

*Date de dépôt : 6 novembre 2017*

## Rapport

**de la Commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M<sup>mes</sup> et MM. Nathalie Hardyn, Jean Romain, Jacques Béné, Nathalie Fontanet, Raymond Wicky, Gabriel Barrillier, Yvan Zweifel, Beatriz de Candolle, Lionel Halpérin, Charles Selleger, Bénédicte Montant, Michel Ducret, Guy Mettan, Jean-Marc Guinchard, Jean-Charles Lathion pour un développement équilibré des transports dans le cadre du plan directeur cantonal 2030**

*Rapport de majorité de M. Murat Julian Alder (page 1)*

*Rapport de première minorité de M<sup>me</sup> Caroline Marti (page 14)*

*Rapport de seconde minorité de M. Mathias Buschbeck (page 16)*

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de M. Murat Julian Alder

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports (ci-après : « la commission ») a consacré 4 séances au traitement de la motion susmentionnée, soit les mardis 28 mars, 11 avril, 9 mai et 16 mai 2017 sous la présidence de M. le député Bernard Riedweg.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Vincent Moret.

M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du DETA, M. David Favre, directeur général des transports, M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint chargé du génie civil, et M. Alexandre Prina, directeur de la planification, ont également participé aux travaux.

Qu'ils en soient tous remerciés.

## **I. Présentation de la motion par M<sup>me</sup> la députée suppléante Nathalie Hardyn (28.03.2017)**

**M<sup>me</sup> Hardyn** se réfère à l'exposé des motifs de la motion n° M 2356 et rappelle en particulier que :

- -le plan directeur cantonal a été renvoyé au Conseil d'Etat par la Confédération afin de procéder à différents changements concernant l'aménagement du territoire, ainsi que les surfaces d'assolement ; il n'y a donc pas de raison que le volet mobilité de ce plan en soit modifié ;
- -or, c'est précisément ce qui a été fait, et la traversée du lac s'en retrouve comme le parent pauvre de la nouvelle version dudit plan ;
- -la motion n° M 2356 a pour objectif de rééquilibrer la situation, tout en tenant compte de la nouvelle loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

**Un député (PLR)** demande si cette motion a encore du sens dans la mesure où plusieurs de ses objectifs ont apparemment été atteints dans l'intervalle.

**M<sup>me</sup> Hardyn** répond par l'affirmative. Une consultation des collectivités publiques concernées aura lieu. Le Grand Conseil devra quant à lui se prononcer à propos du plan directeur cantonal. Il est dès lors légitime que la commission puisse également se déterminer.

**Une députée (S)** demande si la réalisation de la traversée du lac nécessiterait l'utilisation de surfaces d'assolement (SDA) et, dans l'affirmative, combien.

**M<sup>me</sup> Hardyn** estime les SDA nécessaires à onze.

**M. Prina** pense que ce nombre est plutôt de quatorze et qu'il peut encore augmenter.

**Sur question de la même députée (S), M<sup>me</sup> Hardyn** déclare considérer que la réalisation d'une telle infrastructure constitue un investissement important pour l'avenir du canton dans la mesure où elle permettrait une amélioration de la qualité de vie de ses habitants et de préserver son attractivité économique.

**Sur question d'un député (Ve), M<sup>me</sup> Hardyn** rappelle qu'aussi bien la LMCE que la traversée du lac ont été légitimées en votation populaire et qu'il est important de transmettre un message au Conseil d'Etat afin qu'il tienne compte de ces deux décisions du peuple dans le cadre de la partie du plan directeur cantonal consacrée à la mobilité.

**Un député (EAG)** rappelle que la crainte de la Confédération est de devoir subventionner les travaux induits par le manque de surfaces constructibles sur la rive gauche.

**M<sup>me</sup> Hardyn** lui répond que le plan directeur cantonal va justement être révisé pour répondre aux demandes de la Confédération. Cette dernière a indiqué que ce serait un complément utile à l'élargissement de l'autoroute, mais qu'il faudrait aménager et densifier la rive gauche. Pour rappel, les Suisses ont voté en faveur du fonds FORTA prévoyant des plans quadriennaux.

