

Date de dépôt: 5 octobre 2004

Messagerie

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'étude de 5 488 000 F pour la route des Nations ainsi que pour l'adaptation de la jonction de Ferney

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Florian Barro

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce projet de loi a été étudié en commission des travaux lors des 6, 13, 20 et 27 mai, 3, 10 17 et 24 juin 2003, sous l'ingénieuse présidence de M. Thomas Büchi.

Un transport sur place a été organisé le 13 mai. Les députés de la commission ont reçu la documentation suivante :

- plaquette promotionnelle de l'Etat de Genève (en partenariat) : *Le Jardin des Nations un site exceptionnel qui s'ouvre à vous* (8 pages).
- Documentation du Citec du 7 juin 2004 (6 pages).
- Etude du 7 octobre 2001 de l'Etat et de la Ville de Genève : *Restructuration et aménagement de la place des Nations* (25 pages).
- Documentation de la Ville de Genève liée à l'étude ci-dessus (4 pages).

- Rapport final Etat de Genève d'octobre 2002 : projet de plan directeur de quartier (108 pages).
- Rapport de l'Etat de Genève d'août 2002 : plan directeur des organisations internationales (110 pages).
- Prise de position de la Coordination transports et déplacements (4 pages).

Ces documents sont en partie intégrés au rapport et ont permis aux députés de se faire une idée des efforts déjà entrepris par différents acteurs, qui ont œuvrés sans attendre le vote de ce crédit d'ouvrage, crédit qui concerne un tronçon précis des études. Je vous renvoie également à l'exposé des motifs du projet annexé au présent rapport et qui cerne précisément l'objectif de la loi, contrairement aux documents cités plus haut qui couvrent des préoccupations plus vastes et qui devront faire l'objet de concrétisations adéquates voire idoines.

Soucieuse d'entendre les différents acteurs et autorités en présence la commission a procédé aux auditions suivantes :

Présentation du projet, de la problématique des transports et de l'étude d'aménagement, par M^{me} Lin et MM. Gardet, Haegler, Gesseney Von Lanthen et Wuest

L'implantation de cette future route des Nations est une démarche qui s'intègre dans un périmètre d'aménagement coordonné, identifié dans le plan directeur cantonal. Cette étude a été conduite en concertation. Par ailleurs, le projet de la place des Nations est proche d'une réalisation et les Nations Unies ont revu leur système d'accès.

L'étude d'aménagement s'est déroulée de 2000 à 2002 et visait l'aménagement du secteur (jardins des Nations) et la question de la réorganisation des transports dans un des périmètres d'aménagement importants du canton. Le plan directeur cantonal a identifié les différents enjeux de ce secteur.

L'objectif de l'étude du secteur est multiple :

- protéger et mettre en valeur le site des organisations internationales
- préserver le site pour ses qualités propres et pour les institutions internationales, de même que pour la population genevoise. Genève devrait être prête à accueillir de nouvelles institutions, si cela se présente, ce qui n'est pas le cas actuellement. Le développement du secteur est considéré comme modéré, soit 200'000 m² de plancher supplémentaire. Quinze actions concrètes proposées par le plan directeur sont mises en

œuvre; une modification importante du régime des zones interviendra ultérieurement.

L'objectif du canton de continuer à accueillir les organisations internationales dans ce site est primordial et sera accompagné d'une vision d'ensemble. Le développement se poursuivra et il doit être veillé à ce qu'on ne détruise pas la qualité du site. Si ce projet n'avait pas lieu, le développement du secteur aurait une influence négative sur les déplacements.

- les déplacements; actuellement il y a plus de 70% de places de stationnement, ce qui est tout à fait exceptionnel et qui génère d'importants problèmes de la traversée des villages voisins. Il convient de développer un schéma directeur qui permette de protéger au mieux l'environnement et pouvoir miser sur une meilleure utilisation des transports collectifs.

Le projet est destiné à améliorer l'accès au secteur des organisations internationales et en même temps de pouvoir développer la desserte transports collectifs qui se fera sur la route de Ferney. Cette route des Nations est destinée à l'accès au secteur des organisations internationales, qui doit servir de transfert de charges prévu par les différents autres projets et permettra de faire face au développement futur. Le problème routier a un intérêt particulier par sa correspondance avec les perspectives d'aménagement, de développement, de protection du paysage et de facilité des déplacements. La route se fera avant l'implantation du tram, pour des raisons pratiques.

La route de Ferney recevra le prolongement de la ligne du tram et devra être déchargée d'une partie de son trafic. Sous réserve de délais techniques, les chantiers seront coordonnés, afin de préserver la cohérence du concept global. A cet égard, les appels d'offres pour les mandats d'études pour le tram sur la route de Ferney ont été lancés, avec un début des travaux en 2006-2007. La coordination avec la route des Nations, pour autant qu'elle soit approuvée, sera établie en conséquence.

Au sujet des transports et de leur structuration, la situation actuelle est la suivante :

- 4500 habitants,
- 9000 emplois,
- 45 000 véhicules qui circulent chaque jour, avec 26 000 véhicules sur la route de Ferney,
- le taux d'utilisation transports publics est de 10 à 12 %.

Sans mesure adéquate une augmentation des nuisances est à prévoir, ainsi qu'une dégradation des espaces verts. La route des Nations pourra y contribuer.

L'étude des transports porte sur cinq axes :

- accessibilité future de la route des Nations,
- transports publics : tram à la route de Ferney et augmentation des lignes 28, V et Z,
- gestion du fonctionnement,
- gestion des constructions,
- mobilité et pénétrantes de verdure.

La route des Nations devra résoudre le problème au nord du secteur, avec un tunnel à deux voies. Au niveau du sud, l'amélioration des transports publics, avec la gare de Sécheron, devra diminuer ou stabiliser le trafic. En complément la Ville réalisera l'aménagement de la place des Nations.

La jonction de Ferney recevra, quant à elle, un parking d'échange lié à l'arrivée du tram. A cet égard et comme relevé par d'autres, L'OTC est favorable au traitement de l'ensemble de la chaîne des transports. Le concept global répond correctement au projet qu'on peut avoir pour ce secteur.

Audition des représentants de la commune de Pregny-Chambésy, M^{me} Archetto, conseillère administrative, et M. J.-M. Mermoud, maire

M. MERMOUD confirme que la plus grande nuisance de la commune est due au trafic de transit. Pregny-Chambésy et Grand-Saconnex touchent tout le secteur des organisations internationales qui sont d'importants employeurs du canton. Leurs employés utilisent surtout les transports individuels et par engorgement des axes principaux, le trafic se détourne sur d'autres voies qui traversent en particulier leur commune.

Ce projet de route des Nations est en discussion depuis dix-huit ans où plusieurs variantes ont été étudiées. Ce dernier projet rencontre l'adhésion des autorités communales qui participent activement à l'étude du plan directeur de ce secteur et permettra de mettre à disposition de nouveaux terrains pour satisfaire les demandes de la part des internationaux. Leur souci majeur est de concevoir des infrastructures fonctionnelles et de prévoir les dissuasions nécessaires pour éviter tout trafic parasite dans la commune.

Audition de MM. Pierre Gardet et Marcel Monney, Conseil administratif, commune du Grand-Saconnex

Les autorités de la commune soutiennent ce projet et confirment la nécessité de poursuivre le dialogue entre l'Etat et les communes concernées. Elles rejoignent les vues de la commune voisine de Pregny-Chambésy. Les mesures d'accompagnement aux projets de tram et de la route des Nations seront étudiées en temps voulu et faire tendre tout comme à Pregny-Chambésy à une diminution du trafic parasite. Des projets de modération de trafic et de pistes cyclables sont déjà à l'étude. D'autre part, la présence de Palexpo a déjà conduit les autorités à prendre des dispositions de réorganisation des circulations.

Audition de M. Fr. Vuilleumier, directeur général du bureau Bonnard et Gardel SA

M. Vuilleumier, directeur général du bureau Bonnard et Gardel SA, est membre du comité de pilotage de la task force mise sur pied par la Confédération pour revoir la sécurité des tunnels. Il est aussi membre de la « commission professionnelle de la route » qui a établi les nouvelles normes suisses VSS pour l'ensemble des problèmes de construction des tunnels, normes qui devraient être approuvées début 2004 et applicables à un projet tel que celui-ci. Ces normes sont eurocompatibles.

M. Vuilleumier pense que le tunnel projeté ne pose aucun problème du point de vue sécurité. Ce qui est important, c'est le trafic en général et surtout le nombre de poids lourds. Dans le cas d'espèce il y en aura peu. On se trouve donc dans la catégorie de tunnels les plus sûrs. Les sorties de secours et voies d'évacuation du projet sont correctement imaginées, de même la faible pente de 3 % ne constitue pas un handicap au projet. Une information des utilisateurs de tunnels en cas de sinistre est indispensable. La sécurité du tunnel de la route des Nations ne pose pas de problème, en raison notamment de sa faible longueur.

Concernant les nombre de voies de circulation (deux au projet), une variante de tunnel à trois voies ne présente pas d'intérêt. Son bureau mène une étude pour la sortie de Madrid où ils sont arrivés à cette même conclusion.

Les tunnels à quatre voies présentent un intérêt pour la capacité de trafic mais ont peu d'influence sur la sécurité.

Audition de M. A. Prina, ingénieur au service d'aménagement de la Ville de Genève

M. Prina présente le projet d'aménagement de la place des Nations. Le projet consistera à une minéralisation de la place avec des blocs de granit et un système de fontaines, comme cela a été réalisé à Lyon. Cette place sera délimitée par des paravents en inox où seront inscrits les droits de l'Homme.

Du point de vue de la circulation, le projet de la place des Nations s'inscrit dans le cadre du projet de tram. Le souhait est de favoriser les piétons et les manifestations. Il est proposé de concentrer l'ensemble des flux de circulation sur le côté Jura, réservant l'usage du côté lac aux transports publics. Des modifications de circulation ont été apportées, notamment l'impossibilité d'un tourner à gauche sur l'avenue Giuseppe-Motta et sur l'avenue de France.

Le projet de la place des Nations est coordonné avec celui de la route des Nations. Toutefois, la volonté de la Ville est de faire de la route des Nations un système de desserte à peigne des organisations internationales et de décourager tout transit en direction de la Ville. Bien que les deux projets soient coordonnés ils ne se réaliseront pas en même temps. M. Prina confirme que le projet de la place des Nations peut fonctionner sans la route des Nations et cela sans péjoration de la situation.

Audition de la coordination transports MM. M. Ziegler, président et Y. Capt, vice-président

Les trois critères suivants ont permis à la coordination transports d'entrer en matière sur tout projet :

- 1) étude plaçant l'objet dans un périmètre élargi afin de vérifier que le projet n'entre pas en contradiction avec le système des circulations présenté;
- 2) étude intégrant le caractère multimodal des déplacements : transports individuels, collectifs et mobilité douce plus parcs relais;
- 3) ensemble de projets devant faire l'objet d'une coordination obligatoire.

Dans ce projet, il s'agit d'un crédit d'étude. Une entrée en matière signifie qu'il faut avoir des éléments supplémentaires avant leur adhésion finale, soit notamment une étude d'impact.

Le premier critère est rempli, soit l'existence de l'accessibilité sur un périmètre élargi. Le bilan d'ensemble amènerait un allègement des contraintes existantes. Cette route semble pouvoir améliorer l'accessibilité aux institutions internationales.

Le caractère multimodal est très présent dans l'étude du jardin des Nations. La ligne 28 est déjà entrée en service, ligne qui lie le bord du lac aux principales organisations internationales.

Le troisième critère est plus problématique. Si le parlement devait voter ce crédit, il faut être très attentif pour que les choses avancent sur tous les points à la fois. Une première réponse serait de dire que la réalisation de la route des Nations devrait conditionner la réalisation simultanée du tram.

Audition du TCS : MM. G. Zwahlen, président et De Olivera, ingénieur de la circulation, et de l'ACS, MM. R. Desbaillets et F. Vetsch

Le TCS confirme qu'il est favorable à ce genre d'ouvrage. En revanche, ils ont quelques réserves par rapport à ce qui pourrait se passer sur la route de Ferney, en relation avec la place des Nations. L'importance de la route de Ferney en tant que pénétrante est relativisée suivant ce qui se passe à la place des Nations. Il manque déjà des accès avenue de France / avenue Giuseppe-Motta il est relevé la nécessité de mieux relier une partie de la rive gauche avec le Grand-Saconnex / aéroport. Enfin, la troisième voie CFF n'arrivera pas à absorber le surnombre de trafic.

