochainement délivrées pour une zone 30 dans le secteur « Sismondi / Chemin de la Montagne / Grange-Falquet ».
- Coligny : en cohérence avec le projet de Chêne-Bougeries, une zone 30 a également été mise en place entre la route de Vandœuvres et le chemin de David Munier.
- Vandœuvres : dans le quartier de « la Cocuaz » et les quartiers avoisinants, toute la procédure administrative pour permettre une zone 30 a été menée et il ne reste plus qu'à réaliser les travaux. Simultanément, au centre de ce village, une zone de rencontre a été autorisée. Sur le chemin de la Seymaz, des travaux sont en cours afin de permettre le réaménagement de cette route pour limiter le trafic de transit par cet itinéraire et améliorer ainsi la sécurité pour les habitants.
- Corsier : les autorités ont également fait part de leur préoccupation concernant un trafic de transit qui, pour éviter la route de Thonon, traversait le centre du village. Une analyse est en cours par la DGM afin d'étudier, avec la commune, les mesures qui pourraient être prises. Dans cette commune, des réaménagements progressifs ont été faits afin de développer également une zone 30.
- Gy : une zone 30 avait été mise en œuvre mais cette dernière est peu respectée. Un travail est en cours avec la DGM afin d'étudier les aménagements qui pourraient être faits pour remédier à cette situation. La route de Bellebouche a également fait l'objet d'un réaménagement de sécurisation.
- Puplinge : comme à Gy, le même constat a été fait concernant la zone 30 située au centre du village et un bilan est également en cours afin de faire des propositions d'amélioration.

Dans ce secteur, la DGM en lien avec la direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT) a également initié un groupe de travail qui réunit l'ensemble des communes directement concernées par l'axe dit « de Frontenex », situé entre le nouveau barreau routier de MICA et l'avenue Frank-Thomas. Des premières études ont été réalisées par l'administration cantonale pour garantir une meilleure gestion des trafics sur cet axe et permettre le développement, tant demandé par les communes, de l'offre en transports publics qui desservira le nouveau quartier de MICA. Le travail a maintenant pour objectif de faire émerger un projet commun, canton et communes, afin de permettre une meilleure insertion des transports publics, des modes doux, mais aussi optimiser la gestion du trafic individuel, tout en garantissant la sécurité à tous les usagers de cet itinéraire.

Par ailleurs, la DGM a poursuivi les études de circulation et infrastructure dans « Genève-sud ». C'est un sujet de préoccupations aussi bien du groupement d'Arve-Lac, qui souhaite favoriser le contournement de Genève par le sud, que des communes de Bardonnex, Troinex, Veyrier, Carouge, Plan-les-Ouates et Lancy, en raison des nuisances générées par le trafic de transit dans ces communes.

Ces études sont destinées à définir un schéma de circulation consensuel pour toutes les communes de ce secteur et à canaliser le trafic, notamment de transit, sur des nouvelles infrastructures routières connectées au complément de jonction de la Milice. Plusieurs réunions ont donc eu lieu en 2008 à ce sujet avec les communes directement concernées. Les communes ont confirmé leur accord sur le schéma de circulation et d'infrastructures proposé par la DGM en mai 2009, ce qui a permis au Conseil d'Etat de prendre les décisions suivantes le 22 juillet 2009 :

- a) proposition est faite à l'Office fédéral des routes (OFROU) que le complément de jonction de la Milice soit réalisé en concertation avec l'Etat et les communes;
- b) l'intérêt en matière d'organisation du trafic de la liaison route de Saconnex d'Arve – route d'Annecy est confirmé et des études doivent être rapidement engagées pour la réalisation de ce barreau;
- c) l'opportunité de la liaison route d'Annecy – route de Pierre-Grand doit faire l'objet d'études de recherche de tracé et de mesures d'accompagnement;
- d) les deux tronçons susmentionnés seront étudiés simultanément avec les mesures d'accompagnement indispensables (y compris sur territoire français) ;

- e) la réalisation du franchissement de la Drize (tracé direct) est reportée à un horizon ultérieur et après détermination de son intérêt.