**Sur question du même député (EAG), M<sup>me</sup> Hardyn** indique qu'elle suppose qu'un concours sera organisé pour la réalisation de la traversée du lac. Si cette traversée devait revêtir la forme d'une autoroute, alors le canton devrait préfinancer l'ouvrage pour le faire avancer. Si Genève, qui réalise 8 milliards de francs de recettes fiscales par année ne peut pas investir pour un ouvrage important qui a un retour sur investissement en cinquante ans, alors elle ne sait pas où va le canton.

**Sur question d'un député (PDC), M<sup>me</sup> Hardyn** relève que le plan directeur cantonal 2030 fait beaucoup plus mention de la LMCE que de la traversée du lac, quand bien même elles ont toutes deux été plébiscitées en votation. Elle ne sait pas pourquoi les fiches consacrées à la mobilité du plan directeur cantonal ont été modifiées.

**Une députée (S)** propose l'audition d'une délégation du Conseil d'Etat. Cette proposition est acceptée sans opposition.

## **II. Audition de MM. les conseillers d'Etat Luc Barthassat (DETA) et Antonio Hodgers (DALE), accompagnés de M. Bernard Leutenegger, directeur de la planification directrice cantonale et régionale (11.04.2017)**

**M. Hodgers (DALE)** explique que les deux premières invitées de la motion concernent davantage le DALE et qu'elles sont conformes aux agissements et intentions du plan directeur cantonal. La cohérence a été renforcée entre les programmes d'urbanisation et ceux de transports. Cette motion correspond donc à ce que cherche à faire le Conseil d'Etat.

**M. Leutenegger (PDCR)** confirme que les différentes fiches mobilité ont fait l'objet d'une rédaction conjointe avec la direction générale des transports. La prise en compte de la traversée du lac a été faite à plusieurs niveaux. Les termes de sa faisabilité sont examinés des deux côtés du

territoire. La mise à jour du plan directeur cantonal porte prioritairement sur le développement urbain. Le volet coordination entre l'urbanisation et les transports est une attente forte de la Confédération. Le projet a été transmis à la Confédération en même temps que le projet d'agglomération 3.

**Une députée (S)** demande si cette motion a une utilité et pourra infléchir les actions entreprises par le Conseil d'Etat. Elle demande également ce que compte faire le Conseil d'Etat pour développer la rive gauche.

**M. Hodgers (DALE)** répond que la question de l'opportunité de cette motion est à trancher par les commissaires.

**M. Barthassat (DETA)** s'exprime sur les deux dernières invites. Il y a toute une série de projets concernant la rive gauche comme à la Pallanterie et dans d'autres villages. Il y a également des projets d'urbanisation du côté français. Les projets d'urbanisation de la rive gauche n'engendrent pas des modifications massives de zones. Lorsqu'on parle des projets sur la rive gauche, cela concerne essentiellement des projets d'urbanisation dans la région d'Arve-Lac.

**M. Leutenegger (PDCR)** rappelle que le développement de la rive gauche concerne le développement entre Arve et Thonon. Dans le plan directeur cantonal, il a fallu différer l'adoption des planifications sur les secteurs de la Pallanterie et de Puplinge, mais différer ne veut pas dire abandonner. Cela correspond à un besoin. La Confédération reconnaît également un besoin important de développement de la zone à bâtir. Pour cela, il faut résoudre le problème des surfaces d'assolement.

**Un député (UDC)** demande si les personnes auditionnées peuvent confirmer que Berne a toujours accepté de cofinancer la traversée du lac à condition que la rive gauche soit urbanisée et développée.

**M. Hodgers (DALE)** explique que les autorités fédérales ne reconnaissent pas la traversée du lac comme une route nationale. En effet, il faut pour cela une route servant un volume important d'usagers. Le débat est plus complexe à Berne. Il concerne l'entrée du projet dans un programme de financement aux alentours de 2030. Il n'y a aucune garantie d'obtenir un financement. Il faut distinguer ce qui relève de la pertinence de l'ouvrage et ce qui concerne son financement. L'intérêt n'est pas frontalement contesté par Berne. Néanmoins, ce n'est pas parce que Genève affirme en avoir besoin que Berne va accepter de le payer. Le principe d'aménagement du territoire n'est pas contesté mais la question du cofinancement reste ouverte. Le travail consiste donc en un travail de lobby auprès des autorités fédérales afin que la traversée du lac soit inscrite dans un programme de réseau national de routes. Le programme FORTA existe désormais et la traversée du lac n'y figure pas.

