

Date de dépôt: 8 janvier 2002

Messagerie

Rapport **de la commission des transports chargée d'étudier la pétition** **pour un tunnel à Vézenaz**

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapporteur: M. Jean-Marc Odier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M. Jean-Marc Odier, puis de M. Jean Spielman, la commission des transports a étudié la P 1360 les 4 et 11 septembre, et le 27 novembre.

Audition des pétitionnaires, M^{me} Marguerite Birchler, M. Christian Reiser

Les pétitionnaires indiquent que l'origine de la pétition et du mouvement « ras-le-bol » est due à M. Philippe Maillefer qui n'a pu malheureusement être présent ce jour.

Munies de près de 6000 signatures, la pétition a été lancée par les habitants de Vézenaz, puis a rassemblé les conseillers municipaux et enfin les communes voisines. Elle propose que l'examen du projet, dont il est question depuis trente ans, soit repris en main, notamment pour trois raisons :

- Danger du trafic pour les habitants : le carrefour route de Thonon – route d’Hermance – chemin du Vieux-Vésenaz est dangereux. 25 000 véhicules transitent par ce carrefour, pour la plupart d’entre eux à des vitesses excessives.
- Pollution atmosphérique et sonore: ce carrefour devrait être un trait d’union entre le haut et le bas de l’agglomération et représenter un centre de village où les déplacements des habitants animent la vie villageoise. Au lieu de cela, la pollution et les nuisances sonores en font une zone sinistrée par un lourd trafic de transit.
- Cassure dans l’organisation du territoire: Dans les années septante, la commune avait consenti au projet cantonal de route à quatre voies, en obtenant du Conseil d’Etat son engagement de réaliser un passage dénivelé. Aujourd’hui, rien ne s’est réalisé, et l’axe est devenu une véritable cassure entre le haut et le bas du village, ou un véritable fossé, dont la traversée relève de l’exploit. Au centre de l’agglomération, les immeubles bordent directement l’axe routier, ce qui n’est pas le cas sur les autres tronçons, où les propriétés sont plus en retrait de l’artère. L’aménagement de surface entre logements et route est totalement incompatible et entrave la vie de quartier entre habitants de part et d’autre de l’axe routier.

La réalisation d’une tranchée couverte drainerait l’entier du trafic de la route de Thonon ainsi qu’une partie de celui de la route d’Hermance. Pour ce dernier, des aménagements de surfaces permettraient de l’orienter sur la route de Thonon avant de rentrer dans Vésenaz. Réaliser une partie de la route d’Hermance en sous-sol n’est pas prévu pour l’instant, mais la réalisation du projet actuel devrait prévoir de ne pas l’exclure pour l’avenir.

Les pétitionnaires souhaitent faire remarquer que les TPG ont diminué il y a trois ans l’offre en transports sur la route d’Hermance. Dès lors, Vésenaz subit directement les conséquences du passage des habitants des autres communes qui ont renoncé à emprunter les transports collectifs.

Audition du Conseil administratif de Collonge Bellerive, M. Jean-Marc Maspero, M. David Amsler

Le projet qui prévoit de canaliser les véhicules en sous-sol sur la route de Thonon du chemin Neuf jusqu’à la Chapelle est au stade de l’autorisation de construire, pour laquelle les oppositions des riverains souhaitant prolonger la tranchée sont en passe d’être résolues.

Par rapport au projet initial pour lequel la faible participation financière communale était reprochée, la commune a décidé d'investir le tiers du financement, soit environ 12 millions de francs.

Le Conseil d'Etat avait déposé un projet de loi qu'il a retiré par la suite, motivant sa décision par la baisse des recettes fiscale à venir de l'Etat suite aux votations sur la baisse des impôts cantonaux (annexe 1).

Le projet n'est plus seulement celui de la commune de Collonge-Bellerive, car les onze communes voisines le soutiennent sans réserve (annexe 2).

Audition de Coordination, Transports et Déplacements, M. Marco Ziegler

Son association et le WWF sont à l'origine des oppositions au projet car le problème est le même partout : l'encombrement du centre-ville se reporte sur l'ensemble de l'agglomération.

