



GRAND CONSEIL

de la République et canton de Genève

M 2990-A

Date de dépôt : 5 janvier 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Marc Saudan, Laurent Seydoux, Charles Poncet, Francisco Taboada, Stéphane Florey, Jacques Blondin, Florian Dugerdil, Lionel Dugerdil, Murat-Julian Alder, Thierry Oppikofer, Pierre Conne, Pierre Nicollier, Jacques Béné, Raphaël Dunand, Jacques Jeannerat, Michael Andersen, Jean-Marc Guinchard, Vincent Canonica, Fabienne Monbaron, André Pfeffer pour la création d'une vraie zone de dépose-minute pour la gare Léman Express du Bachet

Rapport de majorité de Jacques Jeannerat (page 3)

Rapport de minorité de Matthieu Jotterand (page 12)

Proposition de motion

(2990-A)

pour la création de vraies zones de dépose-minute pour les gares Léman Express

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

- le développement du Léman Express et son utilisation grandissante par la population ;
- la volonté de favoriser le transfert modal pour éviter du trafic non nécessaire en ville ;
- l'absence de lignes directes ou fréquentes de TPG desservant la gare depuis les communes avoisinantes ;
- l'accès difficile à la gare du Bachet en voiture pour la dépose ou la prise de passagers ;
- l'absence de place de parking pour les deux-roues motorisés ;
- l'absence d'un P+R en continuité avec la gare du Bachet ;

invite le Conseil d'Etat

- en collaboration avec l'Etat, les communes et les CFF, à créer de vraies zones de dépose-minute pour les voitures afin de prendre ou déposer les utilisateurs du Léman Express dans ses gares ;
- en collaboration avec l'Etat, les communes et les CFF, à créer des places pour les deux-roues motorisés dans lesdites gares.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jacques Jeannerat

La commission des transports s'est réunie le 20 mai et le 17 juin 2025 pour étudier cette motion, sous les présidences successives de M^{me} Gabriela Sonderegger et de M. Pascal Uehlinger. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M^{me} Pauline Ley. Merci à elle pour son travail. M. David Favre, directeur général de l'OCT (DSM), a assisté aux séances.

Audition de M. Marc Saudan, auteur de la motion

M. Saudan précise que cette motion repose sur une simple constatation, assortie de peu d'invités. Il attire l'attention sur la situation de la gare du Léman Express située au Bachet, fortement fréquentée en raison du succès de la desserte ferroviaire, mais dont les abords posent plusieurs problèmes pratiques. Il décrit en particulier l'accès par la route du Bachet, configurée comme une impasse, réservée en principe à la desserte des bus et des véhicules affectés au dépôt. L'accès par la route de Saint-Julien, auparavant possible, est désormais fermé, ce qui constraint les véhicules à effectuer un demi-tour dans une zone initialement prévue pour les taxis. Cette configuration génère des manœuvres complexes, notamment en cas d'affluence.

Il note qu'à la suite du dépôt de la motion, le département a instauré une zone de dépose-minute, matérialisée par un simple marquage au sol et deux panneaux. Il estime néanmoins que cette mesure, bien qu'exécutée, reste très sommaire et ne règle pas les difficultés structurelles rencontrées, ce qui justifie, selon lui, la référence à une « vraie » zone de dépose-minute dans l'intitulé de la motion. Il indique que les personnes déposant ou récupérant des voyageurs, en particulier ceux à mobilité réduite ou accompagnés d'enfants ou de bagages, se garent fréquemment sur l'esplanade, faute d'aménagement adapté. Aux heures de pointe, cela entraîne un engorgement de la circulation, notamment en cas de passage d'un bus ou de stationnement prolongé en bout de voie.

Il pointe également l'absence de zone clairement définie pour les scooters, malgré la présence d'un terre-plein avec quelques arceaux pour les vélos. Il regrette que de tels aménagements n'aient pas été prévus lors de la construction de la gare, compte tenu de l'investissement consenti pour cette infrastructure.

Il indique que les trois communes concernées, Veyrier, Plan-les-Ouates et Troinex, ont toutes exprimé leur intérêt pour une amélioration de la situation.

