

Date de dépôt : 22 septembre 2007

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Jacques Jeannerat, Pierre Weiss, Christophe Aumeunier, Alain Meylan, Ivan Slatkine, Marie-Françoise de Tassigny, Guy Mettan, Michel Ducret, Gabriel Barrillier, Jacques Baudit, Pierre Kunz, Frédéric Hohl, Jean-Marc Odier, Patricia Läser et Louis Serex ouvrant un crédit d'étude de 3 500 000 F pour la réalisation d'une traversée urbaine sous-lacustre de Genève

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. David Amsler

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de loi 10015 a été analysé par les membres de la Commission des travaux sous l'excellente présidence de M. Alberto Velasco à neuf reprises, soit les mardis 15 et 22 mai 2007, 5, 12, 19 et 26 juin 2007 et finalement les 4 et 11 septembre 2007.

Les procès-verbaux de ces commissions ont été rédigés par M. Félicien Mazzola, M^{me} Caroline Martinuzzi et M. Christophe Vuilleumier. Qu'ils soient ici chaleureusement remerciés de leur travail.

On rappellera ici que ce projet de loi fait suite à la pétition 1540-B pour une réalisation rapide de la traversée de la rade et aux résolutions 498-B pour la réalisation de la traversée sous la rade, 513-A pour une inscription rapide d'une traversée sous-lacustre au catalogue du premier programme de financement du Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, et

529-A pour l'inscription d'une traversée du lac dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Cette pétition et ces résolutions ont fait l'objet de rapports circonstanciés de la part du Conseil d'Etat en date du 22 juin 2007.

Rappel de l'exposé des motifs des auteurs du projet de loi

L'objectif du présent projet de loi était de marquer la volonté du canton de Genève de réaliser le contournement est de Genève au moyen d'une traversée urbaine sous-lacustre (moyenne traversée). Il faisait suite aux travaux du Groupe de travail « Contournement est de Genève » constitué au sein du CODEP (Conseil des déplacements) et plus récemment au vote de la résolution 513 en faveur de l'inscription rapide d'une traversée urbaine sous-lacustre au premier programme de financement du Fonds pour le trafic d'agglomération par le Grand Conseil le 23 février 2007.

*Inutile de reprendre in extenso les considérants et l'invite de la résolution 513. Il y a lieu cependant de se remémorer qu'aux termes de ceux-ci, il était précisé que la traversée sous-lacustre remplissait parfaitement les exigences pour bénéficier d'un financement confédéral à hauteur de 50 % du montant total de la construction, en ce qu'elle est à même de **maintenir la capacité actuelle du système de transports pour l'économie et la société, d'améliorer la qualité des liaisons entre les agglomérations et les centres, de garantir l'accessibilité des espaces ruraux, tout en encourageant la densification urbaine.***

*Quant à l'étude menée dans le cadre des travaux du Groupe de travail « Contournement est de Genève » il faut rappeler, simplement, qu'elle a permis de **valider l'utilité et la nécessité de réaliser une traversée urbaine sous-lacustre** pour répondre aux exigences nouvelles liées à l'accroissement de la mobilité, ainsi qu'à 21 objectifs classés selon les trois volets du développement durable.*

Les conclusions de l'étude sont claires. L'infrastructure routière reliant les deux rives doit être une traversée en tunnel de 2x2 voies, reliant le bas de l'avenue de France au quai Gustave-Ador. Cette traversée sous-lacustre devra être prolongée par un tunnel de liaison pour la remontée vers la route de Malagnou.

Cette étude a démontré la faisabilité de l'ouvrage sur un plan technique. Sous cette forme, cette traversée permet de répondre aux besoins actuels et futurs de l'agglomération genevoise. Elle répond, sous l'angle économique, social et environnemental, aux questions soulevées par l'accroissement, de la

mobilité, tout en garantissant et améliorant la sécurité, la qualité de vie des piétons, des cyclistes, des automobilistes et des usagers des transports publics.

Nous proposons que le crédit d'étude de 3,5 millions de F faisant l'objet de ce projet de loi soit affecté à l'étude d'un avant-projet précédant l'étude du projet de l'ouvrage lui-même et la demande d'autorisation y relative (selon la norme SIA 103). L'objet de cet avant-projet portera sur le tracé exact du tunnel 2x2 voies, les prestations géotechniques, l'implantation et la conception sommaire des ouvrages, notamment celles des trémies et des emprises y relatives sur les quais.

Cet avant-projet se fera sur la base notamment des travaux déjà effectués par le Groupe de travail « Contournement est de Genève » dans le but de permettre au Conseil d'Etat de déposer rapidement un projet de loi de crédit d'investissement.

Naturellement, dans ce contexte, nous demandons impérativement que le Conseil d'Etat engage, toutes affaires cessantes, tous les moyens utiles à l'inscription de cet ouvrage au catalogue du programme de financement du Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération. Cela implique un engagement sans faille du Conseil d'Etat dans cette voie. Le délai pour déposer le projet d'agglomération échoit en décembre 2007. Le temps presse, si nous ne voulons pas perdre l'opportunité de voir la Confédération cofinancer la construction de cet ouvrage essentiel pour l'avenir de toute notre région.

La Confédération s'engage à mettre à disposition chaque année entre 300 et 350 millions de francs en faveur du trafic d'agglomération dès 2010. Cette contribution financière requiert, entre autres, que les agglomérations soumettent un projet d'agglomération et que celui-ci apporte au minimum la preuve que l'urbanisation et les transports sont coordonnés entre eux. Genève travaille déjà sur ce projet, sans pour autant avoir inclus jusqu'ici le contournement est de Genève dans les projets d'infrastructures à réaliser.

Dans d'autres domaines de la mobilité, notamment le rail et les lignes de tram, nous avons pourtant déjà obtenu de la Confédération un financement provenant du Fonds d'infrastructure. Il faut agir immédiatement pour que Genève puisse bénéficier d'une véritable complémentarité des modes de transports conformément à l'article 160B de sa Constitution. Ce n'est que de la sorte que nous parviendrons à assurer l'attractivité économique de Genève et de sa région tout en apportant une qualité de vie élevée à ses habitants.

Mesdames et Messieurs les députés, vous aurez compris à la lecture de la résolution 513 et de cet exposé des motifs que les enjeux sont clairs. Nous ne pouvons pas prendre la responsabilité de manquer l'occasion, probablement unique, de relier nos deux rives. Le maintien d'un centre-ville attractif et animé, qui minimisera les kilomètres parcourus et présentera donc un écobilan plus favorable pour la région qu'un développement incontrôlé de la périphérie, est au cœur de ces enjeux. Cet avenir sera le fruit de la décision que nous nous devons de prendre. Il nous faut assumer cette responsabilité, soyons à la hauteur des enjeux ! Nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter le présent projet de loi, marque de notre détermination et de notre capacité à relever les défis de notre temps.

Séance du 15 mai 2007 : prise de connaissance du projet de loi

Séance d'organisation des travaux de la commission. Décision d'auditionner les auteurs du projet de loi.

Séance du 22 mai 2007 : présentation du PL par les auteurs

M. Jeannerat, co-auteur du projet de loi, relève les éléments essentiels du projet de loi, et l'originalité de l'article 6, qui oblige le Conseil d'Etat à faire figurer ce projet de loi au Fonds d'infrastructure fédéral, qui devrait permettre un financement à hauteur de 50%. Ce projet de loi 10015 fait suite aux travaux du CODEP et s'inscrit dans des objectifs plus généraux de développement durable.

M. Jeannerat continue avec ce qui constitue pour lui la problématique principale, à savoir s'il faut une traversée moyenne ou grande, et par un pont ou un tunnel. Il explique d'emblée qu'il est impossible dans le cas présent de réaliser un pont, car il serait trop proche de la ville. Une traversée moyenne a pour vocation de sortir de la couronne urbaine les véhicules qui cherchent à traverser la ville et n'ont donc rien à y faire. De plus, cela permet de faire passer le tram sur le pont du Mont-Blanc. Une grande traversée pourrait, elle, s'inscrire dans le financement fédéral du réseau des routes nationales. Pourtant, ce dernier est très incertain, et d'énormes problèmes de jonction avec la France et le passage par la ville d'Annemasse se poseraient dans ce cas.

M. Jeannerat continue avec le fait que ce projet de loi est aujourd'hui devant la Commission des travaux, mais devrait peut-être aussi passer en Commission des transports, car il est ici question d'une vision générale de la gestion des transports sur le canton. Enfin, il rappelle qu'il y a une certaine

urgence à déposer ce crédit d'étude, même si le projet n'est pas encore défini au millimètre, afin de pouvoir bénéficier du soutien fédéral.

M. Jeannerat termine en expliquant que les rares personnes qui connaissent bien ce dossier savent que le Conseil d'Etat tient « sous sa manche » un projet de traversée, suite aux recommandations du groupe de travail de contournement-est de la ville. La réponse du conseiller d'Etat Muller aurait donc pu être intéressante. De plus, le présent projet de loi pourrait sans doute s'y inscrire, car ses auteurs ne sont pas rivaux à ce qui y est inscrit. Il est par contre nécessaire d'aller dans ce sens pour développer les transports à Genève.

Questions / réponses / remarques :

Un groupe de députés peut-il déposer un crédit d'étude ?

M. Jeannerat répond que ce projet de loi a été déposé car le Conseil d'Etat fait la sourde oreille. Il s'agit donc d'un moyen d'ouvrir le débat et de pousser l'exécutif cantonal à présenter son projet de traversée.

Il est rappelé qu'avec la réforme de la RPT, il y a des millions qui sont investis dans l'entretien des routes et autoroutes. Sur quelle base a-t-il été évoqué que l'Etat n'investissait que sur les transports publics ?

M. Jeannerat répond qu'il n'a pas de chiffres précis de financement, mais qu'il est question de 550 millions de F pour le CEVA, et de 30 mio pour le tram, par exemple. De plus, il rappelle que le projet de traversée pourra être pris en charge à 50% par la Confédération s'il est inscrit dans le projet d'agglomération.

Par rapport à l'article 6, en quoi une traversée moyenne concerne-t-elle l'agglomération elle-même ?

M. Jeannerat répond que dans le fond évoqué à l'article 6, il y a deux critères. Le premier est l'urgence, le deuxième le trafic d'agglomération, qui font rentrer ce projet dans les critères du fond.

Y a-t-il des problèmes de financements non garantis, contraires à la LIAF ?

M. Jeannerat répond que par rapport aux problèmes de financement, l'article 3 est un copié-collé de celui du projet CEVA.

Les aspects de complémentarité des modes de transports sont soulignés. Par contre, ce projet étant un peu vague, cela est gênant par rapport à un vote éventuel, même si l'idée de traversée en elle-même ne lui pose pas de problème.

M. Jeannerat répète que si le Conseil d'Etat avait déposé son projet, celui-ci ne l'aurait pas été. Il s'agit donc d'une façon de se faire entendre.

Il n'est pas question ici d'opposition de chiffres entre le privé et le public, et qu'il faut arriver à une « paix des transports ». Aujourd'hui, cette infrastructure de traversée devient nécessaire par rapport à la taille de l'agglomération et s'inscrit dans les décisions prises à Flims par les députés fédéraux.

Il est rappelé qu'en juin 1998, 68% de la population de Genève acceptait le principe d'une traversée de la rade. Ce projet de loi s'inscrit donc dans ce sens, et va vers un développement de la région. Il admet également qu'il est particulier de déposer un projet de loi aussi vague. Il serait donc peut-être important que la Commission des travaux puisse avoir accès au rapport de l'OCM, qui est à la base du projet du Conseil d'Etat. La Commission des travaux ne peut en effet pas voter un crédit d'étude pour lequel elle n'a rien vu. Il est donc proposé d'auditionner l'OCM, et le GTE, entre autres.

Est-il possible d'avoir le rapport sur la moyenne traversée établi par le Conseil d'Etat ?

M. Jeannerat répond qu'il ne l'a pas physiquement lui-même.

Le président estime qu'on ne peut travailler si certains députés ont eu accès à ce projet grâce à leurs contacts personnels, alors que d'autres non. Il demande donc à M. Haegler, ingénieur cantonal, s'il serait possible d'y avoir accès, ou alors d'avoir une présentation sur le sujet.

M. Haegler répond qu'il ne peut s'y engager, mais qu'il transmettra la requête. Il est estimé qu'il y a un problème de département, puisqu'il faut s'adresser ici au DT de M. Cramer.

Il est mentionné que la proposition d'une petite traversée est gênante, alors que pour beaucoup, la grande est plus intéressante. Quelles sont les raisons de ce choix ?

M. Jeannerat explique qu'il ne veut que le développement des transports, et que la solution retenue par la majorité aura son assentiment, qu'il s'agisse d'une petite ou d'une grande traversée, en pont ou en tunnel. Il ajoute que par rapport au financement, la solution du péage n'est pas définitivement écartée de la légalité, et cite un rapport du Conseil fédéral sur le sujet. Il sera transmis aux députés.

M. Ducret, en tant que co-auteur, estime que le problème n'est pas une traversée ou non. Il faut constater que Genève est la seule ville dont l'axe principal passe si près de l'hypercentre. De plus, ce projet permet d'améliorer le tram par une mise en site propre. Enfin, ce projet s'inscrit dans une

dynamique générale de développement des P+R et des transports publics, et concerne des zones qui resteront mal desservies par les transports publics. Pour finir, il explique que ce projet de loi est politique, avec le but de faire bouger les choses, afin d'arriver à quelque chose à l'horizon 2015, soit à la fin des grands travaux en matière de transports publics.

Il est rappelé qu'en Commission des transports, le rapport de l'OCM concernant la traversée a été évoqué, sans pour autant être reçu. Il est donc nécessaire que les deux commissions y aient accès.

M. Haegler, sans dévoiler de secrets, précise que les rapports évoqués sont sur le point d'être présentés. Le Conseil d'Etat va sans doute les approuver la semaine prochaine. Il est vrai que cela pose des questions intéressantes.

Séance du 5 juin 2007 : organisation des auditions

Le président annonce qu'il a reçu un courrier de l'Association des traversiers du Léman, qui préconise, comme solution aux problèmes de transports dans la région lémanique, une traversée par bac. Elle attire l'attention sur les avantages écologiques de cette solution, et sollicite une audition.

Le président a également téléphoné au président de la Commission des transports, et ils ont décidé d'une séance commune pour la présentation du projet du Conseil d'Etat.

M. Haegler répond qu'il faut le demander à l'OCM, mais il estime que cela doit être possible. Il explique qu'il devra encore confirmer qui viendra parler, car le sujet est à l'ordre du jour de la séance du Conseil d'Etat de demain.

Il est précisé que le rapport en question a été fait par le groupe « contournement est de Genève », et qu'il est disponible sur Internet, mais sans être complet.

Il serait bon de définir la marche à suivre avant la séance commune aux deux commissions, car il sera par la suite difficile de départager la prise en charge du sujet.

Le président répond que le sujet relève de la Commission des travaux. Cette audition commune aux deux commissions n'est donc faite que dans un souci de rationalisation, en évitant de faire des doublons.

Après avoir eu certaines informations du Conseil d'Etat, il y aura des auditions qui se révéleront pertinentes, et d'autres non. De plus, il faut cibler

les auditions en fonction des explications fournies. Un cadrage des auditions est nécessaire.

Le président rappelle le courrier de M. Philippe Joye, et estime nécessaire d'en débattre et qu'il soit entendu, car il connaît et étudie la situation depuis longtemps. Il aimerait de plus qu'il y ait une planification des auditions sur une ou deux séances, mais sans s'éterniser.

Les auditions doivent être planifiées à l'avance, car il est nécessaire de donner au moins quinze jours de délai aux auditionnés. Il s'agit d'une question de politesse. L'audition de M. Joye, qui est un ancien conseiller d'Etat, doit donc être entendu en priorité.

Il est donc proposé d'auditionner M. Joye, le GTE, l'Office fédéral des routes, pour avoir une position de la Confédération sur ces projets, une délégation des communes concernées par des accrochages potentiels, le TCS, la Chambre du commerce et de l'industrie, et enfin de M. René Koechlin, membre de l'ASTL (Association des traversiers du Léman).

De plus, il est demandé d'avoir l'avis des syndicats (CGAS), qui étaient favorables à une traversée lors du projet précédent.

Il faut faire attention à ne pas avoir trop de monde. Il est donc nécessaire de faire certains parallélismes, afin de ne pas multiplier les auditions, et d'avoir des résultats clairs. On pourrait par exemple avoir le GTE pour l'économie et l'industrie, et, en face, l'ATE. De même, on pourrait avoir l'UAPG et les syndicats, et peut-être, terminer avec M. Joye et les communes.