L'ACS relève que la notion d'échange entre les deux rives et de pénétrantes disparaît avec cet ouvrage. Dans l'étude, trois variantes ont été analysées et les concepts prévus posent un problème pour savoir comment relier les deux rives au niveau de la place des Nations. Cette route d'évitement est toutefois indispensable. Les organisations internationales ont toute leur importance pour Genève; les 60% des véhicules en provenance de Ferney et de La Côte vaudoise se dirigent vers les institutions internationales. Cette route dégagerait l'autoroute le matin en particulier. Le parcage autour de la place des Nations est à étudier de près car on veut réduire le trafic sans créer de nouveaux parkings, ce qui est insensé.

Audition de M^{me} la conseillère d'Etat M. Brunchwitz Graf

M^{me} Brunchwitz Graf confirme la pertinence nécessaire des projets de lois d'investissement du Conseil d'Etat au moment de leur dépôt.

Durant plusieurs années on a eu une période où le montant des investissements par habitant n'avait pas subi de progression. Aujourd'hui, on assiste à une sorte de rattrapage dans des domaines connus, comme la santé, l'enseignement supérieur, les transports ou encore l'informatique. Un travail de sélection est en train de se faire avec l'option de finir les projets en cours.

Le Conseil d'Etat doit décider de certains investissements qui devront être gelés.

Le plan financier quadriennal devrait contenir 350 millions de francs d'investissements nets par année, ce qui n'empêchera pas la collision des besoins et des intérêts, sans oublier que le canton augmente sa population et accroît les besoins en investissements. Il n'est pas possible de faire exploser le budget, sans trouver avant d'autres solutions. Enfin il ne faut pas oublier que les investissements déploient leurs effets financiers sur le budget deux ans après ! Certains commissaires restent donc inquiets de la capacité de l'Etat à intégrer ces investissements au compte de fonctionnement.

Discussion en commission

La commission a abondamment discuté et commenté les arguments des personnes auditionnées, de même que chaque commissaire a avancé les siens dans une atmosphère dichotomique convenue. Il ressort que l'intérêt primordial de ce projet, hormis le constat d'insatisfaction de la situation actuelle, est la fédération de différentes préoccupations, qu'elles soient liées au transport individuel ou collectif, à la préservation de sites construits et naturels, au développement et à l'accueil des organisations internationales. La majorité de la commission regrette l'approche sectaire et unilatérale des opposants à ce projet global et ne comprend pas qu'il ne puisse être admis que la réussite d'ensemble implique l'adhésion de tous les sous-projets, qu'ils plaisent ou non. La solution finale n'aura peut-être pas la saveur souhaitée des grands projets urbanistiques, mais aura le mérite d'exister.

La majorité de la commission, consciente de ses responsabilités et attentive à la capacité financière de l'Etat, recommande le soutien de projet de loi, charge au Conseil d'Etat de l'inscrire dans son plan d'investissement.

Vote

La commission est entrée en matière par 7 oui (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC) contre 5 non (2 S, 2 Ve, 1 AdG) et 1 abstention (S),

a amendé le début de l'article 3 :

« Conformément aux dispositions fédérales, ... »

par 7 oui (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC) contre 5 non (2 S, 2 Ve, 1 AdG) et 1 abstention (S),

et a procédé au vote d'ensemble par 7 oui (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC) contre 5 non (2 S, 2 Ve, 1 AdG) et 1 abstention (S),

Elle vous recommande de faire de même et de voter ce projet de loi.

Projet de loi (8757)

ouvrant un crédit d'étude de 5 488 000 francs pour la route des Nations ainsi que pour l'adaptation de la jonction de Ferney

Art. 1 Crédit d'investissement

Un crédit de 5 488 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour couvrir les frais d'études (avant-projets, projets définitifs, appels d'offres et comparaison des offres) relatifs à la route des Nations ainsi qu'à l'adaptation de la jonction de Ferney.

Il se décompose de la manière suivante:

Route des Nations	3 780 000 F
Adaptation de la jonction de Ferney	1 320 000 F
TVA 7,6%	<u>388 000 F</u>
Total	5 488 000 F

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2003, sous la rubrique 55.05.00.508.03.

Art. 3 Subvention fédérale

Conformément aux dispositions fédérales, l'adaptation de la jonction de Ferney devrait pouvoir bénéficier d'une participation fédérale au titre d'aménagement concernant les routes nationales. Celle-ci sera comptabilisée sous la rubrique 55.05.00.660.03.

Art. 4 Financement et couverture des charges financières

Le financement de ce crédit (déduction faite de la subvention fédérale) est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissement sont à couvrir par l'impôt.

Art. 5 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

ANNEXE 1

EXPOSÉ DES MOTIFS DU PROJET DE LOI 8757

Mesdames et
Messieurs les députés,

Préambule

Le 28 novembre 2001, le Conseil d'Etat présentait un rapport sur les évitements de localités au Grand Conseil (RD 429), dans lequel il confirmait que deux projets, dont « le contournement du Grand-Saconnex », doivent être poursuivis en priorité, en fonction des objectifs arrêtés dans le domaine des déplacements. La pertinence et la nécessité de construire cette pénétrante routière étant établies, son tracé ayant été vérifié à travers une étude de faisabilité et des variantes d'accrochages aux extrémités de l'ouvrage ayant été ébauchées, il reste à préciser quelles seront les caractéristiques de cette infrastructure et des mesures d'accompagnement qui constituent une condition nécessaire à sa mise en place.

Partant, la Commission des transports du Grand Conseil ayant entre-temps pris acte du rapport précité (RD 429-A), le Conseil d'Etat a décidé de présenter dans les meilleurs délais au Grand Conseil une demande de crédit pour l'étude du contournement précité, dénommé par la suite « route des Nations », des ouvrages d'accrochage au réseau existant et de desserte des organisations internationales, ainsi que pour l'adaptation de la jonction autoroutière de Ferney, tenant compte des voiries existantes, de la future route du Bois-Brûlé, ainsi que des mesures conservatoires pour le franchissement de l'autoroute par la future ligne de tram en direction de Ferney.

Ce crédit d'études en vue d'établir un avant-projet, un projet définitif puis de procéder à un appel d'offres de manière à pouvoir présenter par la suite un crédit de construction, fait l'objet du présent projet de loi.

A. Contexte général

1. Historique

1.1 Le choix du tracé

En 1985, un groupe d'étude mandaté par le Département des travaux publics d'alors s'est penché sur la problématique de l'évitement du Grand-Saconnex. Une série de variantes ont été étudiées et regroupées par famille, la première proposant de passer sous la place de Carantec, la seconde de relier directement la jonction autoroutière de Ferney à la route de Ferney au sud du bâtiment du Conseil œcuménique des Eglises (COE) et enfin la troisième de contourner l'ensemble du village par l'est. C'est la deuxième famille de variantes qui avait été retenue à l'époque, les terrains étant réservés. Elle permettait d'éviter le tracé par le centre du village en s'accrochant directement sur la jonction autoroutière de Ferney. Cette variante présentait cependant l'inconvénient de fortes emprises sur les parcelles 1176, occupée par la délégation du Brésil, et 159, propriété de l'Etat encore libre de toute occupation.

En 1999, afin d'éviter l'occupation desdites parcelles, respectivement dans le but de garantir l'arborisation et de ne pas obérer des capacités constructives, une étude de faisabilité a été entreprise par le DAEL en vue du réexamen de l'accrochage sud de l'évitement du Grand-Saconnex, tel que le prévoyait la deuxième famille de variantes précitée. En effet, il convenait de tester l'utilité d'un raccordement sur la route de Ferney alors qu'il est prévu, à terme, que cette dernière perde de son attractivité. En outre, la réflexion devait conduire à réexaminer l'opportunité de traverser des parcelles vierges de construction, empêchant tout développement urbanistique. Enfin, l'étude du raccordement des aménagements envisagés dans le PLQ des Hauts-Crêts, situé au nord de l'OMS, est venue s'ajouter à celle de l'accrochage sud précité qui, ainsi, devait résoudre l'ensemble des problèmes évoqués.

En mars 2000, une solution s'est dessinée qui a fait l'objet d'un rapport intitulé *Actualisation de la variante D1 de 1985* et qui recommande un tracé aboutissant à un carrefour sis à l'angle de l'avenue Appia et de la route des Morillons, à retenir pour les futures études de la route des Nations. A noter que l'accrochage nord n'a pas été étudié dans ce cadre, puisque intégré à des réflexions parallèles touchant à la jonction de Ferney, et plus généralement au tronçon Palexpo-Aéroport de l'autoroute de contournement.

1.2 Les engagements à l'égard de l'OMS

Entre-temps des pourparlers ont eu lieu entre l'Etat de Genève et l'OMS et ont abouti à un accord de principe portant sur la création d'un nouvel accès à l'OMS et au quartier des Organisations internationales par le projet de « route des Nations » en tunnel et tranchée couverte avec un giratoire comprenant une sortie directe pour l'OMS (entretien du 31 mars 2000).

Un accès au périmètre du PLQ 29114 incluant les parcelles 1758 et 1759, support du projet ONU-SIDA, est également prévu depuis le projet de giratoire de la route des Nations en passant par une servitude existante sur la parcelle 823. Cette liaison au dispositif routier de sortie du tunnel de la route des Nations permettra également de desservir les parcelles sises à l'arrière du PLQ 29114.

2. Mesures d'accompagnement et effets attendus du projet

2.1 La nécessité des mesures d'accompagnement

Parallèlement à l'amélioration de la liaison directe entre la jonction autoroutière de Ferney et le cœur du site des organisations internationales, le dispositif routier précité permettra de dégager la route de Ferney du transit qui relie la jonction de Ferney au centre-ville. Par ailleurs, l'augmentation du trafic ces dix dernières années a incité les usagers des transports individuels motorisés en provenance des zones résidentielles de la rive droite à utiliser le réseau routier local, notamment à travers les villages de Pregny-Chambésy et du Grand-Saconnex, pour atteindre le secteur des organisations internationales. Cette diffusion des flux n'est pas sans provoquer des nuisances notables dans les secteurs résidentiels. Ainsi, il est apparu absolument nécessaire d'envisager des mesures d'accompagnement tendant à modérer le trafic sur le réseau secondaire afin d'améliorer les déplacements à destination.

2.2 Le renforcement des transports collectifs vers Ferney, avec à terme un prolongement de la ligne 13

Le renforcement quantitatif et qualitatif des transports collectifs reliant Ferney apparaît une priorité importante, cette infrastructure devant en outre desservir un P+R de grande taille sur la jonction de Ferney. Ultérieurement traduit par un prolongement de la ligne 13, cet axe fort de transport public impose la réalisation progressive d'un site propre qui renforce la nécessité de la route des Nations.

2.3 Les autres effets attendus du projet

Une revalorisation très substantielle du cœur du Grand-Saconnex (place de Carantec notamment) devient alors possible, grâce à la modification des régimes de circulation.

A la faveur de l'infrastructure projetée, les réseaux pour les piétons et les deux-roues s'en trouveront améliorés. L'ensemble de ce dispositif figure dans le plan directeur cantonal.

3. L'étude du site des organisations internationales

Parmi les dispositions importantes du nouveau plan directeur cantonal, le site des organisations internationales est désigné comme périmètre d'aménagement coordonné (PAC).

L'étude du site des organisations internationales, menée parallèlement au mandat de faisabilité routière, a permis d'intégrer le projet routier dans le contexte d'évolution de ce site.

L'identification des problèmes posés à l'intérieur du périmètre du site des organisations internationales et les propositions de mesures comportent deux volets, soit :

- a) le volet urbanisme avec comme objectifs de :
 - structurer l'urbanisation future;
 - mettre en valeur le réseau des espaces verts et en particulier la pénétrante de verdure;
 - assurer la mise en œuvre du projet.
- b) le volet transports qui prévoit d'organiser les réseaux de transports.

Ce deuxième volet permet, à travers un premier rapport (30 avril 2001), de prendre connaissance des enjeux en présence dans le périmètre :

- les flux de trafic d'échange sont aujourd'hui mal maîtrisés (perfusion du trafic dans les rues de quartier);
- l'offre en stationnement est pléthorique;
- les transports collectifs ne sont véritablement performants que dans la direction de Cornavin;
- tous ces éléments confirment la nécessité de définir un concept multimodal des déplacements;
- ce concept permettra de définir à quelles conditions certains projets (comme par exemple, la route des Nations) doivent répondre pour que leur réalisation soit justifiée.

