

Date de dépôt: 13 novembre 2003

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil concernant le parc relais P+R Sécheron et le parking OMC

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le présent rapport s'inscrit dans la suite donnée à la loi 8565 votée par le Grand Conseil le 14 juin 2002 et accordant un crédit d'étude de 1 936 800 F (1 076 000 F pour P+R de Sécheron et 860 800 F pour l'OMC) et qui demandait, entre autres, que le Parlement soit régulièrement tenu informé de l'avancement des travaux d'étude.

1. Préambule

SECTEUR DE SÉCHERON

Gestion de l'avenue de la Paix et articulation des principaux projets

Il convient de rappeler qu'à l'origine, le P+R de Sécheron, dimensionné entre 850 et 1000 places en 1991, était articulé sur la ligne 4 des TPG. Le projet de prolongement de la ligne de tram vers la place des Nations a repris cet équipement, tout en opérant une modification majeure de la gestion du trafic du secteur. La décision de réaliser la halte RER de Sécheron a été prise encore plus récemment (1999).

Le basculement des grands flux de trafic de l'avenue de France sur l'avenue de la Paix a consommé les réserves de capacité dont nous disposions sur la place Albert-Thomas, faisant de ce carrefour le principal contrôle d'accès en ville de l'axe.

A cela se sont ajoutés successivement le parking de l'OMC, Serono, le P+R de Sécheron, la place des Nations, la route des Nations et plusieurs objets importants (HCR, OMPI, UIT, Maison de la Paix,...), lesquels déterminent une mutation majeure du secteur Sécheron-Montbrillant dont les lignes principales en ont été affirmées dans le document de synthèse au groupe Etat-Ville approuvé par le Conseil d'Etat le 19 mars 2003.

Cet historique à rebondissements explique que la formulation d'une stratégie d'intervention ne se stabilise qu'aujourd'hui, le dernier événement enregistré, dans le cadre du programme de sécurisation de l'ONU, étant la reprise du portail de l'ONU, dit du chemin de fer, lequel a dû être intégré à une régulation devenue obligatoire de l'intégralité de l'avenue de la Paix.

Mandatée au bureau RGR SA, l'étude de trafic vient de fournir ses conclusions. L'office des transports et de la circulation (OTC) en retient un diagnostic et une stratégie que l'on peut résumer par les points suivants :

2. L'attractivité d'un P+R à Sécheron, situé en aval des files d'attente d'entrée de ville, est défaillante aux heures de pointe

Ce constat a incité l'OTC à proposer un concept qui est repris dans le « plan d'actions 2003-2006 » adopté en janvier 2003 par le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE) pour les Parcs Relais (P+R), de concert avec la Fondation des parkings. Celui-ci détermine des lignes directrices claires, la taille du P+R de Sécheron ne devant pas excéder 400-450 places, et il recommande une différenciation des parkings d'échange. L'OTC admet cependant que l'ouvrage soit conçu pour que sa capacité puisse être élevée à 800 places au moins, sous réserve que son accessibilité soit démontrée par l'expérience d'une première étape incluant l'achèvement des autres projets.

Facilement accessible durant les heures creuses et très bien desservi par les TPG et la ligne Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), le parking de Sécheron s'avère bien répondre à des besoins actuellement mal couverts, tels que la clientèle et les visiteurs des activités du centre-ville, les touristes et familiers d'habitants du centre, les actifs non contraints par des déplacements en heure de pointe et les perspectives de développement du « car-sharing ».

Les très importants besoins qui se concentrent sur les heures de pointe dans le couloir Lac-Jura doivent par contre disposer d'offres localisées plus en amont, mais toujours en entrée d'agglomération pour ceux que la desserte ferroviaire ne satisfait pas efficacement. Les sites de la jonction de Ferney et des Tuileries sont désignés pour assumer ce rôle.