Le problème provient effectivement du trafic pendulaire qui perturbe le confort des habitants ainsi que leur environnement. Dans ce sens, la demande d'amélioration de la qualité de la vie est parfaitement reconnue. En revanche, la solution préconisée a tendance à vouloir « faire toujours plus », ce qui représente un raisonnement aberrant.

L'approche des problèmes de circulation doit être régionale, et tant que l'outil « plan régional » n'est pas mis en place, il est inutile d'agir.

La volonté d'une tranchée couverte est le résultat d'un comportement égoïste. La commune aurait traité correctement le problème si une ligne de bus performante avait été envisagée. C'est pourquoi le seul moyen de lui faire comprendre son erreur est de refuser cette autorisation.

M. Ziegler donne les exemples d'Onex et de la route de Saint-Julien où on a renoncé à une tranchée couverte pour des demandes de trams.

Audition du DAEL, M. Jean-Bernard Haegler, ingénieur cantonal

En préambule, M. Haegler indique que ce projet fait partie de l'étude sur les évitements de localité qui sera présentée au département le 14 septembre. M. Haegler confirme qu'à l'époque c'est en raison du manque de capacité financière du canton que le projet a été mis de côté. Les chiffres doivent être réactualisés, mais sur le projet de loi déposé par le Conseil d'Etat en 1997, il était prévu un montant de travaux de 32 millions de francs, sur lequel la Confédération avait déjà donné son accord de principe pour sa participation à

hauteur de 28%. Au début 1998, la commission des travaux refusait d'entrer en matière, motivant sa décision par la trop faible participation communale. C'est à ce moment que la commune a décidé de reprendre le dossier en proposant de renforcer sa participation financière.

Actuellement, l'autorisation de construire a été délivrée alors que des recours sont encore pendants.

A la question de savoir si l'avenir de ce projet dépendait toujours de son financement ou plutôt de l'analyse de l'étude, M. Haegler relève que, si l'aspect financier n'est pas sans importance, le Conseil d'Etat a déclaré avoir d'autres priorités que la traversée de Vézenaz.

Audition du Groupe Transports Economie (GTE), M. Roald Quaglia

M. Quaglia indique que la traversée de Vézenaz est un élément d'une politique globale des déplacements fondée sur la complémentarité des transports que le GTE soutient. Il faut trouver une solution aux nuisances provoquées par les 25 000 véhicules traversant quotidiennement la commune. Les transports publics ne sont pas près de représenter la solution efficace sur cet axe, qui est et restera une artère pénétrante entre la frontière et le centre-ville. Avec son statut d'agglomération coupée par une artère à grand trafic, Vézenaz souffre d'un manque de sécurité routière. D'ailleurs, il ne se passe pas une semaine sans qu'il s'y produise un accident. Afin de limiter encore plus la circulation au centre de Vézenaz, le trafic de la route d'Hermance devrait être détourné en direction du tunnel.

Si M. Quaglia partage le point de vue de la nécessité de vision globale pour trouver une solution durable ou à long terme, en revanche il n'est pas d'accord sur le « timing ». La solution à long terme prendra du temps pour se réaliser. Entre-temps, il faudra bien répondre à l'accroissement des déplacements, et il est illogique de s'opposer aux améliorations indispensables du réseau routier.

Discussion et vote

La première différence de points de vue est une question de forme.

Faut-il attendre le résultat de l'étude du Conseil d'Etat sur les évitements de localités avant de se déterminer sur la présente pétition ?

- L'Alliance de gauche dit ne pas connaître le projet et ne veut pas voter un budget de 12 millions de francs sans avoir consulté le projet.

- Les socialistes estiment qu’il n’existe pas de critère concret pour fixer les priorités. Il faut lire le rapport du Conseil d’Etat et peser tous les intérêts.
- Les Verts s’étonnent que le consensus pour attendre l’étude du Conseil d’Etat ne soit plus maintenu en ce début de nouvelle législature.