Dans un deuxième rapport (juillet 2001), les mandataires ont établi la nécessité de maîtriser le trafic dans le secteur des organisations

internationales en recommandant d'agir sur la maîtrise du stationnement et sur le développement de l'offre de transports publics. Dans ce domaine, une liaison spécifique entre la France (Ferney, Gex) et les organisations internationales est nécessaire. La démarche conforte la pertinence du projet de la route des Nations tout en l'insérant dans un véritable concept des déplacements. Parallèlement, il sera nécessaire d'accroître la maîtrise du trafic sur les axes secondaires où des délestages importants devront être garantis (routes de Ferney, de Colovrex, Chambésy, etc.).

4. Recommandations pour la poursuite des études

Sur la base des études effectuées, le DAEL et le DIAE émettent les recommandations suivantes pour la poursuite des études, en particulier pour l'avant-projet de la route des Nations :

- L'affirmation des mandataires selon laquelle la part du transport collectif ne peut être que marginale (« la desserte de l'arrière-pays – France, Vaud – d'où viennent 40-45 % des pendulaires est quasi nulle », etc.) est largement excessive. Elle ne tient pas compte du développement du réseau TPG et CFF déjà planifié, de ses performances, ni des améliorations possibles à l'avenir. Au contraire, l'offre de transports collectifs, déjà intéressante, connaîtra un essor considérable et elle devra être en mesure d'absorber l'accroissement prévisible de la mobilité découlant des scénarios les plus ambitieux de développement du secteur des organisations internationales.
- En matière de transports collectifs, il convient de lier le programme de réalisations routières à la nécessité impérative de renforcer les transports collectifs sur la route de Ferney, dont, à terme, le projet de prolongement de la ligne de tramway.
- La capacité offerte par un tunnel à deux voies pour la route des Nations paraît proportionnée au rôle stratégique attendu de la part de cette nouvelle infrastructure. Cette capacité, égale à celle du tunnel de Carouge, est suffisante pour répondre au rôle attendu. Supérieure, elle alimenterait une demande en trafic supplémentaire et occasionnerait des difficultés sérieuses en amont et en aval, comme cela a déjà été révélé par les études produites dans le secteur de l'OMS et de la jonction de Ferney.
- La route des Nations ne soulagera pas en soi le Grand-Saconnex et Pregny-Chambésy. Sans autre mesure, l'expérience montre que le trafic occupe aux heures de pointe toutes les capacités disponibles. Un soulagement ne serait que temporaire. A l'évidence, et dans tous les cas de figure, des mesures délicates et probablement drastiques sont à imaginer

pour protéger ces villages des mouvements de transit indésirables aux heures de pointe. A cet égard, et pour qui connaît ce réseau communal déjà parsemé d'ouvrages modérateurs ou de rétrécissements par le bâti, les dispositifs existants ne suffisent pas à dissuader de tels mouvements.

- L'accrochage nord de la route des Nations avec l'autoroute doit se réaliser en priorité absolue pour répondre aux fonctions attendues du contournement. La jonction de Ferney nécessite une refonte complète. L'ensemble des fonctionnalités attendues de ce nœud ne peuvent être satisfaites en l'état. Cette problématique est intégralement reprise dans une étude de faisabilité en cours portant notamment sur cette interface.

Dès lors le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement recommande ce qui suit :

- Le futur tronçon routier comportera une voie dans chaque sens. Les caractéristiques de gabarit seront définies par la direction du génie civil.
- Le dispositif d'accrochage à l'autoroute sera précisé à l'issue de l'étude de faisabilité précitée sur la refonte de la jonction de Ferney (mandat piloté par le DAEL et l'OTC, résultats attendus en juin 2002).
- La réalisation du projet routier sera coordonnée au programme de renforcement des transports collectifs sur l'axe de la route de Ferney et la mise en valeur du cœur du Grand-Saconnex.
- Simultanément à l'avancement du projet de route des Nations, seront étudiées et mises en œuvre les mesures d'accompagnement nécessaires au soulagement des villages d'une partie du trafic de transit.

5. Environnement – Trafic – Aménagement local et intégration

Pour répondre aux ordonnances OPAir et OPB, le canton a adopté un plan de mesures visant à un transfert modal au profit des transports publics. Dans le secteur place des Nations - Grand-Saconnex, cette stratégie se traduit par des mesures à court terme : la ligne de tram Cornavin/Sécheron prolongée jusqu'à la place des Nations. Un renforcement notable des services classiques (bus) est à engager à court terme. A plus long terme, il est prévu de desservir le Grand-Saconnex en prolongeant la ligne de tram en site propre sur la route de Ferney, puis de desservir également Ferney. Il en résulte une conception différente de cette artère qui :

- ne devrait à l'avenir plus être considérée comme une grande pénétrante vers l'hypercentre ni comme un axe d'échange entre les deux rives ;
- se verra conférer un rôle d'axe de transports collectifs lourds, comme la rue de Lausanne et l'avenue de France.

5.1 Effets sur le trafic

Le tracé proposé permettra de résoudre plusieurs problèmes, à savoir:

- diminuer notamment le volume de trafic et les nuisances à la place de Carantec ainsi qu'à la route de Colovrex ;
- diminuer le trafic de transit à destination des organisations internationales et traversant le Petit-Saconnex, le Grand-Saconnex et Pregny-Chambésy ;
- améliorer considérablement l'accès aux organisations internationales par un nouvel axe incorporé au réseau secondaire jusqu'à l'avenue Appia ;
- soulager la route de Ferney du trafic de transit pour favoriser la desserte multimodale du Grand-Saconnex. La route de Ferney serait rétrogradée dans le réseau secondaire avec la fonction de route collectrice ;
- être compatible avec le maintien d'un contrôle du débit entrant en zone urbaine.

Le tracé retenu n'hypothèque pas la mise en place d'une stratégie de régulation en liaison avec les études en cours et les projets d'aménagement de la place des Nations. Au contraire, l'aménagement de la place des Nations, tel qu'il est envisagé au stade d'avant-projet, renforce même la nécessité d'intervenir à terme sur le rôle de la route de Ferney.

A court terme, le tracé de la route des Nations permet donc la réalisation de l'ensemble des objectifs. A plus long terme, et compte tenu de l'augmentation de la demande, des mesures complémentaires d'accompagnement devront être mises en place pour limiter, voire empêcher, les mouvements non souhaités du trafic de transit « sauvage » sur le réseau de dessertes.

Le concept d'accessibilité routière aux organisations internationales se présente comme suit:

- le secteur est ceinturé par les tronçons de l'autoroute N1 et N1a, la route de Lausanne, l'avenue de la Paix, l'avenue Appia et la future route des Nations,
- la route des Nations assure l'essentiel de l'accessibilité aux organisations internationales depuis le nord,
- la route de Ferney n'a plus qu'un rôle de collecte locale du trafic et constitue l'axe privilégié des transports collectifs qui accueille à terme le prolongement de la ligne 13 de tramway,
- les axes secondaires en traversée de Pregny-Chambésy et du Grand-Saconnex sont délestés du trafic d'accès aux organisations internationales.

5.2 Aménagement local et intégration

Les études en cours de l'aménagement du site des organisations internationales, suivies périodiquement par un groupe de consultation,

permettent d'ores et déjà de percevoir ce que sera ce lieu : une affirmation du site et de son caractère végétal et paysager, dans lequel s'inséreront des périmètres constructibles. La route de Ferney pourrait être aménagée comme une interface ville - organisations internationales où les densités bâties seront regroupées de manière à préserver les pénétrantes de verdure et les cheminements.

6. Caractéristiques de la solution envisagée

Les données qui suivent sur les caractéristiques des tracés envisagés sont celles correspondant aux études de faisabilité effectuées à ce jour. Les études ultérieures, objets de la présente demande de crédit, devront vérifier et préciser les options retenues précédemment, relatives notamment au tracé de la route des Nations, à ses accrochages nord et sud, au projet routier de raccordement au site des organisations internationales et de déplacements à l'intérieur de son périmètre, à la desserte routière du secteur des Hauts-Crêts, etc.

L'ouvrage de la route des Nations sera situé sur un axe reliant le haut de l'avenue Appia (intersection avec la route des Morillons) à l'actuelle Jonction de Ferney par-dessus l'autoroute qui sera réaménagée en fonction des flux de circulation à gérer et pour permettre à terme le franchissement de l'autoroute par la future ligne de tram en direction de Ferney.

La longueur de la route des Nations sera d'environ 1300 m, dont environ la moitié en tunnel et tranchée couverte. Elle comportera une voie de circulation par sens avec de chaque côté une voie d'arrêt d'urgence et un passe-pied, éléments qui permettront d'assurer une sécurité accrue et des possibilités d'intervention rapides et efficaces en cas d'incidents. Le tronçon en tunnel et tranchée couverte comportera des sorties de secours et des niches SOS et sera équipé d'installations électromécaniques et d'une signalisation répondant aux dernières exigences en matière de sécurité, notamment en cas d'incendie.

La jonction autoroutière de Ferney, en l'état très chargée aux heures de pointe, devra être adaptée pour tenir compte des nouveaux aménagements prévus à cet endroit, soit, dans un premier temps, la route du Bois-Brûlé et les modifications qui seront apportées aux accès et sorties de l'autoroute ainsi qu'aux contre-routes (aménagements mis en place pour Telecom 2003), puis par la suite, la route des Nations et les mesures d'accompagnement mises en place pour éviter les mouvements de transit indésirables.

7. Faisabilité et coûts

Les projets n'en étant qu'au stade des études de faisabilité, les incertitudes actuelles peuvent avoir des conséquences sur les coûts et la durée des travaux. En effet, les risques et les incertitudes liés notamment aux chantiers de tunnels, particulièrement ceux relatifs aux terrains rencontrés, sont loin d'être maîtrisés à ce stade de l'étude. De plus, le problème de l'évacuation et de la mise en dépôt des déblais n'a pas encore pu être apprécié. Il en est de même pour ce qui concerne les acquisitions de terrains et les problèmes liés aux voisinages pendant et après la période de chantier. D'autre part, les modifications et compléments qui devront être apportés à la jonction de Ferney devront tenir compte du maintien du trafic existant qui est très important sur l'autoroute, les contre-routes et la route de Ferney ainsi que sur la future route du Bois-Brûlé, la zone concernée étant de plus un secteur extrêmement sensible pour ce qui concerne la mobilité, notamment de par la présence de l'autoroute, de Palexpo et de l'Aéroport international de Genève. Enfin, les mesures d'accompagnement envisageables visant à empêcher les infiltrations et report de trafic sur les voies secondaires n'ont pas encore été étudiées.

Partant, en l'état, l'estimation des coûts hors taxes (y compris divers et imprévus : 30%) s'élève, pour la route des Nations, à environ 68 millions de francs, alors que les travaux de modifications et compléments à la jonction de Ferney sont estimés à environ 18 millions de francs.

8. Insertion dans le réseau des routes principales suisses – Subventions fédérales

L'actuelle route de Ferney fait partie intégrante du réseau des routes principales suisses (H 106). A ce titre et bien que le tracé de la route des Nations soit entièrement nouveau et s'écarte sensiblement du tracé de la route de Ferney, il devrait être possible d'obtenir de la Confédération qu'elle reconnaisse ce nouvel axe comme faisant partie des routes principales suisses en échange de la route de Ferney qui ainsi serait déclassée en simple route cantonale. Dans cet objectif, des contacts informels ont d'ores et déjà été pris avec les représentants de l'Office fédéral des routes (OFROU) en vue de leur présenter le projet envisagé et d'obtenir, sur la base du projet d'exécution, une contribution fédérale de l'ordre de 28% du coût des travaux, étant précisé que le programme de stabilisation des finances fédérales impose à l'OFROU de ne financer, par canton et par période quadriennale (2000-2003, 2004-2006, etc.), qu'un seul ouvrage d'envergure à la fois.

Pour ce qui concerne l'adaptation de la Jonction de Ferney, celle-ci devrait bénéficier d'une participation fédérale au titre d'aménagement concernant les routes nationales. Au préalable, cet aménagement devra vraisemblablement être approuvé par le Conseil fédéral sur la base d'un projet général à lui soumettre.

