

Date de dépôt: 17 février 2005

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition « 3^e voie Genève-Lausanne »

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 16 décembre 1999, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition 1173 ci-annexée, sur la base d'un rapport de la Commission des transports du 11 novembre 1999.

Les auteurs de la pétition, en sus de viser un but de relance économique par le biais de travaux routiers, estimaient que la construction d'une troisième voie dans les deux sens sur l'autoroute Lausanne-Genève s'imposait. Ils partaient du principe que ce tronçon autoroutier était saturé et qu'une voie supplémentaire permettrait d'atteindre une meilleure fluidité du trafic, qui se traduirait par un gain de temps de parcours. La pétition s'adressait principalement aux Chambres fédérales, mais elle a aussi été déposée simultanément aux Grands Conseils des cantons de Genève et de Vaud.

L'initiative « Avanti », déposée le 18 novembre 2000 par le Touring Club Suisse et d'autres associations, a été transmise par le Conseil fédéral le 15 mai 2002 aux Chambres fédérales, qui ont adopté un contre-projet formulant la même demande que les auteurs de la pétition. L'initiative a été retirée le 17 octobre 2003, en raison du contre-projet de l'Assemblée fédérale. En date du 8 février 2004, le peuple a refusé le contre-projet par 62,8 % de non. Néanmoins, le Conseil d'Etat souhaite présenter ci-après quelques pistes de réflexion.

Le débit et la fluidité du trafic dépendent effectivement de la capacité de la route et de son taux de charge, mais surtout de l'homogénéité de la capacité du réseau dans sa totalité. Les différences de capacité génèrent ce que l'on appelle des ruptures de charges, qui sont souvent à l'origine des

bouchons. Ce phénomène est particulièrement mis en évidence dans les centres-villes où le réseau est composé de tronçons de routes et de carrefours très hétérogènes et à vocations multiples.

Le réseau autoroutier suisse, planifié dans les années 60, est en phase d'être achevé. Il repose dans sa quasi-intégralité sur une capacité déterminée par un gabarit de deux fois deux voies de circulation. L'élargissement de plusieurs tronçons autoroutiers suisses implique, à terme (avec pour corollaire une augmentation du trafic individuel), l'élargissement général du réseau pour éviter les ruptures de charges.

Il ne s'agit donc pas d'un acte isolé géographiquement, mais d'un engagement important, qui doit être appréhendé dans le cadre d'une politique générale de la mobilité aux niveaux national et des agglomérations.

Sans se prononcer sur le principe d'une augmentation de la capacité du réseau autoroutier, lequel n'est pas de sa compétence, le Conseil d'Etat estime cependant que la solution proposée n'est pas appropriée. Cette position se base sur quatre constats déterminants :

- L'examen de la situation révèle que la capacité de l'autoroute sur le tronçon genevois, bien que limitée, ne constitue pas l'élément déterminant face aux problèmes rencontrés. Les deux voies autoroutières en direction de Lausanne sont alimentées par les deux voies du contournement de Genève et les deux voies en provenance de la route de Lausanne. On pourrait croire que la formation de bouchons est, dans ce cas, le résultat évident d'une rupture de charge. Or, on remarque, dans l'autre sens, que les deux voies d'autoroute, qui pourtant se répartissent sur quatre voies de circulation à l'entrée de Genève (direction lac et aéroport-France), connaissent également des ralentissements. Il s'agit dans ce cas des effets « accordéon », principalement générés par les différences de vitesses entre les véhicules et les nombreux entrecroisements dus aux changements de voies et aux dépassements. Une récente étude suisse démontre que la plupart des accidents se produisent dans ces conditions de circulation.
- L'évolution du trafic de l'agglomération de Genève se caractérise par une augmentation régulière du trafic journalier résultant d'une augmentation de la circulation en dehors des heures de pointe, générée principalement par la forte progression des déplacements de loisir et, dans une moindre mesure, de ceux liés aux achats et aux services. Aux heures de pointe, en revanche, le trafic tend à diminuer progressivement (alternative transports publics, développement offre ferroviaire, étalement des heures de pointe du fait des adaptations des horaires de travail des pendulaires, etc.).

