

Date de dépôt: 21 septembre 2006

Messagerie

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation urgente écrite de M. Guy Mettan : Où en est-on avec la route des Nations et le tram de Ferney ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 28 juin 2006, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

"Où en est-on avec la route des Nations et le tram de Ferney?"

Les habitants du Grand-Saconnex, de Cointrin et de Pregny-Chambésy, attendent avec impatience cette route des Nations qu'on leur promet maintenant depuis plusieurs législatures et qui devrait voir le jour en 2010 si le crédit de construction est adopté en 2007. Le crédit d'étude a bien été voté et les mandataires devraient présenter une variante d'ici à l'automne 2006. Le Grand Conseil devrait donc être saisi d'un crédit de construction dans le courant 2007.

Le Grand Conseil doit pouvoir donner un message clair à la population qui, excédée par le trafic de transit, s'entend dire par les autorités communales qu'aucune mesure régulant le trafic de transit ne pourra se prendre tant que la route des Nations n'est pas construite. Ces mêmes autorités communales expliquent également à leurs habitants que le tram qui arrive déjà à la place des Nations sera prolongé en direction du Grand-Saconnex dès que cette route des Nations aura été construite; ce qui est tout à fait logique. Ce tram ne doit pas seulement servir aux riverains mais également aux pendulaires qui pourront laisser leur véhicule dans des P+R existants (secteur aéroport) ou à créer.

Fin 2005, une pétition ayant recueilli 229 signatures d'habitants riverains de l'Ancienne-Route au Grand-Saconnex a été déposée au Grand Conseil par l'AICC, Association des intérêts des habitants du chemin des Corbillettes, l'ALIQT, Association des habitants du quartier de la Tour, l'ARCE, Association des riverains du chemin de l'Erse, l'ASAP, Association secteur Attenville-Pommier et le RADAR, Association des riverains autour de l'Ancienne-Route. Les pétitionnaires se sont aujourd'hui regroupés en un Forum des associations comprenant quelque 750 cotisants, tous habitants du Grand-Saconnex et de Cointrin.

La Commission des pétitions a accepté à l'unanimité de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat en constatant "qu'elle ne demandait rien d'autre que l'application de la loi" (P1561-A du 20 mars 2006). Il s'agit de la loi sur la hiérarchie du réseau routier votée en 2003 et son règlement adopté en 2004.

A cet effet, la carte de la hiérarchisation du réseau routier a été approuvée par le Grand Conseil en 2005. On comprend de cette loi et de son règlement d'application que les dessertes de quartier n'ont pas pour vocation de servir au trafic de transit, aussi justifié que ce dernier puisse être pour une région.

Dans ce contexte, l'Office cantonal de la mobilité (OCM) a mis en place en avril 2006 une interdiction provisoire de circuler sur l'Ancienne-Route et le chemin Auguste-Vilbert. Immédiatement, des milliers d'automobilistes ont trouvé des itinéraires de délestages. Ces milliers de voitures ont alors engendré la grogne des habitants de Pregny-Chambésy et d'autres quartiers du Grand-Saconnex voyant cette circulation passer sous leurs fenêtres. Cette grogne était facilement compréhensible puisque ces voitures empruntaient des itinéraires de délestages ayant également vocation de dessertes de quartier ou réseau secondaire destiné à collecter le trafic de quartier et pas le transit intercommunal, voire intercantonal. Cette mesure a été levée le 28 avril 2006 en raison des énormes bouchons qu'elle provoquait sur la route de Ferney et les quartiers adjacents.

Pour mémoire, l'Office cantonal de la statistique a estimé dans le cadre du recensement 2000 que chaque jour, pour 10 habitants du Grand-Saconnex qui doivent se déplacer pour aller à leur travail, 15 autres transitent sur leur commune pour également se rendre à leur travail qui se trouve soit au centre-ville, soit dans le quartier des organisations internationales. On peut imaginer qu'en 2006 la proportion est plutôt de 12 pour 20 !