B. Crédit d'études – Estimation des coûts

1. Situation de base

Le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les évitements de localités RD 429, basé sur une évaluation multicritères réalisée par l'ancien DJPT, a clairement établi que le projet de la route des Nations était celui de tous les projets étudiés qui répondait le mieux à des intérêts géographiquement élargis avec des impacts significatifs sur le trafic en général et un potentiel de développement important lié à cet ouvrage (extension de la ligne de tram, aménagement de la place des Nations, urbanisation du secteur des organisations internationales, etc.). Partant, le Conseil d'Etat a décidé, malgré le coût relativement élevé de cet ouvrage et des aménagements connexes nécessaires à son bon fonctionnement, de présenter une demande de crédit en vue d'étudier ce projet pour lequel on ne dispose que de peu de renseignements techniques de base puisque seule une étude de faisabilité a été réalisée à ce jour.

Il s'agit donc d'assurer prioritairement l'adéquation nécessaire entre le concept retenu, sa faisabilité, ses raccordements au réseau et dessertes existants, les possibilités de réalisation par étapes, les coûts et les délais.

2. Objectif de la demande de crédit

Cette demande de crédit est présentée à votre Grand Conseil pour permettre d'élaborer, sur le tracé envisagé, différentes variantes d'ouvrages et de raccordements, de les analyser et de les comparer en détail en vue de sélectionner les meilleures qui seront par la suite analysées sous la forme d'avant-projets dont un seul sera retenu en vue de procéder ensuite à l'étude du projet définitif. Celui-ci devra être suffisamment élaboré et complété par une étude d'impact avant de procéder à un appel d'offres en vue de vous présenter une demande de crédit de construction, conformément à la loi générale sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

3. Procédure

En ce qui concerne la mise au point des projets de la route des Nations et de l'adaptation de la jonction de Ferney, il faut distinguer quatre phases :

- celle de l'étude préliminaire visant à comparer notamment les variantes de tracés, d'accrochages et de dessertes entre elles en vue de n'en retenir qu'un minimum pour la suite des études ;
- celle de l'étude d'avant-projets visant entre autres à comparer les variantes retenues précédemment sur la base de critères multiples relevant de la géologie, de la gestion du trafic, des conditions d'exploitation et des situations critiques possibles, des impacts sur l'environnement, des coûts estimés sur la base de prix unitaires ou de valeurs d'expérience, etc. ;
- celle de l'étude des projets définitifs des deux avant-projets retenus aboutissant à la présentation de dossiers comprenant entre autres un rapport d'impact sur l'environnement, une note de calculs concernant les structures porteuses, des plans de détails des ouvrages et des équipements, un programme de réalisation, des rapports d'expertises diverses, des mémoires techniques concernant divers domaines (trafic, géologie, hydrologie, équipements électromécaniques, paysage, urbanisme, etc.), ainsi que les dossiers de mises à l'enquête publique, de requêtes en approbation LER et d'autorisations LCI, sans oublier, le cas échéant, les approbations fédérales ;
- celle de la mise en soumission des travaux jusqu'à la proposition d'adjudication afin d'obtenir les prix d'exécution les plus précis et les plus favorables.

Les coûts estimés des infrastructures envisagées dépassent largement les seuils indiqués à l'article 7 de l'accord intercantonal sur les marchés publics, si bien que les procédures d'adjudication des marchés de construction, de fournitures et de services concernant ces objets sont soumises à l'AIMP et à l'accord GATT/OMC sur les marchés publics. A cet effet, une procédure sélective a été retenue pour l'attribution du mandat d'étude et, suite à un appel de candidatures, 11 groupements pluridisciplinaires se sont inscrits. Le premier tour de la procédure sélective a permis d'apprécier et d'évaluer la qualité des candidats sur la base de leurs références, de leur organisation, de leur personnel et équipement et de la qualité de leur dossier. A l'issue de cette évaluation, trois groupements ont été retenus pour participer au deuxième tour de la procédure sélective. Toutefois, en regard de la complexité du problème et des nombreux critères à prendre en considération, afin de remettre aux groupements précités des indications fiables et définitives concernant notamment l'aménagement futur du secteur des organisations

internationales ainsi que la gestion du trafic envisagée avec les flux à prendre en compte, le périmètre de l'étude à entreprendre ainsi que les lieux et types d'accrochages envisageables de part et d'autre de la route des Nations, une étude complémentaire de circulation a dû être entreprise pour mieux apprécier les bassins versants de circulation concernés, l'influence de l'essor de l'offre en transports collectifs, les places de stationnement disponibles, les capacités routières à prévoir ainsi que les mesures d'accompagnement à mettre en place. Cette étude étant maintenant terminée et validée, les dossiers pour le deuxième tour de la procédure seront remis prochainement aux trois groupements candidats. L'issue de cette procédure et la désignation d'un groupement pour les études et la réalisation de ces ouvrages est prévue pour l'été 2002.

4. Caractéristiques des ouvrages

La solution envisagée vise à rechercher la meilleure intégration dans le site et à offrir les meilleurs raccords aux voiries et dessertes existantes. Pour la route des Nations, le projet d'une solution en tunnel et tranchée couverte située en partie sur un axe réservé depuis de nombreuses années sur la base d'études antérieures de faisabilité, est la solution qui paraît s'imposer. Il convient de souligner qu'un tel ouvrage nécessite une étude approfondie, en particulier pour son exécution et que les études relatives à la géotechnique, non effectuées à ce jour, vont être déterminantes dans l'élaboration du projet de tunnel.

D'autre part, la refonte de la jonction de Ferney, sur laquelle se branchera la route des Nations, s'impose également compte tenu déjà des flux de trafic actuels qui franchissent ce nœud stratégique qui est déterminant pour la gestion de la circulation de tout le secteur.

5. Coûts estimés des ouvrages (en millions de francs)

Les coûts estimés ci-dessous l'ont été, pour les ouvrages souterrains, sur la base de prix unitaires indexés des ouvrages souterrains de l'autoroute de contournement de Genève et de l'évitement de Plan-les-Ouates ainsi que des prix offerts pour la traversée de Vézenaz. Quant aux prix unitaires pour les aménagements de la Jonction de Ferney, ces derniers ont été estimés sur la base des prix offerts pour des ouvrages construits ou réfectionnés récemment à Genève, en tenant compte de la difficulté relative au maintien de la circulation pendant la construction.

Les coûts cumulés et arrondis de ces deux ouvrages sont estimés à 92 millions de francs TTC, soit:

Route des Nations :

Tronçons en surface et en trémie	Tronçons en tranchée couverte	Tronçon en tunnel	Equipements électromécaniques	Total HT	Divers et imprévus 30%	TVA 7,6%	Total
6	9	34	3	52	16	5	73

Adaptation de la jonction de Ferney :

Ouvrages d'art	Aménagements routiers	Total HT	Divers et imprévus 30%	TVA 7,6%	Total
6	8	14	4	1	19

Les coûts relatifs aux acquisitions de terrains, impossibles à estimer à ce stade du projet, ne sont pas compris dans les montants annoncés ci-dessus.

6. Délais

Il est à ce stade difficile de se prononcer avec précision sur les délais, considérant la grande complexité des problèmes à étudier.

Toutefois et sous toutes réserves, le programme des études et démarches administratives pourrait être celui présenté en annexe à la présente demande.

La durée estimée des études ne tient pas compte des difficultés qui pourraient être rencontrées à la suite de l'appréciation de l'étude d'impact, des recours éventuels contre les lois et autorisations ainsi que de la maîtrise des terrains (procédures d'expropriations éventuelles). Il en est de même des délais nécessaires au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour soumettre, le cas échéant, le projet général de l'adaptation de la Jonction de Ferney au Conseil fédéral et du temps nécessaire à ce dernier pour rendre sa décision.

7. Estimation du coût des études (en francs)

L'estimation des honoraires pour l'étude de l'avant-projet et du projet définitif ainsi que pour l'appel d'offres et la comparaison des offres, tenant compte de 30% de divers et imprévus dans le coût des travaux et équipements, est la suivante:

Etude concernant :	Route des Nations	Jonction de Ferney	Total
Génie civil	2 370 000	770 000	3 140 000
Electromécanique	310 000	0	310 000
Circulation	500 000	200 000	700 000
Environnement	300 000	150 000	450 000
Insertion urbanistique	50 000	30 000	80 000
Travaux géométriques	50 000	50 000	100 000
Géotechnique	50 000	30 000	80 000
Sondages géotechniques	50 000	30 000	80 000
Frais d'experts et spécialistes	50 000	40 000	90 000
Etablissement de dossiers divers	50 000	20 000	70 000
Totaux H.T.	3 780 000	1 320 000	5 100 000
TVA de 7,6%	288 000	100 000	388 000
Totaux T.T.C.	4 068 000	1 420 000	5 488 000

C. Evaluation de la dépense nouvelle et de la couverture financière des projets

Les tableaux en annexe :

- « Evaluation des charges financières moyennes »
 - « Evaluation la dépense nouvelle et de la couverture financière »
- donnent la situation de ces projets au regard de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

D. Conclusions

Suite à la présentation par notre Conseil de son rapport au Grand Conseil sur les évitements de localités (RD 429) qui recommande notamment de poursuivre en priorité l'étude de la route des Nations en fonction des objectifs arrêtés dans le domaine des déplacements, notre Conseil estime nécessaire d'entamer prioritairement l'étude de cette nouvelle artère, des ouvrages d'accrochage au réseau existant et de desserte des organisations internationales ainsi que de l'adaptation de la jonction de Ferney. A cet effet, il a chargé le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement de planifier et de réaliser les études ainsi que de procéder aux démarches administratives et demandes de crédit nécessaires en vue de leur réalisation.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- *Evaluation des charges financières moyennes*
- *Récapitulatif de l'évaluation de la dépense nouvelle et de la couverture financière*
- *Programme prévisionnel des études, démarches administratives et demandes de crédit*
- *Préavis technique*

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05)
Dépense nouvelle et couverture financière d'un projet d'investissement

EVALUATION DES CHARGES FINANCIÈRES MOYENNES (amortissement et intérêts)

Projet de loi ouvrant un crédit d'étude de 5 488 000 francs pour la Route des Nations ainsi que pour l'adaptation de la Jonction de Ferney

Catégories d'investissement	Etude non suivie de réalisation		Véhicule, machine et matériel (selon liste)		Mobilier, infrastructure informatique lourde		Camion, véhicule spécial, installation fixe (selon liste)		Installation fixe (selon liste)		Infrastructure spécifique et installation fixe (selon liste)		Génie civil Etudes		TOTAL		
	1	4	5	8	10	20	30	50	100,0%	25,0%	20,0%	12,5%	10,0%	5,0%		3,3%	2,0%
Durée d'utilisation moyenne																	
Taux d'amortissement sur le crédit	100,0%	25,0%	20,0%	12,5%	10,0%	5,0%	3,3%	2,0%									

I. Dépense nouvelle d'investissement

Crédit brut proposé
- recettes d'investissement

5'488'000
0

Crédit net proposé

5'488'000
5'488'000

II. Charges financières annuelles moyennes

Amortissement linéaire
intérêts passifs moyens

0
0

4,250%

0
0

Total des charges financières

0
0

III. Remarques

109760
116'620

226'380
226'380

Date : _____

Signature du responsable financier : _____

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05)
 Dépense nouvelle et couverture financière d'un projet d'investissement
**RÉCAPITULATIF DE L'ÉVALUATION DE LA DÉPENSE NOUVELLE
 ET DE LA COUVERTURE FINANCIÈRE**

**Projet de loi ouvrant un crédit d'étude de 5 488 000 francs pour la Route des Nations
 ainsi que pour l'adaptation de la Jonction de Ferney**

I. Revenus annuels moyens

Recettes propres	0
(augmentation ou création de nouvelles recettes)	
Economies prévues	0
(réduction ou suppression de dépenses existantes)	
TOTAL des revenus	0

II. Charges annuelles moyennes

Total général des charges financières moyennes	226'380
(report tableau)	
Charges en personnel	0
(postes supplémentaires)	
Dépenses générales	
Coûts induits découlant des postes de travail supplémentaires	0
(meublier, matériel, locaux, énergie, etc.)	
Coûts induits découlant des nouveaux bâtiments et ouvrages	0
(conciergerie, entretien, énergie, etc.)	
Autres charges	0
(préciser la nature : _____)	
Octroi de subvention ou de prestations	0
(subvention accordée à des tiers, prestation en nature)	
TOTAL des charges	226'380

III. Couverture du projet

(Total des charges - total des revenus)

Excédent de couverture		
Insuffisance de couverture		226'380

IV. Taux de couverture en pourcent

(Revenus / charges)

Pourcentage		0.00%
-------------	--	-------

V. Remarques

Date : _____

ROUTE DES NATIONS ET ADAPTATION DE LA JONCTION DE FERNEY

Programme prévisionnel des études, démarches administratives et demandes de crédits.