Une part importante des besoins initialement imaginés à Sécheron peut donc être transférée dans le parking relais à créer aux Tuileries, dont le site présente les avantages suivants :

- Le site est relativement peu contraint. Un terrain de grandeur suffisante, bien qu'en main privée, est déjà affecté à des installations ferroviaires. Il permettrait d'opérer une réalisation en étapes qui suivrait la montée en puissance des infrastructures routières et de transport : RER dès décembre 2004, CEVA dès 2008. En phase finale, un raccordement autoroutier permettrait de développer un parc de stationnement important. Une étude de faisabilité technique, juridique et financière d'un raccordement à l'autoroute a été lancée par le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL).
- Des complémentarités d'usage sont réalisables, tant en lien avec l'équipement de loisir lacustre du Vengeron qu'avec Palexpo (ce qui soulage le secteur sensible de l'autoroute à hauteur de l'aéroport), ou toute grande manifestation en ville (fêtes de Genève, etc.).
- Le coût de construction sera très vraisemblablement moindre qu'en site urbain dense.
- Cette installation permettra un soulagement de la capacité routière nécessaire sur la route de Lausanne entre Chambésy et Sécheron.

Le site de la jonction de Ferney présente un grand nombre d'intérêts proches de ceux évoqués pour les Tuileries, qu'il convient de mettre au cahier des charges de l'étude conjointe de la nouvelle jonction de Ferney dans le cadre du projet de la route des Nations et de l'extension de la ligne de tram Sécheron-Nations.

3. Tant en direction des quais que de l'autoroute, la capacité des mouvements de trafic entre l'avenue de la Paix et la rue de Lausanne doit être préservée pour assurer les fonctionnalités du réseau et réfréner l'utilisation d'itinéraires sauvages, à travers les rues de quartier

Le secteur de Sécheron se densifie de façon considérable, de même que le secteur Nations, ce que nous ne pouvons qu'encourager compte tenu des performances que les transports publics sont en mesure d'assurer dans ce site urbain. Grâce à ce haut niveau de desserte, la part modale attendue sur les transports collectifs y est très importante.

La condition en est évidemment que le trafic privé de ce développement n'accapare pas une part trop importante des capacités de l'avenue de la Paix et, en particulier, du carrefour Albert-Thomas. Cela produirait une incohérence inacceptable avec les capacités de stationnement qui ont été concédées à l'ensemble des organisations internationales et autres entreprises de ce secteur. Il doit donc toujours être possible de doser la sortie de ce quartier, ce qui influence indirectement les horaires de travail.

4. La sortie du P+R de Sécheron doit bénéficier de facilités de dégagement à l'heure de pointe du soir

Comptant sur un étalement des horaires de travail, le trafic d'un parking d'entreprise est réputé s'écouler à raison de 40% en heure de pointe, ce qui a été accepté dans le cadre du projet Serono. Un P+R doit par contre bénéficier d'une capacité horaire en sortie de 60% pour être attractif. Cette condition impose une individualisation de ses accès au réseau principal. Le regroupement avec un autre parking de grande taille (ex-solution pour l'OMC) ne permettrait plus cette distinction.

Dans cette stratégie doit être intégrée la réserve de capacité nécessaire à la desserte de la parcelle No 4491, propriété de l'Etat, dont la vocation industrielle et artisanale a été confirmée et qui nécessite un parking de 150 places au maximum.

L'OTC reprend donc à son compte la conclusion de son mandataire, consistant à proposer la création d'une voie de sortie du parc relais entre les voies CFF et l'OMM.

5. La localisation du parking de l'OMC dans le site William-Rappard présente un intérêt majeur

Le parking provisoire de l'OMC dans le quartier de Sécheron affiche des inconvénients manifestes :

- Il ne libère pas la place Albert-Thomas d'un accès de véhicules important qui intervient en tout état de cause dans la régulation du carrefour. Son entrée indirecte est d'ailleurs la cause de dysfonctionnements auxquels il est important de remédier.
- La construction d'un parking définitif sur le site du parking provisoire actuel obligerait à dégager un espace alternatif permettant de garantir en tout temps 400 places de stationnement, conformément aux termes de l'accord de siège de l'OMC.

- La localisation actuelle engendre un flux de piétons important des usagers au travers de la place Albert-Thomas, flux de personnes qui passent en grand nombre une nouvelle fois dans ce carrefour à bord de leur véhicule.
- La sécurisation du parking de l'OMC actuel est difficile, tant pour les véhicules que vis-à-vis des déplacements de personnes.