**Un député (PLR)** relève que l'élargissement de l'autoroute revient à augmenter la capacité d'un goulet d'étranglement, ce qui n'est pas forcément utile. Une part non négligeable de personnes venant à Genève en voiture ne peut pas utiliser les transports publics faute de places de parking à l'entrée de la ville. En plus de cela, plusieurs P+R vont être supprimés alors que leur capacité devrait être augmentée.

**M. Hodgers (DALE)** explique que les personnes utilisant l'autoroute le font pour se rendre dans des zones d'activités se situant avant la sortie de Bardonnex. Il y a donc un vrai goulet d'étranglement sur l'autoroute. Cet élargissement permettra de circuler correctement sur un axe essentiel, aura un réel effet sur l'autoroute et n'accentuera pas les bouchons à la douane de Bardonnex. Beaucoup de Suisses circulent sur ce bout d'autoroute afin de se rendre à leur travail. Concernant les P+R, ces derniers offrent une possibilité d'absorption de 4% de la mobilité pendulaire. C'est donc une possibilité intéressante mais avec moins d'importance que d'autres projets. Il serait par exemple beaucoup plus intéressant de les faire de l'autre côté de la frontière. Il rappelle qu'il y a environ 600 000 mouvements aux frontières du canton de Genève.

**Un député (EAG)** estime que, si Berne ne considère pas la traversée du lac comme une route nationale, cette traversée pourrait avoir cette qualité si elle devenait une autoroute. Il demande donc s'il faut compter sur une densification de Thonon pour que le projet soit retenu par la Confédération, mais il voit mal la Confédération financer une traversée du lac pour la France.

**M. Leutenegger (PDCR)** explique que cela ne concerne pas uniquement Thonon mais un grand secteur qui s'étend jusqu'à Thonon. Ce secteur est en partie polarisé à Genève. Il y a une réserve de développement urbain très importante. Des flux se manifestent dans les prévisions d'occupation du trafic ferroviaire. Il y a une demande constatée à travers les bus transfrontaliers qui vont de Thonon à Genève par la route de Thonon dont la fréquence a été fortement augmentée. Il y a également une demande de déplacement multimodal. Une infrastructure telle que la traversée du lac aura donc un effet sur la communication entre ce grand secteur et les zones de travail. Il conclut qu'il faut prendre en considération l'ensemble du territoire. La Confédération sera intéressée dans la mesure où cela a un impact sur le trafic national.

**M. Hodgers (DALE)** résume qu'un ouvrage de cette taille n'a de sens que s'il est pris à l'échelle de l'agglomération. Il faut donc dépasser le territoire cantonal et prendre en compte ce qu'il y a autour, tout comme pour le CEVA et les autres infrastructures majeures développées ces dernières années.

**Le même député (EAG)** explique que c'est l'argument visant à inclure la zone constructible de Thonon qui le rend sceptique.

**M. Hodgers (DALE)** répond que ce n'est pas un argument politique mais un constat urbanistique. Cela offre à ce côté-là un désenclavement majeur d'accessibilité à plusieurs emplois. L'offre créant la demande, beaucoup de gens pourraient vouloir habiter dans ces zones. En matière de transports, l'offre crée également la demande. La coordination entre les transports et l'urbanisation est donc importante.

**M. Leutenegger (PDCR)** relève que, si la Confédération a accepté de cofinancer le prolongement du tram du côté d'Annemasse, c'est qu'elle a pris en considération ce qu'il y avait au-delà de la frontière.

**Un député (S)** constate une fronde grandissante de certaines communes concernant l'aménagement de la traversée du lac.

**M. Hodgers (DALE)** explique que ce tracé est le projet formel remis par Genève à la Confédération. Il a donc été repris ainsi dans le plan directeur cantonal.

**M. Leutenegger (PDCR)** ajoute que le tracé présente un potentiel de prendre une partie du trafic de l'évitement du centre de Genève. Ces études ont également mis en évidence des effets non souhaitables sur les communes voisines qui nécessiteront des mesures.