Il est nécessaire de voir clair, car il s'agit d'un projet qui concerne l'ensemble du canton. Les TPG et le côté français seraient donc aussi à entendre.

Il est suggéré d'y ajouter les milieux universitaires, à savoir l'Observatoire universitaire de la mobilité.

Le président récapitule les propositions :

- M. Joye, ancien conseiller d'Etat ;
- le GTE et l'ATE ;
- l'Office fédéral des routes ;
- une délégation des communes concernées ;
- les partenaires sociaux (CGAS, UAPG) ;
- l'Observatoire universitaire de la mobilité ;
- les TPG et l'ASTL ;

– l'Association de sauvegarde du Léman (ASL).

M. Haegler précise que dans l'organisation de l'Etat, les TPG peuvent formuler des souhaits, mais que pour connaître les lignes supplémentaires qui sont projetées, il faut se référer à l'OCM, y compris pour les flux de trafic.

M. Haegler rappelle que l'objectif est en effet d'inscrire cela dans les projets d'agglomération d'ici la fin de l'année. De plus, la Confédération tient compte des projets qui ont eu une validation politique cantonale préalable.

Séance du 12 juin 2007 :

Commissions des travaux et des transports réunies

Le président de la Commission des travaux ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux commissaires à l'occasion de cette séance conjointe avec la commission des transports et la Commission des travaux. La Commission des travaux examine actuellement le projet de loi 10015 et il lui a semblé judicieux d'auditionner M. Delacretaz, directeur de l'OCM, sur l'étude du contournement de Genève. Il paraissait alors logique que la Commission des transports reçoive les mêmes informations, d'où l'organisation de cette séance en commun.

M. Muller, conseiller d'Etat, prend la parole et explique que ce projet de loi, indépendamment de son contenu, arrive à un moment opportun puisque le Conseil d'Etat est en pleine réflexion sur les réponses aux différents textes, dont la pétition sur la traversée de la rade. Ainsi, les réponses sont en préparation au sein du Conseil d'Etat. Même si sa position n'est pas encore définitivement arrêtée, il y a une bonne synchronisation avec les travaux du Grand Conseil.

M. Cramer, conseiller d'Etat, rappelle qu'il a eu l'occasion, à plusieurs reprises, d'indiquer que le problème des infrastructures routières représente l'un des éléments essentiels du bassin franco-valdo-genevois. C'est aussi dans ce contexte que l'utilité d'une éventuelle traversée s'étudie. Le Conseil d'Etat souhaite pouvoir répondre à cette problématique dans les meilleurs délais et est à bout touchant. La phase préparatoire est terminée et la réflexion et le débats ont débuté. Ainsi, le Grand Conseil recevra une réponse écrite sur la traversée de la rade au plus tard, le 30 juin 2007. Actuellement, un important travail technique est effectué par l'administration afin d'éclairer les divers enjeux en matière de mobilité.

Le président de la Commission des travaux fait remarquer que l'un des objectifs est d'avoir les arguments pour pouvoir s'inscrire dans les crédits. Il

cède la parole à M. Delacretaz, directeur de l'OCM, pour la présentation de l'étude du contournement de Genève.

Présentation de l'étude du contournement de Genève par M. Delacretaz, directeur de l'OCM

M. Delacretaz explique que sa présentation comporte trois volets : les conclusions tirées de l'étude menée par le groupe de travail, le regard d'expert porté sur les travaux du groupe de travail, et les réponses de l'administration sur un certain nombre d'aspects.

M. Delacretaz indique que le groupe de travail sur le contournement de Genève a été constitué en 2002. Il était composé de huit membres sous la présidence de M. Cramer. Le groupe de travail s'est réuni à 28 reprises. Sa mission était de fixer les objectifs d'une liaison routière par rapport à différents critères et d'examiner si un contournement était de nature à répondre à ces objectifs. Enfin, le groupe de travail avait pour charge d'étudier quel ouvrage était susceptible de répondre le mieux à ces objectifs et d'élaborer des variantes. Le point de départ des réflexions était de se demander de quelle manière le trafic allait évoluer et de quelle manière il fallait répondre aux changements. De plus, un éventuel ouvrage doit s'inscrire en harmonie dans le canton et doit pouvoir améliorer la situation pour tous les types d'usagers de la route. Des estimations financières sommaires ont été faites.

Ainsi, le groupe de travail a donné l'importance au jeu des objectifs classés en trois volets : le volet environnemental (qualité de l'air et protection contre le bruit), le volet social (qualité de vie et mobilité) et le volet économique.

Le groupe s'est ensuite posé la question de savoir de quelle manière l'ouvrage devait être conçu pour répondre à ces trois volets et maintenir et développer les activités de loisirs et culturelles au centre-ville, tout en soulageant le réseau routier et en améliorant le trafic au centre.

M. Delacretaz poursuit en expliquant que le groupe de travail a considéré beaucoup de tracés possibles. Les éléments pris en considération pour ce contournement étaient : une traversée urbaine ou « moyenne » ; une traversée souterraine ; une traversée à moins de 2 kilomètres du pont du Mont-Blanc ; la mise en place simultanée des mesures d'accompagnement et un périmètre d'influence permettant de capter le trafic au-delà des quartiers adjacents aux quais. M. Delacretaz précise que les membres du groupe de travail n'ont pas étudié dans le détail les mesures d'accompagnement puisqu'ils ont jugé plus judicieux d'avoir un itinéraire précis avant de le faire.

Ainsi, quatre variantes ont été étudiées partant de l'idée de ne rien réaliser du tout jusqu'à une traversée avec complément routier. Chacune des variantes a été évaluée en fonction d'une liste de critères d'appréciation classés en plusieurs volets. Chaque membre du groupe de travail a établi sa propre pondération des critères et une agrégation des préférences a été réalisée. Huit fois sur neuf, la variante 4 a été préférée aux autres. Cette variante propose le tracé suivant : avenue de France, route de Lausanne jusqu'au quai Wilson, un tracé en tunnel jusqu'au parc des Eaux-Vives puis soit une route, soit un tunnel jusqu'à Malagnou.

M. Delacretaz précise que le potentiel de réaménagement des quais a été étudié. Par conséquent, après étude, le groupe de travail a conclu qu'une traversée pouvait atteindre les objectifs fixés et que la variante 4 correspondait au meilleur tracé (traversée et tunnel de liaison en rive gauche). Le groupe a également jugé qu'il était nécessaire de lier cet ouvrage à des mesures d'accompagnement. En effet, sans ces mesures, la variante ne répondrait pas à tous les critères. Le groupe ne s'est pourtant pas penché de manière plus détaillée sur ces mesures.

Une fois cette étude menée, M. Delacretaz explique que le Conseil d'Etat a demandé à l'administration de réaliser un travail d'expert et de porter une appréciation sur l'étude effectuée.

M. Cramer, conseiller d'Etat, souligne qu'il est utile de faire part aux commissions de tous ces divers aspects, car la position du TCS est fondée sur la réflexion du groupe de travail. Le rapport intermédiaire et le rapport définitif sont disponibles sur Internet. Il s'agit d'un long processus et le Conseil d'Etat a demandé à l'administration ce qu'il faut penser de l'étude menée par le groupe de travail. Il rappelle avoir dit qu'il était possible de répondre assez rapidement à la pétition du TCS mais ce travail a été plus ample que prévu et aussi plus riche en renseignements.

Questions / réponses / remarques :

L'OCM a-t-il participé aux séances du groupe de travail ?

M. Cramer répond qu'il s'agissait d'une démarche audacieuse. Il explique avoir voulu essayer, il y a six ans, de faire en sorte que les différents protagonistes se parlent pour la première fois. Il s'agissait d'exposer le problème de manière paritaire. Les protagonistes ayant accepté de se parler, il explique avoir rédigé le règlement de ce groupe de travail, sa charte de travail.

Dans ce cadre, il a été décidé que le groupe devait se pencher sur les points suivants : le choix des auditions (il explique avoir participé à chacune

de ces auditions), les objectifs auxquels doit pouvoir répondre un ouvrage et l'élaboration d'un rapport intermédiaire. Ces deux derniers points ont été menés sans sa présence, ni celle d'un représentant de l'administration. Le groupe a ensuite dû se pencher sur la nature de l'ouvrage et a été obligé de donner un mandat de travail. A ce stade, seul l'OCM est intervenu pour aider à mandater. Il y a ensuite eu les conclusions du bureau d'étude et du groupe de travail. M. Cramer précise qu'à aucun moment l'OCM n'a influencé les positions. L'OCM était simplement au service du groupe. Il ajoute y avoir travaillé également dans cet esprit. Lors de la reddition du rapport, le Conseil d'Etat a demandé à l'administration d'étudier son contenu et de déclarer ce qu'il fallait en penser. Ainsi, toute une série de nouvelles études techniques ont été menées. Même si l'administration n'était pas convaincue par cette étude, le Conseil d'Etat a estimé qu'il fallait continuer à réfléchir à cet objet et a encouragé l'idée d'essayer d'avoir une approche la moins polémique possible.

M. Delacretaz poursuit sa présentation en expliquant que l'échelle d'analyse a porté sur plusieurs aspects, dont la volonté du groupe de travail de traiter une échelle géographique et temporelle large, et que les objectifs étaient centrés essentiellement sur le centre-ville et avaient notamment pour but de soulager le trafic sur les quais et le « U ». L'administration a ainsi mis en évidence le fait que certaines perspectives du groupe de travail étaient floues et que les mandataires ont lié certains critères en interprétant les objectifs, ce qui signifie qu'ils n'ont pas été examinés de manière convenable. La volonté, au départ, était de traiter le problème sous une vision géographique large. Or, les critères se sont avérés davantage focalisés sur le centre-ville. De plus, la nécessité de modifier la gestion du trafic routier et de prendre en compte la présence des infrastructures n'ont pas été pris en considération.

M. Delacretaz ajoute que le groupe de travail ne propose pas explicitement de structure du réseau tirant parti du contournement est. Ainsi, l'OCM interprète la proposition du groupe comme étant la réalisation d'une petite ceinture. La faisabilité technique doit être évaluée. Le rôle régional de la traversée et les modifications qui apparaissent comme étant majeures n'ont pas été mis en évidence. Les éléments mis bout à bout, la traversée faciliterait les liaisons inter-rives et créerait une nouvelle liaison dite primaire de type régional en contradiction avec l'implantation urbaine. Une traversée engendrerait également des effets sur le développement de l'agglomération et il n'est pas envisageable de faire l'économie de traiter cette problématique. En outre, l'étude menée n'a pas anticipé les déplacements que le nouvel ouvrage générerait. Les heures de pointe ne doivent pas être les seules à être

prises en considération, mais il faut aussi se pencher sur les heures creuses. De même, il ne faut pas uniquement prendre en compte les déplacements des pendulaires mais la totalité d'entre eux.

Comme l'explique M. Delacretaz, l'ouvrage tel que prévu possède un accrochage en rive droite et un autre à l'extrémité de la zone violette du plan. Il est ainsi obligatoire de placer des zones de contrôle d'accès à l'entrée du tunnel afin d'éviter que trop de voitures s'engouffrent dans le tunnel en même temps. Le fait de franchir deux contrôles d'accès peut dissuader les automobilistes à emprunter l'ouvrage.

En conclusion, M. Delacretaz déclare que, par rapport à l'étude menée par le groupe de travail, l'administration a jugé que la traversée 2x2 voies est surdimensionnée et que les effets sur le centre-ville sont surestimés. De plus, le groupe n'a pas abordé la question des déplacements au niveau régional. Enfin, la traversée doit nécessairement être étudiée en lien avec l'évolution des déplacements. L'administration a alors proposé d'approfondir l'évaluation de l'opportunité d'un tel ouvrage.

M. Delacretaz enchaîne ensuite avec les compléments d'analyse apportés par l'OCM. Il indique qu'il a été observé que le trafic de longue distance, intervilles et international, est très faible dans la région. Ainsi, la part de ce trafic qui pourrait être intéressée par la traversée n'est pas importante. De ce fait, c'est davantage pour le trafic d'agglomération qu'un tel ouvrage a un sens.

Il souligne le fonctionnement très différent des deux rives. En effet, les caractéristiques de la rive droite ne sont pas les mêmes que les caractéristiques de la rive gauche. Les personnes ayant pour lieu d'origine la rive droite exécutent des déplacements focalisés dans un petit périmètre (jusqu'au centre-ville de la rive gauche). En revanche, les personnes venant de la rive gauche effectuent des déplacements plus étendus. Le pont du Mont-Blanc joue un rôle majeur. En effet, 85% des automobilistes roulant sur le quai Wilson traversent le pont (25% d'entre eux repartent vers le sud, 45% continuent vers l'axe de Chêne et 15% reprennent le quai Gustave-Ador). Ainsi, le mouvement principal est en « L » et non en « U » pour les déplacements ayant pour origine la rive droite. Pour les automobilistes en provenance de la rive gauche, seuls 45% traversent le pont. Les 55% restants demeurent en rive gauche. M. Delacretaz souligne qu'il est important d'avoir ces proportions en tête.

Il poursuit en faisant remarquer qu'il existe un fort développement d'emplois en rive droite. Ainsi, il a été envisagé un jeu de variantes pouvant répondre à l'ampleur de cette problématique : la variante du groupe de

travail, la variante de la votation de 1996, le tracé de 1996 mais accroché aux Tuileries et la traversée périphérique raccordée aux infrastructures du Chablais et de la région d'Annemasse. L'objectif est de ne pas amener davantage d'automobilistes sur les axes déjà très chargés. L'hypothèse de base est de réduire la capacité routière du quai Gustave-Ador et du quai Wilson à une voie par sens. Il y aurait, de plus, trois voies sur le pont du Mont-Blanc. Le reste de la voirie serait affecté aux transports publics et à la mobilité douce.

M. Delacretaz explique que toutes les variantes observent une baisse du trafic au centre-ville. La variante 1 engendre une difficulté de diffusion du trafic en rive droite alors que la variante 4 est très dissuasive pour les échanges inter-rives. Par conséquent, il y a une capacité accrue du réseau routier d'agglomération sur toutes les variantes. La variante 4 constitue une offre nouvelle favorisant les déplacements de périphérie à périphérie.

M. Delacretaz signale que les deux variantes qui présentent un intérêt est une variante de type traversée moyenne (Vengeron, centre-ville, rive gauche, Frontenex) et une plus grande traversée reliant les réseaux routiers rive gauche et rive droite.

Il termine par les conclusions de l'OMC selon lesquelles le trafic peut être réduit sur le pont du Mont-Blanc, que la rive gauche voit son accessibilité en trafic individuel dégradée. De plus, une traversée serait au bénéfice des déplacements périphériques, soulagerait les nuisances au centre et offrirait une croissance kilométrique globale.

Questions / réponses / remarques :

Il est jugé que l'étude a été menée à l'envers du bon sens. En effet, il semble qu'une grande traversée ne servirait pas à grand-chose. Il est demandé si la variante 3 du second groupe de travail pourrait être retenue. Il souhaite également savoir la raison pour laquelle une liaison autoroutière Vengeron-Etrembières, qui offrirait un bouclage autoroutier du canton, n'a pas été étudiée.

La présentation de la première étude paraît décalée. La seconde étude vient la combler. La commission déclare être étonnée de constater qu'une étude peut être conçue sans se pencher sur les mesures d'accompagnement alors qu'elles sont désignées comme étant nécessaires. Elle demande pourquoi elles n'ont pas été étudiées dès le départ.

A-t-il été pensé de fusionner les variantes 3 et 4 ? En effet, le problème du trafic inter-rives serait ainsi résolu.

Toutes les variantes sont-elles sous-lacustres ?

M. Muller répond que cet aspect est indéterminé.

Il n'a pas été fait cas des effets de circulation sur le pont Butin et l'autoroute de contournement. De quelle manière sera gérée l'absorption du trafic ?

Ces présentations se basent sur le trafic actuel. Des projections ont-elles été faites sur les charges du trafic des deux rives ?

M. Cramer explique que les variantes 3 et 4 ont été présentées. A ce stade, il n'y a aucune prise de position ni du département, ni du Conseil d'Etat. Les conclusions ne peuvent pas être données aujourd'hui. En termes de variantes, tout est techniquement possible indépendamment des coûts. Cependant, toutes les traversées urbaines soulagent le côté environnemental du côté des Pâquis mais les impacts sont calamiteux du côté de la rive gauche. Ces variantes ont derrière elles quatre ou cinq ans de travail mais il est toujours possible de poursuivre les études. Les mesures d'accompagnement doivent être vues de manière attentive. Il rappelle que la moitié des membres du groupe de travail sont issus d'associations liées au respect de l'environnement. Ils ont donc pris ces aspects en considération. Quant aux projections, des pronostics en matière d'évolution des déplacements et des accroissements possibles ont été étudiés dans un horizon de vingt ans. Si la situation avance vite, rien ne sera fait avant dix ou quinze ans. Par conséquent, la perspective d'un tel ouvrage doit répondre à la question : comment sera Genève dans cinquante ans ? (et non pas dans vingt ans). Cette considération peut concilier une série de réflexions.