La commune de Veyrier a adopté une résolution dans ce sens. La mairie de Plan-les-Ouates a souligné les difficultés rencontrées pour la dépose de passagers. La commune de Troinex, tout en saluant l'initiative du dépose-minute, estime qu'un aménagement plus complet serait nécessaire. Il suggère que l'esplanade ou un terrain vague situé en amont pourrait être aménagé pour créer une véritable zone de dépose-minute.

Discussion

Un député PLR relève que la motion traite spécifiquement de la gare du Léman Express du Bachet. Il s'interroge sur la possibilité d'élargir la réflexion à l'ensemble des gares du Léman Express, en vue d'améliorer l'offre en matière de stationnement pour les véhicules, les deux-roues et les vélos. Il questionne également les raisons pour lesquelles la gare du Bachet semble moins bien équipée en places de stationnement et en zone de dépose-minute que les autres gares du réseau.

En réponse, M. Saudan admet qu'il s'agit d'une problématique probablement généralisée à d'autres gares du réseau. Il cite à titre d'exemple la gare des Eaux-Vives, où il a lui-même été verbalisé en l'absence d'emplacements clairement définis pour les scooters. Il note toutefois que cette gare dispose d'un parking souterrain, contrairement à celle du Bachet. Il rappelle que la gare de Champel est exclusivement urbaine et ne dessert pas de communes périphériques, ce qui la distingue du Bachet, qui constitue un point d'accès majeur pour plusieurs communes, notamment Veyrier, Troinex et Bardonnex.

Audition de M. David Favre, directeur général de l'OCT, et de M. Olivier Caumel, directeur régional Rhône-Arve – DSM

A la halte de Chêne-Bourg, côté ouest, se trouvent une vélostation de 200 places, qui est actuellement sous-utilisée, 190 places vélos en surface, un dépose-minute, 3 places pour les taxis et 30 places pour les deux-roues motorisés. Côté est, il y a 100 places vélos, 30 places pour les deux-roues motorisés, 100 places P+R et 3 places de livraison. S'agissant de la gare des Eaux-Vives, elle dispose d'une vélostation de 236 places, de 220 places vélos en surface, de 14 places taxis, de 4 places livraison et d'un dépose-minute. En ouvrage, il existe des parkings affectés aux habitants et aux visiteurs. Bien que la gare des Eaux-Vives ne soit pas dans sa région, M. Caumel précise disposer d'une bonne connaissance des gares du Léman Express. Une deuxième étape de la vélostation est en cours de construction, qui prévoit également des arceaux pour vélos, 2 dépose-minute et 2 places de livraison. L'interface de

Champel compte 176 places vélos, 11 places pour les deux-roues motorisés, 8 places pour les livraisons, 3 places de dépose-minute, 6 places pour les taxis et une place pour les personnes à mobilité réduite.

Concernant la gare Lancy-Bachet, une vélostation de 250 places existe, également peu utilisée. Un P+R provisoire de 240 places est en service. Les places initialement réservées aux taxis, installées sur le bas de la route de la Chapelle, se sont révélées peu pratiques pour les taxis, ceux-ci préférant des emplacements sur l'émergence nord, qui offrent une meilleure flexibilité pour repartir dans différentes directions. Ces places, qui n'avaient alors pas d'utilité, ont été converties en places dépose-minute pour doubler l'offre existante.

Concernant la gare de Lancy-Pont-Rouge, l'infrastructure comprend le P+R Etoile, qui propose 450 places pour les véhicules. En complément, 140 places vélos sont disponibles en libre accès sur l'espace public, auxquelles s'ajoutent 110 places relevant des CFF. Du côté des deux-roues motorisés, 86 places sont accessibles sur l'espace public, complétées par 30 places supplémentaires sous la responsabilité des CFF. L'interface comprend également 2 places combinant les fonctions de dépose-minute et de covoiturage, 2 places réservées aux taxis, ainsi qu'une vélostation d'une capacité de 1200 places.