Le canton de Genève doit pouvoir donner un message clair à cette population affectée par le trafic de transit. En effet, il n'est pas possible de voter une loi sur la hiérarchie du réseau routier sans l'accompagner de mesures propres à maîtriser ce trafic de transit. La construction de la route des Nations est l'une des mesures pour dévier de Pregny-Chambésy, du Grand-Saconnex et de Cointrin le trafic de transit qui n'a rien à y faire. La deuxième mesure qui va de pair avec la construction de la route des Nations est le prolongement de la ligne de tram qui aura pour vocation de collecter les riverains devant se rendre à leur travail au centre-ville mais également de relier des P+R et offrir aux pendulaires résidents hors des communes concernées un moyen de transport attractif.

D'où la question : où en est-on dans l'avancement des procédures, quand peut-on espérer le commencement effectif des travaux et quelle est la date prévue pour leur achèvement ? "

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

1. Coordination des projets

Les projets de la route des Nations, de l'adaptation de la Jonction de Ferney et du tram Grand-Saconnex étant totalement interdépendants, une coordination très étroite a été établie dès le début des études entre les départements responsables, soit le département des constructions et des technologies de l'information (DCTI) pour ce qui concerne la route des Nations et l'adaptation de la Jonction de Ferney, respectivement le département du territoire (DT) pour ce qui concerne le tram Grand-Saconnex. A cet effet, des groupes de coordination et de pilotage des projets, qui se réunissent à intervalles réguliers, ont été formés, comprenant des représentants de la direction du génie civil pour le DCTI, de l'office cantonal de la mobilité (OCM), de la direction de l'aménagement du territoire (DAT) et du service cantonal d'étude de l'impact sur l'environnement (SCEIE) pour le DT, ainsi que de l'office fédéral des routes (OFROU) pour ce qui concerne notamment la Jonction de Ferney, qui est un ouvrage faisant partie du réseau des routes nationales suisses.

2. Tram Grand-Saconnex

La loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988 (H 1 50) dans son article 4, alinéa 1, lettre b, du 27 août 2004 précise que le tramway Cornavin - Place des Nations sera prolongé jusqu'au Grand-Saconnex, dès que la route des Nations sera construite. Une prolongation éventuelle vers Ferney n'interviendrait que par la suite.

Pour l'heure, les études d'avant-projet sont terminées et le dossier de demande de concession a été déposé à l'Office fédéral des transports le 14 décembre 2005. Le canton de Genève a rendu son préavis en date du 31 mars 2006.

Parallèlement, l'enquête publique a eu lieu du 1^{er} au 31 mars 2006. Les communes ont rendu leur résolution, dont celle de la Ville de Genève qui est très positive. Les principaux groupes de pression ont également transmis leurs observations, pour lesquelles de premiers éléments de réponses ont été donnés.

L'octroi de la concession est attendu dans le courant du mois d'octobre 2006. En mars 2007 devraient débiter des études en vue du dépôt du dossier en approbation des plans à l'Office fédéral des transports (OFT), dépôt qui devrait se faire en décembre 2008. La décision d'approbation des plans devrait intervenir en juin 2010 et les travaux pourraient débiter mi-2013, après la mise en service de la route des Nations, pour se terminer en décembre 2014 pour le premier tronçon et en décembre 2015 pour le second tronçon.

Les dates de mises en service données ci-dessus restent largement dépendantes des projets de la route des Nations et de l'adaptation de la Jonction de Ferney.

3. Route des Nations et Jonction de Ferney

Liée au prolongement du tram vers le Grand-Saconnex, la route des Nations a été consolidée dans le cadre du plan directeur de quartier n° 29'350A, dit du Jardin des Nations, approuvé par le Conseil d'Etat le 23 mars 2005.

Cet ouvrage figure au titre de l'une des actions prioritaires du plan directeur (fiche d'action n° 13: "Construire la route des Nations et modérer la circulation dans les villages").

Le projet de loi ouvrant un crédit d'études de 5 488 000 F pour la route des Nations, ainsi que pour l'adaptation de la Jonction de Ferney, présenté au Grand Conseil lors de sa séance du 27 juin 2002, a été accepté par ce dernier

le 18 février 2005. Un groupement de mandataires ayant été retenu en juillet 2003 à l'issue d'une procédure sélective, les études ont pu commencer rapidement après le délai référendaire, soit en avril 2005.