**Un député (PLR)** considère qu'il est indispensable de faire fonctionner l'ensemble du système sans péjorer la qualité de vie dans les localités avoisinantes.

**Un député (S)** demande aux personnes auditionnées si elles ont reçu une délégation de l'ACG ou des communes concernées.

**M. Ferey (DETA)** explique qu'un comité élargi est mis en place pour discuter de l'ensemble du développement autoroutier afin de voir comment coordonner ces différents ouvrages. Le premier comité stratégique aura lieu fin juin 2017 en présence de deux représentants des communes de chaque rive.

**M. Barthassat (DETA)** relève que le financement de la traversée du lac sera présenté avec M. Dal Busco (DF) en juin 2017. Il rappelle qu'il faut 24 millions de francs pour peaufiner le projet à présenter à Berne. Un financement par FORTA pourrait avoir lieu dans les années 2025-2030. En attendant, il faut faire cette traversée du lac. La mise à jour du plan directeur cantonal concerne essentiellement le territoire. Tant que cette traversée est négociée à Berne sans avoir inscrit les grands projets du canton dans ce plan, Berne n'entrera systématiquement pas en matière. La voie industrielle de la

Pallanterie va doubler alors que les logements ne suivront pas. Les remarques viennent essentiellement de la commune de Puplinge. En effet, la sortie se fera sur la zone industrielle de cette commune. En tout état de cause, si Genève veut obtenir un financement fédéral pour la réalisation de la traversée du lac, alors il est nécessaire d'inscrire les différents projets dans le plan directeur. Le Conseil d'Etat ne semble cependant pas unanime à ce propos.

**Mise aux voix, l'audition de la commune de Puplinge est acceptée par :**

**Pour :** 7 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 2 UDC)

**Contre :** 6 (1 PDC, 4 PLR, 1 MCG)

**Abstention :** –

### **III. Audition de M. Gilles Marti, maire de Puplinge, accompagné de M. Gérard Garnier, adjoint (09.05.2017)**

Lors de son audition, **M. Marti** a exposé, en substance, que :

- la commune de Puplinge s'inquiète du plan directeur cantonal ;
- elle attache beaucoup d'importance au CEVA, lequel répondra à une partie du problème du trafic pendulaire ;
- la gare d'Annemasse sera la plus grande de la rive gauche, de sorte qu'il serait dommage de ne pas la relier directement à la région d'Arve-Lac ;
- les habitants de Puplinge s'inquiètent de la traversée du lac pour deux raisons : une sortie d'autoroute est prévue à proximité immédiate du village et le tracé ne sera pas lié à la France, ce qui constitue une lacune importante ;
- en effet, le tracé prévu n'a qu'une seule liaison prévue à ce stade avec la France, par Vallard, en direction d'Etrembières, un nœud routier particulièrement chargé ;
- il est prévu de mettre en service une autoroute en direction de Thonon en 2022 ou 2023, ce qui va augmenter la circulation sur cet axe, qui sera raccordé à la A40 ;
- les Français considèrent eux aussi que le raccordement doit être pensé à l'échelon du Grand Genève et rejoindre le réseau autoroutier français au nord d'Annemasse ;
- la commune a le sentiment d'être flouée par la campagne liée à la votation du 5 juin 2016, qui a été présentée uniquement comme un vote de

principe, alors que le Conseil d'Etat ne semble pas vouloir étudier un autre tracé que celui qui est en projet.

**Sur question d'un député (Ve), M. Marti** explique que les autres communes ont chacune leur appréciation de la situation en fonction de leurs intérêts respectifs. Certaines ont d'autres intérêts. C'est le cas de Thônex et Hermance, par exemple. D'autres ne se sentent pas concernées. L'absence de raccordement préoccupe notamment Gy, Jussy, Meiner et Presinge, ces dernières étant plutôt proches du lac et rurales. Ces communes ont toujours plus de circulation dans leur village. Puplinge, qui voit passer 5000 à 6000 véhicules par jour, a la chance d'avoir une route de contournement, mais cette dernière ne suffit plus.