Concernant spécifiquement la motion, après avoir présenté un état de référence des autres gares, M. Caumel détaille la situation autour de la gare de Lancy-Bachet. En 2024, plusieurs places initialement destinées aux taxis sont transformées en places de dépose-minute : deux sur les aires de retournement et une dans le coude. Ces nouvelles places s'ajoutent aux emplacements existants, doublant ainsi l'offre de dépose-minute à cet endroit. A proximité immédiate, un terrain de l'OCBA fait l'objet d'une réflexion en vue d'augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos en surface, en complément à la vélostation de 240 places, actuellement sous-utilisée. Par ailleurs, un emplacement réservé aux taxis est prévu sur la base d'un projet mené par la Ville de Lancy, en réponse à une demande cantonale, afin de permettre aux taxis de repartir dans toutes les directions à partir de l'émergence nord. M. Caumel évoque aussi le futur P+R lié au projet de la nouvelle patinoire, qui prévoit 906 places pour les voitures, 214 pour les motos et 500 pour les vélos en surface, ces dernières étant destinées en partie à un usage événementiel, notamment pour les matchs du Genève-Servette. Il illustre ces aménagements à l'aide de visuels montrant les places de dépose-minute créées en 2024 (issues de la transformation d'anciennes places taxis), ainsi que les places de dépose-minute présentes depuis la mise en service de la gare, qui pourraient être reconvertis en emplacements pour deux-roues motorisés, aujourd'hui insuffisants sur ce secteur. Un projet distinct, localisé près de

l'émergence nord de la gare, sur une zone actuellement utilisée par les TPG, prévoit également une augmentation de l'offre en stationnement pour motos et vélos, anticipée depuis 2017. Ainsi, 26 places pour les motos et 86 pour les vélos peuvent être ajoutées, en complément des transformations évoquées précédemment.

En matière de desserte en transports publics, M. Caumel présente les lignes TPG actuelles qui desservent la gare de Lancy-Bachet, plusieurs d'entre elles y effectuant leur terminus. Dans le cadre du plan d'action des transports collectifs, l'arrivée de la ligne 49 depuis Troinex, avec une connexion avec Veyrier, est prévue pour décembre 2025. Si les autorisations de construire en cours retardent le calendrier, la mise en service devrait tout de même intervenir courant 2026. Il souligne que Troinex est actuellement l'une des rares communes à ne pas être reliée directement à une gare du Léman Express.

Discussion

Une députée MCG souhaite comprendre l'absence de places pour deux-roues motorisés à la gare des Eaux-Vives, alors que de nombreuses places sont dédiées aux vélos, dont l'occupation est, selon les explications reçues, faible. Elle interroge la logique de cette disproportion.

M. Favre répond qu'il existe bien, sur l'esplanade des Eaux-Vives, des stationnements pour deux-roues motorisés, ainsi que des arceaux pour vélos. Il reconnaît que la question posée est pertinente, notamment en lien avec les parkings souterrains situés à cette gare. Il précise que ceux-ci sont complexes à gérer : le premier appartient aux CFF, le second est en cours de construction et relèvera de la Ville de Genève. Il explique qu'un temps, la gestion de ces parkings était assurée par la Fondation des parkings, mais ce n'est actuellement plus le cas. Les CFF peinent à respecter les engagements prévus pour ces parkings, en particulier en ce qui concerne l'intégration d'un dispositif P+Rail, auquel le canton tient, ainsi que des places P+R. Il indique qu'il a récemment rencontré la Fondation des parkings et les CFF pour rappeler leurs obligations et clarifier la situation. Concernant les deux-roues motorisés, il estime qu'il serait tout à fait envisageable de discuter de la création de places spécifiques dans le nouveau parking en construction. Il précise toutefois que l'on ne peut pas utiliser la vélostation pour les deux types de véhicules, même si elle est actuellement sous-utilisée. Il salue toutefois l'action de la Fondation des parkings, qui a récemment stimulé l'usage de la vélostation grâce à la mise à disposition de 24 heures gratuites, ce qui contribue à limiter le stationnement sauvage des vélos. Il conclut qu'il faudra examiner, dans le cadre du nouveau parking, la faisabilité d'ajouter des places pour deux-roues motorisés. Il rappelle qu'un dialogue avec la Ville pourrait être relancé à ce sujet, même si

cette dernière n'a pas toujours été favorable à la création de telles places. Toutefois, dans le sillage de la modification du plan d'action du stationnement, des échanges avec les communes sont désormais engagés, en vue de promouvoir l'instauration de places mixtes ou d'un équilibre entre le nombre de places vélos et deux-roues motorisés.