M. Delacretaz précise que les études se fondent sur la structure actuelle du trafic. Les réflexions n'ont pas été dans le sens d'un bouclage autoroutier Vengeron-Etrembières. L'OCM a souhaité ajouter ses analyses à celles du groupe de travail. Ainsi, la variante 3 permet de soulager la rive droite et la variante 4 permet de canaliser les flux et de capter ce trafic. Les intérêts en termes de temps de parcours et d'attractivité sont vraiment en rive gauche. Les automobilistes ont de la peine à franchir cet axe. En temps de parcours, il est plus intéressant d'emprunter l'autoroute de contournement. Il ne s'agit pas du même problème.

Cette présentation est jugée surprenante. Il n'est pas respectueux de faire peu cas du travail mené par le groupe de travail et de dire que ce qu'ils ont fait n'est pas satisfaisant. Cela est regrettable. La moyenne traversée étudiée par le groupe de travail a le grand avantage d'être inscrite dans le projet d'agglomération. Il demande pourquoi le Conseil d'Etat ne profite pas de cette opportunité pour demander des fonds à Berne. Il demande également pourquoi la variante 4 n'est pas reliée aux autoroutes.

Il est impossible de réfléchir aux ouvrages sans avoir une vision future. Fait-il sens d'envisager un contournement sans se pencher sur le contournement sud ?

Quel est le lien entre cette réflexion et le développement des transports publics ?

En ce qui concerne le financement, M. Muller indique qu'il est clair que le grand contournement n'est pas un projet qui s'inscrit dans le projet d'agglomération. En effet, il s'agit d'un projet de route nationale et qui n'est donc pas financé par le plan d'infrastructure. Il ne s'agit absolument pas d'une perte au niveau financier. Il serait normal de se dire que 50% sont toujours bons à prendre mais encore faut-il que le projet soit convaincant. Au contraire, en l'état, le projet est plutôt estimé comme un désastre au niveau environnemental.

M. Cramer partage les propos de M. Muller. Il indique pouvoir proposer des auditions des personnes en charge du projet d'agglomération. Ces personnes pourront expliquer à la commission pourquoi la variante 1 n'a aucune chance d'obtenir un crédit, car elle ne correspond pas aux critères fixés. Il faut un ouvrage qui réponde au cahier des charges.

M. Delacretaz explique qu'au vu des charges de trafic, un contournement par le sud n'est pas impératif. Concernant le lien avec les transports publics, l'ambition de ce type de contournement est de dégager de la place de la partie centrale qui constitue le nœud. Actuellement, on perd un temps considérable sur le pont du Mont-Blanc. Certaines personnes descendent même du bus avant le pont pour se rendre à la gare à pied, car elles estiment que cela va plus vite. L'inconvénient est que l'infrastructure en train d'être créée va pousser les gens à prendre la voiture. Il s'agit d'une complémentarité avec le réseau urbain des transports publics mais aussi une concurrence.

Séance du 19 juin 2007 :

Audition de M. Joye, M. Koenig, M. Guscetti et M. Chiesa

Le président accueille ensuite M. Joye, M. Koenig, M. Guscetti et M. Chiesa en précisant que leur conclusion sera extrêmement importante.

M. Joye prend la parole et mentionne représenter le groupe « Pont-Tunnel-Autoroute de contournement » dont le but est de boucler l'autoroute en passant par le Vengeron, Vésenaz et Végy. Il déclare que le souhait est de réaliser ce projet de pont et de tunnel dans un délai très court et d'obtenir une subvention de la Confédération. Il précise que tous les travaux réalisés jusqu'à présent l'ont été à compte d'auteur. Il rappelle ensuite qu'un concours AIMP est habituellement lancé dans un tel cadre, une démarche en

l'occurrence très longue, raison pour laquelle la proposition actuelle vise une dépense de 3,5 millions pour mener une étude au terme de laquelle le concours serait lancé. Il ajoute que l'itinéraire est extrêmement simple et que peu de personnes doutent qu'une solution soit dégagée. Il mentionne que cette étude porterait sur les sites potentiels de la rive gauche. Il remarque souhaiter éviter les oppositions et opter de préférence pour des zones neutres. Il signale en outre que l'originalité de cette proposition relève de l'usage du réseau français qui est déjà fait et qui reste encore à compléter. Il explique encore que l'idée de base était d'aller droit sur Marchilly mais que les Français ont indiqué préférer un point de jonction à Végy, ce qui semble particulièrement cohérent. Il précise à cet égard que M. Borel, qui est la conscience du côté français dans ce domaine, est en faveur d'un tel projet. Il ajoute que la sortie serait donc vers Bellebouche, lieu qui ne voit pas d'habitations. Il signale en outre que le kilométrage d'autoroute serait moindre et la plate-forme douanière suffisante. Il déclare encore que le sujet a été présenté au Conseil d'Etat avant d'être lancé. Il mentionne que contrairement au premier projet, celui-ci a rencontré une majorité de personnes positives. Il évoque par exemple le *GHI* qui s'est fait le relais de cette idée, et une conférence de presse qui s'est déroulée le 30 avril dernier. Il mentionne encore avoir un blog sur lequel tous ces détails sont indiqués. Il rappelle ensuite que les délais dans la construction diminuent bien que le système genevois soit très lent. Il déclare par ailleurs que l'un des problèmes relève du péage qui est une option interdite par la Constitution. Il remarque, cela étant, qu'un essai a été mené dans un tunnel alpin et que le résultat s'est avéré très positif. Il précise en l'occurrence que la position du Conseil fédéral est plus favorable à présent que par le passé à l'égard du principe du péage. Il mentionne alors que ce projet serait financé à 50% par des fonds privés et que la durée de la concession devrait donc être correcte.

Il pense qu'outre une étude classique encore à mener, il est nécessaire d'analyser les flux de circulation transfrontaliers et d'imaginer un moyen de déplacement lourd avec des voies ferrées si le gouvernement le souhaite. Il imagine également montrer une comparaison des coûts entre un tunnel et un pont, ce dernier étant deux à quatre fois moins cher qu'un tunnel.

M. Koenig prend alors la parole et déclare que la proximité de l'aéroport est une difficulté puisque cette présence implique des élévations de pylônes modestes. Il explique que les portées seraient donc modestes et s'accroîtraient avec la hauteur des pylônes au fur et à mesure de l'éloignement de l'aéroport. Il ajoute qu'il faut toutefois accepter l'idée d'un pont asymétrique.

M. Chiesa signale ensuite avoir observé les mouvements de trafic entre la France et Genève. Il remarque que 53 000 résidants de l'Ain et de la Savoie viennent travailler à Genève et que 170 000 personnes franchissent la frontière tous les jours. Il précise que seules 7000 personnes empruntent des transports collectifs, soit 2 à 3% de cette population. Il constate parallèlement une croissance du trafic autour de Genève. Il précise qu'en 2001, 27 000 frontaliers avaient été recensés et qu'en 2005, ils étaient 41 000. Il termine en mentionnant qu'il est important de différencier le trafic local et le trafic de transit, le but étant de capter celui-ci sur le réseau.

Questions / réponses / remarques :

Ce projet de loi demande un crédit d'étude. Il ajoute que ce projet envisage une grande traversée. Comment traiter ces 150 000 personnes sur la rive gauche pour les diriger sur les parkings d'échange ? Ce pont risque de générer un certain bruit, soit une nuisance contre laquelle la rive gauche s'était élevée lors du premier projet.

A quelle hauteur serait le tablier ?

M. Joye répond qu'il serait à 28 mètres, ce qui signifie que tous les bateaux pourraient passer.

Une arrivée sur Végy ne permettrait pas de débloquer la rampe de Vésenaz, l'avenue de Frontenex et la route de Chêne. Serait-il possible de fusionner ce projet avec celui sur Annemasse ?

Le raccordement à la France semble aléatoire bien que cela permette d'alléger le trafic inter-rives en même temps que de favoriser la connexion internationale. Pourquoi faire payer des privés alors que la Confédération pourrait financer ce projet ?

M. Joye répond qu'il est nécessaire de satisfaire à une amélioration du trafic à l'intérieur de l'agglomération. Il rappelle alors que l'autoroute de contournement a coûté 1,5 milliard et qu'elle n'est pas terminée. Il signale ensuite qu'une solution serait d'installer un ou deux Park & Ride à Bellebouche. Il précise en outre que ce projet s'intègre aux idées de M. Cramer. Il évoque ensuite le bruit et déclare que c'est un élément à prendre encore en considération dans les études. Il pense que c'est une question délicate qui devrait pouvoir se résoudre. Il rappelle par ailleurs que les tunnels ne font pas de bruit.

M. Guscetti ajoute qu'il existe des revêtements phono-absorbants qui permettent d'atténuer le bruit.

M. Joye signale en outre que le pont se transforme en tunnel à 250 mètres de la berge, une distance atténuant le bruit. Il signale ensuite qu'une île est également envisagée et qu'un parking visiteurs serait construit au Vengeron pour les touristes venant voir le pont. Il évoque encore le fonds d'agglomération fédéral et mentionne qu'une aide de ce côté s'élèverait à 50% du coût global. Il précise qu'il existe un second fonds permettant de financer un tel ouvrage à 100%. Il mentionne que c'est une question qui trouverait une réponse au travers de l'étude.

M. Guscetti signale ensuite que la question des bouchons, notamment sur la rampe de Vézenaz, doit encore être étudiée.

Quel serait le lien avec la route des Nations ?

L'Etat et la commune de Collonge-Bellerive vont réaliser prochainement la traversée de Vézenaz. Ce sera donc deux chantiers en parallèle, soit dix ans de travaux pour les habitants.

M. Joye répond que le tunnel va plonger sous la route de Vézenaz et que les ouvertures seront modestes. Il mentionne ensuite qu'il n'y a pas de rapport entre ce pont et la route des Nations. Il rappelle encore que le Vengeron mesure près de 55 000 m² et qu'il est possible d'y faire quelque chose. Il en vient alors à la conclusion et déclare que la question des frais de maintenance doit être étudiée avec attention. Il mentionne encore qu'un pont a un réel intérêt touristique, comme le démontre le pont de Lucerne. Il pense que ce projet est dans l'intérêt de Genève et qu'un montant même de moitié que celui demandé serait suffisant pour avancer. Il déclare encore ne pas souhaiter plus de trafic mais un trafic meilleur. Il termine en déclarant qu'il répondra à toute question ultérieure.

Audition de M. Jean-Luc Poffet, responsable du domaine Planification des réseaux de l'office fédéral des routes

M. Poffet prend la parole et rappelle que la loi sur le fonds d'infrastructure a été approuvée en novembre 2006, ce qui nécessite de la part du Conseil fédéral de trouver une solution pour résoudre le problème des goulets d'étranglement des routes nationales d'ici 2009. Il mentionne que des contacts ont été pris dans ce cadre avec l'ensemble des cantons, et notamment avec Genève, afin de faire le point sur les projets en cours. Il signale en l'occurrence que le problème de l'autoroute de contournement genevois ne semble pas aussi aigu depuis Berne. Il ajoute qu'une fiche concernant la traversée de la rade est également parvenue à Berne.

M. Poffet déclare encore que la situation reste floue pour le moment. Il ajoute que plus de 20 milliards sont prévus pour l'achèvement du réseau des

routes nationales, 6 milliards pour les projets d'agglomération dont 2,4 milliards pour les projets urgents comme le CEVA et le projet de tram sur le Cern. Il précise que le solde sera réparti entre les différents projets qui parviendront à Berne. Il pense que c'est dans ce cadre qu'une traversée de la rade courte ou moyenne pourrait être financée. Il déclare encore que 5,5 milliards sont attribués à la résolution des goulets d'étranglement, sachant que le message d'accompagnement du projet de loi était très restrictif.

Questions / réponses / remarques :

Quels sont les critères pour savoir si un projet rentre dans le fonds d'agglomération ? Une grande traversée nécessite-t-elle un vote du parlement fédéral ? Si l'autoroute de contournement connaissait un étranglement, serait-il possible d'obtenir un financement dans le but de créer six pistes ?

Quels sont les projets législatifs et quels sont les délais ? Quels types de fonds existent ?

Qu'en est-il de la législation sur les péages ?

M. Poffet répond qu'il est nécessaire que le périmètre de l'agglomération soit défini par l'Office fédéral de la statistique et que les projets s'intégrant dans ce cadre soient connus. Il signale alors que le fonds ne sera pas suffisant pour l'ensemble des projets des différents cantons et qu'une priorisation sera réalisée. Il mentionne que le parlement fédéral devra bien évidemment se prononcer sur la traversée de la rade. Il remarque ensuite que le plan sectoriel des transports exclut les grandes agglomérations au vu de leur complexité. Il ajoute que certains tronçons seront intégrés dans un premier temps, ce qui implique qu'une traversée de la rade devrait être inscrite dans le réseau. Il déclare ensuite que le péage n'est constitutionnellement pas possible bien que des recherches soient en cours sur la question. Il déclare encore qu'il est difficile de donner des échéances puisque l'étude sur les goulets d'étranglement est en cours.

A quelle date Genève devrait-il déposer son projet ?

M. Poffet répond que le projet devrait être déposé au plus tard le 31 décembre 2007. Il ajoute que l'Office fédéral étudiera les projets en 2008, et que le message sera préparé en 2009 pour être présenté au parlement en 2010.

Le fait que cette traversée soit connectée au réseau français est-t-il un argument pour la Confédération ?

M. Poffet répond que l'argument doit relever de l'utilité de cette infrastructure pour l'agglomération.

Que penser de l'activisme des autorités genevoises en la matière ?

M. Poffet répond que les sensibilités diffèrent selon les cantons et que la problématique transfrontalière que rencontre Genève est prise en considération par la Confédération.

Les idées divergent sur les variantes. Quelle serait la préférence de la Confédération ?

M. Poffet répète que c'est l'utilité de l'infrastructure qui est prise en compte par la Confédération. Il ajoute qu'il sera nécessaire de bien documenter le projet.

Genève accueille de plus en plus de travailleurs étrangers. C'est un aspect que Berne prend en considération.

M. Poffet répond qu'il est nécessaire d'avoir une vision globale des transports et de l'aménagement pour que la Confédération prenne position.

Audition de M^{me} Françoise Corminboeuf, M. Sami Kanaan, et M. Ziegler de l'ATE

M. Kanaan prend la parole et déclare que l'ATE est inquiète de l'augmentation de la mobilité au vu du dépassement de l'accroissement de 40% prévu à l'horizon 2020. Il ajoute que si c'est là le signe d'une économie florissante, cette augmentation inclut des effets néfastes tant au niveau environnemental qu'économique et social. Il rappelle alors que de gros efforts ont été faits en matière de mobilité douce mais qu'il reste bien des choses à réaliser. Il espère en l'occurrence que le CEVA aboutira, mais il mentionne que le flux individuel doit encore être réglé. Il précise qu'il y a encore beaucoup trop de pendulaires et de places qui leurs sont destinées. Il remarque donc que l'ATE n'est pas favorable à des infrastructures routières massives et il ne voit pas comment la moyenne traversée pourrait répondre à cette question.

M^{me} Corminboeuf prend la parole et mentionne qu'un groupe de travail s'était penché sur la question de la traversée de la rade afin de répondre à des critères de protection contre le bruit, ainsi qu'à des critères écologiques, économiques et sociaux. Elle ajoute que suite à ce groupe de travail, un projet a été avancé, excluant d'office le pont pour donner la préférence à un tunnel. Elle signale en l'occurrence que le projet de loi ne parle pas des conclusions de ce groupe de travail, qui indique très clairement que des aménagements au centre ville doivent être construits préalablement à ce projet. Elle termine en mentionnant que ce projet de loi semble donc incomplet.

M. Ziegler prend également la parole et déclare que la question du fonds d'infrastructure n'avait pas encore abouti lors de la mise en place de ce groupe de travail. Il mentionne qu'un constat est à présent possible et il ne croit pas en l'occurrence que ce fonds puisse être invoqué. Il ajoute que des critères ont été établis afin de requalifier le centre-ville dans le cadre de la traversée de la rade. Il spécifie qu'il est apparu que cette traversée devrait se faire à moins de deux kilomètres du pont du Mont-Blanc, raison pour laquelle une grande traversée a été écartée. Il précise que c'est un choix qui était partagé à l'époque. Il pense qu'il ne s'agit donc pas d'un choix d'agglomération mais interurbain et il ne croit pas dès lors que Berne entrera en matière.

