

*Projet présenté par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Michel Ducret, Ivan Slatkine, Gabriel Barrillier, Patrick Saudan, Jean Romain, Pierre Conne, Nathalie Schneuwly, Patricia Läser, Jacques Béné et Beatriz de Candolle*

*Date de dépôt : 11 mai 2010*

## **Proposition de motion**

### **Restoroute de Bardonnex : Pour une solution intégrée avec un P+R**

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

- les études en cours du PACA Plaine de l’Aire – Saint-Julien ;
- la nécessité d'utiliser rationnellement et parcimonieusement le territoire du canton afin de préserver des espaces pour l'agriculture et les loisirs, tout en permettant de lutter contre la pénurie du logement ;
- la nécessité de réaliser un P+R important pour accueillir les automobilistes en provenance de l’A41 et de la région de Saint-Julien-en-Genevois ;
- le bien-fondé de réaliser un restoroute avant la frontière française sur le territoire genevois ;
- les oppositions locales à l’implantation d’un restoroute près de la plateforme douanière de Bardonnex ;
- la nécessité d’économiser le territoire genevois, que ce soit dans le but de préserver des espaces verts ou de le consacrer aux indispensables logements ;
- les synergies possibles entre les besoins d’un restoroute et ceux d’un P+R bien conçu ;

- la nécessité qu'un P+R soit relié au centre urbain par une ligne de transports collectifs urbaine dont l'utilité ne repose pas sur ce seul équipement ;

invite le Conseil d'Etat

à étudier une variante du restoroute dit « de Bardonnex » combinée avec un important P+R peu gourmand en mètres carrés.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les député-e-s,

La commission d'aménagement du Grand Conseil a commencé à étudier en date du 10 février 2010 le projet de loi du Conseil d'Etat **PL 10576 visant à déclasser la surface de terrain agricole nécessaire pour implanter un restoroute aux abords de la plateforme douanière de Bardonnex**. Dans le même temps, une pétition émanant des habitants de la localité proche de Perly et s'opposant à ce projet au profit de la réalisation de logements sur la surface qu'il est envisagé de déclasser, a été reçue par notre Grand Conseil, tandis que l'association des riverains de l'autoroute a fait savoir son opposition à ce projet.

Un des principaux éléments de réflexion apporté par ces auditions aux député-e-s de la commission de l'aménagement est celui de l'économie des espaces à disposition, et si tant est qu'ils sont jugés disponibles, de l'opportunité de leur affectation.

Parallèlement, la commission des travaux du Grand Conseil a entrepris l'examen du **PL 10416 ouvrant un crédit d'étude de 300 000 F en vue de la réalisation d'un P+R sur la plateforme de la douane de Bardonnex et de la mise en place d'une desserte en site propre par les transports en communs**.

Les deux projets, qui devraient s'inscrire dans le PACA Plaine de l'Aire – Saint-Julien – sont quelque peu en avance par rapport aux décisions d'aménagement du territoire concernant ce vaste périmètre où des déclassements importants de terres agricoles à destination de l'extension de l'agglomération genevoise sont précisément à l'étude de la commission de l'aménagement (PL 10523 – Les Cherpines – Charrotons). En l'occurrence, il semble regrettable que, pour diverses raisons, ces projets de lois soient traités par des commissions différentes, mais un effort de concertation a été fait en ce sens que le PACA Plaine de l'Aire – Saint-Julien a été présenté en commun à ces deux commissions ainsi qu'à celle des transports.

Pour les député-e-s observateurs-trices attentifs-ives) à l'avancement des études dudit PACA, il apparaît que le choix d'implanter un P+R sur le site de la plateforme autoroutière de Bardonnex ne semble ni en conformité avec les études du PACA ni en relation avec le fait que celui-ci devra être desservi par une ligne de transports collectifs efficace dont il n'est, du moins pour l'heure,

pas prévu qu'elle fasse le « crochet » pour desservir cet équipement de façon satisfaisante.