Date de mise en œuvre des études	2007			2008			2009			2010			2011												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									
Approbation des études de base (étude de faisabilité, étude de faisabilité préliminaire, études préliminaires)																									

* Durée estimée corrigée des temps d'attente dans l'attente de décisions administratives relatives aux aspects procéduraux et budgétaires.



Département des finances
Cellule d'expertise financière

République et
Canton de Genève



PREAVIS TECHNIQUE

fonctionnement bouclement
 investissement Autre

Grands travaux - n° 55.05.00.508.03

1. Objet

Projet de loi ouvrant un crédit d'étude de 5 488 000 francs pour la Route des Nations ainsi que pour l'adaptation de la Jonction de Ferney.

2. Evaluation

Le coût moyen annuel du projet se décompose comme suit :

Revenus propres	-
Economies prévues	-
Total revenus	-
Charges financières annuelles moyennes	226'380
Charges en personnel	-
Dépenses générales	-
Octroi de subvention ou prestations	-
Total charges	226'380

3. Financement

Une éventuelle subvention fédérale est prévue.

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2003.

Ce projet de loi entre dans le cadre du volume d'investissements "nets-nets" admis par le Conseil d'Etat pour 2003.

Eve Vaissade

Alain Decosterd

Genève, le 15 mai 2002

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le P1. et l'exposé des motifs datés du 15 mai 2002. La Cellule d'expertise financière n'est plus engagée en cas de modifications ultérieures à la date du préavis technique.

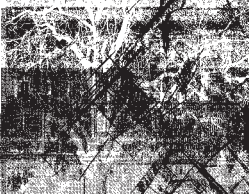
Pris connaissance le :

17 mai 2002

Signature du responsable financier :

le Jardin des Nations

un site exceptionnel qui s'ouvre à tous

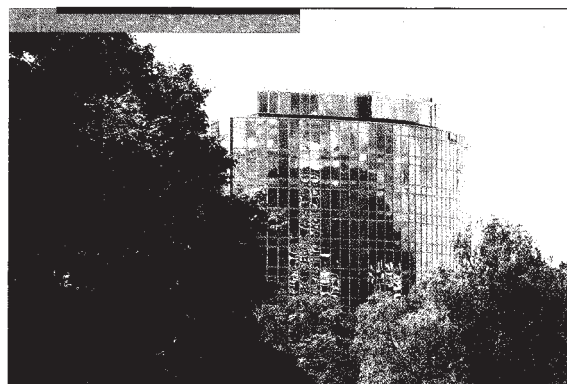


le Jardin des Nations
est un site exceptionnel
qui s'ouvre à tous
pour être une
destination de
premier ordre
à Genève.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
Département de l'aménagement de l'équipement et du logement

le Jardin des Nations



quelques définitions

plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal a été adopté en septembre 2001 par le Grand Conseil. Il fixe les grandes lignes de l'aménagement du canton à l'horizon 2015 et a reconnu l'importance du site des organisations internationales, qui est inscrit dans un périmètre d'aménagement coordonné (PAC).

plan directeur de quartier

Le plan directeur de quartier fixe les grandes orientations de l'aménagement d'un territoire. Il définit à quel endroit construire, à quel endroit préserver une zone verte, comment organiser les déplacements. Il ne précise pas le détail des réalisations, qui fait l'objet de procédures ultérieures. Il permet de coordonner l'action des autorités, d'informer la population et les acteurs privés par le biais d'une consultation publique de 30 jours. Il sera soumis aux conseils municipaux des communes concernées et au Conseil d'Etat pour adoption. Il engage les autorités et non les propriétaires particuliers.

plan localisé de quartier

Il précise les principales caractéristiques de l'aménagement d'un quartier donné. Une enquête publique de 30 jours permet à chacun de formuler des observations. Après réception des observations, le conseil municipal de la commune concernée est invité à donner son avis.

Le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL), associant la Ville de Genève et les communes du Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy, a élaboré un **plan directeur de quartier** pour le site central des organisations internationales. Il s'agit d'orienter le développement futur de ce secteur d'env. 3,5 km², qui s'étend du lac à la route de Ferney et au village de Pregny.

Ce projet d'aménagement s'inscrit dans la mise en œuvre du **plan directeur cantonal**. Il a été étudié en concertation avec divers milieux: organisations internationales, associations de défense du patrimoine et de l'environnement, associations d'habitants et représentants des partis politiques.

La présence de parcs accessibles au public, allée à l'implantation des organisations internationales, a tout naturellement suggéré un nom pour ce projet:

le Jardin des Nations

Du 25 novembre 2002 au 5 janvier 2003, les autorités engagent une consultation publique pour partager cette réflexion et recueillir commentaires et observations.

une richesse à mettre en valeur



La niche des Nations
à Genève offre une richesse

Aujourd'hui, ce site réunit presque toutes les organisations internationales établies à Genève. Témoignage concret de «l'Esprit de Genève» - sans cesse à la recherche de solutions pour la paix - celles-ci permettent à notre ville et à la Suisse de rayonner dans le monde. La présence et l'accueil de ces organisations, qu'elles soient gouvernementales ou non gouvernementales, représentent donc un enjeu majeur pour Genève, la région lémanique et la Suisse.

Une niche précieuse,
une forte valeur symbolique

La position géographique du site - dominant le lac - en a fait un lieu privilégié, dès le XVIII^e siècle, pour l'établissement de grands domaines patriciens avec leurs somptueuses demeures, telles le château de Rothschild ou la résidence de l'Impératrice, dans de magnifiques parcs. Bois, haies, allées de chênes, champs, prés et vergers rappellent en outre son passé rural. Par sa dimension historique et symbolique, par ses qualités paysagères et sa fonction particulière, le site des organisations internationales permet à Genève d'offrir à la fois un exceptionnel espace de détente à la population et un environnement de travail unique aux organisations internationales.

Une vision pour l'avenir

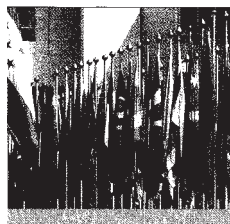
Développer ces deux potentiels et créer des occasions d'échange entre la population genevoise et le monde international, telle est l'ambition du projet.

Le site des Nations à Genève est une véritable richesse intellectuelle et culturelle. Il est le lieu de rencontre et de collaboration de milliers de personnes de tous les continents. Cette diversité est un atout majeur pour la ville et la Suisse. Elle permet de rayonner dans le monde et de promouvoir les valeurs de paix et de coopération internationale. Le site des Nations est également un espace de détente et de loisirs pour la population genevoise. Il offre un cadre agréable et paisible pour se promener et profiter de la vue sur le lac Léman. Enfin, le site des Nations est un lieu de mémoire et de patrimoine. Il rappelle l'histoire de Genève et de la Suisse, et les engagements internationaux de la ville. C'est pourquoi il est essentiel de préserver et de valoriser ce site unique.



une présence internationale

Les organisations internationales contribuent de manière fondamentale à la richesse intellectuelle de Genève. Cette présence internationale est concrétisée par les 23'000 personnes actives dans les organisations internationales gouvernementales (20 sont implantées sur notre territoire), les missions diplomatiques et les organisations non-gouvernementales. L'an dernier, ces activités ont généré 4 milliards de retombées économiques, sans compter les dépenses des missions diplomatiques.



1

une trame verte

un projet en 3 volets



A terme, la «trame verte» se composera de :

- 7 km de voies vertes ;
- 1,6 km² de parcs, presque entièrement accessibles au public, sur une surface totale de 3,5 km².

créer de nouveaux espaces verts et les relier

Le réseau des espaces verts constitue le principal volet du projet. Il s'agit de créer un vaste jardin à l'échelle de l'agglomération genevoise. Jardins, promenades, allées, places et esplanades, existants ou nouveaux, seront reliés entre eux par des parcours pour piétons et pour cyclistes, formant une véritable «trame verte».

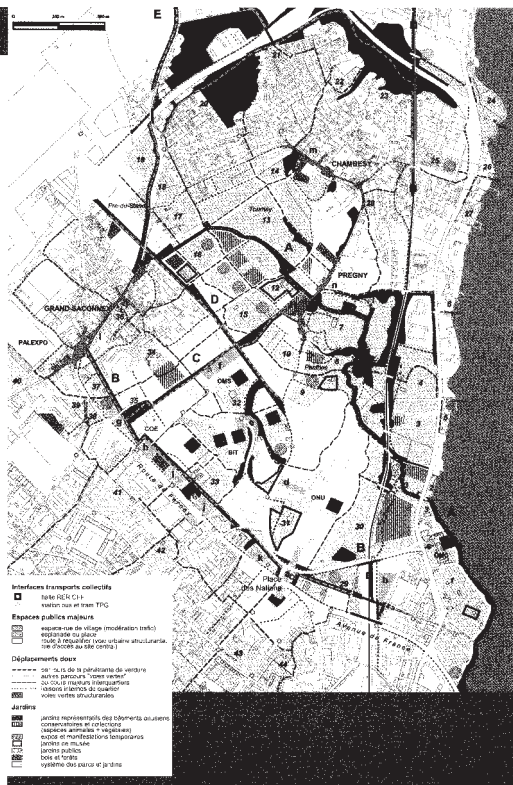
mettre en valeur le paysage

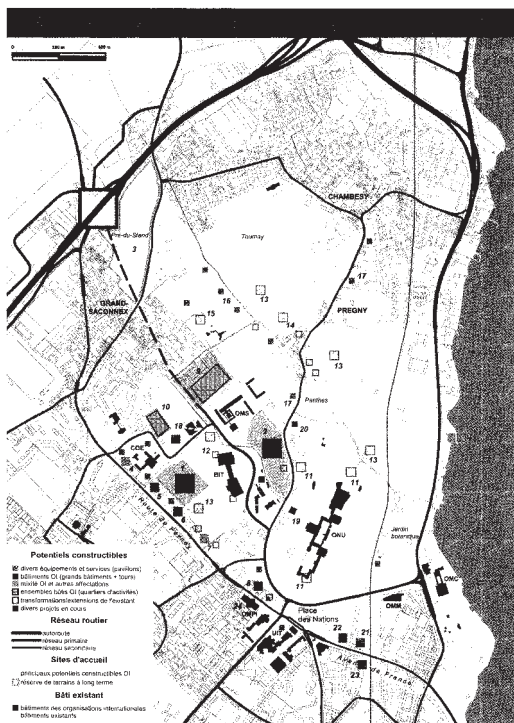
Il faut souligner l'important ensemble de parcs et d'espaces naturels qui se succèdent de la Perle du Lac au Grand-Saconnex. Reliant la ville à la campagne, ils composent ce que le plan directeur cantonal nomme une **pénétrante de verdure**. Un accent tout particulier portera sur la mise en valeur de cet ensemble paysager, car il offre au cœur de la ville, non seulement des lieux de détente, mais aussi des espaces naturels pour la flore et la petite faune.

créer de nouvelles promenades publiques

Le Jardin des Nations comprend plusieurs nouvelles promenades – les «voies vertes» – reliant les bâtiments emblématiques de la Genève internationale :

- la **Promenade des Parcs** s'étend du quai Wilson jusqu'au village du Grand-Saconnex, en passant par le parc de Mon Repos, le Jardin botanique, puis le long de tracés historiques jusqu'aux grands domaines de Pregny et à la campagne de Tournay ;
- le **Cours des Nobel** s'inscrit entre la route de Ferney, l'OMS et le village de Pregny : il permet de structurer la partie haute du site, en plein développement ;
- la **Promenade de la Paix** relie le lac à la place des Nations, le long de l'avenue de la Paix, puis se prolonge en parallèle à la route de Ferney jusqu'au village du Grand-Saconnex.