Les partis PDC, L, R, UDC sont favorables à voter sans attendre le rapport du Conseil d’Etat pour les raisons suivantes :

- Le consensus trouvé lors de la précédente législature était d’attendre la séance de commission du 18 septembre à laquelle devait être présentée l’étude par l’OTC. Le Conseil d’Etat n’a pas accédé à cette demande, justifiant que l’étude devait faire l’objet d’un rapport soumis au Grand Conseil.
- Il ne nous est pas demandé de fixer un classement dans les priorités du Conseil d’Etat, ni de voter un budget de 12 millions de francs, mais de répondre aux pétitionnaires qui demandent de reprendre l’examen d’un projet loi.

La commission accepte de passer au vote de la pétition 1360 par :

Pour : 8 (2 PDC, 3 L, 2 R, 1 UDC)

Contre : 5 (1 Ve, 3 S, 2 AdG)

Abstention : 0

Sur le fond, la minorité de la commission s’oppose à la pétition sur éléments suivants :

- La réalisation d’une tranchée couverte ne représente pas une solution de circulation, mais uniquement une amélioration de la qualité de vie des habitants.
- Le problème de circulation se répercutera ailleurs, notamment sur les accès au tunnel.
- Pourquoi dépenser 10 millions pour la route alors qu’ils pourraient l’être pour les transports publics ?
- Il n’est pas bon d’accorder le tunnel à Vézenaz parce que la commune en finance une partie, car seules les communes riches pourront profiter de nouveaux équipements.
- Un tunnel serait dangereux.
- Si le tunnel est construit pour des raisons de qualité de vie, toutes les communes risquent de demander leur tunnel.

L'avis de la majorité de la commission

Tout d'abord, il convient de rappeler, comme cela été dit plus haut, que la pétition ne demande que de reprendre l'examen du projet de loi. Il ne s'agit donc pas de se déterminer à ce stade sur les aspects techniques de la construction ou sur le montage financier de l'opération. Il s'agit d'apporter aux pétitionnaires et au Conseil d'Etat la position de notre Conseil sur le principe d'une traversée en tranchée couverte.

L'objectif du projet visé par la commune est d'améliorer la qualité de vie des habitants de Vézenaz. De fait, un projet de tranchée couverte améliorera la fluidité du trafic. Le projet n'a nullement pour but de résoudre le problème de la circulation à Genève, mais simplement de rendre l'espace public aux habitants d'un village en limitant les nuisances d'un trafic de transit régional. Cette demande est légitime et c'est cet élément qui devrait prévaloir dans nos réflexions, au-delà de toute conviction sur l'organisation cantonale des déplacements.

Genève, souvent appelée « la Ville du bout du lac », est un point de destination d'un grand nombre de déplacements. En toute logique imposée par un élément naturel qui est le lac, un grand nombre de ces déplacements s'effectuent le long des rives. Situé entre une rive du lac et la colline de Cologny, Vézenaz est un lieu de passage naturel qui continuera à voir augmenter le nombre de véhicules de transit.

Il s'agit d'un trafic de transit régional dont le lieu de départ est relativement éloigné (ex. Thonon) et pour lequel il devient inévitable d'étudier une desserte en transport collectif de type régional (RER). Il n'en reste pas moins qu'il n'est pas imaginable que cette solution puisse être mise en place dans les dix prochaines années, et que cette solution ne remplacera pas le trafic individuel mais soulagera son augmentation. Il n'est dès lors pas réaliste de penser que nous pourrions redonner le centre de Vézenaz à ses habitants sans faire passer le trafic de transit en sous-sol.

En 1998, la commission des travaux du Grand Conseil refusait d'entrer en matière sur le projet de loi arguant que la participation financière communale était insuffisante. Dès lors, la commune revoit le plan financier et propose d'augmenter sa participation et d'assumer les intérêts d'un emprunt cantonal. Aujourd'hui, des voix s'élèvent au sein de notre Conseil pour exprimer le contraire de ce qui avait motivé le refus d'entrée en matière en 1998. Que l'on puisse craindre d'éventuelles inégalités de traitement à l'égard des communes est légitime, ce qui l'est moins, c'est de refuser un projet en utilisant le même argument une fois dans un sens, puis une autre

fois dans l'autre. La commune peut financer peu ou beaucoup, alors il faut choisir ce que l'on veut, mais pas en faire un prétexte de refus.