Il remarque ensuite que l'un des critères retenus relève des engorgements, lesquels se développent à l'entrée de l'agglomération, soit au-delà de la moyenne traversée. Il conclut que cette dernière n'amène donc aucune amélioration. Il pense que le 50% de subvention est dès lors complètement illusoire et il déclare que ce projet devra être financé complètement par Genève.

M. Kanaan mentionne que l'ATE a suivi de près ce dossier des agglomérations. Il mentionne qu'il y en a 30 annoncées en Suisse, soit une répartition voyant environ 300 millions pour Genève. Il rappelle cependant que les projets genevois dépassent largement ce montant. Il déclare ensuite que le fonds des routes nationales est encore plus important mais implique un choix politique important qui vise à l'urbanisation de la campagne genevoise.

Questions / réponses / remarques :

Genève financerait donc la petite traversée ?

M. Ziegler acquiesce.

Comment serait considérée une proposition de modération de trafic dans le centre-ville en échange d'une grande traversée ?

M. Ziegler répond qu'un report de trafic du pont du Mont-Blanc implique le même trafic ailleurs, ce qui pourrait être le cas sur une petite traversée mais pas d'une grande traversée. Il répète que cette dernière n'améliorera pas le flux du centre-ville.

Un commissaire déclare alors habiter l'extérieur de la ville et prendre l'autoroute de contournement à Bernex pour se rendre à Vernier. Il signale ensuite que les internationaux n'accepteront peut-être plus longtemps de passer une heure en voiture pour se rendre à leur bureau. Il déclare ensuite que la nouvelle autoroute française n'aboutit à rien et que les bouchons à sa sortie sont déjà importants.

M. Kanaan rappelle que le siège de l'ONU à New York ne possède pas beaucoup de places de parking. Il rappelle par ailleurs que l'ONU fait la promotion du développement durable et qu'elle pourrait appliquer cette politique à son personnel. Il ajoute qu'un grand nombre de fonctionnaires internationaux habitent en outre sur la rive droite. Il signale ensuite que l'autoroute Annecy-Genève sera vite bouchée et il répète que 60 000 places de pendulaires en centre ville est le début de ce problème.

La grande traversée entrera-t-elle dans le projet d'agglomération ? La petite traversée ne sera-t-elle pas également un aspirateur à voitures ?

M. Kanaan répond que le transfert modal se fait par la promotion de la mobilité douce et par de fortes restrictions. Il ajoute que l'ATE n'entrera jamais en matière sur une petite traversée sans un projet de mesures globales.

Qu'est-ce qu'une agglomération au sens du fonds d'infrastructure ?

M. Ziegler répond qu'il n'y a pas de réponse pour le périmètre géographique et que ce sont finalement les collectivités publiques qui sont parties prenantes qui forment cette agglomération. Il répète qu'une infrastructure doit apporter une amélioration sensible au problème de déplacement dans l'agglomération. Il répète que la traversée de la rade n'améliorera en l'occurrence pas cet aspect. Il répète également que les impacts positifs seront minimaux et qu'il convient de rester cohérent.

M. Delacretaz demande ce qu'il pense de l'aménagement du territoire et des mesures d'accompagnement.

M. Kanaan répond que les choix économiques qui ont été faits ainsi que la défense du patrimoine agricole font que les gens habitent là où ils peuvent. Il pense qu'il sera donc important de réfléchir à rapatrier des logements à Genève, ce qui signifie des choix guère faciles. Il conclut en déclarant que ce projet de loi ne résout pas le problème puisqu'il n'évoque pas les mesures d'accompagnement et fait référence à un financement illusoire. Il ajoute que l'ATE est prête à discuter sur une grande traversée de la rade, à la condition de mesures d'accompagnement cohérentes incluses dans ce projet.

Audition de M. Giuseppe Pini, de l'Observatoire universitaire de la mobilité

M. Pini prend la parole et il se demande si l'étude souhaitée par le projet de loi est utile et pertinente. Il mentionne que la réponse dépend de la volonté du peuple. Il rappelle alors que l'encombrement routier coûte 2% du PNB. Il évoque ensuite la Hollande qui a développé une politique d'avant-garde en matière de générateur de trafic. Il explique que ce pays localise par exemple les entreprises en lien directement avec les transports publics. Il déclare alors

que la complémentarité ne signifie pas un remplacement des moyens de transport. Il ajoute que générer des transports publics génère automatiquement des transports privés. Il pense qu'améliorer le transport est une bonne chose mais que cela implique une augmentation du trafic automobile. Il ajoute qu'il convient donc de rester très attentif à la capacité routière, un point important notamment à l'égard de la compétitivité de l'agglomération. Il évoque Zurich qui a choisi deux options, dont la première étude portait sur une autoroute souterraine passant sous la ville. Il mentionne ensuite que l'inscription de cette idée dans le cadre du projet d'agglomération l'étonne puisque la Confédération donne des priorités. Il rappelle en l'occurrence que Genève a bénéficié des fonds fédéraux en priorité pour le CEVA et pour le tram. Il ne sait pas si cette réalisation pourra donc se faire avant 2020 ou 2025. Il ajoute que les fonds qui demeurent encore sont à présent modestes. Il ne pense pas qu'il faille donc justifier ce projet en évoquant ces fonds. Il rappelle ensuite que la motorisation a atteint une saturation et que la solution idéale serait d'interdire l'accès à certains lieux. Il mentionne cependant qu'il ne faut pas avoir peur d'améliorer l'infrastructure routière à certains endroits.

Questions / réponses / remarques :

L'Observatoire universitaire devrait avoir des perspectives autres que purement automobiles.

L'Observatoire estime-t-il que ce projet est un bon projet et qu'il répond à un besoin ? Ce projet pourrait-t-il aller à contrario de la logique adoptée par d'autres cantons ?

Que faut-il penser d'un abonnement uni-réseau offert aux automobilistes qui payent leurs impôts ?

M. Pini répond que c'est la consommation du sol qui pose un problème puisqu'il n'est pas extensible. Il pense par ailleurs que l'objet automobile ne fera que s'améliorer au fil du temps. Il ajoute que la voiture est le meilleur moyen dans un milieu peu dense et le pire dans un milieu dense. Il déclare encore que le problème majeur reste la voiture à l'arrêt. Il ne croit pas qu'il sera possible de faire l'économie d'une amélioration des capacités de déplacement privées et publiques pour assurer le niveau de ce canton. Il remarque en outre que l'aspect transfrontalier n'est pas encore connu en termes de déplacements. Il pense en fin de compte que Genève n'est guère différente dans ses attitudes que les autres villes et il rappelle que les gens vont de plus en plus loin. Il évoque alors Munich qui a développé ses RER et qui a vu en conséquence ses habitants aller habiter de plus en plus loin, alors

que le but était originellement de freiner l'étalement de la ville. Il rappelle enfin que le changement de mentalité de l'automobiliste est très difficile en raison de sensibilités diverses par rapport aux coûts ou aux offres d'horaires par exemple. Il termine en déclarant que ce projet est utile et pertinent et qu'il semble logique de l'inscrire dans un projet d'agglomération, mais il ne croit pas que ce projet soit prioritaire.

Séance du 26 juin 2007 :

Audition de MM. Guy Zwahlen, président du TCS, et Victor De Oliveira, ingénieur de circulation, TCS

Le président rappelle le souhait du TCS d'être auditionné dans le cadre du projet de loi 10015, il précise que la Commission des travaux considérait que le TCS était inclus dans le GTE, et qu'il ne s'agissait pas de les évincer du processus.

M. Zwahlen remercie la commission, il explique que le TCS désirait être auditionné car il lutte depuis longtemps pour une traversée de la rade. Il relève ensuite que les deux traversées évoquées sont, pour le TCS, complémentaires. La première a un but urbain de réaménagement des quais, et la grande un but régional, voir international, de contournement autoroutier. Il n'y a donc absolument pas d'antinomie entre les deux variantes.

M. Zwahlen rappelle ensuite le travail « Arte-Quai », avec les projections de diminution de trafic sur les quais, la possibilité d'avoir deux voies de transports publics sur le pont du Mont-Blanc, et le développement du tourisme autour du lac. Il évoque ensuite une étude du TCS sur la possibilité de décontamination des gaz de la circulation dans la traversée, à travers des filtres, ce qui permettrait hypothétiquement d'arriver à une traversée à 0 émission de CO₂. Enfin, il précise aussi qu'il est question de délais, puisque la grande traversée serait possible dans les années 2040 seulement.

M. De Oliveira rappelle le rapport déjà présenté par M. Delacretaz, et distribue un plan sur lequel figure différentes variantes. Il souligne l'importance de la méthode de travail retenue par le groupe « contournement est de Genève », qui permettait une pondération personnelle par chacune des parties participant au projet des différents critères. Au final, toutes arrivent plus au moins au résultat que la situation serait meilleure en 2020 si une traversée existe.

M. De Oliveira explique également qu'il a été surpris d'entendre que la traversée urbaine de la rade ne rentrerait pas dans les critères de la Confédération, alors que cela apporterait des améliorations substantielles et générales de la situation. Par rapport au financement, il précise que le Fonds

national d'infrastructure est doté de 6 milliards de F pour les agglomérations, sur lesquels seuls 950 millions de F sont parvenus à Genève. C'est donc peu, et on peut penser que l'agglomération genevoise peut demander plus. Il distribue enfin un document présentant les réflexions du TCS et une élaboration de quatre scénarios potentiels.

Questions / réponses / remarques :

Le dossier dans lequel figure les réflexions du TCS a déjà été distribué. Il est évoqué une possibilité de réduction drastique, de l'ordre de 50 à 70%, du trafic. Sur quoi se base une estimation de réduction si importante ? De plus, il est également écrit que la « solution du tout en commun n'est pas viable car il restera toujours des zones non desservies ». Comment, au regard de cette affirmation, une telle réduction est-elle possible ?

M. Zwahlen répond que les 50 à 70% de réduction évoqués ne concernent que le « U », donc principalement les quais, et ce grâce aux mesures décrites dans « Arte-Quais ».

Une telle traversée urbaine de la Rade ne tue-t-elle pas l'essence même du projet CEVA ? Si une infrastructure routière existe, les gens vont l'utiliser. Les deux sont donc antinomiques, et la traversée routière et urbaine porte préjudice au projet général de connexion par le rail et les transports publics.

M. Zwahlen rappelle qu'une augmentation de la mobilité de 30% est prévue, ce qui n'est pas absorbable par les transports publics uniquement. Enfin, la traversée libre de la place pour les transports publics sur le pont du Mont-Blanc.

Pour le TCS l'idéal serait d'avoir une traversée urbaine dans les dix prochaines années, et une grande traversée autoroutière dans les trente ans. Pourtant, une seule sera sans doute possible, il demande donc laquelle constitue un moindre mal pour le TCS.

M. Zwahlen répond que le financement n'est pas forcément un problème, puisqu'il y a par exemple la possibilité d'une augmentation de l'impôt automobile, ce qui serait compréhensible puisque cela correspondrait à la fourniture d'une prestation de qualité. Une augmentation de 100 F par an et par personne apporterait environ 2 millions de F par année, ce qui permettrait un amortissement sur vingt ans. Les automobilistes y gagnent de plus sur tous les points, puisqu'ils économiseraient ces 100 F par an en essence. De plus, il rappelle l'histoire du Gothard, construit avec deux tubes dès le début, ce qui a été bien utile jusqu'à aujourd'hui. Et ici aussi, il convient d'avoir une vision à long terme.

Il y a une diminution du nombre de plaques genevoises, mais une augmentation générale de la circulation, due aux véhicules français et vaudois. Cela ne pose-t-il pas de problème au TCS dans son raisonnement ?

M. Zwahlen répond que les chiffres évoqués sont possibles, il s'agirait de consulter l'OCM pour plus de précision, mais que ce n'est pas un problème pour le TCS.

La présentation très détaillée et précise faite par M. Delacretaz il y a deux semaines est rappelée. Elle concernait l'étude faite par l'administration. Cette étude localise le problème principalement sur la rive gauche, et aboutit à une autre solution. Il s'agirait d'un tracé en « Y » divisé sur Choulex d'un côté, et de l'autre sur la Gradelle-Malagnou. L'idée serait donc de régler les deux problèmes (urbain et de contournement autoroutier) en joignant les deux dimensions par un raccord sur l'autoroute française et sur le réseau urbain, ou périurbain.

M. Zwahlen explique que le TCS est froissé par le mode de fonctionnement de cette étude. Il estime de plus que les délais de réalisation portent sur trente ou quarante ans, alors que les besoins sont immédiats.

Le délai de quarante ans est sans doute exagéré. La solution en « Y » pourrait être une bonne solution, surtout si on peut un peu accélérer les choses pour 2020 ou 2025, et se reposer sur le CEVA pendant la transition. La possibilité existe, mais dépend seulement d'une volonté politique des différents acteurs genevois.

M. De Oliveira rappelle que les études sur la mobilité dans le secteur Genève-est ont eu pour conclusion qu'il fallait de nouvelles études. L'étude présentée ici n'est pas contestée, et il est clair qu'un financement de la Confédération serait intéressant pour la grande traversée, mais avec un risque énorme de retard. Donc pour le TCS, la solution en « Y » est envisageable, mais en insistant sur le fait qu'une telle traversée n'a pas qu'une fonction de transport, mais une fonction d'amélioration de la qualité de vie.

M. Zwahlen ajoute que cette traversée urbaine est une mesure urgente facile à mettre en œuvre, avec un financement de 400mio de la Confédération et de 400 millions de F par une augmentation de 100 millions par an de l'impôt automobile. Cette traversée réalisée, on pourrait ensuite entamer une réflexion sur une grande traversée de manière sereine.

Le président remercie les représentants du TCS, et rappelle que ces discussions ont pu avoir lieu grâce à ce projet de loi 10015 qui a mis le sujet sur la table.

Audition de MM. Sylvain Lehmann, SIT et Daniel Marco, UNIA (CGAS)

M. Marco annonce que la communauté syndicale, après discussions, est contre ce projet de loi pour diverses raisons. La première est en relation avec la vision de l'urbanisme qui sous-tend ce projet en ne s'orientant que sur la motorisation individuelle, alors qu'une vision de l'aménagement de la ville est autre chose qu'un simple problème de transport individuel. De plus se posent divers problèmes techniques.

M. Marco ajoute qu'il s'étonne de la proposition d'une traversée urbaine, alors qu'un important projet d'agglomération, de métropole diraient les Français, existe. Une traversée routière et urbaine n'est donc absolument pas une solution, et le syndicat UNIA estime qu'une traversée peut être intéressante, mais doit être pensée de manière beaucoup plus globale. Il évoque sur ce point le projet de l'ancien DAEL¹, avec l'idée d'un pont dont les emprises seraient beaucoup plus larges que les projets évoqués ici. UNIA s'oppose donc à ce projet de loi 10015, car il est mal conçu, et estime qu'il est peut-être nécessaire également de fermer la boucle ferroviaire, en plus de la boucle routière. Enfin, il rappelle l'importance de ne pas surestimer l'impact des superstructures d'un tunnel, de même que les risques en cas d'accident. Pour finir, il rappelle que l'étude concernant un pont a déjà été effectuée, et donc payée.

Il demande donc pourquoi faudrait-il payer à nouveau 3,5 millions de F si cela existe déjà dans les archives du DCTI. Il demande donc de vérifier l'existence de cette étude avant d'engager un nouveau crédit d'étude de plusieurs millions.

Questions / réponses / remarques :

L'analyse de la CGAS sur l'agglomération est très pertinente. Il rappelle ensuite l'étude présentée par M. Delacretaz, qui prônait une solution en « Y », résolvant donc une double problématique, et demande ce que pensent les syndicats de cette combinaison.

M. Marco est étonné de n'avoir qu'un si petit plan (*celui distribué par le TCS lors de l'audition précédente*), car il ne permet pas d'estimer la situation, notamment par rapport aux différentes zones. De plus, il insiste sur le fait que tous les projets partent du bord du lac, en négligeant et en repoussant en

¹ « 1896-2001, Projet d'urbanisme pour Genève », DAEL, Centre de recherche sur la rénovation urbaine, Institut d'architecture de l'université de Genève, DAEL-Georg. Disponible sur <http://www.geneve.ch/dcti/conf-presse/archives-dael/2003-03-31.html>

périphérie tout le reste, avec comme corollaire que la seule solution possible devient la motorisation individuelle. Il évoque le cas de jeunes ouvriers de France voisine qui doivent affronter deux heures de bouchons chaque soir, car tout est saturé. La seule solution passe donc par les transports publics également.