Par ailleurs, les communes qui ont suivi cette étude ont souhaité que cette dernière soit présentée aux collectivités françaises concernées. Des contacts à cet effet vont pouvoir être pris cet automne. Le canton de Genève peut transmettre les souhaits du groupement des communes genevoises concernant le réseau routier français, mais ne peut y répondre lui-même puisque cela n'est pas de sa compétence.

## **B. Projets de P+R**

Une étude transfrontalière P+R a été initiée par le DTPR (développement des transports publics régionaux) selon la Charte DTPR signée par les acteurs suisses et français. L'objectif était d'identifier des sites opportuns pour la réalisation de P+R sur Suisse et France à court, moyen et long termes afin de proposer un développement coordonné de ces projets selon les évolutions des réseaux des transports publics.

Après avoir identifié plus de 50 projets existants de part et d'autre de la frontière, des critères d'analyse d'opportunités communs (relatifs notamment à la desserte en transports publics et à l'accessibilité routière) ont été établis afin de déterminer les projets les plus pertinents sur lesquels un travail de dimensionnement et de localisation doit être initié. L'étude a suivi une approche par secteur en distinguant les échéances de réalisation des P+R. C'est ainsi que des premiers résultats ont pu être présentés aux 2 groupements de communes évoquées précédemment.

Une liste de projets localisés principalement sur territoire français a donc été arrêtée courant 2008. Elle recense les différents P+R à réaliser à court et moyen terme :

### ***a) les projets à court terme (réalisables d'ici fin 2010)***

Ces projets correspondent principalement à des petits parkings pour lesquels une offre en stationnement gratuit existe ou qui, moyennant un investissement léger, peuvent être transformés en P+R. Il s'agit des P+R de Bois-Chatton, Collonges-sous-Salève et Veigy. D'autres sites, répondant aux mêmes caractéristiques mais rattachés à des dessertes de transports collectifs (TC) lacustres, ont également été identifiés et devraient être formalisés dans le même horizon, comme en particulier le site de Chens-sur-Léman. Deux P+R, en lien avec des dessertes ferroviaires régionales, devraient être ouverts d'ici 2010 sur les sites de Machilly et de Pougny-Chancy; ces deux projets pourraient faire l'objet d'extensions d'ici 2015 pour atteindre respectivement

150 et 200 places. Par ailleurs, la mise en service d'une offre P+R de l'ordre de 250 places pourrait être réalisée d'ici 2010 sur le site de Saint-Julien Gare. Enfin, l'extension de 430 places au P+R de Sous-Moulin devrait être achevée à fin 2010.

### ***b) les projets à moyen terme (réalisables entre 2011 et 2015)***

La plupart de ces P+R concernent des sites liés à la mise en service du RER franco-valdo-genevois rendue possible grâce au CEVA. Il s'agit des sites de Tuileries, Bellegarde, Vernier-Meyrin, Bonneville, Cluses, La Roche, Reignier, Thonon, Evian, Perrignier, Bons-en-Chablais. Par ailleurs, des P+R complémentaires en lien avec des infrastructures de tramway sont en cours d'étude et pourraient être mis en service d'ici fin 2015. Il s'agit des sites de Saint-Genis Pouilly, Milice, Bernex-Vailly. D'autres sites seraient également opportuns mais leurs localisations exactes ne sont pas encore définies comme dans le secteur d'Arve-Drize, Annemasse et Mon Idée. Deux P+R existants feront l'objet d'extensions d'ici 2015 : il s'agit des parkings de Bachet-de-Pesay et de Bernex-Est. Un P+R d'environ 300 places est également prévu en lien avec le développement du secteur Tulette sur la commune de Chêne-Bougeries.

Pour chaque P+R un interlocuteur, considéré comme « chef de projet », a été identifié de sorte à ce qu'il réunisse les acteurs concernés par le P+R et s'assure du bon déroulement de la mise en place du projet. En décembre 2008, lors d'une séance du comité stratégique du DTPR, les interlocuteurs identifiés en mai 2008 ont finalement été validés par les principaux intéressés. Un point de situation a été fait dernièrement avec les partenaires français sur l'avancement de ces projets.