La dangerosité d'un tunnel est un élément de réflexion qui ne laissera plus personne indifférent. Le simple mot « tunnel » nous rappelle immédiatement à l'esprit des événements dramatiques et déclenche un sentiment instinctif de crainte. Toutefois, il faut également ne pas perdre de vue que la tranchée prévue n'est longue que de 477 mètres, et que les risques ne peuvent se comparer à des ouvrages de plus de 10 kilomètres. D'autre part, la séparation des flux de circulation devrait permettre de sécuriser les déplacements, et éviter les nombreux accidents se produisant actuellement.

Un ouvrage comme celui proposé ne remplace pas la nécessité de développer une desserte en transports collectifs. Dans l'idéal, les transports collectifs devraient être développés à l'échelon régional avec un RER, et au niveau cantonal par une ligne de bus de la douane de Thonon vers le centre. Alors pourquoi ne pas utiliser les dix millions de francs prévus pour la tranchée pour les investir dans le transport collectif ? pourrait-on s'interroger. Un investissement pour un ouvrage d'aménagement urbain ou routier n'empêche pas d'investir également dans le transport collectif. Il faut se rendre à l'évidence que Genève doit prendre en main correctement un des défis qui la maintiendra attractive : sa facilité d'accessibilité. Contrairement à Zurich, Genève n'a pas su, ou pas pu, développer les transports collectifs de grande capacité (RER) et nos efforts devront se concentrer vers cet objectif. Mais ces réalisations prendront du temps, un certain temps, peut-être des dizaines d'années, alors, entre-temps, il n'est à notre avis pas logique de s'opposer à un aménagement qui vise avant tout à améliorer la qualité de vie d'un village.

Il faut également rappeler que les moyens financiers existent pour développer le réseau des transports publics, puisque notre Conseil a voté à cet effet un investissement de 30 millions de francs par an sur dix ans, soit 300 millions au total. Il faut cependant constater qu'étant donné les difficultés de tous ordres dans le développement du réseau ces sommes sont pour l'instant suffisantes. Pour l'instant seulement, car pour relever son défi d'accessibilité, Genève devra redoubler ses efforts financiers dans ce domaine pendant de nombreuses années.

A ce jour, la question que nous devons nous poser est :

- Sommes-nous d'accord sur le principe d'un ouvrage urbain visant avant tout à améliorer la qualité de vie d'un village ?

Si nous y sommes favorables, il faudra que le Conseil d'Etat reprenne le projet de loi que nous étudierons en détail sous tous ses aspects. C'est également à ce moment et seulement à ce moment qu'il faudra déterminer les choix dans les investissements et leur planification, car ce n'est pas l'objet de cette pétition. Cette pétition est un acte démocratique de l'initiative des habitants d'une commune qui en ont, pour reprendre leur expression légitime, « *RAS LE BOL* » et qui ne demandent qu'une chose : reprendre l'examen du projet de loi du Conseil d'Etat.

Dans ce projet qui date de plus de quinze ans, le Conseil d'Etat ne s'est jamais prononcé négativement sur la justification d'un tel projet. Au cours des innombrables étapes, son soutien a été très variable selon le conseiller d'Etat en charge du département de l'aménagement, de l'équipement et du logement. Mais ce soutien n'a jamais été déterminant, ou alors il faut admettre que ce genre de soutien, un soutien passif, n'est en réalité qu'une position permettant d'éviter de montrer publiquement et officiellement son refus. Le dire n'est pas vouloir faire de procès d'intention, mais permet de comprendre l'agacement des pétitionnaires et de la commune sur le traitement de ce dossier, et sur les multiples décisions contradictoires qui aboutiront, lorsque nous examinerons l'étude des évitements de localité, sur la non-priorité pour le Conseil d'Etat de réaliser ce projet.