**M. Garnier** ajoute que toutes ces communes seraient touchées par les sorties autoroutières prévues. Le nœud routier d'Etrembières est déjà saturé. La sortie Gaillard est déjà sollicitée pour éviter celle de Vallard. Les gens rentreront plus haut, et donc par Puplinge ou Jussy, par exemple.

**M. Marti** ajoute encore qu'une grande surface commerciale a ouvert à proximité de la commune, de l'autre côté de la frontière. Heureusement, Puplinge a une route très étroite, car c'est la seule modération du trafic possible.

**Un député (EAG)** rappelle que la Confédération ne veut pas participer au financement de la réalisation de la traversée du lac au motif que la rive gauche n'est pas assez urbanisée. Il demande donc si cet aspect a joué un rôle dans le refus de la traversée du lac par les citoyens de la commune.

**M. Marti** répond par la négative. Il y a différents sujets de préoccupation dans la commune. Concernant l'aménagement du territoire, la construction de la nouvelle prison en est un. Ils ont évité le pire car le premier projet prévoyait celle-ci à proximité du village. Quant au plan directeur cantonal, des projets d'urbanisation sont prévus et la commune y est intégrée. Cela ne pose donc pas de problème. Par contre, le projet des Communaux d'Ambilly constitue un élément d'inquiétude parce que la deuxième phase est prévue à Puplinge.

**M. Garnier** ajoute que les habitants ne sont pas dupes. Ils savent qu'une sortie d'autoroute implique un développement urbain.

**Un député (PDC)** comprend les soucis de leur commune. La commission n'a jamais traité en détail la traversée du lac. Néanmoins, un conseil consultatif la traite en détail. Il demande si le principe d'inscrire dans le plan directeur cantonal la traversée du lac est quelque chose d'important pour la commune. Il demande également quelle est la position de la commune par rapport au plan directeur cantonal 2030.

**M. Marti** précise que le conseil consultatif ne doit qu'étudier si ce sera un pont ou un tunnel. Il considère que la traversée du lac n'est pas une nécessité. Ce qui est nécessaire, c'est de prendre des mesures rapides pour les transports publics. Le CEVA est un investissement majeur. Il faut mettre des moyens pour le rendre attractif. Les problèmes de circulation à Arve-Lac concernent le trafic pendulaire. Il faut donc inciter les gens à prendre le CEVA et les transports publics pour aller en ville. Les P+R sont également importants et méritent d'être développés.

**Un député (PDC)** demande si ce n'est pas une nécessité d'avoir une traversée du lac en particulier pour les personnes qui vont travailler sur la rive droite.

**M. Marti** lui répond qu'il n'est certes pas content lorsqu'il doit faire le tour de la rade pour se rendre à Meyrin. Néanmoins, en incitant les gens à prendre les transports publics, le nombre de véhicules sur la route sera réduit. Lorsqu'il doit prendre le train à Cornavin, il part une heure avant son train. Cela n'encourage évidemment pas les gens à se déplacer autrement qu'en voiture. Le CEVA permettra de radicalement changer cela. Il ajoute que Zurich ne s'est jamais posé la question d'une traversée du lac, mais ils ont mis les moyens sur d'autres types de mobilité. Les employés de Belle-Idée commencent au même moment que ceux de la prison. Cela crée un afflux qui sature certains carrefours. Il n'y a pas de solution miracle, mais une multitude d'éléments qui permettront d'améliorer la situation.

**Sur question d'un député (PLR), M. Marti** confirme avoir conscience que la Confédération ne veut pas de nouvelles plateformes douanières. Les premiers plans prévoyaient un tracé descendant sur Vallard parce que le canton ne voulait pas discuter avec la France. Sur le terrain, c'est une absurdité. La commune a également conscience que la Confédération a mis la priorité sur les goulets d'étranglement.

**Un autre député (PLR)** demande comment expliquer que Puplinge soit la seule commune à avoir refusé la traversée du lac.

**M. Marti** indique que les communes du bord du lac sont politiquement différentes, ce qui a peut-être fait une différence.

**Le même député (PLR)** demande s'il n'est pas à prévoir que l'autoroute absorbera une partie des pendulaires.

**M. Marti** confirme que, si la traversée se fait avec une accroche sur la route à quatre voies en direction de Thonon, cela permettra effectivement d'attirer la circulation plutôt que d'avoir une circulation diffuse. Par contre, si le tracé rejoint Vallard, ce sera une catastrophe.