M. Marco, par rapport à la solution en « Y », estime que la solution urbaine est contre-productive, car elle ne fait que repousser les problèmes de circulation, sans apporter de solution d'ensemble.

Quelle est la position par rapport à une grande traversée ?

M. Marco répond qu'il n'y a pas de problème pour UNIA, mais que le SIT s'abstient.

Le projet de pont évoqué auparavant par M. Marco est original et décoiffant, mais comment le trafic des voitures est-il géré, en plus du train ?

M. Marco explique qu'il y a un dessin qui montre l'irrigation possible en amont, en évitant ainsi de rester bloqué sur les rives.

L'atteinte à l'habitat construit est jugée gênante.

M. Marco répond qu'aucun des projets présentés n'a décidé de l'urbain qui naîtrait autour des piliers de pont, et que c'est là la clé du problème. Il rappelle, de plus, qu'il n'y a pas de possibilité de faire une traversée, sans développement urbain autour des têtes de pont ou de tunnel. Il est donc nécessaire de les prendre en compte dès l'étude.

M. Lehmann rejoint les positions de M. Marco, mais rappelle que le SIT n'a eu que dix jours pour la présente convocation, ce qui ne lui a pas permis de mener les débats démocratiques nécessaires à la base du syndicat. Il rappelle par contre que le SIT était contre l'ancien projet de traversée.

M. Marco rappelle que le syndicat UNIA est contre ce projet de loi, et demande à ce qu'il y ait une vérification des archives du DCTI de la présence de l'étude sur une solution de pont.

Audition de MM. Rémy Pagani, conseiller administratif de la ville de Genève, M. Daniel Fabbi, maire de Bellevue et Jean-Marc Mermoud, maire de Pregny-Chambésy

Le président constate l'absence de M. Pagani.

M. Mermoud remercie la Commission des travaux de le recevoir, il explique que l'avis de la commune de Pregny-Chambésy, sur un plan général, est favorable à une traversée de la rade, qui est un besoin impératif pour la mobilité du canton. Par contre, dans le cas du projet de loi 10015, avec une arrivée en bas de l'avenue de France, il estime que cela n'amène

rien à Chambésy, et augmentera même le trafic sur la commune. Il serait donc nécessaire de drainer le trafic plus en amont, car la majeure partie des flux qui traversent la commune se jouent ailleurs. Une prise autoroutière via une grande traversée serait donc beaucoup plus intéressante.

M. Fabbi abonde dans le même sens. Pour Bellevue, ce projet est mal localisé, et le tracé idéal se situe, malheureusement pour Bellevue, sur le tracé de la commune, avec une connexion à l'autoroute. Ce faisant, il faut néanmoins prendre en considération la nécessité de garder le projet de port au Vengeron et une partie de la plage. De plus, existe aussi sur la commune une parcelle de 60 000 m² (parcelle Rilliet), sur laquelle il s'agit impérativement de savoir ce qui peut se faire. La prise en compte, et la valorisation de cette parcelle, est même une condition sine qua non pour la commune de Bellevue, car il s'agit d'une des dernières parcelles de cette taille.

Questions / réponses / remarques :

La prise de position des deux maires est très claire. Que serait-il préférable pour la commune de Bellevue, entre un pont avec des emprises beaucoup plus lointaines, comme dans le projet évoqué par M. Marco, ou une traversée sous-lacustre ?

M. Fabbi répond que la préférence va clairement à une traversée enterrée, tout en ne péjorant par le projet de port.

Est-il possible de préciser la zone d'arrivée idéale évoquée ?

M. Fabbi répond qu'elle se situe un peu plus en amont de celle des projets déjà évoqués, vers le chemin de fer, un peu en retrait de l'échangeur autoroutier.

La prise en compte des éléments évoqués est importante, surtout au vu des projets annoncés sur la parcelle Rilliet. Comment est évaluée la connexion de la traversée au réseau des routes locales et communales ?

M. Mermoud répond qu'ils n'ont pas encore étudié toutes les solutions, puisqu'ils étaient spécifiquement entendus sur le projet de loi 10015, mais que de manière générale, il ne faut pas que la traversée provoque une augmentation des nuisances sur les infrastructures des routes communales. Dans cette optique, les communes de la rive droite se battent contre le trafic de transit, et ont donc appuyé une 3^e voie CFF entre Genève et Lausanne, de même que le projet CEVA, et de projets de P+R, avec, par exemple, encore des possibilités de parking destinés uniquement à l'autoroute, en cas de raccordement autoroutier de la traversée.

M. Fabbi comprend les soucis de protection de leur tranquillité pour les communes qui risquent d'être touchées, mais il ne comprend pas pourquoi un pont constituerait une menace contre cela, surtout avec des aménagements en conséquence. De plus, il demande ce que signifie « prise en considération » dans le cas de la parcelle Rilliet.

M. Fabbi répond que Bellevue a été énormément urbanisée, et qu'on arrive actuellement dans une phase de ralentissement, avec plus de sélection des nouveaux projets. Pour ce qui est du choix entre pont et tunnel, il estime que le tunnel est préférable, et défend donc ce choix.

Les deux P+R du Grand-Saconnex sont quasi vides. Qu'est-ce qui permet de croire que de nouveaux parkings sont nécessaires et seront plus utilisés dans le futur ?

M. Mermoud répond qu'il y a actuellement des voitures garées partout, en provenance principalement de France et du canton de Vaud, ce qui conduit à une situation problématique. Par contre, dès que les transports publics se seront développés avec le tram, le CEVA, et une troisième voie CFF, il estime qu'il n'y aura plus de problème à remplir les parkings d'échange.

Les communes de la rive droite ont-elles été associées au projet Variante 4 ?

M. Mermoud répond qu'elles n'ont pas du tout été associées.

Les communes concernées pensent-elles qu'une traversée peut influencer le trafic sur leur territoire et comment ?

M. Mermoud répond qu'une traversée urbaine augmenterait le trafic, alors qu'une grande traversée permettrait de le réduire.

Les représentants des communes connaissent-ils la composition du trafic sur leur commune ?

M. Fabbi répond que cela dépend des jours, et des accidents éventuels.

M. Mermoud répond qu'une majeure partie provient de France voisine et du canton de Vaud, et transite par la commune pour éviter des bouchons.

Quelle est la solution idéale pour les communes ?

M. Mermoud répond qu'il est évident qu'une connexion souterraine plus lointaine est nécessaire.

La position des communes demande-t-elle qu'un travail soit fait en vue de réduire les nuisances dues au trafic ?

M. Mermoud confirme.

M. Fabbi insiste en plus sur la participation des communes concernées, et sur la nécessité d'être informés régulièrement de l'avancée des travaux.

M. Mermoud conclut que les communes de la rive droite sont favorables à une traversée de la rade au Vengeron avec une connexion autoroutière, mais en tenant compte du port et de la plage du Vengeron, de même que de l'aménagement possible de la parcelle Rilliet et d'un P+R. Enfin, il s'agit aussi de porter une attention particulière aux mesures d'accompagnement.

Audition de M. Bernard Zurbrügg, responsable développement aux TPG

M. Zurbrügg explique tout d'abord que les TPG ne sont pas habilités à dire si une traversée est bonne ou non, ni même à donner un avis. Par contre, il est vrai que de gros problèmes de structures horaires se posent actuellement dans la région de Cornavin et du pont du Mont-Blanc, et pourraient peut-être être partiellement résolus par une traversée. Il y a donc un espoir de réduction et de stabilisation du temps de parcours dans cette zone. Par rapport à l'utilisation par les transports publics de l'infrastructure, il ne peut dire qu'il y ait aujourd'hui une demande directe avérée. Peut-être que cela permettrait de reporter des lignes plus directes, dans le cas d'une traversée urbaine, mais cela reste hypothétique.

Questions / réponses / remarques :

La traversée du lac est-elle un plus évident pour les TPG, par rapport à la situation du pont du Mont-Blanc ?

M. Zurbrügg répond que cela peut être un espoir de diminution de trafic sur le pont, ce qui faciliterait la circulation des transports publics, mais il ne peut affirmer que cela sera le cas, car il s'agit plutôt du travail de l'OCM, de M. Delacretaz.

M. Delacretaz explique qu'il existe aujourd'hui la possibilité de mettre en place une voie de transports publics de plus sur le pont du Mont-Blanc, et ce, sans aucun problème technique, ni aucune limitation. L'aménagement urgent d'une ligne de transports publics sur le pont du Mont-Blanc n'est donc pas un problème et ne demande qu'une volonté politique pour être mis en place. Pour aller plus loin qu'une ligne de transports publics, il serait par contre nécessaire de réduire un peu le trafic quotidien (de 70 000 véhicules/jour actuellement à 50 000), mais cela permettrait la mise en place d'une 2^e voie de transports publics, ainsi que de vélos.

Quelle est l'évaluation de la différence de l'impact sur le trafic, pour les TPG, d'une traversée urbaine, ou d'une grande traversée ?

M. Zurbrügg répond qu'il s'agit d'un problème de gestion du trafic, et qu'il faut donc poser la question à M. Delacretaz.

Existe-t-il un besoin des TPG sur l'une ou l'autre des traversées ?

M. Zurbrügg répond qu'il n'y a actuellement aucune demande pour une traversée urbaine. Dans le cas d'une grande traversée, il faudrait par contre laisser la porte ouverte, car le passage de bus peut être très intéressant, mais il n'y a pas de réponse pour l'instant.

Quelles sont les répercussions de l'engorgement de l'avenue de France sur les autres lignes ?

M. Zurbrügg estime qu'il s'agit d'une question intéressante, car cela crée effectivement une certaine asymétrie, mais qu'il s'agit ensuite de question d'aménagements locaux.

M. Zurbrügg conclut que la traversée pourrait laisser augurer de meilleures conditions de circulation pour les TPG, mais cela sous réserve des conditions évoquées par M. Delacretaz et l'OCM.

Audition de MM. Jean-François Massy, président, Bernard Simond, vice-président, et René Koechlin, membre du comité de l'Association de soutien aux traversiers du Léman

M. Massy explique que l'ASTL avait pour but de promouvoir l'idée d'avoir, comme par le passé, des bateaux autres que touristiques pour permettre la traversée quotidienne entre les rives françaises et suisses du Léman. Une étude a donc été menée, dans le but d'évaluer les emplacements potentiels de départs de bac, et d'évaluer la demande et les besoins existants. Les conclusions sont qu'une solution serait rentabilisable, mais insuffisante.

Depuis a eu lieu l'introduction des Navibus entre Nyon, Coppet et Genève, ce qui constitue un grand pas dans le sens des objectifs de l'ASTL. Cette solution coûte 100 € par mois, alors qu'une voiture coûte 100 € par semaine. Il s'agit donc d'une solution intéressante, qui permet un transport facile à travers le lac.

M. Koechlin continue en expliquant que l'objectif est maintenant d'offrir ces services à tous les usagers potentiels d'une traversée du lac. Il présente ensuite un plan de Genève datant de 1856, et le projet de James Fazy du pont du Mont-Blanc, alors que le pont des Bergues datait d'il y a vingt-cinq ans. Il enchaîne avec un plan datant de 1906, où on voit l'influence de la ceinture faziste sur l'urbanisation de Genève. Il explique que la situation est aujourd'hui similaire, et qu'il est temps d'être entreprenant, comme Fazy en son temps. Il faut donc boucler cette ceinture, déterminante pour l'urbanisation de Genève, qui ne peut se faire sans les voies de communication adéquates. Dans cette optique, il rappelle que la réalisation

des communaux d'Ambilly par exemple, est impossible avec les aménagements actuels.

Les points d'ancrage étudiés sont ceux du Vengeron d'un côté, et entre le pavillon de Ruth et la route de Vézenaz. De plus, la solution retenue permet d'avoir très peu de nuisances pour les riverains par rapport à un pont (qui rencontrerait des oppositions sans fin), ou un tunnel classique (trop cher). L'idée est donc de construire un pont-tunnel immergé, comme cela a déjà été réalisé en Norvège.

Il s'agit de tubes posés sur des piliers sous-marins. Le tout sera prolongé d'une tranchée couverte pour traverser Vandœuvres, jusqu'à un raccordement à l'autoroute dans la plaine d'Etrembière. Cette solution intéresse donc les gens bien au-delà de Genève, puisqu'elle implique aussi la France, le canton de Vaud, et qu'un financement par la Confédération est possible, puisqu'il s'agit de routes nationales. Il est donc question d'être digne de l'audace de James Fazy.

Questions / réponses / remarques :

L'ASTL est-elle opposé à la solution proposée dans le projet de loi ?

M. Koechlin répond qu'il est opposé au projet de loi 10015, car il estime qu'il ne correspond à aucune vision d'avenir autre que la connexion immédiate, directe et sans aménagements des deux rives. Il invite donc les députés à avoir une vision à beaucoup plus long terme.

Comment se finance le projet présenté, surtout pour ce qui est de la tranchée couverte, relativement coûteuse ? Y a-t-il une vision plus large intégrant les flux du canton de Vaud et de France ?

M. Koechlin répond aux deux questions, en expliquant que l'idée est la constitution d'un réseau de routes nationales, financées par la Confédération. Le coût total de la traversée et des aménagements est de 1,5 mia (450 mio pour la traversée du lac, 1 mia pour les tranchées couvertes et les raccordements).

Comment se gère l'ancrage, souvent évoqué comme problématique sur la rive gauche ?

M. Koechlin explique que les tranchées couvertes sont une bonne solution, et insiste sur le fait que l'intérêt est régional et concerne tout l'arc lémanique.

La réforme de la RPT est mentionnée. Un financement par la Confédération nécessite une révision de la loi sur les routes nationales, ce qui reporterait le problème à 2030 ou 2040.

M. Koechlin répond que le canton doit d'abord voter un projet au Grand Conseil, puis envoyer l'exécutif « plaider » à la Confédération, qui dispose d'un fonds suffisant destiné aux routes nationales.

Ne serait-il pas possible de modifier les invites du projet de loi 10015 pour intégrer une vision plus large de la ceinture autoroutière ?

M. Koechlin répond que cela pourrait être possible.

L'idée d'une traversée par bac a-t-elle été creusée ?

M. MASSY répond qu'il y a effectivement eu trois à quatre études avant 1997, et s'est intéressé aux points d'ancrage potentiels, au type de navire, et aux charges d'exploitation. Les études se limitent volontairement à une traversée minimale de 4 km, car on constate sur d'autres lacs que cela peut être tout à fait rentable.

Y a-t-il eu des contacts avec les autorités d'Annemasse, et notamment par rapport aux problèmes de développement de l'étoile d'Annemasse ?

M. Koechlin répond que cela s'inscrirait parfaitement dans le développement de l'agglomération d'Annemasse. De plus, cela serait même déterminant dans le développement des projets à Thônex et Ambilly.

Comment sera gérée la plate-forme douanière ?

M. Koechlin répond qu'il espère la disparition des plates-formes douanières, mais que cela ne serait pas la première fois qu'une autoroute traverse la frontière. Cela serait possible sur la commune d'Etrembières, où un raccordement à l'autoroute Blanche serait envisageable. Le raccordement à Jussy pose plus de problèmes, car l'infrastructure y est insuffisante, et des mesures d'accompagnement plus importantes seraient nécessaires. Enfin, un raccordement sur la route de Meinier, comme le suggère une étude de l'OCM, est probablement opportun.

Par rapport au pont-tunnel, il constate qu'il y a beaucoup d'études, mais peu de réalisations. Quel est le nombre de pont-tunnels réalisés ?

M. Koechlin répond que cette technique est déjà éprouvée. De plus, elle est relativement simple, donc économique. Il décrit ensuite la technique de construction et les différentes étapes, et explique qu'il faudra deux ou trois sorties de secours, qui pourront servir d'agrément, avec par exemple de petits restaurants sur les îles artificielles ainsi créées.

Quelle est l'influence de l'hydraulicité sur l'ouvrage et son environnement ?

M. Koechlin répond que l'influence de l'hydraulicité est très faible, car il y a un espace de 6 mètres en dessous, et plus en dessus. Les courants ne sont donc pas perturbés, car la situation n'est pas similaire à celle d'un fleuve, et

les mouvements des eaux dus au vent ne se sentent déjà plus dès 10 mètres de profondeur.

La partie terrestre du projet de l'ASTL rend un commissaire sceptique, et demande pourquoi il ne serait pas possible d'envisager un raccordement plus près de Vallard, où il y a un bassin de population très important, et un raccordement aisé à l'autoroute.