Après examen de plusieurs variantes qui ont dû être éliminées pour des raisons de faisabilité technique (par exemple sous la rue de Lausanne), les arguments en matière de déplacement de gestion du trafic plaident très clairement en faveur de la localisation de ce parking dans le site William-Rappard.

- Réserve de capacité pour l'évolution des besoins dans la « poche » de Sécheron et libération de l'emprise actuelle du parking provisoire pour une réalisation industrielle.
- Gestion plus facile de la sécurité.
- Limitation du flux piétonnier dans le carrefour du chemin des Mines et de la place Albert-Thomas.
- Impact très réduit dans le parc situé devant le bâtiment William-Rappard.
- Possibilité de supprimer une grande partie du parking de surface actuel au sud du bâtiment pour y étendre la zone de verdure.

6. L'avenue de la Paix sera empruntée par plusieurs lignes TPG d'intérêt majeur, lesquelles imposent la réalisation d'une voie de bus réservée qui demande un élargissement de l'assiette routière

Actuellement parcourue par les lignes 11 et 28 des TPG, et après la mise en service du tram Nations, cette avenue est susceptible d'accueillir en outre les lignes 1 et 41. Cet afflux dont l'intérêt ne fait guère de doute impose que la progression des véhicules soit garantie, et cela dans une avenue de la Paix qui sera équipée de quatre nouveaux carrefours à feux (dont la nouvelle gestion découlant du projet de la place des Nations).

Outre la suppression d'une grande partie du stationnement longitudinal, et même s'ils sont modestes, des gains d'emprise seront nécessaires dans la plus grande partie du tronçon compris entre le pont CFF et la place Albert-Thomas.

7. Avancement du projet et modes de financement retenus

Les études se poursuivent à teneur de la loi 8565 votée par le Grand Conseil accordant un crédit d'étude de 1 936 800 F (1 076 000 F pour P+R et 860 800 F pour l'OMC). Des évaluations ont également été initiées en vue de s'assurer que les montants à disposition sont suffisants pour mener à leur terme les études lancées et de régler le financement de l'ouvrage P+R en tant que tel, à l'appui d'estimations financières qu'il convient encore d'affiner.

Parc relais P+R Sécheron provisoire

La situation retenue pour cet ouvrage correspond dans un premier temps à la parcelle située à proximité immédiate du futur arrêt de tram, en partie sur les emprises de l'ouvrage définitif. Cet aménagement de surface, de 100 places, sera prêt pour la mise en service du tram Cornavin-Nations, soit en décembre 2003.

Lors de la construction du Parc Relais définitif, le parc relais provisoire sera déplacé dans la partie sud du parking de l'OMC actuel, qui lui sera modifié par la remise en état d'un terrain vague existant entre le parking actuel et la desserte sud de l'OMM.

Le P+R provisoire est financé par l'Etat. Son exploitation est confiée à la Fondation des parkings.

Parc relais P+R Sécheron

Les études sont engagées afin de prévoir une réalisation en deux étapes, soit une première phase de 400 à 450 places, en prévoyant une deuxième phase pour arriver à un total d'environ 800 places. Une demande préalable d'autorisation de construire avec étude préliminaire d'impact pourrait être déposée à mi-2004.

Cet ouvrage pourrait voir sa construction débuter à mi-2005 et se terminer fin 2007 pour ce qui concerne la première étape (400-450 places). La décision de réaliser la deuxième étape ne sera prise qu'après une observation des conditions d'exploitation, résultant notamment du réaménagement de l'avenue de la Paix.

Son mode de financement devrait être identique à celui qui prévaut habituellement pour ce type d'ouvrages, avec pour exemples récents les P+R Etoile, Sous-Moulin et Genève-Plage. La Fondation des parkings, qui en sera selon toute vraisemblance propriétaire, devrait être en mesure d'en assumer le financement, l'Etat de Genève devant lui accorder, par voie législative, contre rémunération, une garantie d'emprunt.

Parking OMC

La demande préalable d'autorisation de construire a été déposée en août 2003, avec l'étude d'impact première phase. Les études se poursuivent avec le pool de mandataires retenu.

Compte tenu des divers délais de procédures, cet ouvrage pourrait voir sa construction débiter en automne 2004 et se terminer à fin 2006.

Son financement sera, le moment venu, à la charge de l'Etat.

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 :
Laurent Moutinot