### ***c) l'état d'avancement***

Depuis la fin de l'année 2008 deux nouveaux P+R ont été réalisés, il s'agit du P+R d'Allonzier et du P+Rail de Satigny. De plus, selon les dernières informations reçues, d'ici la fin de l'année 2010, six P+R pourraient être mis à disposition (Pougny-Chancy, Machilly, Bois-Chatton, Collonges-sous-Salève, Veigy et l'extension du P+R de Sous-Moulin). Ceci représenterait une offre supplémentaire d'environ 800 places. Les études des projets réalisables à moyen terme évoquées précédemment sont en cours (à des stades différents d'études). Au total, leur réalisation représenterait une augmentation du nombre de places P+R pouvant atteindre 2 000 places supplémentaires.

Ainsi, des réponses concrètes ont été apportées aux demandes de réalisation de P+R inscrites dans le cadre de la Charte intercommunale. En effet, sept demandes figurent dans cette charte et la majorité est au stade de la réalisation ou des études fines. Le P+R de Pougny-Chancy sera réalisé au

plus tard d'ici la fin de l'année 2010, le P+R du Bachet verra sa capacité augmenter et fonctionnera en complément au P+R Trèfle-Blanc situé à la Milice, le P+R de Veigy fait actuellement l'objet de discussions avec la Commune qui a déjà soumis à la DGM un projet. Quant au P+R « Téléphérique du Salève », l'estimation du coût du prolongement de la ligne transfrontalière a été effectuée par les TPG. Ce P+R étant sur France, Annemasse Agglo, qui s'est déclaré favorable à ce projet, est en charge de sa réalisation.

### **C. Transports publics**

La DGM a proposé aux communes d'Arve-Lac et de la Charte intercommunale que les réflexions et leurs propositions concernant le réseau de transports publics soient analysées dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur des transports collectifs 2011-2014. Une approche par secteur géographique répondant à une logique liée à l'organisation du réseau de transports publics a été proposée aux communes. Ces propositions de découpage ont reçu l'accord des communes. La DGM a donc rencontré les communes, dans un premier temps afin de récolter les demandes de développement des transports collectifs, y compris des lignes transfrontalières. En complément, la DGM a proposé aux communes de transmettre individuellement ou collectivement leurs demandes par écrit, suite à quoi une nouvelle rencontre a eu lieu avec les communes pour les informer des analyses en cours intégrant leurs demandes. Les communes ont reçu favorablement les propositions d'analyses faites par la DGM. A noter que la mise en œuvre de ces mesures dépendra du contrat de prestations TPG 2011-2014, qui fera suite au PDTC 2011-2014, tous deux faisant l'objet d'une approbation ou d'un examen par le Grand Conseil. Dans ce cadre, des contacts sont établis avec les partenaires français pour développer les lignes transfrontalières.

### **Conclusion**

Les différentes demandes des communes ont été analysées avec soin. Elles n'ont pas encore toutes trouvé une solution définitive, mais un suivi de leur avancement a été initié avec les communes.

En effet, les questions d'infrastructures routières, à l'exemple des réflexions sur Genève-sud, sont des démarches nécessitant de nombreux échanges pour aboutir à des réalisations. En 2009, le plan directeur du réseau routier 2007-2010 a ainsi été adopté par le Conseil d'Etat en intégrant la majorité de ces demandes. Au cours de l'année 2010, la hiérarchie du réseau

routier devra être révisée et c'est dans ce cadre que les demandes des différentes communes, concernant la hiérarchie du réseau, seront aussi analysées.

La DGM a également engagé au cours de cette période un travail important pour mieux répondre aux différentes sollicitations en s'investissant dans la réalisation d'un outil de modélisation des déplacements à l'échelle transfrontalière. Cet outil, qui sera très prochainement à disposition, a été élaboré avec les partenaires français pour pouvoir évaluer l'impact des différents projets de transport de part et d'autre de la frontière. Il permettra également d'améliorer la connaissance des flux transfrontaliers qui sont importants pour les communes.

Concernant les mesures liées aux transports publics et aux P+R, les préoccupations des communes ont pu être analysées. Les réalisations concrètes ne sont pas encore toutes visibles mais les propositions faites par l'administration ont pris en compte la majorité des demandes communales. Cependant, leur mise en œuvre dépend fortement du prochain plan directeur des transports collectifs 2011-2014 et du contrat de prestations TPG, ainsi que de l'engagement des partenaires français dans la réalisation de P+R sur leur territoire.

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 :  
David HILER