Un député du Centre, en se référant à la motion et aux données évoquant les 70 000 voyageurs quotidiens du Léman Express, s'interroge sur la suffisance des capacités de stationnement projetées pour répondre aux besoins d'une partie significative de ces usagers, en particulier ceux qui utiliseraient la gare du Bachet comme point d'accès ou de correspondance. Il soulève également une réserve quant à la deuxième invite de la motion, qui demande la création de places de stationnement pour les deux-roues motorisés. A ses yeux, ces dernières relèvent davantage du stationnement classique que de la logique du dépose-minute. Il questionne donc la pertinence de les inclure dans cette motion, estimant qu'il serait peut-être plus cohérent de les associer au projet de P+R lié à la future patinoire, et propose même de supprimer cette invite dans l'attente de sa concrétisation.

M. Caumel répond en insistant sur la nécessité, du point de vue de l'aménagement urbain et de la qualité des cheminements piétons, de canaliser le stationnement des deux-roues motorisés. Il souligne qu'actuellement, l'absence d'infrastructures suffisantes génère un stationnement anarchique, tant pour les motos que pour les vélos, nuisant à la lisibilité et à l'accessibilité de l'espace public. Il indique que cette problématique justifie pleinement, selon lui et en lien avec les observations partagées avec l'office de l'urbanisme, la création de zones spécifiques pour ces véhicules, permettant une meilleure organisation des flux et une préservation des espaces piétons. Quant à la question de la proportion entre les capacités de stationnement et le nombre d'usagers du Léman Express, M. Caumel admet que celle-ci reste faible à ce jour. Toutefois, il rappelle que des efforts sont en cours pour augmenter progressivement l'offre, notamment par le biais de négociations avec l'OCBA pour intégrer davantage de places motos dans les gabarits disponibles. Il précise que cette démarche est guidée non pas par une logique strictement quantitative répondant à toute la demande, mais par une volonté d'assurer un équilibre entre fonctionnalité et qualité urbaine, en évitant une saturation désordonnée de l'espace public.

Discussion interne

Un député LJS souligne l'importance, de manière générale, de clarifier les objectifs en matière de politique de mobilité. Si la volonté est d'encourager toujours davantage de personnes à utiliser les transports collectifs, en

particulier les trams et trains desservant la gare du Bachet, il est indispensable de renforcer leur attractivité. Il considère que la motion s'inscrit justement dans cette logique d'amélioration de l'interface de transport. Selon lui, bien que certains aménagements aient été réalisés, ils relèvent plutôt d'une mise en œuvre partielle ou provisoire, et non d'une vraie zone de dépose-minute, pleinement pensée et aboutie. Il estime que la motion vise justement à garantir une infrastructure adéquate. Quant à la création de places pour les deux-roues motorisés, il estime qu'elle s'inscrit parfaitement dans les mesures à encourager. Il recommande ainsi à la commission de soutenir la motion.

Un député UDC exprime la position de son groupe en soulignant que, selon lui, la motion conserve pleinement sa pertinence. Il reconnaît que certains aménagements ont pu être réalisés récemment, mais insiste sur l'importance de formaliser les intentions et les évolutions souhaitées, notamment à travers un acte écrit issu des travaux de la commission. Il considère qu'il est essentiel d'obtenir une réponse claire et sans ambiguïté du Conseil d'Etat, tant sur les actions déjà entreprises que sur les perspectives de renforcement de l'accessibilité aux gares du Léman Express. Il rappelle que, si la motion se concentre sur la gare du Bachet, d'autres sites sont également concernés et méritent une attention similaire.

Un député socialiste exprime des réserves quant au bien-fondé de la motion. Selon lui, une zone de dépose-minute existe déjà sur le site concerné. Il estime que débattre en détail de son aménagement relève plutôt des prérogatives techniques que du rôle d'une motion parlementaire. Par ailleurs, il relève une incompréhension sous-jacente du rôle du Léman Express dans la conception même de la motion : les gares telles que celles du Bachet ou des Eaux-Vives sont conçues comme des points d'arrivée vers le centre de l'agglomération pour des usagers venant de plus loin, et non comme des gares d'embarquement pour des automobilistes venant s'y garer pour prendre le train. Il considère donc qu'une telle logique, si elle sous-tend la motion, est erronée. Enfin, pour une cohérence générale, et faisant écho à d'autres débats où la distinction entre deux-roues motorisés et non motorisés est souvent rejetée, il propose de supprimer le mot « motorisés » dans la deuxième invite de la motion. Il espère que cet amendement recevra un accueil favorable.