Quelle est la crédibilité du fonctionnement de l'autorité cantonale ? Est-ce de cette manière que le Conseil d'Etat entend prendre en considération les communes ? La prise de position des communes d'Anières, Choulex, Cologny, Corsier, Gy, Hermance, Jussy, Meinier, Presinge, Puplinge, et Vandœuvres, en faveur du projet est également, par sa forme de « front uni », un signe suffisamment clair pour qu'il ne soit pas négligé par le Conseil d'Etat.

Au terme de la discussion de la commission des transports, une majorité s'est dégagée pour accepter la pétition et la renvoyer au Conseil d'Etat.

Pour : 8 (2 PDC, 3 L, 2 R, 1 UDC)

Contre : 5 (2 AdG, 3 S, 1 Ve)

Astention : 0


Au vu de ce qui précède, la majorité de la commission des transports vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à voter la proposition de la commission, à savoir son renvoi au Conseil d'Etat.

ANNEXES

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 6 octobre 1999




MAIRIE de Collonge-Bellerive

OC	DFA	JMM	NDH	MF
Tech.	Compt.	Et. civil	BB	

 Reçu
 De 11 OCT. 1999
 CLASSEMENT No 23700
Travaux de Vésenaz

Le Conseil d'Etat

1999011519

 AU CONSEIL ADMINISTRATIF DE
 LA COMMUNE DE COLLONGE-BELLERIVE
 Mairie

 1, chemin du Château
 1245 COLLONGE-BELLERIVE

Concerne : Projet de traversée de Vésenaz en tranchée couverte

Monsieur le Maire,
 Messieurs les Conseillers administratifs,

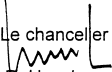
Suite au courrier que vous aviez adressé, le 5 mai 1999, à notre collègue, Monsieur Laurent MOUTINOT, chef du département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), notre Conseil a examiné, lors de sa séance du 29 septembre 1999, votre nouvelle proposition de financement pour la réalisation précitée, qui nécessiterait le dépôt d'un nouveau projet de loi au Grand Conseil pour la part d'investissement qui resterait à charge du canton.

Après avoir pris en compte les différents intérêts en jeu, les indispensables priorités auxquelles notre Conseil se doit d'être attentif ainsi que les conséquences financières du résultat de la votation du 26 septembre 1999 sur l'initiative populaire cantonale « Réduisons les impôts » (IN 111), nous devons malheureusement vous informer que l'Etat ne peut donner une suite favorable à votre demande, tout en mesurant l'important effort consenti par votre commune pour voir aboutir son projet.

Nonobstant cette décision, il vous est évidemment loisible d'envisager la réalisation de ce projet sans l'aide de l'Etat et, à cet effet, vous voudrez bien communiquer au DAEL vos intentions quant au maintien ou au retrait de la requête en approbation LER (lois sur les routes et les eaux) que vous avez déposée pour cet objet. Nous vous en remercions par avance.

En regrettant de ne pouvoir contribuer à cet aménagement auquel, nous ne l'ignorons pas, votre commune est très attachée, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, Messieurs les conseillers administratifs, l'assurance de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :

 R. Hensler


La présidente :


 M. Brunschwig Graf


Traversée de Vézenaz en tranchée couverte


PRISE DE POSITION DES COMMUNES


Les communes soussignées soutiennent le projet de traversée de Vézenaz en tranchée couverte. Elles estiment qu'un tel projet améliore de manière notable les problèmes de circulation pour les résidents de leurs communes ou pour les personnes qui travaillent dans cette région du canton, tout en réduisant sensiblement les nuisances.

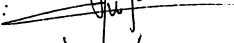
Anières : 

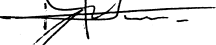
Choulex : 


Cologny : 


Corsier : 


Gy : 

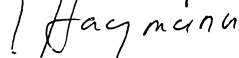
Hermance : 

Jussy : 

Meinier : 

Presinge : 

Puplinge : 

Vandoeuvres : 

Dans sa séance du 27.4.99, les exécutifs des communes signataires ont soutenu le projet à l'unanimité.