Par ailleurs, il est hors de question qu'un P+R soit desservi par une ligne de transports publics « ad-hoc », ne serait-ce que parce qu'un tel équipement, même prévu pour plus de mille voitures, ne justifie pas à lui seul de la mise en place d'un service qui doit être offert en tout temps et à des fréquences attractives pour que le P+R remplisse sa fonction correctement. Quant à une solution de rabattement sur une ligne de tram proche, par exemple, elle ne saurait être envisagée, outre son coût, car elle introduit une rupture de charge (changement de mode de transports) supplémentaire, alors que la rupture de charge est précisément un des éléments les plus dissuasifs quant à l'attractivité des transports collectifs, et donc quant à leur utilisation.

La question de l'emplacement du P+R est donc posée, et la réponse est semble-t-il assez évidente : il doit se situer à proximité immédiate de l'intersection entre la future ligne de tram (qui devrait être rapide) et les principales voies routières du périmètre, à commencer par l'autoroute dite « de contournement de Genève » et la route de Saint-Julien. Les études du PACA montrent toutes que la ligne de transports collectifs à réaliser passera à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier de Perly. Et dans tous les cas, il faut considérer par ailleurs que les espaces avoisinant cet important nœud routier ne sont favorables ni au logement, ni à l'agriculture. Par contre, y réaliser un important P+R ne devrait pas être particulièrement problématique, que ce soit à côté ou au-dessus des voiries locales ou nationales. Et la liaison immédiate avec un transport public urbain permettant de rallier directement le centre urbain est réalisée. La question de l'emplacement du P+R ne doit donc pas se régler en tenant compte de la disponibilité éventuelle de surface où qu'elle se situe, mais bien en fonction de l'emplacement stratégique qu'il doit occuper, ce qui est clairement le cas dans cette hypothèse où le P+R serait directement accessible par les principales voiries routières du périmètre.

On sait aussi qu'un bon P+R devrait offrir à ses usagers un minimum de services, telle la possibilité d'acheter les journaux ou des produits de première nécessité, de prendre rapidement un café, etc. Il est toutefois difficile de faire vivre un tel petit commerce sur la seule base de la clientèle d'un P+R.

Par contre, on sait aussi qu'un restoroute, tout comme la quasi-totalité des stations-services, tire la part la plus importante de ses revenus des autres activités que la seule vente de carburant aux automobilistes ; la rentabilité des restoroutes en Suisse n'est plus à démontrer et justifie les investissements privés importants qui sont consentis pour les réaliser et les entretenir.

Lier les deux types d'équipements paraît dès lors intéressant non seulement en termes d'économie de territoire, à commencer par les voies d'accès, mais aussi en termes de possibilité d'offrir des services à la clientèle ! Si on note avec satisfaction qu'un des souhaits pour l'implantation d'un restoroute est d'offrir à Genève, à son économie et son agriculture une vitrine destinée aux gens de passage, rien n'interdit dès lors d'aller plus loin et de proposer aussi aux touristes qui y font étape d'effectuer, sans que leur voiture quitte le périmètre autoroutier, une petite excursion en ville de Genève avec l'utilisation du tram (carte journalière liée au paiement du parcage), à l'image de ce qu'il est possible de faire par exemple à Lausanne depuis l'échangeur de Vennes.

Bien entendu, les problèmes posés par une telle solution intégrée ne manqueront pas, à commencer par celui de la répartition des investissements publics (pour le P+R) et privés (pour le restoroute lui-même). Mais les enjeux n'en valent-ils pas la peine ? Réponse satisfaisante aux riverains de l'autoroute, économie de territoire, P +R exemplairement situé, partenariat public-privé (PPP) où chacun pourrait trouver son compte, meilleur rendement du transport public à créer sont à mettre dans la balance en regard du délai nécessaire à effectuer cette étude qui démontrera aussi le volontarisme qui est indispensable pour réussir une croissance harmonieuse de l'agglomération genevoise.

C'est dans cet esprit que les déposant-e-s de ce projet de motion vous prient, Mesdames et Messieurs les député-e-s, d'accepter de l'envoyer pour étude au Conseil d'Etat.