Un député du Centre, revenant sur sa position initiale à la lumière des explications fournies par le département, indique avoir été convaincu par les arguments liés à l'aménagement urbanistique, au cheminement piéton ainsi qu'à la vision d'ensemble de l'intégration paysagère du site. Il souligne l'importance de faciliter l'accès à cette gare pour les habitants du sud du canton, rappelant que ces communes sont mal desservies par les transports en commun et fortement touchées par la congestion routière. Il reconnaît que la

motion conserve son sens, notamment parce que la proportion actuelle de places de stationnement, bien qu'en progression, semble encore insuffisante. Il insiste sur le fait qu'il ne s'agit ici que d'une motion, c'est-à-dire d'une déclaration d'intention, mais que celle-ci permet utilement de réaffirmer le soutien aux mobilités durables, au développement du Léman Express, et à la nécessité pour ses usagers, y compris les conducteurs de deux-roues, d'accéder facilement aux infrastructures. Pour toutes ces raisons, le Centre se prononcera en faveur de la motion.

Selon un député Vert, la motion ne constitue pas une simple déclaration d'intention, mais bien une demande concrète adressée au Conseil d'Etat, qui, en l'occurrence, porte sur un aménagement déjà réalisé. Concernant l'aménagement de la zone de dépose-minute, il affirme que celle-ci est d'ores et déjà en place et correspond exactement à ce que la motion demande, ce qui enlève selon lui toute nécessité d'une démarche supplémentaire. Sur la question des deux-roues motorisés, il considère qu'il n'y a pas non plus de problème particulier nécessitant une action : aucun stationnement sauvage notable n'a été relevé, et la vocation même de la gare du Bachet est d'accueillir des voyageurs venant de plus loin, et non d'être un point de départ urbain en deux-roues motorisés. Il estime qu'il serait plus cohérent de retirer la motion. A défaut de retrait, les Verts se prononceront en faveur de son refus afin de clore ce dossier.

Un député PLR exprime avec fermeté que la zone de dépose-minute actuelle à la gare du Bachet ne répond pas aux attentes. Il la qualifie de superficielle, estimant qu'un simple aménagement peint ne saurait suffire à constituer un vrai dépose-minute fonctionnel. Il plaide pour une approche plus sérieuse, structurée et cohérente. Il élargit ensuite la portée du débat, affirmant que la problématique ne concerne pas uniquement la gare de Lancy-Bachet mais bien l'ensemble des gares du Léman Express. Selon lui, beaucoup d'usagers n'ont pas d'alternative directe en transports publics, notamment dans les communes peu desservies comme Troinex ou Bardonnex. Il insiste sur le fait qu'il faut prendre en compte les trajets en amont et permettre aux proches de déposer les passagers dans de bonnes conditions, faute de quoi le transfert modal vers les transports collectifs ne pourra réellement se concrétiser. Dans ce contexte, le groupe PLR annonce son soutien à la motion. Il propose également de modifier son intitulé et son contenu pour l'étendre à toutes les gares du Léman Express. Il suggère que le titre devienne : « pour la création de vraies zones de dépose-minute pour les gares du Léman Express », et que les invites soient formulées comme suit : « invite le Conseil d'Etat à créer de vraies zones de dépose-minute pour les voitures afin de prendre ou déposer les utilisateurs du Léman Express dans ses gares » ; « invite le Conseil d'Etat à

créer des places pour les deux-roues motorisés dans lesdites gares ». Selon lui, cette version élargie permet de répondre aux besoins réels de l'ensemble des usagers, tout en rééquilibrant les efforts en faveur des deux-roues motorisés, alors que les cyclistes disposent déjà d'infrastructures largement développées.