#### **IV. Discussion et vote (16.05.2017)**

**Un député (PLR)** déclare que son groupe soutiendra cette motion afin de réaffirmer la nécessité de réaliser la traversée du lac dans le plan directeur cantonal.

**Un député (PDC)** abonde dans le même sens. La traversée du lac est nécessaire, à l'instar de l'élargissement de l'autoroute. Les soucis de la commune de Puplinge sont prématurés par rapport à cette motion.

**Un député (Ve)** trouve que cette motion réaffirme des choses que le Conseil d'Etat a déjà réaffirmées. Il ne voit pas l'intérêt de cette motion et la refusera.

**Un député (S)** estime qu'il était intéressant d'avoir un débat à ce sujet. Plus le temps passe, plus les soucis augmentent. Plusieurs communes s'inquiètent de cette infrastructure. Cette dernière ne sera pas financée par la Confédération alors qu'elle coûterait entre trois et cinq milliards de francs. De plus, elle posera des problèmes environnementaux importants. Son groupe votera donc contre cette motion.

**Un député (MCG)** explique que l'on ne résoudra rien dans le centre-ville sans améliorer les choses au nord de l'agglomération. Le peuple s'est clairement exprimé deux reprises à propos de la traversée du lac. Son groupe soutiendra cette motion.

**Un député (UDC)** déclare qu'il soutiendra également cette motion pour les raisons déjà évoquées.

**Un député (Ve)** propose de supprimer les 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> invites de la motion.

**Mise aux voix, cette proposition d'amendement (Ve) est refusée par :**

**Pour :** 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)

**Contre :** 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

**Abstention :** –

Un député (PLR) propose de ne supprimer que la 4<sup>e</sup> invite de la motion, qui n'est plus nécessaire.

**Mise aux voix, cette proposition d'amendement (PLR) est refusée par :**

**Pour :** 6 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PLR)

**Contre :** 6 (1 PDC, 2 PLR, 3 MCG)

**Abstentions :** 3 (2 UDC, 1 PLR)

**Mise aux voix, la proposition de motion n° M 2356 est acceptée par :**

**Pour :** 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

**Contre :** 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)

**Abstention :** –

Préavis de traitement : catégorie II, 30 minutes

## **Proposition de motion (2356-A)**

### **pour un développement équilibré des transports dans le cadre du plan directeur cantonal 2030**

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

- la large adhésion suscitée au sein du canton par le plan directeur cantonal 2030 ;
- la nature équilibrée, pragmatique et consensuelle de son volet « mobilité », intégrant les développements nécessaires de tous les modes de transport ;
- la mise à l'enquête prochaine d'une mise à jour du plan directeur cantonal 2030, suite au rapport d'examen de l'Office fédéral du développement territorial de 2015 ;
- que ledit rapport ne remet pas fondamentalement en cause les fiches B « mobilité » du plan directeur cantonal 2030 tel qu'adopté par le Conseil d'Etat ;
- le plébiscite réservé par la population genevoise à l'initiative constitutionnelle « OUI à la grande Traversée du Lac ! » ;
- l'acceptation le même jour de la loi « pour une mobilité cohérente et équilibrée » ;
- le renvoi au Conseil d'Etat, en 2015, de la motion 2281 « en faveur de la réalisation de l'ensemble du plan directeur cantonal 2030 » de la Commission d'aménagement du canton ;
- le besoin d'une approche multimodale du développement des infrastructures de transport du canton ;
- que l'Office fédéral des routes a confirmé l'excellent rapport coûts-avantages de la traversée du lac s'agissant de la politique des transports et des priorités de la politique genevoise d'aménagement futur du territoire,

invite le Conseil d'Etat

- à faire en sorte que la mise à jour du plan directeur cantonal 2030 confirme l'équilibre du document actuel s'agissant du développement futur des infrastructures de transports ;

- à réaffirmer dans le plan directeur cantonal 2030 la nécessité de la traversée du lac ;
- à s’engager auprès des autorités fédérales pour que la réalisation des travaux d’élargissement de l’autoroute de contournement actuellement classés en module 2 du programme d’élimination des goulets d’étranglement du réseau des routes nationales, ainsi que l’aménagement du tronçon Coppet-Nyon actuellement classé dans le module 3, ne souffrent pas de retards et soient considérés tant par les Chambres fédérales que par le Conseil fédéral parmi les travaux à réaliser prioritairement à l’avenir ;
- à mener rapidement à terme les études sur la traversée du lac annoncées par le Conseil d’Etat et exigées par les autorités fédérales avant toute prise en compte du projet.