Printemps 1999

Pétition (1360)

pour un tunnel à Vésenaz

Mesdames et
Messieurs les députés,

- Parce que le village de Vésenaz est traversé par une route cantonale, d'importance nationale, et utilisée chaque jour par plus de 25 000 véhicules.
- Parce que Vésenaz a droit à un autre avenir que celui d'une localité transpercée par un axe routier détruisant l'unité du village.
- Parce que le développement passé et actuel de Vésenaz exige des mesures d'accompagnement en matière d'aménagement et de circulation routière pour redonner son harmonie au village et une sécurité adéquate à ses habitants.
- Parce que l'Etat doit tenir ses promesses et ses engagements et ainsi assumer ses responsabilités (divers courriers du Conseil d'Etat de 1993 à ce jour).
- Parce que la Commune de Collonge-Bellerive a démontré sa volonté d'améliorer la qualité de vie à Vésenaz en menant à terme, à ses frais, le dossier technique de la tranchée couverte et en assurant le financement de la part communale de l'ouvrage.

Conformément à l'article 11 de la Constitution genevoise et à la loi sur l'exercice du droit de pétition, les soussignés demandent au Grand Conseil de reprendre l'examen du projet de loi PL 7784, déposé par le Conseil d'Etat le 19 décembre 1997, ouvrant un crédit d'investissement pour la réalisation de la tranchée couverte de Vésenaz.

N. B. : 5 318 signatures
Ras-le-bol
c/o Philippe Maillefer
Chemin du Petray 25
1222 Vésenaz

Date de dépôt : 8 janvier 2002

Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapporteur: M. Christian Brunier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Si nous regardons ce projet de tranchée couverte au niveau local, il est certain que celui-ci est intéressant et améliore la qualité de vie des riverains de la route actuelle.

Mais, notre rôle d'élu-e-s au niveau cantonal nous oblige à regarder la situation d'un point de vue plus global et à avoir des considérations dépassant des intérêts particuliers et locaux. Cette vision – avec un niveau d'abstraction suffisant – est impérative pour conserver la cohérence de l'aménagement du territoire de notre petite République, de l'équilibre environnemental, de l'efficacité de notre politique des transports et de notre capacité financière.

L'Alternative est inquiète d'entendre la nouvelle majorité soutenir tous les projets de tranchées couvertes, de routes de contournement et de tunnels sans tenir compte des conséquences de ces ouvrages sur l'augmentation du trafic individuel, sans inscrire sa politique dans une perspective de développement durable, sans communiquer des choix d'aménagement clairs, sans définir des priorités budgétaires et sans agir en cohérence avec le plan directeur cantonal de l'aménagement du territoire. Au nom d'un « électoralisme » aveugle pour certains, d'un dogmatisme « pro-bagnole » pour d'autres, d'un manque de vision globale pour toutes et tous, la nouvelle majorité parlementaire n'hésite pas à dire OUI à tous ces ouvrages routiers, tout en demandant parallèlement au Conseil d'Etat de couper sensiblement le budget d'investissement. L'incohérence devient la ligne politique de cette « Entente » élargie vers son extrême.

Cette légèreté d'action se confirme lorsque la majorité de la commission des transports décide de soutenir la pétition 1360 pour un tunnel à Vézenaz alors même que le gouvernement genevois annonçait qu'il allait nous communiquer, dans les 2 semaines, un rapport complet sur les différents projets routiers d'évitements, dont celui de Vézenaz. Refus borné de la droite et de l'UDC d'attendre le rapport d'experts ! La nouvelle majorité de droite doit plaire à ses électrices et ses électeurs, quitte à faire de fausses promesses, à contredire sa majorité gouvernementale et à jeter des rapports d'expertise. Au programme : route de contournement de Chancy, tranchée couverte à Onex, dénivelé à Meyrin, tunnel au Grand-Saconnex, route interquartiers dite voie Cottier, dénivelé à Vézenaz, et évidemment le fantasme de la traversée de la Rade... La nouvelle majorité accorde sa priorité à la voiture, alors que notre canton est engorgé et risque l'asphyxie à moyen terme si nous n'agissons pas rapidement pour développer sensiblement les transports publics. Mais, pas un mot pour dire comment payer ces ouvrages routiers sans mettre en péril l'équilibre financier retrouvé ; pas un mot pour classer ces ouvrages selon des priorités, par peur de déplaire à un électorat potentiel ; pas un mot sur les critères utilisés pour définir l'utilité ou non de ces projets.