M. Favre rappelle un point institutionnel essentiel : bien que les modifications du texte de la motion relèvent pleinement de la compétence de la commission, leur mise en œuvre concrète ne pourra pas dépendre exclusivement du Conseil d'Etat. En effet, la création de nouvelles zones de dépose-minute ou de stationnement pour deux-roues motorisés relève majoritairement des compétences communales, voire de propriétaires tiers comme les CFF, selon les emplacements concernés. Il précise que l'exception notable en matière d'action directe du canton concernait les vélostations, installées dans les gares du Léman Express grâce à un mandat spécifique du Conseil d'Etat à la Fondation des parkings. Mais en dehors de ce cadre particulier, le Conseil d'Etat ne dispose ni de la maîtrise foncière ni du pouvoir d'aménagement nécessaire pour déployer seul ce type d'infrastructure. En conséquence, pour que la motion ait un effet pratique, M. Favre recommande expressément d'adapter sa formulation en y intégrant les communes comme acteurs responsables ou partenaires. Cette précision permettrait de viser les véritables détenteurs des compétences d'exécution, et donc d'augmenter significativement les chances d'une application effective des demandes portées par la motion.

Votes

Le président soumet au vote amendement du député S à la deuxième invite :

– *à créer des places pour les deux-roues*

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 9 (2 UDC, 3 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Abstention : 1 (1 PLR)

L'amendement est refusé.

Le président propose un amendement général à la motion, consistant à modifier le titre et à appliquer cette modification à l'ensemble du texte. Le nouveau titre proposé serait : « pour la création de vraies zones de dépose-minute pour les gares Léman Express, en collaboration avec l'Etat, les communes et les CFF ». Il précise que cette notion de collaboration serait également intégrée dans les invites de la motion.

Un député UDC suggère, pour une meilleure clarté et justesse, que la mention « en collaboration avec les communes » soit intégrée uniquement dans les invités de la motion, plutôt que dans son titre.

Le président soumet au vote l'amendement général :

Titre (nouvelle teneur)

pour la création de vraies zones de dépose-minute pour les gares Léman Express

Invites (nouvelle teneur)

invite le Conseil d'Etat

- *en collaboration avec l'Etat, les communes et les CFF, à créer de vraies zones de dépose-minute pour les voitures afin de prendre ou déposer les utilisateurs du Léman Express dans ses gares ;*
- *en collaboration avec l'Etat, les communes et les CFF, à créer des places pour les deux-roues motorisés dans lesdites gares.*

Oui : 11 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS, 1 S)

Non : 2 (2 Ve)

Abstentions : 2 (2 S)

L'amendement général est accepté.

Le président met aux voix l'ensemble de la M 2990 ainsi amendée :

Oui : 10 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Non : 4 (2 Ve, 2 S)

Abstentions : 1 (1 S)

La M 2990, telle qu'amendée, est acceptée.

Date de dépôt : 8 septembre 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Matthieu Jotterand

Contexte

La construction du Léman Express a déjà été un défi en soi et l'accessibilité des gares en constitue un deuxième. L'inauguration a été accompagnée d'un remaniement important du réseau des TPG de manière à assurer la correspondance entre les gares et la desserte fine. A Bachet en particulier, de nombreuses places pour vélos et deux-roues motorisés ont été construites et un P+R provisoire conséquent de 240 places est établi en attendant le gargantuesque parking d'un millier de places accompagnant la patinoire de Trèfle-Blanc.

La gare du Bachet présente un paradoxe : elle est, d'un côté, une gare déjà très centrée à l'échelle du réseau (et cela va grandement s'accroître avec le développement du PAV) et, de l'autre, elle est très accessible pour la population « excentrée », notamment avec l'autoroute. Elle est pour de nombreuses personnes le premier point de contact avec un transport public à la cadence, la vitesse et la fréquence correspondant aux exigences actuelles.

Ce paradoxe n'a que trop peu fait l'objet de discussions et la gare de Bachet continue à être perçue comme une gare de « départ » en direction du centre urbain alors que la planification devrait absolument la voir comme une gare d'arrivée, ce qu'elle est déjà en partie et ce qu'elle sera nécessairement dans les décennies à venir.