2 des constructions nouvelles pour répondre aux besoins futurs

planifier le développement des constructions

Les besoins sont divers. Certaines organisations ont besoin de s'agrandir, de nouvelles institutions souhaitent s'installer à Genève. Des infrastructures telles école, crèche et logements de courte durée sont à prévoir. Quelques équipements culturels, commerciaux et récréatifs, accessibles à tous, doivent aussi pouvoir s'implanter.

Le plan directeur de quartier n'a en aucun cas pour but de «remplir» systématiquement tous les terrains libres. Les lieux où il sera possible de construire sont identifiés en fonction de plusieurs critères, dont :

- l'accessibilité par les transports collectifs ;
- la préservation du patrimoine et de la nature.

Dans l'ensemble, le développement possible est modéré : il représente environ **200'000 m² de plancher supplémentaire**, soit deux fois la surface du BIT. Il sera concentré côté ville, bien desservi par les transports collectifs.

garantir une offre diversifiée pour la construction

Afin de garantir la qualité urbanistique de l'ensemble et la diversité de l'offre, quelques «règles du jeu» sont fixées. Le plan directeur de quartier précise pour chacune des parcelles, le type de constructions envisageables :

- des **bâtiments importants**, sur des parcelles d'une grande superficie, pour de nouveaux sièges d'organisations ;
- des groupes de **constructions moyennes**, réalisables par étapes dans des sites à libérer progressivement ;

- un ensemble de **tours**, le long de la route de Ferney, pouvant accueillir des activités mixtes ; la construction d'immeubles hauts permet de libérer au sol d'importantes surfaces de jardin ;
- des **pavillons**, pour des activités et des loisirs liés aux parcs et espaces publics.



Impact des transports et de l'urbanisme en fonction de la qualité de vie

Les transports collectifs vers le site central des organisations internationales sont performants en direction du centre-ville, mais sont nettement insuffisants ailleurs. Le secteur est par contre facile d'accès pour les automobilistes et le stationnement y est aisé; cela génère un important trafic automobile et des nuisances dans les quartiers d'habitation voisins. Le projet de Jardin des Nations propose de revoir l'organisation des déplacements d'une manière **plus favorable à l'environnement et à la qualité de vie des riverains.**

Amélioration de ses performances collectives
En 2003, le tram 13 arrivera à la place des Nations. Il est prévu de le prolonger jusqu'au Grand-Saconnex, puis jusqu'à Ferney-Voltaire. En 2004, le RER desservira Chambésy, Sécheron et Cornavin. Cette offre sera complétée par la ligne de bus 28 desservant l'intérieur du Jardin des Nations.

Regain de visibilité et de confort
sur l'axe principal

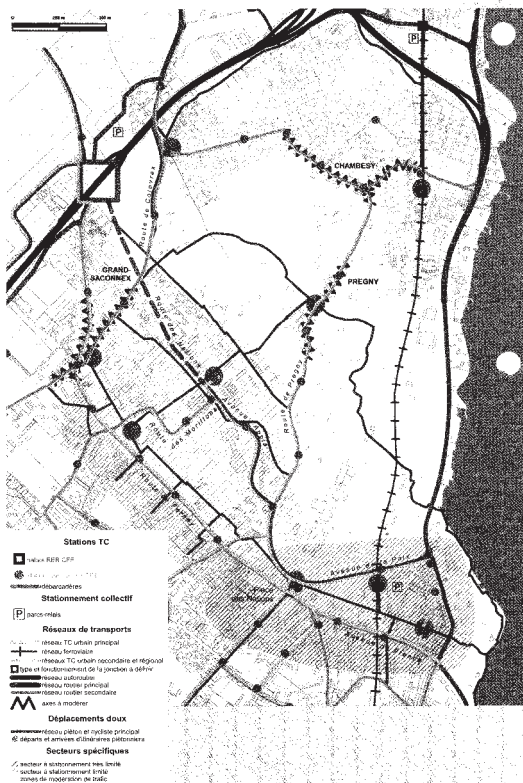
La route des Nations, en tunnel entre le bâtiment de l'OMS et le Grand-Saconnex, sera le nouvel axe principal pour l'accès en voiture aux organisations internationales. Elle permettra de réduire de moitié le trafic à Pregny et à Chambésy, ainsi que sur les routes de Ferney et de Colovrex.

Amélioration de la sécurité des déplacements

La mise en place des voies vertes rend plus attractifs et plus sûrs les déplacements à pied et à bicyclette.

Diminution de la demande de stationnement

La nette amélioration de l'offre en transports publics rend moins nécessaire la création de parkings. Lors de la construction de nouveaux immeubles, le nombre de nouvelles places de parc sera limité.



du plan à la mise en œuvre

Le plan directeur de quartier va guider, pour 15 à 30 ans, les réalisations qui donneront vie au Jardin des Nations. Un certain nombre d'actions feront l'objet de procédures avec enquête publique, qui seront autant d'occasions pour la population de s'exprimer, non plus sur des principes d'aménagement, mais sur des projets particuliers et concrets.

15 actions ont été identifiées pour commencer la mise en œuvre du Jardin des Nations. En voici quelques-unes, considérées comme prioritaires par les partenaires de l'étude. Les modalités de leur exécution dépendent cependant pour une large part de l'issue de la consultation publique.

espaces verts

commencer la réalisation du Cours des Nobel
Le DAEL se propose de lancer un concours pour l'aménagement du premier tronçon de la promenade entre la route de Ferney et l'esplanade de l'OMS. Idéalement, ces aménagements accompagneront les projets en cours dans cette partie du quartier: ONUSIDA et Ecole internationale.

mettre en valeur la pénétrante de verdure

La promenade des Parcs se concrétisera par divers aménagements simples: la pose d'une

signalétique propre, d'un mobilier urbain (bancs, éclairage). Dans le même temps, un groupe de travail «programmes et animations» pourra être constitué pour proposer des activités pour le public (fêtes, expositions), en coordination avec les organisations et institutions déjà présentes sur le site.

nouvelles constructions

planifier les premières réalisations le long de la route de Ferney

La route de Ferney constitue une limite entre la ville et le quartier des organisations internationales. Le plan directeur de quartier propose d'y construire une alternance de bâtiments et des jardins. Un plan localisé de quartier, établi pour l'ensemble du secteur concerné, pourra fixer la répartition des droits à bâtir, les périmètres constructibles, les espaces non bâtis, les servitudes de passage, le patrimoine à maintenir.

déplacements

promouvoir des plans de mobilité auprès des organisations internationales

Afin de maîtriser le trafic routier et de gérer les places de stationnement, des mesures de sensibilisation des usagers seront proposées aux organisations et entreprises présentes sur le site. Par exemple, information sur l'offre de

transports publics existante et future; attribution des places de parc de préférence aux pendulaires ne pouvant utiliser les transports publics; participation à l'achat d'abonnements CFF/TPG.

prolonger le tram sur la route de Ferney et modérer la circulation dans les villages, construire la route des Nations

Des études seront lancées prochainement pour l'extension du tram en direction de Ferney-Voltaire, le redimensionnement et le réaménagement des traversées du Grand-Saconnex, de Pregny et de Chambésy, ainsi que pour le projet de route des Nations. La réalisation de ces mesures est prévue pour 2006 - 2008.

pour en savoir plus...

consultez le rapport d'études et le site Internet. Les 15 actions prévues sont détaillées dans le rapport d'étude «Le Jardin des Nations: Projet de plan directeur de quartier». Ce document est disponible pour consultation dans les communes, au DAEL et sur Internet, à l'adresse www.geneve.ch/jardindesnations.

les partenaires du projet «Jardin des Nations»

direction technique de l'étude

- Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL)
- Ville de Genève
- Commune du Grand-Saconnex
- Commune de Pregny-Chambésy
- Mission permanente de la Suisse auprès de l'Office des Nations Unies et des autres organisations internationales à Genève

pilote(s) opérationnel(s)

- Direction de l'aménagement (DAEL), pilote
- Direction du patrimoine et des sites (DAFI)
- Direction des bâtiments (DAEL)
- Office des transports et de la circulation (DAE)
- Fondation des immeubles pour les organisations internationales (FIPOI)

conseil d'avis

urbanisme

- Carl Fingerhuth, architecte urbaniste
- Jacques Sjard, architecte paysagiste
- Bernard Leutenegger, architecte-urbaniste
- Mario-Paulo Mayor, architecte-urbaniste
- Anita Frei, historienne
- Christophe Beusch, architecte-urbaniste

transports

- Transitec SA, Sylvain Guillaume Gontis





C. Brunner
 Centre de la
 Planète s'élève
 Le centre
 de la planète s'élève
 Centre
 de la planète



Le DAEL dialogue avec vous

Voici où et quand vous pouvez échanger vos idées et vos avis sur le futur du DAEL et du quartier de la gare :

Site Internet

- www.geneve.ch/jardindesolutions

En direct

- du 25 novembre au 20 décembre 2002 sur le parvis de la **Poste du Centre International de Conférences de Genève** (rue de Varembe)
- du 25 novembre 2002 au 5 janvier 2003 au **rez-de-chaussée du DAEL** (rue David-Dufour 6)
- du 25 au 29 novembre 2002 à la **salle du Conseil municipal** (Mairie, 47, rue de Pregny, 1292 Pregny-Chambésy)
- du 2 au 6 décembre 2002 à l'**Arcade d'information municipale de la Ville de Genève** (Pont de la Machine)
- à l'exception du 5 décembre 2002 où l'exposition sera à **Balexert**
- du 9 au 13 décembre 2002 à la **salle d'exposition de la Ferme Sarasin** (47, ch. Edouard-Sarasin, 1218 Le Grand-Saconnex)
- du 16 au 20 décembre 2002 au **Palais des Nations porte 40**

Présentation aux médias

- le 25 novembre, à 18h30, à la **salle communale de Pregny-Chambésy** (18, ch. de Valérie)
- le 4 décembre, à 19h30, au **Centre international de conférences de Genève** (15, rue de Varembe)
- le 12 décembre, à 20h, à la **salle d'exposition de la Ferme Sarasin au Grand-Saconnex** (47, ch. Edouard-Sarasin)



Conception-rédaction : Rochat & Partners | Graphisme : Visuel Communication | Photos : Miché-Jaques, Séverine Lambert

Situation actuelle



cite

Développement du secteur



- Route du Bois-Brûlé (2003)
- Halle 6 (2003)
- Route des Nations (2008)

- Soulager la zone de Pregny - Chambésy
- Axe TC lourd à réaliser (route de Ferney)

Enjeux

- Tram Ferney
- P+R

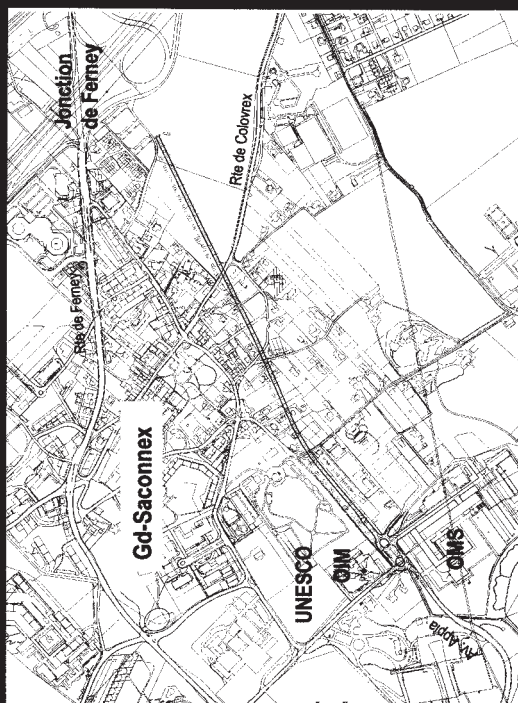
Proposition

- Nouvelle jonction de Ferney



cife

Route des Nations-Situation



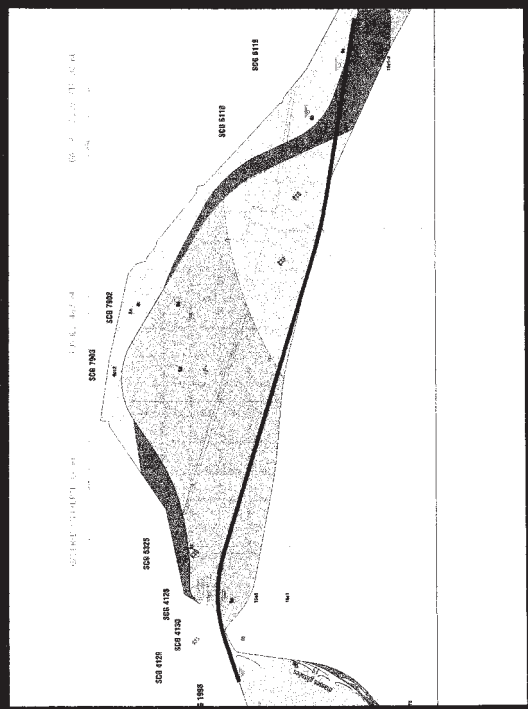
Longueur de l'aménagement
env. 1200 ml.