Comme l'indiquent les études prospectives de la mobilité réalisées par le Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE), l'évolution du trafic individuel dans le futur dépend moins de la capacité technique du réseau que de l'adaptation du comportement des usagers. L'augmentation du nombre de voies de l'autoroute permettrait certes d'accroître la quantité de trafic circulant aux heures de pointe mais avec, pour inévitable corollaire, une forte augmentation des ralentissements et des files d'attente aux entrées de l'agglomération, laquelle ne pourrait pas absorber ce surplus de trafic. Il est dès lors prioritairement nécessaire de miser sur le développement des capacités ferroviaires à l'appui d'offres attractives, ainsi que sur les larges réserves de capacités autoroutières subsistant durant les heures creuses.

- La fluidité est la résultante du débit et de la vitesse. Les calculs scientifiques comme la pratique démontrent, sur la base des critères de sécurité (temps de réaction, distance de freinage), que le débit d'une voie de circulation est maximal à une vitesse de l'ordre de 50 km/h. Toute vitesse supérieure ou inférieure a pour effet de réduire la capacité. La gestion dynamique des limitations de vitesse (en fonction des conditions de trafic), la gestion des incidents en temps réel, les possibilités d'information et d'orientation des automobilistes offertes aujourd'hui ou dans un proche avenir par la télématique routière, doivent permettre d'optimiser la fluidité, la sécurité et la capacité des autoroutes de façon plus efficace et moins coûteuse que des élargissements de chaussée.
- La capacité horaire d'une voie de circulation (environ 2500 personnes) est comparable à celle de deux trains Intercity ou de quatre trains régionaux. Il s'agit désormais aussi de rentabiliser les investissements consentis pour créer la troisième voie ferroviaire entre Coppet et Genève, mise en service le 12 décembre 2004.

Pour toutes les raisons exposées ci-avant, le Conseil d'Etat est convaincu qu'un développement du réseau des transports publics, en particulier régionaux, répond au mieux aux besoins les plus urgents de la population. L'Etat de Genève a également beaucoup œuvré au cours des dix dernières années pour rendre homogène la capacité de son réseau routier.

De nouveaux investissements routiers visant à accroître localement la capacité ne sauraient résoudre seuls le problème de la mobilité dans sa globalité, car ils génèreraient en même temps de nouveaux déséquilibres dont l'impact est difficile à évaluer en l'état.

La sécurité peut toutefois être améliorée à l'aide d'une nouvelle gestion dynamique du trafic (panneaux à messages variables), ainsi que par des aménagements locaux aux endroits où se situent les jonctions (allongement des voies d'accélération et de décélération, par exemple), car c'est là que se produisent la majorité des accidents. A noter qu'à Genève, l'élargissement du contournement autoroutier ne peut être envisagé sans de très fortes implications techniques, juridiques et financières, en raison de l'existence de tunnels et de viaducs de gabarit restreint (absence de bandes d'arrêt d'urgence).

Les entrées et sorties d'autoroute telles qu'elles existent actuellement ne posent, a priori, pas de problème de dimensionnement ni de sécurité. Il peut y avoir par moments des ralentissements de vitesse, qui pourraient être modulés en fonction de la densité du trafic, ce qui est possible à ce jour sur le territoire du canton de Genève par le biais des panneaux à messages variables gérés par le centre de gestion autoroutière de la police « CASTOR ».