Depuis, l'étude « Evitements de localités », commandée par le Conseil d'Etat, est sortie. Que peut-on lire dans les conclusions ? « Le dénivelé de Vézenaz **diminuera le trafic en surface de façon limitée**. Le maintien du trafic d'origine et à destination de la route d'Hermance, proche de la moitié du trafic actuel, ainsi que du trafic nord-sud, ne permettra guère d'améliorer la qualité des aménagements routiers et leur sécurité. La route de La-Capite bénéficiera des effets positifs dus à la réalisation du dénivelé. Les gains attendus globalement en termes de temps de fluidité, d'environnement, d'avantages aux transports publics, **ne peuvent être considérés comme prépondérants par rapport à d'autres besoins identifiés dans le canton**. La participation financière de la Confédération, au titre de route d'intérêt national et de la commune de Vézenaz, constitue la seule raison objective d'un engagement cantonal à court terme. »

Comment la majorité de la commission va-t-elle expliquer aux autres communes que ce projet est prioritaire, non pas parce qu'il est bénéfique au canton, mais juste parce que la commune de Collonge-Bellerive a les moyens, avec l'aide de la Confédération, de financer une partie importante de cet ouvrage ? Les tranchées couvertes ne vont-elles être réservées qu'aux communes « riches » ? Les riverains onésiens de la route de Chancy apprécieront !

Dans les 10 à 20 ans, on estime que le trafic routier au niveau régional pourrait doubler. Cela serait catastrophique pour un canton exigu comme le nôtre. Le remède passe évidemment par l'amélioration des performances des transports publics (rail, trams, bus, ...). C'est dans ce domaine que nous devons agir et investir pour l'avenir. C'est ainsi que nous améliorerons les conditions de vie de l'ensemble des habitantes et habitants de notre région. Il est impossible d'enterrer tous les axes routiers bruyants. Il faut donc agir différemment et surtout en conformité avec le développement durable.

Les tunnels, les routes d'évitement et les tranchées couvertes améliorent la fluidité du trafic sur de courts tronçons et ainsi augmentent l'attractivité de l'automobile pour se rendre au centre-ville. Ces « aspirateurs à voitures » vont renforcer l'engorgement de la Cité et créer des bouchons aux entrées-sorties de ces ouvrages qui joueront le rôle d'entonnoir. Ils risquent donc de provoquer une pollution accrue pour la population.

De plus, ces constructions sont coûteuses tant à l'investissement qu'en charges d'entretien. Ces réalisations pourraient aussi générer une surchauffe économique néfaste dans un secteur économique où les grandes constructions en cours sont déjà nombreuses.

Tout le monde parle de développement durable. Le parlement a voté unanimement plusieurs projets allant dans ce sens. Ce concept est facile à concrétiser sur le papier. Dans les faits, la volonté et le courage politique doivent être fortement présents. Prouvons, à travers le refus de ce genre de projets, notre crédibilité en matière de développement équilibré de l'économie, du social et de l'environnement.

En conclusion, la pétition 1360 est justifiée d'un point de vue local. L'Alternative (S, AdG, Ve) peut comprendre les signataires qui pensent à l'amélioration de leur propre cadre de vie, très localisé. Mais nous ne pouvons pas soutenir les conclusions de cette pétition, les député-e-s ne devant pas définir leur politique en fonction de visions locales et à court terme. Notre action doit s'inscrire uniquement dans une stratégie globale, régionale et respectueuse du développement durable. Dans ce contexte, la réalisation du tunnel de Vézenaz ne correspond à ces critères ou n'est, en tout cas, pas une priorité cantonale.