cite

07/06/2002

Route des Nations-Profil en long



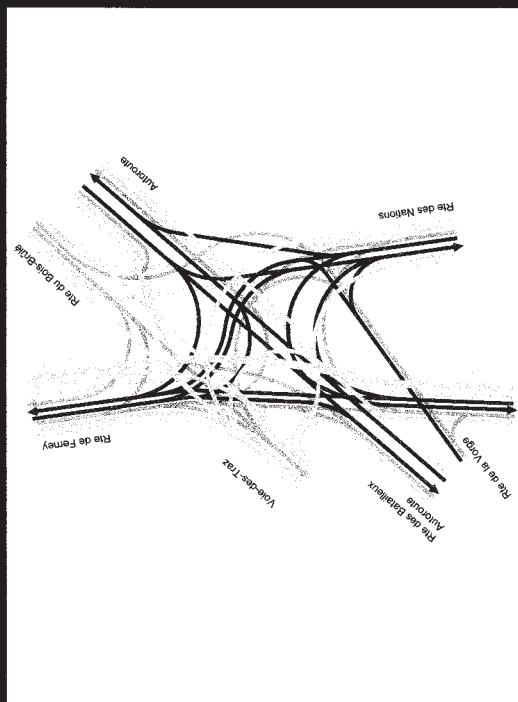
Tunnel de 467 ml.

Tranchées couvertes,
de part et d'autres,
de 80 ml.

(Total 627 ml.)



Jonction de Ferney-Liaisons



Liaisons secondaires

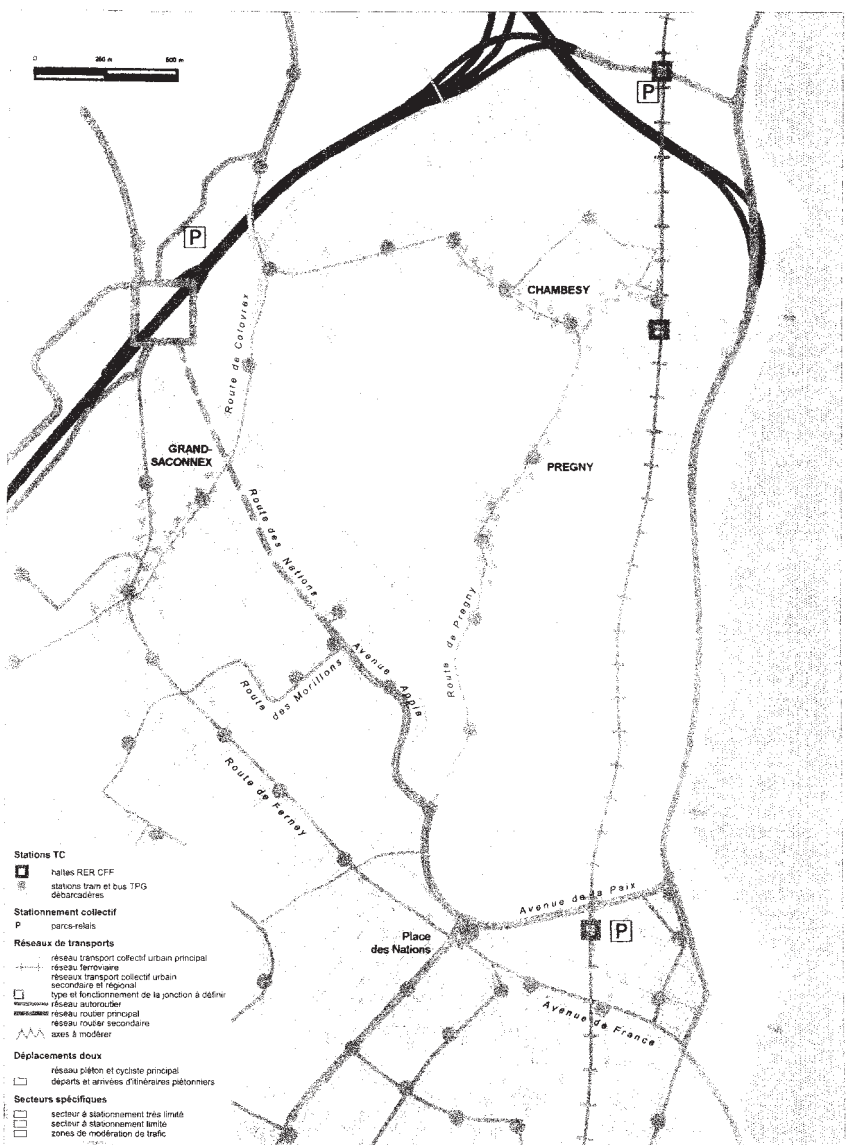
Liaisons complémentaires

Liaisons éventuelles



cite

07/06/2002

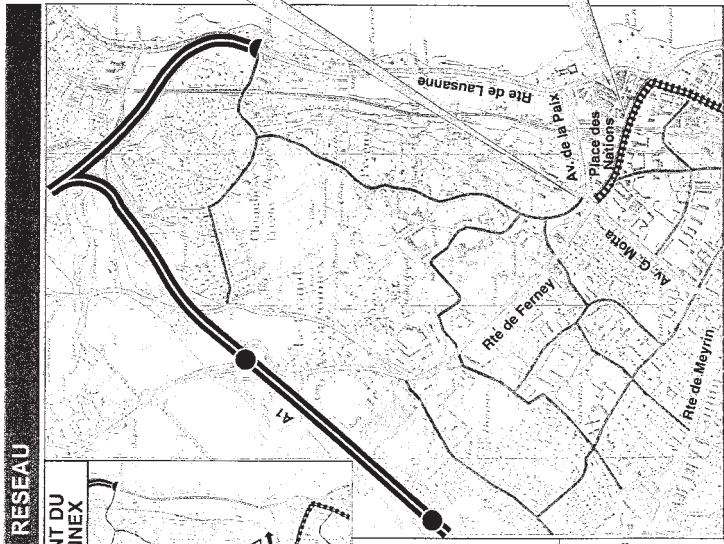
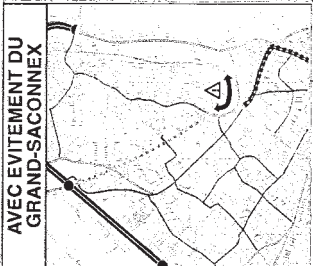


4. Recherche de la variante d'organisation

CONTEXTE GLOBAL DES DEPLACEMENTS

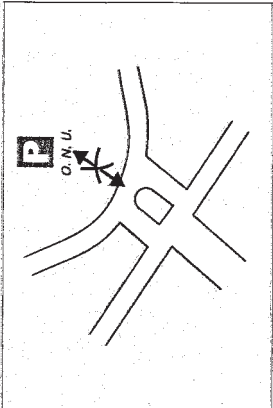
HIERARCHIE DU RESEAU

AVEC EVITEMENT DU GRAND-SACONNEX



- LEGENDE :
- Réseau autoroutier
 - Bassin versant des jonctions autoroutières
 - Réseau principal
 - Réseau secondaire
 - Tramway
 - Matinspo du trafic

ACCES ONU



TRAMWAY SECHERON

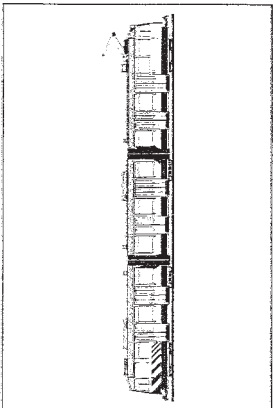
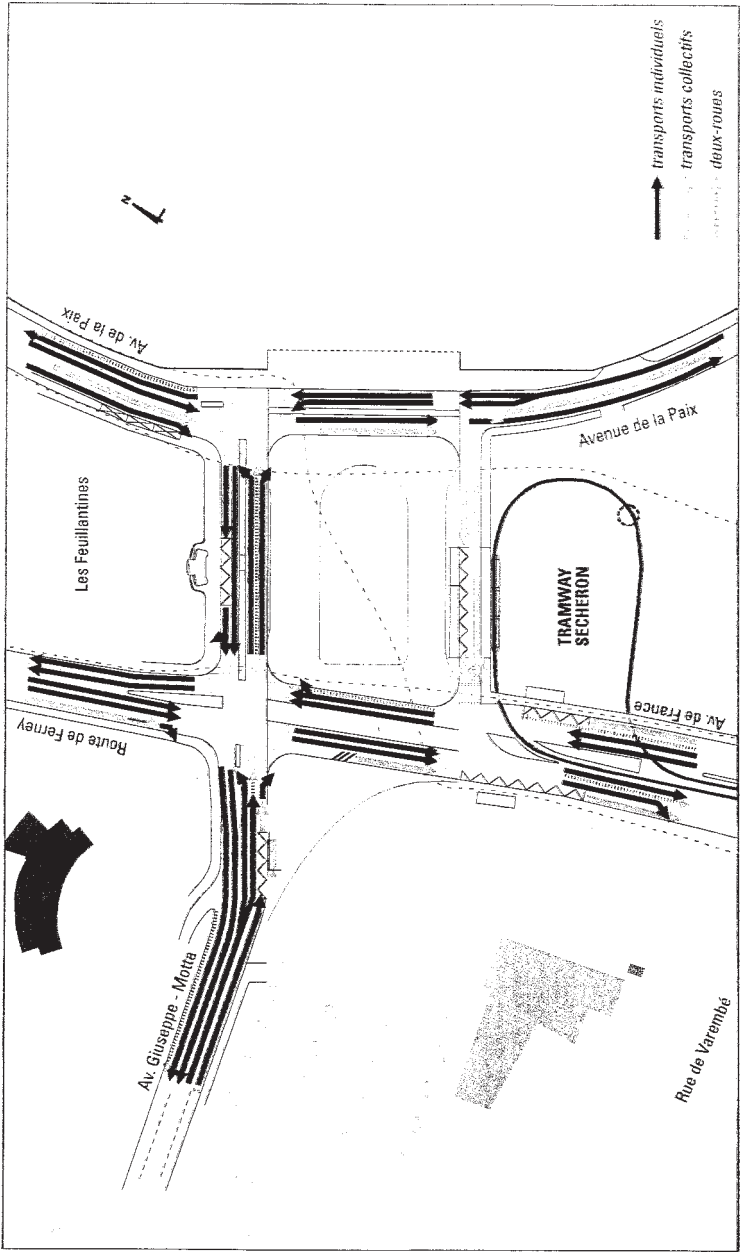


FIGURE N° 4.1

5. Organisation des transports proposée

AMENAGEMENT DE LA PLACE DES NATIONS



9000.96 - PG-5G-Bp - 17.01.00

VILLE DE GENÈVE
SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET DE L'ÉCLAIRAGE PUBLIC
TRANSTÉC
PLACE DES NATIONS - AVANT-PROJET

JANVIER 2000

FIGURE N° 5.2

PROBLEMATIQUE DE LA MAÎTRISE DU TRAFIC SUR L'AXE DE L'AV. DE LA PAIX (1)

POURQUOI MAÎTRISER LE TRAFIC SUR CET AXE ? ET OÙ ?

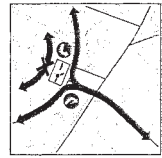
LEGENDE :

- Réseau autoroutier
- Bassin versant des jonctions autoroutières
- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Tramway
- Maîtrise du trafic
- Mouvement à maîtriser
- Mouvement à favoriser

En cas de réalisation de l'évitement du Grand-Saconnex, l'axe Ferney-Nations-Lac ne doit pas se substituer au réseau autoroutier et constituer un court-circuit à celui-ci.

La nécessité de conserver une bonne accessibilité à l'Av. Motta et aux organisations internationales ne laisse plus qu'une possibilité pour la localisation de la maîtrise : la place des Nations elle-même.