*Date de dépôt : 6 septembre 2017*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### Rapport de M<sup>me</sup> Caroline Marti

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Si la minorité de la Commission des transports peut adhérer à certaines des injonctions de cette motion, d'autres aspects ne sont à ces yeux pas acceptables tant sur la forme que sur le fond. En voici les principales raisons.

**La forme d'abord.** Si on replace la motion 2356 dans son contexte, on s'aperçoit qu'elle a été déposée par des député-e-s PLR et PDC au moment même où s'ouvrirait la consultation sur la mise à jour du plan directeur cantonal 2030. Or l'ensemble des partis, de même que les associations et milieux concernés, ont été invités à faire part au Conseil d'Etat de leurs observations et préoccupation dans le cadre de cette procédure spécifiquement prévue à cet effet. Dès lors, s'exprimer en parallèle par le biais d'une motion n'apporte strictement rien de plus au débat si ce n'est se faire mousser dans une optique électoraliste et faire perdre au passage un temps considérable au Grand Conseil.

**Sur le fond ensuite.** Bien enrobée dans un discours très général et somme toute assez fédérateur sur les besoins de développement des infrastructures de transport et la nécessité de plaider la cause genevoise auprès des autorités fédérales, pointe l'épineuse question de la traversée du lac. Or, bien que le principe de ce « boucllement autoroutier » ait été adopté en votation populaire, la réalisation de cet ouvrage semble bien mal emmanchée. En effet, les différentes études menées jusqu'ici peinent à démontrer l'utilité de cette colossale infrastructure. Ses partisans ont beau marteler que la traversée permettra de réduire le trafic au centre-ville, de multiples exemples montrent que la création de nouvelles routes produit inmanquablement de nouveaux déplacements, donc plus de trafic, réduisant à néant les espoirs de désengorgement des localités.

Par ailleurs, la réalité géologique des fonds sous-lacustres complique considérablement la réalisation de cet ouvrage et crée une incertitude grandissante quant à son coût de construction. Profondeur du lac, importante couche de boue et de vase qui en recouvre le fond et matériel d'armement jeté négligemment dans les eaux du Léman sont autant d'obstacles objectifs à l'aboutissement de ce projet.

La nature et le paysage ne sont pas en reste. Les études et les associations de protection de la nature sont formelles, les impacts environnementaux tant d'un pont que d'un tunnel seraient considérables, sans parler des nuisances engendrées par cette infrastructure que subiraient les riverains durant les travaux et lors de sa mise en service.

Last but not least, nous ne disposons pour l'heure d'aucune source de financement crédible pour construire cette traversée. La Confédération est très claire, cette infrastructure n'est pas jugée prioritaire. Autant dire que nous ne pouvons compter sur aucun financement en provenance de Berne. Une étude récemment publiée démontre par ailleurs que l'hypothèse d'un financement par un partenaire privé est peu probable et donc à écarter. Les Genevoises et Genevois seront donc seul-e-s à supporter le poids financier de cet ouvrage, estimé à plus de 3 milliards de francs, soit par le biais des impôts, soit par le biais d'un péage. Reste à préciser que l'usage des routes est gratuit en Suisse et que l'installation d'un péage nécessite une dérogation de l'Assemblée fédérale, d'ordinaire très frileuse pour accorder ce type d'exception.

La réalité peut être cruelle et la vérité difficile à entendre mais la concrétisation de la traversée du lac a manifestement du plomb dans l'aile car tous les voyants sont au rouge. N'en déplaise aux aficionados de ce projet.