M. Koechlin répond que le passage évoqué contraint à ne construire que du tunnel, qui coûte 150 à 200 mio par kilomètre, alors qu'une tranchée couverte coûte 60 mio par kilomètre, tout en préservant le paysage.

L'intérêt des communes périphériques pour ce projet est souligné. Quel est le nombre de tubes prévus ?

M. Koechlin répond que trois tubes sont prévus, dont 1 de secours.

M. Koechlin demande au Grand Conseil d'amender ce projet de loi 10015, pour travailler à une solution plus digne de James Fazy, et à construire le pont du Mont-Blanc, plutôt que de se contenter de celui des Bergues, comme ce fut le cas à l'époque.

Audition de M^{me} Sabine von der Weid, UAPG, et Jean-Rémy Roulet, GTE

M^{me} von der Weid explique que l'UAPG est favorable à ce projet de loi 10015, car il est temps d'agir, face à une situation qui est problématique. L'UAPG soutient donc une traversée moyenne à 4 voies, en allant dans le sens d'une complémentarité des modes de transports, et en s'inscrivant dans le développement de l'agglomération franco-valdo-genevoise, à laquelle travaille M. Cramer.

M. Roulet explique que le GTE soutient également la complémentarité des modes de transports. Il distribue un document de présentation des prises de positions du GTE, basées sur le groupe de travail commun mis en place par le DT de M. Cramer. Il rappelle les missions de ce groupe, décrites en page 4 du document, et ses objectifs (p. 7), tout en précisant que la situation a un peu changé, avec la mise en place du Fonds fédéral d'infrastructure. Il note que des associations comme le WWF ont soutenu une traversée urbaine (p. 11), moyennant certaines conditions, car elle permet de libérer de l'espace et de réduire l'engorgement urbain.

M. Roulet conclut (p. 23), que le groupe de travail prend acte que la traversée est une solution à de nombreux problèmes de développement durable, même si de nombreux problèmes restent à résoudre. Le GTE regrette, de plus, que rien n'ait été entrepris depuis lors, malgré une initiative

parlementaire, une pétition du GTE, la résolution concernant le Fonds d'infrastructure, et enfin le projet de loi 10015. C'est seulement après tout cela qu'est apparu le projet de traversée mi-moyenne mi-grande.

M. Roulet comprend que la Commission des travaux est plutôt favorable à une grande traversée périurbaine, le GTE se réjouit que la traversée soit prévue à l'agenda politique, mais il estime que l'horizon 2040 évoqué est inadéquat, car il n'offre pas de solution à l'inadéquation actuelle des transports. Concernant le financement, il estime qu'il est évidemment problématique quelle que soit la solution retenue, il serait peut-être nécessaire d'ouvrir le financement à des fonds privés, comme l'ont fait récemment les Catalans par exemple.

Questions / réponses / remarques :

Dans le cadre d'une grande traversée, l'impact économique a-t-il été estimé par rapport à une traversée urbaine ?

M. Roulet répond qu'il est évident que poser la question ainsi revient à un mauvais calcul car tout les oppose. Par contre, dans un horizon temporel acceptable, la solution urbaine est la plus probable car elle bénéficie du Fonds d'infrastructure. Le GTE mise donc sur cette solution. Il explique que le seul frein est l'argent, car les finances genevoises ne permettent pas les deux tracés, ce qui serait l'idéal pour le GTE.

M^{me} von der Weid ajoute que les milieux économiques étaient très partagés sur la question mais qu'au vu des délais et de l'urgence il était nécessaire d'aller de l'avant.

Un commissaire a l'impression que les conclusions du groupe de travail constituent un enterrement de première classe du projet et demande si des auditions des riverains ont lieu.

M. Roulet explique qu'il n'y a pas eu de rendu officiel sur ce document, c'est donc, quelque part, une perte de trois ans.

Y a-t-il d'autres projets de développements économiques prévus ? Les milieux concernés misent sur ça ou rien.

M^{me} von der Weid explique que la traversée est un sujet qui commence à être ancien et qu'actuellement les milieux économiques s'y impliquent plus. Pourtant, il existe d'autres projets au sein du projet d'agglomération.

M. Roulet ajoute que le GTE appuie la troisième voie autoroutière entre Genève et Lausanne par exemple.

M. Roulet conclut que le GTE demande le vote du projet de loi 10015 sans amendement.

Il est demandé de recevoir par écrit l'avis de l'aéroport sur les possibilités de gabarit d'un pont éventuel.

Une lettre de l'office fédéral de la navigation aérienne serait une sécurité nécessaire.

M. Haegler répond que le projet précédent de pont haubané convenait parfaitement et ne pose aucun problème par rapport au plafond aérien, au contraire d'un pont suspendu.

Par rapport au montant du crédit d'étude, serait-il possible au DCTI de donner un avis sur son adéquation ?

M. Haegler répond qu'un crédit d'étude nécessite l'accord du chef du département, et qu'il s'agit d'un très gros travail qui ne peut se faire pendant les deux mois d'été.

Séance du 28 août 2007

Audition du groupement des communes d'Arve et Lac : M^{me} de Planta, conseillère administrative, Collonge-Bellerive, M. Decrey, conseiller administratif, Thônex, M. Le Comte, maire de Presinge, M. Walpen, conseiller administratif, Chêne-Bougeries, M. Serafin, adjoint, Anières, M. Henchoz, maire de Corsier, M. Marti, adjoint, Puplinges, et M. Meylan, conseiller administratif, Coligny

M. Decrey remercie la commission pour cette audition, et explique que le souhait de l'Association des communes Arve et Lac est justement d'être associées en tant que partenaires, car c'est un projet par lequel elles sont très concernées. Il rappelle ensuite l'étude menée par Arve et Lac sur l'état de la circulation qui leur causait quelques soucis. Il se dégage de la concertation des communes présentes que la majorité se prononce en faveur d'une grande traversée, avec ancrage plus en direction de Thonon, mais cela n'a pas fait l'unanimité, et c'est pour cela que cela ne figure pas dans le document. Par rapport au projet de loi 10015, il explique que le groupement a quelques interrogations car le plan ne permet pas une lecture précise, mais également car une arrivée sur Malagnou ne règle pas les problèmes de circulation, de même qu'une sortie sur les communaux d'Ambilly pose quelques problèmes.

M. Meylan continue avec deux points qui lui semblent centraux. Le premier est le fait d'être associé au processus, et donc ne pas être mis devant un projet sans consultation préalable. Le deuxième est de mener une étude globale d'envergure, donc de ne pas réfléchir qu'à la traversée, mais

également, et surtout, aux voies qui y mènent, et où pourra être dirigé et connecté le trafic. Cela serait préférable avec une grande traversée.

Le président rappelle que la Commission des travaux, au fur et à mesure de sa réflexion semble exprimer une préférence pour une grande traversée, mais sans que des amendements ne soient encore prévus.

M. Le Comte, de Presinge, qui représente également M. Meyer, de la commune de Jussy, toutes deux communes rurales, explique qu'ils constatent les mêmes problèmes que les communes plus urbaines qui les entourent. En plus, les communes rurales expriment la crainte qu'un développement de la ville sur la campagne ne soit lancé par ce projet. Il estime en effet important de conserver l'arc vert qui entoure Genève actuellement. Pour ces raisons, Presinge et Jussy sont contre l'idée d'une grande traversée. Il ajoute qu'il existe des barreaux très importants en France voisine, qui permettraient un ancrage bien préférable.

M. Walpen explique que la commune de Chêne-Bougeries a examiné la question et fournit un document qui récapitule ses positions, et sera annexé au procès-verbal. La commune souhaite vivement être associée au processus et soutient le projet de loi et le bouclage autoroutier de Genève.

M. Marti explique que la commune de Puplinge n'a pas eu le temps de débattre sur le sujet, en raison de la période estivale, mais que cette traversée n'a une raison d'être que si elle résout des problèmes. Il est donc important d'inclure dans l'étude jusqu'à la France voisine, et donc comment gérer le problème du contournement d'Annemasse.

M^{me} de Planta remercie pour la convocation, même si elle était un peu tardive. Elle explique que la commune de Collonge-Bellerive n'est pas du tout favorable à une traversée dite « moyenne », qui ne serait donc qu'un doublement du pont du Mont-Blanc. Elle est par contre favorable à une grande traversée qui irait dans le sens de la tranchée couverte de Vézenaz. Elle rappelle que le problème majeur est la traversée des communes et pas vraiment celle du lac lui-même.

M. Serafin s'étonne de voir encore une étude de plus sur ce sujet, surtout pour 3,5 mio. Il précise qu'Anières est fondamentalement pour le principe d'une traversée. Par rapport à l'opportunité d'un vote avant la fin de l'année, il estime qu'il s'agit d'un phénomène stratégique. Il demande donc si une petite traversée ne prêterait pas une grande dans un futur à peine moins proche. Il s'inquiète d'une vision efficace de Genève.

M. Henchoz explique que Corsier voit chaque jour 18 000 véhicules sur la route de Thonon dans chaque sens. C'est donc un souci, car la commune se trouve coupée en deux par l'amoncellement de voitures en période de pointe.

Cette circulation a deux causes. La première est constituée par les véhicules qui rejoignent le centre-ville, la deuxième ceux qui veulent le traverser. Le but d'une traversée est donc de capter ce dernier le plus tôt possible pour éviter un transit qui se répand sur toutes les routes secondaires, notamment dans les zones « 30 ». Il soutient donc une grande traversée avec un ancrage le plus loin possible.

Questions / réponses / remarques :

Ce projet de loi émane des députés et non pas du Conseil d'Etat, justement en vue de débloquent une situation qui stagne depuis onze ans. C'est sans doute réussi puisque depuis lors, le Conseil d'Etat a tenu une conférence de presse sur une solution de grande traversée (Vengeron-Belotte). Existe-t-il une véritable majorité claire pour une grande traversée au sein des communes Arve et Lac ?

Le président répond que c'est déjà ce qui est ressorti des auditions d'aujourd'hui.

Il est pertinent de vouloir être associé au projet, mais les communes doivent auparavant se mettre clairement d'accord, afin qu'un discours clair puisse émerger.

M. Serafin rappelle qu'il est toujours possible de ne pas être unanimes, car il existe différents points de vue, et que c'est justement au canton de proposer une solution unique. Il rappelle également que les communes traitent les problèmes d'aménagement à travers les plans directeurs communaux en accord avec les communes voisines, mais qu'ensuite seul le canton peut traiter les problèmes de manière globale, et qu'il doit justement avoir cette vision.

M. Walpen annonce que Chêne-Bourg veut tout d'abord une entrée en matière, afin que le projet démarre.

Pour les communes, une moyenne traversée est-elle en concurrence avec le projet CEVA ?

Sans réponse !

Les différents tracés possibles sont mentionnés, notamment la connexion favorable pour les communaux d'Ambilly avec le tracé en direction de l'autoroute Blanche, comme expliqué par l'administration. La solution en « Y » est rappelée. Quelle est la position des communes sur ces différentes alternatives ?

M. Decrey répond que le problème est en relation avec une vision globale qui amène forcément à aller chercher un peu plus loin. De plus, on parle de 7000 habitants à Ambilly, ce qui va en soi occasionner un trafic important.

M. Marti explique qu'une sortie vers Milka serait catastrophique car elle conduirait à une asphyxie. Il est donc indispensable de capter les véhicules en amont du côté français, si cette solution était retenue.

Serait-il possible de recevoir l'étude menée par Arve et Lac ?

M. Decrey répond qu'elle a déjà été transmise à la Commission des transports, il pensait que tous les députés l'avaient reçue.

M. Delacretaz ajoute que le DT peut la transmettre à la Commission des travaux.

L'unité qui existe entre les maires des rives droite et gauche est soulignée. Il est important d'avoir conscience de l'avis des communes de Cologny et de Collonge-Bellerive, qui acceptent l'arrivée sur leur territoire. Une coordination avec les travaux qui y ont cours est demandée.

Comment les Français de Thonon et Douvaine qui vont vers le centre-ville voient-ils le problème ?

M. Decrey répond qu'il ne sait pas précisément, car à chaque fois qu'il y a ce type d'interrogations, cela retombe dans les arcanes du projet franco-valdo-genevois, qui est une grosse usine où on ne sait pas trop ce qui s'y passe.

Le trafic automobile insupportable et des solutions de déviation sont évoqués. Une solution par les transports publics a-t-elle été recherchée ?

M. Decrey répond qu'il y a une réflexion là-dessus dans l'étude Arve et Lac, par exemple en passant par des P+R, mais que la réponse était un manque de budget et un problème d'absence de site propre pour les transports publics. Il est vrai que sans cela les transports publics se heurtent à des routes saturées depuis la frontière.

M. Meylan rappelle qu'il était opposé au projet il y a onze ans, car il ne s'agissait justement pas d'un projet global prenant en compte les voies d'accès. Il rejoint de plus M. Decrey par rapport aux transports publics, car le problème est avant tout de décharger le trafic privé, ou alors de passer par des transports publics en site propre.

Le président propose donc de passer au **vote d'entrée en matière** concernant le **projet de loi 10015**.

Commissaires présents au moment du vote : 13

Pour :	8	(1 MCG, 1 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC)
Contre :	4	(2 Ve, 2 S)
Abstention :	1	(1 S)

L'entrée en matière du projet de loi 10015 est donc **acceptée**.

Séance du 4 septembre 2007 : deuxième débat

Le président rappelle l'avancement des travaux sur ce projet de loi 10015, ainsi que les nombreuses auditions effectuées.

M. Haegler explique que dans les options retenues par le Conseil d'Etat, il y a en effet des inconnues qui pourraient être levées avec ce crédit d'étude (accrochage entre autres). Enfin, la possibilité même d'un tunnel de rive à rive n'est même pas certaine, puisque la couche de vase, très importante, n'est pas déterminée précisément. Tout est en effet possible, mais il y a néanmoins des notions de délais et de coûts qui rentrent en jeu. Le pont immergé évoqué lors des auditions serait par exemple une première mondiale, donc par nature très imprévisible. De même, s'il faut creuser trop profond pour faire passer le tunnel, le problème viendra de la pente d'accès qui sera trop importante, au moins pour un tunnel de rive à rive. Aujourd'hui la situation semble donc très compliquée, mais ce crédit d'étude pourrait lever certains doutes.

Il est compris que le Conseil d'Etat préconise une grande traversée (Vengeron-Belotte), équivalente à celle proposée par l'amendement de M. Barrillier.

M. Haegler répond que cela correspond effectivement aux objectifs du Conseil d'Etat.

Cette étude est destinée à préciser des éléments préliminaires (impact sur la circulation, le lac, la construction), afin de permettre une étude plus substantielle. Il s'agit donc d'un crédit de pré-étude, qui serait suivi d'un crédit d'étude, puis éventuellement d'un crédit de construction.

M. Haegler répond que c'est exact, cette étude permettant de cadrer la suivante.

Ne serait-il pas possible de financer ce projet sur les montants de fonctionnement ?

M. Haegler répond que ce n'est plus possible pour un projet de 3,5 mio, depuis la fin de la LBA.

Après les discussions en Commission des travaux, il y règne la certitude qu'il faut répondre aux besoins de la région et à leur évolution. Ce projet de loi est donc un acte politique nécessaire pour faire avancer les choses, et en ce sens, le cheminement entrepris par le Conseil d'Etat est donc très positif.

Premier amendement

Un amendement est destiné à donner un mandat le plus large possible au Conseil d'Etat :

Titre : Projet de loi ouvrant un crédit d'étude de 3 500 000 F pour la réalisation d'une traversée lacustre de Genève.

Art. 1 :

Un crédit d'étude de 3 500 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude d'un avant-projet pour la construction d'une traversée *lacustre à Genève, entre les environs du Vengeron (rive droite) et la Belotte (rive gauche), avec raccordement au réseau routier français, et avec le plateau de la Gradelle-Malagnou.*

Il s'agit de répondre le mieux possible aux préoccupations diverses entendues par cette commission, tout en permettant une étude « utile », et non pas seulement « une de plus ».

Le président explique qu'il n'avait pas, au début du débat, un point de vue fixé. Après de nombreuses auditions intéressantes, il constate un point important, qui est celui de la nécessité de prévoir à vingt ou trente ans, car l'agglomération se construit. Il s'agit donc d'un autre débat que celui d'il y a dix ans. Par rapport à l'emplacement à la Belotte, il a compris que certains élus voyaient l'ancrage un peu plus loin, et estime qu'il ne faut pas bloquer l'emplacement avant l'étude.