SOLUTIONS ENVISAGEABLES

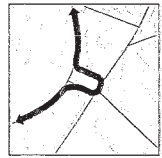


DISCONTINUEUTE DU RESEAU

- efficacité grande difficulté à réaliser physiquement cette discontinuité
- lisibilité forte entrave au trafic local



SOLUTION ABANDONNEE

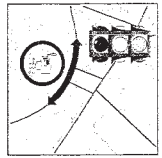


DETOUR IMPORTANT SUR LA PLACE DES NATIONS

- efficacité manque de lisibilité
- nécessité de disposer de deux barreaux routiers
- complique la place des Nations
- incite le trafic à se maintenir sur l'Av. de France (où il y a le tram)



SOLUTION ABANDONNEE



CONTRÔLE D'ACCES REGULATION

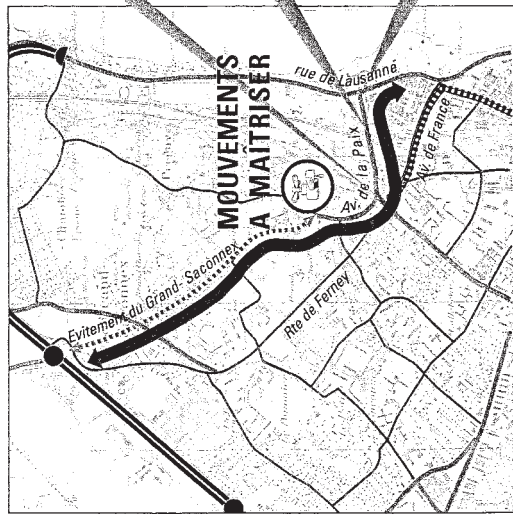
- efficacité maîtrise nécessitant un certain volontarisme
- compatible avec l'aménagement préconisé
- permet d'assurer des liaisons locales
- soulage l'Av. de France

SOLUTION RECOMMANDÉE

5. Organisation des transports proposée

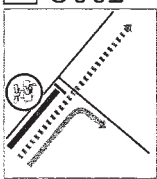
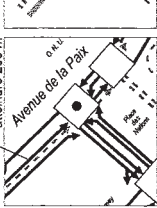
PROBLEMATIQUE DE LA MAÎTRISE DU TRAFIC SUR L'AXE DE L'AV. DE LA PAIX (2)

LE RESEAU ROUTIER PROJETE PERMET LA MAÎTRISE DU TRAFIC SUR L'AXE DE LA PAIX MOYENNANT LES ELEMENTS CI-DESSOUS



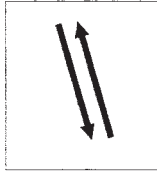
Évitement du Grand-Sacconex

MOUVEMENTS A MAÎTRISER



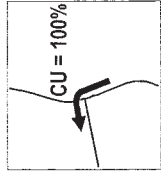
PLACE DES NATIONS

Ce calibrage permet de maîtriser le volume du mouvement Paix-Paix tout en facilitant celui vers l'Av. Motta et la progression des bus.



AVENUE DE LA PAIX

L'Avenue de la Paix conserve un calibrage "minimum", soit une voie dans chaque sens.



CARREFOUR ALBERT-THOMAS

Le mouvement rue de Lausanne-Av. de la Paix est en limite de capacité et assure ainsi une maîtrise du flux Lac-Jura.

MÊME SI L'ÉVITEMENT DU GRAND-SACCONEX AMÉLIORE LA CAPACITÉ ENTRE LA JONCTION DE FERNEY ET LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES, LA MAÎTRISE DU TRAFIC EST ASSURÉE EN AVAL, NOTAMMENT À LA PLACE DES NATIONS.

9000.96 - PG-SG-Bp - 17.01.00

Date de dépôt : 5 octobre 2004

Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Morgane Gauthier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de loi proposant de dépenser 5 488 000 F pour la route des Nations et l'adaptation de la jonction autoroutière de Ferney est un projet d'un autre temps. D'un temps où chacun pensait que la voiture, synonyme de liberté individuelle, était la reine des déplacements, d'un temps où les nuisances étaient supportables et d'un temps où les finances cantonales pouvaient éponger les coûts de projets pharaoniques. La donne a quelque peu changé depuis : les modes de transports doivent être complémentaires, les nuisances liées au trafic automobile sont largement supérieures aux normes en vigueur et le volume des investissements prévu pour ces prochaines années est particulièrement bas. Dans ces conditions, comment accepter de morceler encore un peu plus le territoire exigu de notre canton, comment tolérer d'imperméabiliser encore un peu plus nos sols et comment accepter que cette route inutile vienne plomber les investissements au détriment de projets plus prioritaires.

Après un examen attentif de ce projet de loi, une minorité de la commission, composée des Verts, de l'alliance de gauche et de certains socialistes, a décidé de ne pas le voter. Les arguments justifiant ce choix font l'objet du présent rapport.

Un tunnel...

Les 1300 mètres prévus pour cette route sont pour moitié en tranchée couverte et pour l'autre moitié en tunnel. Au nord, elle part de la jonction autoroutière de Ferney pour arriver au coeur du quartier des organisations internationales. La minorité de la commission estime que la sécurité routière dans ce type de tunnels est loin d'être assurée. Les deux voies de circulation prévues dans un seul tube augmentent les risques d'accident malgré les voies

d'arrêt d'urgence. Malheureusement, l'actualité de ces dernières années a confirmé la dangerosité de tels ouvrages et une telle construction n'est pas acceptable.

L'impact urbanistique d'un tel tunnel, certes enterré mais doté de trémies d'accès, est également à prendre en considération. De plus, le sous-sol devant accueillir cette route n'est que très peu connu. Il est précisé que des études relatives à la géotechnique n'ont pas encore été menées et qu'elles vont être déterminantes dans l'élaboration du projet.

A ce stade, on le constate, les inconnues sont de taille pour un projet d'un tel coût et d'un tel impact.

Une route qui ne résout pas les problèmes de circulation

La minorité de la commission ne minimise pas les problèmes de trafic auxquels les communes sont confrontées mais cette route n'est pas la solution miracle et même le Conseil d'Etat le reconnaît. Dans son rapport, il affirme que (exposé de motifs du Conseil d'Etat p.7), « *la route des Nations ne soulagera pas en soi le Grand-Saconnex et Pregny-Chambésy. Sans autre mesure, l'expérience montre que le trafic occupera aux heures de pointe toutes les capacités disponibles. Un soulagement ne serait que temporaire* ». L'augmentation de la surface des voiries ne suffira donc ni à absorber ni à rendre fluide le trafic sur les axes traversant les villages et encore moins à améliorer la qualité de vie des habitants.

Une pénétrante de plus et non pas un évitement du Grand-Saconnex

Cet ouvrage souvent présenté comme une route dont le but premier est de décharger le trafic des communes de Pregny-Chambésy et du Grand-Saconnex n'est clairement pas destiné au trafic de transit mais il est conçu pour desservir les organisations internationales. Il s'agit de permettre aux personnes travaillant dans le quartier de pouvoir accéder directement à leur lieu de travail en utilisant leur véhicule privé.

Affirmer comme le fait l'étude qu'« à long terme, [le tunnel] favorise une extension du tram vers le Grand-Saconnex » est un non-sens; bien au contraire, le tunnel offre un débouché automobile direct et **irrésistible** jusqu'à la place des Nations, déjà en ville.

Report modal aux oubliettes...

Quand on sait que 70% des employés des organisations internationales ont une place de parking pour leur véhicule privé (taux exceptionnellement élevé) et qu'actuellement de gros efforts sont entrepris pour encourager l'usage des transports publics dans ce secteur, le tunnel représente une véritable entreprise de sabotage du report modal. Il est connu que toute nouvelle route a un effet d'aspirateur à voitures et non pour effet de diminuer les nuisances. Cette route ne fera pas exception.

Mesures d'accompagnement

Pour faire passer la pilule, on promet des mesures d'accompagnement pour décharger les localités qui étouffent sous le trafic de transit mais on attend toujours de connaître la nature de ces mesures et leur efficacité. Le Conseil d'Etat dans son exposé des motifs reste vague et laconique sur ces mesures (p. 7) : « *A l'évidence et dans tous les cas de figure, des mesures délicates et probablement drastiques sont à imaginer pour protéger ces villages des mouvements de transit indésirables aux heures de pointe. [...] Simultanément à l'avancement du projet route des Nations, seront étudiées et mises en œuvre les mesures d'accompagnement nécessaires au soulagement des villages d'une partie du transit.* »

Combien ça coûte ?

Le coût du projet est estimé à 73 millions de francs pour la route en elle-même, à 19 millions de francs pour les travaux de modifications de la Jonction de Ferney et à près de 5,5 millions de francs pour leur étude. Cet ouvrage coûterait donc plus de **97 millions de francs** à notre collectivité. Des subventions fédérales sont attendues pour aider le canton ; ces attentes sont à mettre au conditionnel du fait que la Confédération propose des trains de mesures d'économies visant à limiter les aides aux cantons. De plus, cet investissement représente le tiers des investissements annuels prévus par le Conseil d'Etat. Pour la minorité, la priorité des investissements doit se porter sur des ouvrages utiles à la collectivité dans son ensemble comme par exemple les bâtiments scolaires, les bâtiments hospitaliers, les transports publics ou encore l'informatique.

Le dernier point coûteux de l'opération concerne la maîtrise foncière. Selon l'exposé des motifs du Conseil d'Etat (p. 15) : « *Les coûts relatifs aux acquisitions de terrains, impossibles à estimer à ce stade du projet, ne sont pas compris dans les montants annoncés.* »

Les 97 millions ne couvrent donc pas la totalité de coûts de l'ouvrage, il est à craindre que vues les inconnues liées à la nature du sous-sol et à la maîtrise foncière, la dépense totale sera bien supérieure au montant déjà fort considérable.

Et le tram dans tout cela ?

Dans le cas où ce projet se réalise, quelle manne financière restera pour la réalisation du tram dont l'extension est prévue jusqu'à Ferney ?

Pour la minorité, le tram devrait être construit avant tout autre ouvrage routier : ce projet de route coupe toute possibilité d'améliorer les transports publics dans cette partie du canton. La minorité demande que le projet du tram avance au minimum au rythme du projets de route, point de vue partagé également par la coordination transport dont la position est en annexe.

En conclusion, la minorité vous prie, Mesdames et Messieurs les députés de la majorité, de prendre en considération les arguments tels que présentés et de refuser d'engager des études pour une route inutile et dispendieuse.



Coordination transports et déplacements

ARAG

Association des riverains
de l'aéroport



ASPIC - Association pour
l'Intérêt des cyclistes

Association Transports
et Environnement



CTRAP

Communauté d'intérêt
pour les transports publics

equiterre

Fédération suisse de développement durable

FAQH

Fédération des associa-
tions de quartiers et d'habitants



GASVG - Groupement des
associations de sauvegarde des
villages genevois



UGP - Union genevoise
des piétons



WWF - Fonds mondial
pour la nature - Genève

Adresse :
18, rue de Montbrillant
1201 Genève
tel 022 734 70 64
fax 022 734 70 84
CCP 17-701740-9

ate.geneve@biuewin.ch

ROUTE DES NATIONS

PRINCIPAUX ELEMENTS D'APPRECIATION A EVALUER

1. Fonctions actuelles de la route de Ferney :

- accessibilité aux Organisations internationales pour le trafic en provenance du canton de Vaud et du pays de Gex.
- accessibilité aux quartiers de Sécheron, Vermont, Pâquis.
- transit en direction de la rive gauche, via les quais, la rue de Lausanne, la rue de Montbrillant.
- accès principal à la tangente Giuseppe-Motta – avenue Wendt.

2. Fonctions futures de la route des Nations :

- limitation efficace du trafic de transit à garantir.
- rôle de la place des Nations ?

3. La route des Nations comme composante d'un projet multimodal :

- garantie d'une simultanéité de réalisation de la mise en service de l'ouvrage routier, d'une part, et des mesures de modération au Grand-Saconnex, Chambésy, etc., et du contrôle d'accessibilité à la route de Ferney, d'autre part.
- dans toute la mesure du possible, rythme d'avancement identique du dossier tram et de celui de l'ouvrage routier.
- si le tram ne peut être mis en service simultanément, garantie d'une desserte TC attractive du P-48 dès la mise en service de la route des Nations.

Genève, le 12 mars 2003