D'un point de vue transfrontalier, la réflexion sur la création d'une troisième voie autoroutière ne semble pas non plus opportune. En effet, il y a une rupture du lien autoroutier pour les automobilistes venant du canton de Vaud et se rendant en Haute-Savoie, particulièrement dans le Chablais, car ils n'empruntent pas l'autoroute de contournement et vont gonfler les voies urbaines. En ce qui concerne les déplacements avec le département de l'Ain, la question d'une liaison aménagée entre la jonction de Coppet-Divonne en direction de Bellegarde, via la voie express du pied du Jura, peut se poser. C'est une question qui est traitée dans le cadre de la commission « déplacements et sécurité » du Comité régional franco-genevois (CRFG), dans une planification à long terme.

Modifiée le 29 août 2003, la loi sur les routes (L 1 10, du 28 avril 1967) met en place la hiérarchie du réseau routier, ainsi qu'une carte. Cela ne modifiera pas les conditions de circulation sur l'autoroute, mais permettra une meilleure gestion des axes primaires. La mise en place progressive de la télématique routière et du concept d'infomobilité contribueront également à améliorer l'information, voire la sécurité sur l'autoroute et aux entrées de la ville. Pour rappel, le site Internet <http://etat.geneve.ch/infomobilite> fournit des informations en temps réel sur la fluidité du trafic du réseau routier primaire genevois et l'occupation des principaux parkings à usage public. On peut désormais aussi y localiser et voir les conséquences engendrées par les chantiers ayant un impact sur l'utilisation de la voie publique.

En conclusion, le Conseil d'Etat estime ainsi que les actions proposées par les pétitionnaires ne sont pas à même de résoudre les problèmes de trafic, car l'élargissement d'une partie du réseau autoroutier doit être appréhendé

dans le cadre d'une politique générale de la mobilité, tant aux niveaux national et des agglomérations que sur un plan transfrontalier. L'augmentation du nombre de voies de l'autoroute permettrait certes d'accroître la quantité de trafic circulant aux heures de pointe mais avec, pour inévitable corollaire, une forte augmentation des ralentissements et des files d'attente aux entrées de l'agglomération, qui ne pourrait, elle, absorber ce surplus de trafic.

Il est dès lors prioritairement nécessaire de miser sur le développement des capacités ferroviaires, grâce notamment à la troisième voie CFF inaugurée le 12 décembre 2004, ainsi que sur les réserves de capacités autoroutières subsistant durant les heures creuses. Les discussions sont en cours avec les autorités du canton de Vaud, des départements français de la Haute-Savoie et de l'Ain, ainsi que de la Région Rhône-Alpes, afin de créer un Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) en matière de transports publics. Le gouvernement cantonal estime qu'il faut désormais privilégier une optique régionale pour planifier les transports dans le bassin franco-valdo-genevois.

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'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunchwitz Graf

Annexes :

- *Rapport de la Commission des transports*
- *Texte de la pétition*

Secrétariat du Grand Conseil**P 1173-A***Date de dépôt: 11 novembre 1999**Messagerie***Rapport****de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition
« 3^e voie Genève-Lausanne »****Rapporteure: M^{me} Anne Briol**

Mesdames et
Messieurs les députés,

La pétition 1173 « 3^e voie Genève-Lausanne » (cf annexe) a été déposée simultanément au Grand Conseil genevois, au Grand Conseil vaudois et aux Chambres fédérales. Elle demande aux Chambres fédérales ainsi qu'à toutes les instances concernées de mettre en œuvre la réalisation d'une troisième voie dans les deux sens sur l'autoroute Lausanne-Genève et de favoriser le commencement des travaux dans les plus brefs délais. La Commission des transports du Grand Conseil genevois a tout d'abord entendu M. Gil Egger, pétitionnaire, puis a pris connaissance des réponses des autres instances sollicitées. MM. Gérard Ramseyer, conseiller d'Etat en charge du département de justice et police et des transports, et Frédy Wittwer, directeur de l'OTC, ont assisté aux travaux.

Audition des pétitionnaires

M. Gil Egger rappelle que cette pétition a été lancée il y a presque une année dans les colonnes du *GHI* et du *Lausanne-Cité*. Le moment choisi ne devait rien au hasard. En effet, la récolte de signatures s'est faite pendant le Salon de l'auto. De plus, le Conseil fédéral avait annoncé un plan de relance.