Il y a une certaine latitude dans ce projet de loi 10015. De plus, il faut avoir le courage politique de délimiter assez clairement les ancrages sur la rive gauche, qui posent problème, et éviter de se « refiler la patate chaude », tout en diminuant au maximum les nuisances.

Il est rappelé que les maires étaient prêts, s'ils étaient associés aux travaux, à recevoir l'ancrage de l'ouvrage sur leur commune. De plus, il faut avoir une marge de manœuvre plus grande, de l'ordre du kilomètre.

Toutes les villes de France ont un périphérique avec des pénétrantes, tandis qu'à Genève, on n'a qu'une partie de l'arc périphérique.

Le raccordement autoroutier avec le réseau français est-il envisagé ? Une arrivée simple dans les quartiers résidentiels est-elle possible ?

Il est impossible d'affirmer aujourd'hui dans le détail qu'il y aura un raccordement à l'autoroute française. Une nuance à l'amendement à l'article 1 est proposée. Il devient le suivant :

Art. 1 :

Un crédit d'étude de 3 500 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude d'un avant-projet pour la construction d'une traversée *lacustre à Genève, entre le Vengeron (rive droite) et les environs de la Belotte (rive gauche), avec raccordement au réseau routier, et/ou autoroutier français, et avec le plateau de la Gradelle-Malagnou* ».

Il est rappelé qu'il est exclu que la traversée s'arrête au bord du lac.

Il est souligné que le « *et/ou* » ajouté à l'amendement est très important, car la France avance à grands pas, et il est nécessaire de s'adapter.

Deuxième amendement

Un amendement est proposé afin d'éviter que la situation ne traîne.

Art. 5 :

La Commission des transports et la Commission des travaux du Grand Conseil sont régulièrement informées de l'avancement des études.

Ce crédit doit être dépensé dans un délai de trois ans afin de disposer des éléments techniques et financiers pour finaliser le tracé et le mode de réalisation de l'ouvrage.

Un membre du PS explique qu'il ne votera pas contre, contrairement aux membres du PS, car Genève est étranglée par le trafic, et il est donc nécessaire de trouver une solution.

M. Haegler ajoute que de nombreux éléments ne peuvent pas encore être résolus que par ce crédit. De plus, il y a des conséquences non négligeables sur le réseau des routes nationales, et la Confédération sait qu'elle va vers

une saturation complète. La solution envisagée était jusqu'ici une troisième voie autoroutière Genève-Lausanne. Mais devant l'annonce du projet de traversée il y a quelques mois, elle l'a accepté comme une alternative. Il ajoute enfin qu'il est nécessaire de cadrer dans cette étude l'impact sur l'autoroute, partie financée à 100% par la Confédération.

Séance du 11 septembre 2007 : deuxième débat (suite) et vote

Le président explique qu'il a reçu une version écrite des amendements proposés. Le président donne la parole à M. Muller, conseiller d'Etat.

M. Muller, conseiller d'Etat, explique qu'il n'a malheureusement pas pu être présent aux deux dernières séances de la commission, mais qu'il a suivi l'avancement des travaux. Il rappelle la séance commune avec la Commission des transports, pendant laquelle la position du Conseil d'Etat n'était pas encore établie clairement. Depuis, l'exécutif a dû prendre position puisque ce projet prend place dans le projet d'agglomération et doit pouvoir s'inscrire au projet du réseau des routes nationales. Il y a donc eu une conférence de presse, et l'affirmation de la préférence pour un boucllement autoroutier. Une grande traversée se profile en effet dans l'optique du développement de la région genevoise, avec un fort potentiel sur la rive gauche. C'est dans cette perspective d'aménagement du territoire que le Conseil d'Etat défend le projet de grande traversée, avec un horizon de réalisation pour l'année 2040. Le projet s'inscrit dans le réseau des routes nationales, avec donc un financement par la Confédération, mais les études préalables doivent être menées par le canton, car la Confédération ne le ferait pas d'elle-même.

M. Muller continue en expliquant que dans l'optique du Conseil d'Etat, le projet de loi 10015 ne convient pas en l'état. Si des amendements permettaient d'aller dans le sens d'une grande traversée, il serait par contre intéressant, et recevrait le soutien de l'exécutif. Enfin, le montant figure au projet de budget 2008, et s'il est retenu, il permettra de mener les études nécessaires à proposer une solution précise d'aménagement.

Le président rappelle l'interrogation par rapport à la possibilité pour des députés de déposer un crédit d'étude.

M. Muller répond que le problème vient du besoin éventuel de couverture des dépenses. Il rappelle qu'un cas similaire s'était présenté il y a quelques années, avec un crédit d'investissement demandé par des députés Verts, et accepté par le Conseil d'Etat. La distinction provient de la nécessité légale de couvrir les dépenses de fonctionnement, mais pas celles d'investissement, mais cela mériterait une confirmation.

Quel projet sera amputé, si celui-ci est accepté ?

M. Muller répond que la règle pour le budget 2008 est claire. N'y figurent que les projets déposés devant le Grand Conseil avant le 30 juin 2007. C'est le cas de ce projet de loi 10015, et aucun autre projet ne devra donc être coupé.

L'importance de la réponse du chef de département sur la question de la légalité du dépôt d'un projet de crédit d'étude par des députés est soulignée. Il constate également qu'il y a eu un cheminement au cours des travaux, avec une évolution vers l'option de la grande traversée, nécessaire pour le développement de Genève. Il est important de se rendre compte que l'administration a progressé vers la même analyse. Maintenant, il est temps de voter ce crédit, pour pouvoir aller de l'avant, avec des prises de position des partis. Enfin, il est peut-être nécessaire d'ajouter la mention du réseau des routes nationales à l'article 6 du projet de loi. Le groupe radical accepte donc le projet de loi 10015 avec les amendements évoqués.

Une grande partie du groupe Vert s'oppose à ce projet de loi. En effet, accepter un crédit d'étude revient à accepter le principe de l'investissement, et aujourd'hui une majorité est contre. Les mesures d'accompagnement sont en effet extrêmement floues, sans compter qu'il est impossible de connaître l'évolution de la circulation pour 2040, en raison des incertitudes actuelles. Enfin, ce projet ne va certainement pas vers une réduction de la consommation de carburant et de la pollution sonore et atmosphérique, qui est une priorité actuellement, et le sera toujours plus à l'avenir. Il y a, pour finir, un risque environnemental important, et un impact sur le trafic urbain très faible. Ce dernier n'est réduit que marginalement, alors que l'investissement est considérable.

Un membre des Verts exprime une position personnelle. Même s'il partage les opinions du groupe Vert, il explique qu'en tant qu'ingénieur travaillant dans une entreprise qui planifie à très long terme, il ne comprend pas le refus du crédit d'étude, même s'il ne peut l'approuver en l'état pour les raisons évoquées ci-dessus. Il décrit l'exemple des éco-quartiers zurichois, créés de manière complémentaire à la construction de l'autoroute de contournement de la ville. Pour cela, il votera l'abstention.

Un autre membre des Verts annonce que le parti socialiste tient une attitude semblable à celle du parti écologiste. La majorité du groupe des Verts refuse ce projet de loi, car il est dévoué entièrement à la voiture. Au sein du parti, il y a également quelques abstentions, motivées par la volonté de réflexion sur l'utilité même d'une traversée de la rade. La traversée retenue ressemble en effet au parachutage à tout prix d'une traversée, sans

aucune mesure d'accompagnement, et sans vision globale. On met donc la charrue avant les bœufs, et on ne résout, ni même ne tient compte, des problèmes de circulation exposés longuement au cours des auditions des représentants des communes concernées. Ce projet apparaît même comme carrément ringard et du passé, au regard des problèmes actuels de pollution, de bruit, de blocage de la circulation, et de pétrole. Il serait donc nécessaire d'être plus visionnaire, à la manière de James Fazy, et de s'interroger sur le développement de Genève et ses limites. Il faut donc se demander si c'est par la construction d'autoroutes que rayonne aujourd'hui Genève.

Un représentant UDC ne s'étonne pas de la position de la gauche, motivée par l'écologie. Il estime qu'elle a d'ailleurs raison, puisqu'il n'y aura peut-être plus de glacier en 2040, ce qui occasionnerait des changements radicaux sur le lac. De même, dans trente-trois ans, il n'y aura presque plus de pétrole non plus. Par contre, il estime que, sans décision politique, rien n'avance. L'UDC est donc très partagée, et devant ce dilemme, se contente d'approuver ce crédit d'étude, afin d'y voir plus clair, mais sans aucun blanc-seing pour la suite.

Un commissaire se rappelle de l'an 1962, quand il a visité le projet de traversée de la rade. Il y a eu ensuite la récession des années 1970, et son abandon, puis la création de l'autoroute de contournement dans les années 1980. Actuellement, elle est bloquée deux fois par jour, et c'est la Genève internationale et l'aéroport qui en souffrent, avec le risque de départ des ONG. La solution est donc une traversée autoroutière. De plus, il faut se rendre compte que d'ici à 2040, les voitures seront peut-être non polluantes. Il est donc nécessaire de préciser aujourd'hui les ancrages et le choix pont ou tunnel, pour ensuite pouvoir proposer une solution concrète à la population, qui décidera.

Un représentant du PS annonce qu'il ne votera pas contre, pour les raisons évoquées la semaine passée. Il s'inquiète par contre qu'on parle d'un avenir aussi lointain, alors que le problème de circulation est très actuel. Il est demandé au Conseil d'Etat quelles sont les mesures qui vont être prises maintenant, car trente-trois ans est un délai très long, au regard de la situation extrêmement difficile évoquée par les communes concernées.

Le président entend qu'un certain nombre de députés étaient contre ce projet de loi, et exprimaient certaines craintes et questions par rapport au projet. Il aurait donc aimé, en tant que député, que ces personnes proposent des amendements allant dans ce sens. Il demande donc que les questions et craintes évoquées figurent dans le rapport. Par rapport à la question des délais, il rappelle que pour des projets tels que la jonction de la gare Cornavin à l'aéroport, des critiques similaires existaient, alors qu'actuellement, on

constate qu'il y a une rentabilisation totale. Dans le cas présent, il est nécessaire, malheureusement ou heureusement, de viser à trente ans, car il s'agit d'une question d'urbanisme. Il explique qu'au début des travaux, il était plutôt contre ce projet, mais qu'avec l'évolution des travaux vers une grande traversée, il a compris qu'il existait un enjeu différent. Actuellement, on arrive à un stade où il faut dépasser les clivages gauche-droite, et il compte sur ce projet de loi pour que la population puisse prendre position en connaissance de cause sur un enjeu urbanistique. Personnellement, il est donc pour cette étude, mais il s'abstiendra, en raison de la position du parti socialiste.

Un membre du parti radical explique que parmi les partis de l'Entente, il existe aussi des dissensions, notamment avec une préférence de certains milieux pour une traversée urbaine. La position retenue est donc une prise de responsabilité.

Le président explique à M. Muller qu'il est important que ceux qui mènent l'étude tiennent compte des remarques et craintes soulevées durant les auditions puis pendant cette séance.

Le président propose donc de passer au deuxième débat et au **vote article par article du projet de loi 10015.**

L'amendement sur le titre :

« Projet de loi ouvrant un crédit d'étude de 3 500 000 F pour la réalisation d'une traversée *lacustre* de Genève. »

Le titre ainsi amendé est accepté par :

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

Contre : 2 (1 S, 1 Ve)

Abstention : 3 (2 S, 1 Ve)

M. Muller, conseiller d'Etat explique que l'amendement proposé à l'article 1 ne correspond pas à la solution retenue par le Conseil d'Etat, à cause de la mention du plateau de la Gradelle-Malagnou. Le président propose donc d'enlever cette phrase de l'amendement, ce qui est accepté sans opposition.

L'audition des communes de la rive gauche est rappelée. Il faut donc comprendre que cette infrastructure doit servir à alléger le trafic dans les villages. Un sous-amendement suivant à l'amendement de l'article 1 est proposé:

« [...] avec raccordement direct au réseau routier et/ou autoroutier suisse et français. ».

Ce sous-amendement à l'amendement de l'article 1 est accepté par :

Pour : 11 (2 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 R, 3 L, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : –

Abstention : 2 (1 S, 1 Ve)

L'article 1 amendé devient donc:

« Un crédit de 3 500 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude d'un avant-projet pour la construction d'une traversée lacustre à Genève entre le Vengeron (rive droite) et les environs de la Belotte (rive gauche), avec raccordement direct au réseau routier et/ou autoroutier suisse et français ».

L'article 1 ainsi amendé est accepté par :

Pour : 9 (1 S, 1 PDC, 2 R, 3 L, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : 2 (1 S, 1 Ve)

Abstention : 2 (1 S, 1 Ve)

L'article 2 est accepté par :

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

Contre : 2 (1 S, 1 Ve)

Abstention : 3 (2 S, 1 Ve)

L'article 3 est accepté par :

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

Contre : 2 (1 S, 1 Ve)

Abstention : 3 (2 S, 1 Ve)

L'article 4 est accepté par :

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

Contre : 2 (1 S, 1 Ve)

Abstention : 3 (2 S, 1 Ve)

Il est proposé d'amender l'alinéa 1 de l'article 5 de la façon suivante :

« La Commission des transports, la Commission des travaux du Grand Conseil, *ainsi que les communes concernées*, sont régulièrement informées de l'avancement des études. ».

L'amendement au premier alinéa de l'article 5 est accepté par :

Pour : 11 (2 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 R, 3 L, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : –

Abstention : 2 (1 S, 1 Ve)

Il est proposé d'ajouter un deuxième alinéa à l'article 5 :

« Ce crédit doit être engagé dans un délai de trois ans afin de pouvoir disposer de tous les éléments techniques, administratifs et financiers pour finaliser le tracé, le mode de réalisation, le financement de l'ouvrage, *et les mesures d'accompagnement.* »

L'amendement au deuxième alinéa de l'article 5 est accepté par :

Pour : 11 (2 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 R, 3 L, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : –

Abstention : 2 (1 S, 1 Ve)

L'article 5 ainsi amendé est accepté par :

Pour : 11 (2 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 R, 3 L, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : –

Abstention : 2 (1 S, 1 Ve)

M. Muller considère que l'article 6 perd son sens actuellement. En mars 2007, on pouvait craindre une non-inscription de projet, mais ce n'est plus le cas actuellement. De plus, en raison du rythme parlementaire, il n'est pas sûr que le Grand Conseil puisse le traiter cette année.

Cependant, il est nécessaire d'avoir une trace de la réflexion sur la région, ainsi que pour marquer l'inscription du projet dans la perspective de l'agglomération et de la région. Il propose de rajouter la mention d'un financement par le réseau des routes nationales.

M. Haegler explique que le canton n'a pas la compétence d'inscrire la traversée au réseau des routes nationales, mais seulement au projet de réseau des routes nationales.

Le président propose donc d'y ajouter un amendement mentionnant la possible inscription au projet de réseau des routes nationales. Le président propose donc de voter sur la suppression de l'article 6, ce qui est rejeté par :

Pour : 2 (2 *Ve*)

Contre : 9 (1 *UDC*, 3 *L*, 1 *PDC*, 1 *MCG*, 2 *R*, 1 *S*)

Abstention : 2 (2 *S*)

L'amendement suivant à l'article 6 est proposé :

« [...] première vague de contributions liées au fonds d'infrastructure fédéral pour le trafic d'agglomération, ou l'inscription au projet du réseau des routes nationales. »

L'amendement à l'article 6 est accepté par :

Pour : 10 (2 *S*, 1 *PDC*, 2 *R*, 3 *L*, 1 *MCG*, 1 *UDC*)

Contre : 2 (1 *S*, 1 *Ve*)

Abstention : 1 (1 *Ve*)

L'article 6 ainsi amendé est accepté par :

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

Contre : 3 (2 *Ve*, 1 *S*)

Abstention : 1 (1 *S*)

L'article 7 est accepté par :

Pour : 10 (2 *S*, 1 *PDC*, 2 *R*, 3 *L*, 1 *MCG*, 1 *UDC*)

Contre : 1 (1 *S*)

Abstention : 2 (2 *Ve*)

L'article 8 est accepté par :

Pour : 10 (2 *S*, 1 *PDC*, 2 *R*, 3 *L*, 1 *MCG*, 1 *UDC*)

Contre : 2 (1 *S*, 1 *Ve*)

Abstention : 1 (1 *Ve*)

Le président **met ensuite aux voix le projet de loi 10015 dans son ensemble:**

Commissaires présents au moment du vote : 13

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

Contre : 2 (1 S, 1 Ve)

Abstention : 3 (2 S, 1 Ve)

Le **projet de loi 10015** est donc accepté par la majorité de la commission.

