

Proposition présentée par les députés :

M^{me} et MM. Jacques Jeannerat, Alain Meylan, Beatriz de Candolle, Ivan Slatkine, Louis Serex, Jean-Marc Odier, René Desbaillets, Eric Ischi, Eric Leyvraz, Daniel Zaugg, Guy Mettan, Michel Forni, Philippe Guénat et François Gillet

Date de dépôt : 29 avril 2008

Proposition de motion

pour une utilisation de la bande d'arrêt d'urgence en guise de troisième voie autoroutière

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

- l'augmentation continue des charges sur l'autoroute de contournement qui s'est transformée en une autoroute de desserte urbaine ;
- la saturation grandissante de cette autoroute dans les deux sens et pendant toute la journée, notamment à l'approche du Vengeron ;
- la limite de capacité de cette autoroute actuellement dépassée aux heures de pointe, notamment entre le Vengeron et l'aéroport ;
- la détérioration de la sécurité des usagers sur des tronçons autoroutiers surchargés, notamment dans les ouvrages souterrains ;
- l'absence d'alternative offerte au trafic en cas d'incident, l'autoroute de contournement étant incomplète ;
- les nuisances environnementales causées par un trafic pulsé qui vont à l'encontre des efforts cantonaux effectués pour améliorer la qualité de l'air, réduire le bruit et diminuer les émissions de CO₂,

invite le Conseil d'Etat

à faire utiliser la bande d'arrêt d'urgence, notamment entre la frontière valdo-genevoise et l'aéroport, pour les deux sens de circulation, comme troisième

voie autoroutière à l'essai, sur la base de ce qui se met en place dans le canton de Vaud entre la jonction ouest de Morges et l'échangeur d'Ecublens.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

La politique des transports issue de circulation 2000 reposait sur trois piliers : le report modal en faveur des transports publics, le report spatial sur l'autoroute de contournement et une traversée de la rade destinée à soulager le pont du Mont-Blanc et les quais.

Le premier pilier se concrétise à raison d'une inauguration de ligne de tram par an. Le troisième pilier s'est transformé en une traversée du lac aux horizons incertains et dont l'avenir n'est plus en mains genevoises, mais se jouera sous la Coupole fédérale.

Qu'en est-il du second pilier ? Le trafic journalier moyen sur l'autoroute de contournement est passé entre 1998 et 2006, soit en huit ans :

- de 40 068 véhicules à 49 146 (augmentation de 9078 véhicules, soit une augmentation annuelle de 2,8%) sur le tronçon Vengeron / Genève-Aéroport ;
- de 22 975 véhicules à 31 481 (augmentation de 8506 véhicules, soit une augmentation annuelle de 4,6%) à la douane de Bardonnex ;
- de 45 000 véhicules à 61 907 (augmentation de 16 907 véhicules, soit une augmentation annuelle de 4,7%) dans la tranchée de Chèvres.

Ce pilier est-il victime de son succès ou du développement important de la mobilité dans le bassin versant franco-valdo-genevois ? Il est difficile de le savoir. Quoi qu'il en soit, la prochaine ouverture de l'A41 aux portes de Genève aggravera la situation en élargissant ledit bassin versant du côté français et en ramenant encore plus de trafic sur une autoroute dont le taux de croissance annuel se situe déjà entre 3 et 5%.

Peu importe de savoir s'il existe encore des réserves de capacité ou si la saturation est déjà atteinte, car cela serait ouvrir un débat technique sur les profils de charge, c'est-à-dire sur les différentes périodes de la journée : comme les périodes de pointe s'étalent et que donc les heures creuses se remplissent, cela étant dû notamment à la flexibilisation des temps de travail et à la progression de la mobilité de loisirs, ce débat ne doit pas en être un. Le vrai débat consiste à prendre en compte l'urgence à laquelle notre canton doit faire face, car ne rien faire aura trois types de conséquences désastreuses pour la population genevoise et sa qualité de vie :

- premièrement, la saturation de l'autoroute va inciter les automobilistes à en sortir pour utiliser le réseau routier cantonal ou communal, avec les problèmes de traversée de village que certaines de nos localités connaissent déjà ;
- deuxièmement, le nombre d'heures d'engorgement va augmenter avec un trafic pulsé de plus en plus fréquent ; or, un trafic de type « stop and go » est très dommageable pour l'environnement et augmente considérablement les nuisances pour les riverains, tout en péjorant gravement l'écobilan régional ;
- troisièmement, la sécurité routière va diminuer, car le nombre d'accidents augmente en parallèle avec l'augmentation des charges de trafic.

La bande d'arrêt d'urgence existe ; l'utiliser de manière temporaire, jusqu'à ce que le dossier d'une véritable troisième voie autoroutière soit débloqué au niveau fédéral, est une solution rapide pour faire face aux problèmes d'engorgement de notre région. Le canton de Vaud a bien compris l'intérêt de cette démarche, puisqu'une demande d'essai a été déposée auprès de l'OFROU, qui semble encourager ce type d'approche comme mesure d'urgence pour les tronçons saturés. L'autoroute de contournement de Genève connaissant la même évolution que l'autoroute de l'Ouest lausannois, cette solution temporaire doit aussi être étudiée et concrétisée, entre la frontière valdo-genevoise et l'aéroport, dans notre canton, afin d'éviter la mise en place des conséquences fâcheuses précitées.

A la lumière de cet exposé des motifs, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à réserver un bon accueil à la présente motion.