Or, selon M. Egger, il est temps que la Suisse romande démontre qu'elle est capable de se mobiliser pour des grands projets. La pétition a reçu le soutien des sections genevoise et vaudoise du TCS, ainsi que celui de l'ACS. La pétition a réuni 17 299 paraphes.

Intervention de M. Frédy Wittwer, directeur de l'Office des transports et de la circulation

M. Wittwer fait savoir qu'il n'est pas dans l'intention de l'Office des transports et de la circulation d'augmenter la capacité entre Coppet et Genève, mais plutôt d'opérer un transfert de la route vers le rail. C'est donc la troisième voie CFF qui permettra de répondre à l'augmentation de la mobilité. Si la capacité de l'autoroute est augmentée, on sera confronté à un problème d'accessibilité. Concernant les accidents sur le tronçon Nyon-Genève, il est vrai que cette portion d'autoroute peut s'avérer dangereuse à certaines heures. Le danger provient du phénomène d'accordéon. Tous les véhicules ne roulant pas à la même vitesse, il arrive qu'un véhicule roulant à 120 km/h doive s'arrêter quelques kilomètres plus loin. Il est donc impératif de réduire la vitesse. Il existe un projet relativement bien avancé qui consiste à placer des panneaux à vitesse variable. On pourrait ainsi descendre la vitesse maximale à certaines heures pour éviter le phénomène d'accordéon. Cette vitesse modulée devrait être instaurée à partir de Chavannes. A l'heure actuelle, le canton de Genève et le canton de Vaud traitent de cette question ensemble.

Avis du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

La commission prend connaissance de la prise de position du DETEC relative à cette pétition. Le DETEC relève que le Conseil fédéral a décidé en 1987, en raison de la conception sur la protection de l'air, de renoncer à élargir les tronçons autoroutiers existants jusqu'à ce que le projet « Rail 2000 » soit réalisé. Cette décision s'applique particulièrement à l'élargissement du tronçon autoroutier A1 entre Lausanne et Genève.

Discussions et vote de la commission

Suite aux explications données par l'OTC, l'ensemble de la commission est d'avis que la réalisation d'une troisième voie autoroutière entre Genève et Lausanne ne résoudrait pas les problèmes de bouchon à l'entrée de Genève. Plusieurs commissaires estiment que seul un transfert massif du trafic de la route au rail permettrait d'améliorer la situation et de réduire les graves nuisances engendrées par le trafic automobile. La troisième voie CFF en cours de construction va tout à fait dans ce sens. De plus, les récentes votations sur les NLFA et le financement des infrastructures ferroviaires montrent qu'une part importante de la population estime que le transfert du trafic de la route au rail doit être réalisé dans les plus brefs délais.

Pour toutes ces raisons, la commission décide par 8 voix (2 Ve, 2 AdG, 2 L et 2 DC) contre 1 (R) de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil, et vous invite à en faire de même.

Dépôt : 27 août 1997

Pétition

3^e voie Genève-Lausanne

Les signataires, considérant que :

- des sommes importantes devraient être allouées à la relance en général ;
- certaines de ces sommes devraient être attribuées à l'entretien et à la construction des routes ;
- la Suisse romande, durement touchée par la crise, a un besoin urgent d'impulsions de nature à aider son économie ;
- l'autoroute entre Genève et Lausanne est saturée avec plus de 60 000 véhicules par jour selon les comptages officiels ;
- les travaux d'élargissement des ponts sur cette autoroute arriveront bientôt à terme,

demandent aux Chambres fédérales en particulier ainsi qu'à toutes les instances concernées

- de mettre en œuvre la réalisation d'une troisième voie dans les deux sens sur l'autoroute Lausanne-Genève et de favoriser le commencement des travaux dans les plus brefs délais.