**Sur le timing enfin.** Si le peuple a voté le principe d'une traversée lacustre, il ne s'est pas prononcé sur un calendrier. Or, au vu des très nombreux obstacles évoqués dans le présent rapport, il est parfaitement illusoire de penser que cette infrastructure pourra être réalisée d'ici 2030. Le peuple a voté ce principe, laissons-le dans le plan directeur cantonal 2030... mais ne nous arc-boutons pas sur ce projet et ne l'érigions pas comme tête de gondole des projets de mobilité appelés à se développer dans les quinze prochaines années.

*Date de dépôt : 5 septembre 2017*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### **Rapport de M. Mathias Buschbeck**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Cette motion n'en est pas une, c'est une profession de foi. Sans rien amener de nouveau, on déroule un credo : nous confirmons, nous appuyons, nous réaffirmons.

Nous confirmons que nous souhaitons un équilibre dans les infrastructures de transports. Invite bien creuse et passe-partout...

Nous réaffirmons notre amour inconditionnel à la traversée du lac – étrange définition de l'équilibre –, en demandant qu'elle figure au plan cantonal... où elle figure déjà.

Nous nous agitons pour que rien ne change dans le plan directeur afin que ce projet aille coûte que coûte de l'avant.

Enfin, nous exigeons, avec vigueur cette fois, des autorités fédérales de mieux s'occuper... des autoroutes vaudoises !

Les auditions sur cet objet n'ont pourtant pas été inutiles. Elles ont permis d'entendre quelques réalités que les plus pieux n'arrivent que difficilement à accepter.

En effet, il fut rappelé que les autorités fédérales ne reconnaissent pas la traversée du lac comme une route nationale. Pour cela, il faudrait une route desservant un volume important d'utilisateurs. Genève n'est donc pas près d'obtenir un financement fédéral. La Tlac ne fait d'ailleurs pas partie du programme FORTA.

On nous a confirmé que c'est bien 24 millions qu'il faudra pour les pré-études, les 6 millions annoncés n'étant que la première tranche de la vieille technique du salami...

En outre, le potentiel aujourd'hui identifié de densification du secteur Arve-Lac ne peut en aucun cas justifier la traversée. Seul un développement massif du Chablais français pourrait à terme la justifier. Je me réjouis d'entendre le MCG prêcher cette bonne parole !

Les autorités françaises, d'ailleurs, sont extrêmement inquiètes des impacts de cet ouvrage sur son territoire et sont farouchement opposées au tracé retenu.

Les auditions ont également été l'occasion d'entendre l'apôtre Barthassat mener une violente charge contre les communes de la rive gauche s'opposant au dogme du tracé actuellement retenu, et tout particulièrement contre Puplinge, rendu coupable de tous les blocages.

La commission a donc voulu entendre les autorités de cette Sodome

Cette audition a permis de réaliser à quel point le tracé retenu n'est pas parole d'évangile mais cumule plutôt les défauts et les oppositions ! En effet, il apparaît très clairement que le « S » prévu après Puplinge est incohérent puisque, au lieu de contourner l'agglomération, il la traverse. De plus, il garantit la paralysie de la douane de Thônex-Vallard et fait par ailleurs de Puplinge le hub autoroutier de tout le trafic de la rive sud du Léman – Puplinge, qui pourtant se trouvera à 900 mètres d'une des principales gares de la région et du CEVA, l'étoile d'Annemasse...

Les doutes autour de cette motion sont partagés au-delà du cercle des hérétiques puisque des voix se sont élevées de toutes parts pour relever son obsolescence, d'autant plus grande lorsqu'elle reviendra en séance plénière, la consultation étant terminée. Nul doute que l'Inquisition aura su d'ici là ramener ces agnostiques au sein des croyants.

Si les auteurs de la motion avaient réellement le souci de soutenir des projets d'infrastructures de mobilité susceptibles de recevoir un feu vert de la part de Berne, ils auraient dû adresser leurs prières en direction des projets ferroviaires dans le cadre du projet PRODES où Genève est encore une fois le parent pauvre, se battant – bien tardivement – pour obtenir 1% du total de la manne fédéral. En effet, les projets de développement ferroviaire souffrent terriblement depuis la nouvelle législature, depuis que le seul souci de saint Luc est de faire bénir les motos à Saint-Joseph.