Utilité questionnable de la motion

Au vu de ce qui précède, la question de l'aménagement multimodal du Bachet est sans doute une question passionnante, qui est bien plus large que la seule question du dépose-minute. D'ailleurs, dans l'audition et les débats, le dépose-minute a certes été évoqué, mais les discussions ont vite tourné sur le parking des deux-roues motorisés, le projet à venir de patinoire et de parking du Trèfle-Blanc et les autres gares du Léman Express. La minorité pense ainsi que l'outil de la motion, en ne se focalisant que sur un (petit) aspect du problème, est peu pertinent et qu'elle aurait gagné à ne pas être déposée.

Une motion déjà mise en œuvre

La motion a été déposée en février 2024, année où le département de la santé et des mobilités a transformé des places pour taxis dysfonctionnelles en un... dépose-minute ! La problématique des places de taxis venait du fait qu'il n'était pas possible de repartir dans l'ensemble des directions depuis leur situation. Pour le dépose-minute, au contraire, cela permet d'aller et venir de la direction souhaitée sans traverser les zones d'intersection chargées.

S'il est sans doute ennuyeux pour les auteurs et les autrices de se faire « couper l'herbe sous les pieds » de leur motion qui devient alors tout à fait caduque, elle aurait toutefois gagné à être retirée.

Un dépose-minute peut-il être un « faux »... ou parle-t-on d'un usage erroné ?

Lors des travaux, il a été évoqué que l'installation réalisée en 2024 n'était pas « un vrai dépose-minute ». Pourtant, cet aménagement permet d'aller et de venir depuis la zone souhaitée, la manœuvre à effectuer est tout à fait réalisable et il y a plusieurs places, laissant songer que pour les activités effectives de « dépose-minute » la capacité suffit.

D'ailleurs, l'auteur de la motion évoque des amendes pour des « stationnements légèrement prolongés ». A la recherche du vrai ou du faux dépose-minute, un point factuel sur lequel on peut probablement s'accorder est la question de la minute.

En effet, il s'agit uniquement de déposer quelqu'un puis de repartir et non de stationner. Dans cette configuration avec un usage correct des places à disposition, le problème ne semble pas en être un.

Toutefois, pour aller dans le sens des motionnaires, il s'agit là d'un aspect à réfléchir dans le cadre du futur *parkingissimo* qui sera construit à quelques mètres de là : répondre aux besoins résiduels de courts stationnements, notamment dans le cadre des déplacements de loisirs.

Places pour les deux-roues motorisés

La motion demande par ailleurs la création de places pour les deux-roues motorisés, sachant que plus de 200 places seront construites à cet effet dans l'immense parking prévu à 200 mètres de là. Il sera donc largement répondu aux besoins, au grand désespoir d'ailleurs de la quiétude des riverains qui auront des centaines de vrombissements supplémentaires sous leurs fenêtres déjà très bien servies en bruit routier excessif.

Un vrai dépose-minute, accompagné d'une vraie solution

En conclusion, se focaliser sur quelques aspects en particulier lorsqu'il est question de multimodalité est souvent voué à échouer. En particulier, cette motion oublie « l'éléphant dans la pièce » comme diraient les Anglo-Saxons : la desserte directe inexistante entre Troinex et le Léman Express. En effet, aussi improbable que cela puisse paraître sachant que cette commune est quasiment voisine de la gare, Troinex reste une des dernières communes du canton à ne pas avoir de liaison de transports publics directe vers une gare du LEX.

La ligne 49 projetée depuis des années a subi plusieurs référendums et divers recours et blocages parce que quelques propriétaires de villas à Veyrier et Troinex empêchent sa mise en place, sous prétexte de prétendues nuisances lors du passage des véhicules. Quand ces communiers demandent ensuite la mise en place de plus de parking pour automobiles et scooters plus loin, cela revient à refuser d'assumer des « nuisances » liées à ses propres déplacements devant chez soi et à essayer de délocaliser cela plus loin, en encombrant de trafic individuel motorisé une commune voisine plus urbaine et son interface multimodale.

En l'état, selon la minorité, le dépose-minute tel que créé en 2024 répond parfaitement à cette motion et c'est la ligne de bus 49 qui doit être développée d'urgence. Au vu de ce qui précède, la minorité vous invite à refuser cette proposition de motion.