Le périmètre d'influence de ces deux ouvrages sur le trafic étant très large, une importante campagne de comptages a été entreprise en mai et juin 2005. D'autre part, la route des Nations étant un ouvrage souterrain sur la majeure partie de son tracé, une dizaine de sondages géotechniques ont été effectués durant l'été 2005, qui ont révélé une géologie plus tourmentée que celle qui avait été estimée au préalable sur la base des sondages antérieurs effectués dans le secteur.

Depuis, des études de trafic ont été effectuées, basées notamment sur les comptages précités, et de nombreuses variantes concernant la Jonction de Ferney ont été examinées. Parmi ces variantes, deux ont été étudiées de manière approfondie pour évaluer de façon précise la possibilité d'intégrer un parking P+R à l'intérieur de la Jonction ainsi qu'un terminus pour le tram à proximité immédiate, afin de ne pas empiéter sur des secteurs qui pourraient être indispensables au développement futur de l'aéroport de Genève. A l'issue de ces études préliminaires, début décembre 2005, il s'est malheureusement avéré qu'aucune de ces variantes ne permettait de gérer avec une sécurité suffisante tous les mouvements nécessaires au trafic très important attendu à moyen terme sur ce nœud routier, notamment en raison de l'intégration très difficile des voies d'entrées et de sorties du P+R dans un système devant déjà assurer de très nombreux mouvements. Partant, il est apparu nécessaire de renoncer à la possibilité, souhaitée par le DT, d'amener le tram Grand-Saconnex directement sur la Jonction de Ferney pour prendre en charge ou déposer les utilisateurs d'un P+R implanté à cet endroit. Début 2006, plusieurs séances de coordination et de pilotage ont été nécessaires afin d'orienter les études du tram Grand-Saconnex (y compris le P+R) et de l'adaptation de la Jonction de Ferney, vers des projets moins imbriqués et par conséquent plus simples pour la gestion du trafic et pour le partage de l'espace à disposition. Actuellement, sur la base de réflexions menées par l'OCM concernant le réseau routier envisageable à moyen et long terme dans un secteur très large et sur le trafic y relatif à attendre, des études complémentaires de trafic et de variantes techniques de jonction sont en cours qui devraient être approuvées par tous les services et offices concernés d'ici novembre 2006.

Pour ce qui concerne la route des Nations, sur la base du rapport géotechnique rendu à l'issue des sondages effectués, plusieurs variantes de tracé et de profil en long du tunnel ont été examinées, ainsi que des variantes concernant les caractéristiques des ouvrages routiers à prévoir de part et

d'autre du tunnel pour y distribuer efficacement le trafic (carrefours, dénivelés, giratoires, etc.). Ces études seront vérifiées et éventuellement adaptées en fonction du volume de trafic déterminé par l'étude, actuellement en cours, citée dans le paragraphe précédent.

D'autre part, pour ce qui concerne le financement et les différentes autorisations à obtenir (mise à l'enquête publique, demande en autorisation de construire, approbations techniques, etc.), la route des Nations est soumise à la procédure cantonale alors que l'adaptation de la Jonction de Ferney est soumise à la procédure fédérale. Ainsi, tenant compte des délais habituels nécessaires pour des ouvrages de cette ampleur et des contraintes supplémentaires liées aux procédures concernant les routes nationales pour la Jonction de Ferney, le programme suivant est actuellement retenu.

Les études d'avant-projet, la mise à l'enquête publique, l'établissement du projet de détail, les demandes en autorisation de construire (route des Nations) ainsi que les procédures de mise en soumission et d'adjudication devraient être achevés début 2010, sous réserve d'éventuels recours ou oppositions, si bien que le projet de loi pour l'obtention d'un crédit de construction pourrait être présenté au Grand Conseil en automne 2009 et l'on peut raisonnablement espérer un démarrage des travaux en automne 2010. Partant, la Jonction de Ferney pourrait être mise partiellement en service mi-2012, en attendant la mise en service de la route des Nations mi-2013.

Un programme raccourci pourrait être proposé qui consisterait à présenter la demande de crédit parallèlement aux procédures d'autorisation et de mise en soumission, ce qui permettrait de gagner environ une année. Dans cette hypothèse, le Grand Conseil pourrait être saisi du projet de loi précité en automne 2008 et la mise en service de la route des Nations imaginée pour 2012.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Pierre-François Unger