Mesdames et Messieurs les députés, au vu de ce qui précède, la majorité des membres de la Commission des travaux vous propose d'accepter ce projet de loi.

Projet de loi (10015)

ouvrant un crédit d'étude de 3 500 000 F pour la réalisation d'une traversée lacustre de Genève

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'étude

Un crédit d'étude de 3 500 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude d'un avant-projet pour la construction d'une traversée lacustre à Genève entre le Vengeron (rive droite) et les environs de la Belotte (rive gauche), avec raccordement direct au réseau routier et/ou autoroutier suisse et français.

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit d'étude est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2008 sous la rubrique...

Art. 3 Financement et charges financières

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

Art. 4 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. 5 Suivi des travaux d'étude

¹ La Commission des transports et la Commission des travaux du Grand Conseil, ainsi que les communes concernées, sont régulièrement informées de l'avancement des études.

² Ce crédit doit être engagé dans un délai de trois ans afin de pouvoir disposer de tous les éléments techniques, administratifs et financiers pour finaliser le tracé, le mode de réalisation, le financement de l'ouvrage, et les mesures d'accompagnement.

Art. 6 Fonds d'infrastructure fédéral - Inscription au projet d'agglomération

A l'entrée en vigueur de la présente loi, le Conseil d'Etat inscrit immédiatement la construction de cette traversée au catalogue des infrastructures routières qu'il soumet au Conseil Fédéral dans le cadre du projet d'agglomération, en vue d'obtenir un cofinancement de la Confédération dans le cadre de la première vague de contributions liées au fonds d'infrastructure fédéral pour le trafic d'agglomération, ou l'inscription au projet du réseau des routes nationales.

Art. 7 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

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.

Art. 8 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Date de dépôt : 25 septembre 2007

RAPPORT DE LA PREMIERE MINORITÉ

Rapport de M^{me} Morgane Gauthier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Introduction

Alors que le prix du baril de pétrole atteint des sommets encore inégalés, que le GIEC a rendu un rapport explosif sur le climat il y a quelques mois, que Genève a une législation sur le développement durable et que tous les partis présents dans le Grand Conseil prétendent s'occuper de la protection de l'environnement et du climat en général, l'Entente a choisi de déposer « un projet pour l'avenir de Genève » qui a pour but de construire une nouvelle infrastructure routière.

Dans ce rapport, il n'est pas question de minimiser la problématique des déplacements motorisés ni des impacts de ces derniers sur la population ainsi que sur l'environnement, mais de démontrer que la solution prônée par les auteurs du projet de loi ne sont absolument pas miraculeuses.

Pas d'impact sur la circulation au centre-ville

Le projet de loi qui est soumis à nos suffrages postule qu'une grande traversée lacustre permettrait de décharger le trafic au centre-ville en faisant diminuer les différentes pollutions liées au trafic routier (pollution de l'air, bruit, émissions de CO₂, etc.). Cet argument est invalidé par le rapport du Conseil d'Etat sur la pétition 1540 et les résolutions 498, 513 et 529. En effet, en page 8/157 de ce rapport, il est précisé que la variante choisie « *ne permet pas de décharger sensiblement le trafic urbain inter-rives, notamment sur les quais et le pont du Mont-Blanc (pas de gain environnemental significatif au centre-ville)* ». Donc la réalisation d'un tel ouvrage n'offrirait pas à la population l'amélioration de la qualité de vie décrite par les auteurs du projet de loi.

De plus, par le fait que cette traversée augmente la capacité routière du canton, cet ouvrage « *s'inscrit dans une logique d'accroissement du trafic routier d'heures de pointe* » (p. 8), ce qui va dans le sens contraire de ce que préconisent les Verts. En construisant une route supplémentaire, il y a un fort risque de créer une zone de type « aspirateur à voiture » qui génère un supplément de trafic. De plus, comme toute nouvelle infrastructure routière, cet équipement n'aurait pas pour effet de supprimer les bouchons mais au contraire d'en multiplier le nombre, notamment en périphérie. Pour les Verts, un moratoire sur la construction de nouvelles routes est nécessaire.

Impact inconsideré sur le développement de la région

Au niveau de l'aménagement de la région, le premier point négatif à relever est que cette infrastructure « *amplifierait les risques d'une urbanisation dispersée* » (p. 8) dans la région Arve et Lac. Avec une vision plus large, on pourrait penser que cette traversée résoudrait des problèmes pour la circulation de transit, mais « *dans la mesure où elle constitue une capacité routière entièrement nouvelle, répondant peu aux besoins de déplacements actuels, mais susceptible d'en favoriser de nouveaux, la variante 4 (traversée du lac) exercerait une influence beaucoup plus marquée que la variante 3 sur l'urbanisation future de la région genevoise. De fait, elle présente le risque de susciter une urbanisation plus diffuse, principalement dans les communes du secteur Arve et Lac ainsi que dans l'arrière-pays chablaisien* » (p. 11). Cet élément nous paraît être déterminant aujourd'hui du fait que le canton de Genève est exigu et que son développement ainsi que son urbanisation doivent être rationnels et les sols doivent être bétonnés avec parcimonie, dans le respect du plan directeur cantonal. On ne saurait se soucier que de ce qui se passe de notre côté de la frontière et en même temps parler de région ou d'agglomération.

Le deuxième problème d'aménagement soulevé par ce projet est l'accrochage routier sur la rive gauche. Des infrastructures lourdes devraient être construites pour permettre un lien tant avec le réseau routier cantonal que le réseau routier suisse et français. Ce ne sont pas quelques routes d'évitement qui devraient être prévues mais une multitude de kilomètres de bitume pour y faire passer « nos belles voitures ».

Impact désastreux sur l'environnement

Les auteurs du projet prévoient un écobilan favorable des déplacements avec la réalisation de cette traversée. Ce présupposé ne peut être plausible quand aucune route n'est prévue d'être fermée à la circulation en compensation de cet ouvrage, quand ce dernier ne permet pas une diminution du trafic au centre-ville, qu'il imagine une hypothétique demande de desserte routière supplémentaire alors que le besoin n'est pas avéré et que le projet ne prend pas en compte (dans son supposé calcul d'écobilan) les nouvelles routes d'accès nécessaires ni les problématiques dépassant les frontières de notre petit canton.

La qualité de l'air ne pourrait donc pas être améliorée avec ce type de structure, des surfaces considérables des sols seraient imperméabilisées, les objectifs de réduction des émissions de CO₂ dues au trafic motorisé ne seraient pas atteints, sans oublier l'impact sur le grignotage inconsidéré du territoire.

Dans le rapport du Conseil d'Etat, il est fait mention de mesures d'accompagnement qui devraient améliorer le projet, mais ces dernières ne sont que de vagues déclarations d'intention et en tous les cas ne pourraient rattraper tout le lot de nuisances et d'atteintes à l'environnement annoncées par un tel chantier.

Conclusion et recommandation des Verts

Pour certains membres de la commission, voter ce crédit d'étude ne se résumerait qu'à faire avancer un dossier théorique dans lequel des questions beaucoup plus larges devraient trouver place. Pour la minorité, il n'en est rien : accepter ce projet de loi reviendrait à entériner le projet de la traversée de la rade, bien plus que le montant dépensé pour ces études, ce serait le signe que les Verts accepteraient l'opportunité d'un tel ouvrage et surtout dessinerait une forme d'avenir pour Genève où dans quarante ans, la voiture serait reine.

Comment ne pas évoquer, pour terminer, le coût imaginé d'un tel ouvrage ? Un tel investissement ne nous semble absolument pas prioritaire pour Genève qui, comme chacun le sait, a la lourde tâche de redresser ses finances, de fixer des priorités dans ses investissements et d'alléger le poids de sa dette, mais en plus il hypothéquerait notre avenir en tournant le dos au développement durable.

En conclusion, les Verts vous invitent à refuser de mettre le doigt dans l'engrenage du serpent de mer qu'est le projet de traversée routière de la rade et de se lancer dans de réels projets novateurs pour le canton et la région.

Date de dépôt : 25 septembre 2007

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M^{me} Lydia Schneider Hausser

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce projet de loi nous est présenté comme LA solution à l'asphyxie atmosphérique et territoriale qui envahit le cœur de notre ville, comme LE passage obligé pour un développement de notre région franco-valdo-genevoise. Le projet de loi 10015 déposé en mars 2007 proposait un crédit d'étude pour une traversée urbaine sous-lacustre de la rade. Après quelques séances de Commission des travaux et d'auditions, la majorité des députés a admis s'être fourvoyée et, sans aucune réflexion approfondie, a déclaré vouloir remplacer la proposition de traversée de la rade par une traversée du lac.

Domage que cette réflexion ne se soit pas poursuivie plus avant, car le véritable problème à résoudre reste bien le nombre de voitures automobiles, à usage privé, en circulation sur la voie publique. En 2007 en effet, ce sont plus de 250 000 personnes qui entrent chaque jour à Genève, dont 216 000 usant de transports individuels motorisés.

Face à cet acharnement pour étendre la voirie au profit des véhicules motorisés privés, nous ne pouvons nous empêcher de croire que cette proposition de traversée relève avant tout de l'émotionnel, d'un esprit de revanche des adeptes d'une traversée, qui n'ont jamais accepté la décision claire des électrices et électeurs en 1996 et qui voient d'un mauvais œil le développement des transports publics et surtout son utilisation croissante par une population qui comprend fort bien les vrais enjeux du développement durable.

Refuser cette proposition dépasse largement le refus de réaliser une nouvelle route, un nouvel objet de génie civil et dépasse même très largement les questions esthétiques que certains ne manqueront pas d'évoquer. Nous développons ci-après les principaux arguments nous amenant à la refuser.

Ecologie : préserver un environnement de qualité

La nécessité de garantir la sauvegarde d'un plan d'eau de très grande qualité, est impérative, car le lac Léman représente un biotope indispensable au cœur de l'Europe pour la migration de nombreux oiseaux. Quel impact une traversée du lac aura-t-elle sur cet diversité de faune ? Ce risque est réel et doit être pris en considération avant même d'envisager de réfléchir à une traversée du lac, car même si une solution pouvait éviter cet appauvrissement de la nature, le chantier en lui-même sera suffisamment destructeur.

Les véhicules motorisés privés participent grandement à la pollution de l'air, comme à la pollution sonore. Le réchauffement planétaire qui découle de cette pollution et en particulier de l'émission exponentielle de CO₂. Ces derniers mois, c'est chaque semaine qu'un événement dramatique se produit sur la planète, au point d'en faire systématiquement la une des journaux.

L'augmentation des maladies respiratoires liées à la pollution atmosphérique, avec les souffrances individuelles qu'elles provoquent, est démontrée par des dizaines d'équipes scientifiques, sans parler des coûts qu'ils représentent pour les traitements et les prises en charge de personnes handicapées à vie par des troubles respiratoires.

Dans son rapport « Environnement Suisse 2007 », l'Office fédéral de l'environnement et l'Office fédéral de la statistique, stipulent que le trafic routier est responsable de 34 % des émissions de CO₂.

Nous savons que le carburant fossile nécessaire aux véhicules motorisés va manquer. Il n'existe pas de solution miracle, ni même de solution suffisamment éprouvée et non polluante au remplacement des moteurs à essence. Si une invention géniale et sans effet néfaste sur l'environnement venait à voir le jour, nous pourrions réévaluer la question de la mobilité individuelle usant de véhicules motorisés; mais cela ne suffirait pas à rouvrir le dossier de l'extension de la voirie à usage de véhicules privés.

Plusieurs autres aspects doivent être pris en considération pour justifier d'une traversée du lac qui ne serait pas strictement réservées aux transports individuels non polluants comme la marche à pied ou le vélo et aux transports en communs.

La création d'une nouvelle route ou autoroute est systématiquement source d'une augmentation du nombre de voitures passant sur un territoire donné. Même si momentanément une décharge via une traversée du lac semble possible sur certains secteurs, améliorer la qualité de l'air et diminuer le bruit, sur l'ensemble du territoire, cette fluidité amène non pas une diminution, mais une augmentation globale du trafic et surtout un simple déplacement des problèmes. Le monde de l'automobile a horreur du vide ! Un

des exemples cités à multiples reprises lors des diverses auditions est l'autoroute de contournement qui, loin d'entraîner une diminution du trafic motorisé privé, en a favorisé l'augmentation. Aujourd'hui, non seulement elle est complètement engorgée aux heures de pointe, mais la situation en ville est pratiquement identique à ce qu'elle était par le passé, à l'exception des zones où le trafic motorisé privé a été drastiquement restreint.

Les résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transport (Etude « La mobilité en Suisse » de l'Office fédéral de la statistique et de l'Office fédéral du développement territorial) démontre que les habitants du centre de l'agglomération ont diminué ces dernières années leurs déplacements en voiture. Ils ne sont plus juste conscients des méfaits de l'automobile, mais il passent à l'acte de la mobilité non-polluante et ils démontrent ainsi qu'une bonne déserte en transports publics et aménagements liés à la mobilité douce sont efficaces.

Selon le rapport du Conseil d'Etat (RD 699) sur la gestion et la réalisation de l'offre des transports publics, entre 2002 et 2006, les usagers de ces moyens de transport ont augmenté de 22 %

Même si les transports collectifs ne représentent encore qu'un 12 % des personnes entrant chaque jours à Genève, ce nombre a augmenté de 24 % en l'espace de cinq ans. Cela nous prouve que quand des transports publics sont proposés, les gens y adhèrent. Il apparaît cependant clairement à la lecture de ces quelques chiffres que l'effort fourni devra se poursuivre au delà du CEVA et de la réalisation du tram jusqu'au CERN.

Projet d'agglomération : une vision d'avenir pour le bien de toute la population

Les communes du sud est du canton ont lancé la pétition 1631. Celle-ci ne demande pas une traversée, elle demande une protection du territoire et une diminution du trafic de transit.

Lors des auditions, toutes les communes rive gauche et rive droite confondues nous ont relaté leur souci, leur exaspération, leur désespoir de voir leur village envahi par des flots de véhicules automobiles.

Autant au travers de cette pétition qu'au travers de la volonté exprimée par les communes, l'urgence réside dans des mesures à prendre pour diminuer le trafic, dans le besoin de réaliser un plan global de mobilité.

Le compte rendu du séminaire des élus du 5 juin 2007 et du forum des représentants de la société civile du 14 juin 2007 à propos du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (Quelle organisation territoriale et

quelle stratégie pour une agglomération du XXI^e siècle durable ?) met en évidence au chapitre traitant de la mobilité, d'organiser l'agglomération autour des transports en commun, de tirer partie des transports publics existants, de développer l'offre des transports publics à l'échelle du bassin de vie et de n'envisager de nouvelles infrastructures routières que s'il est clairement démontré que la qualité de vie serait améliorée tout en garantissant la protection de l'environnement et des paysages.

Dans son « Rapport intermédiaire 2006 sur la politique des agglomérations de la Confédération », le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication rappelle que le cofinancement de la Confédération est lié à la condition que les agglomérations doivent fournir la preuve que les transports et l'urbanisation sont coordonnés dans l'optique d'un développement durable. Le Conseil d'Etat l'a visiblement bien compris en préparant avec nos partenaires le dossier de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Il n'est dès lors pas question de lancer un projet de traversée du lac qui visiblement ne s'inscrit pas dans ce projet.

Développement économique : Pour un développement durable au service des habitants de la région

Le tissu des activités économiques est diversifié et attrayant pour la population de tout le bassin géographique lémanique. Mais si l'on veut développer encore ces activités économiques, nous nous devons de réfléchir autrement que de simplement couler du béton dans les espaces naturels, réduisant les espaces de verdure et les sources de nourriture, autrement qu'en créant de nouvelles sources de pollution; ni ce béton, ni cette pollution n'amélioreront la qualité de vie de la population de notre région; ce n'est pas cette infrastructure qui garantira notre croissance.

Nous ne pourrons pas concurrencer des pays comme la Chine, l'Inde, ou les pays d'Asie du Sud-Est. Nous n'avons d'autres choix que de développer notre savoir-faire dans des domaines comme la promotion de la paix, le transfert de technologies, la formation, le partage des connaissances. Nous devons être inventifs, étonnants, précurseurs et favoriser tous les pans d'une activité économique respectueuse de l'humain et de la nature, qui simplement respecte les principes fondamentaux du développement durable.

L'université vient de mettre sur pied un institut des sciences de l'environnement et du développement durable. Genève héberge la Maison internationale de l'environnement, qui réunit plus de 40 organismes travaillant à la résolution des problèmes environnementaux actuels dans le

monde entier. Nous structurerons avec nos voisins et amis vaudois et français une agglomération qui regroupe une grande partie du territoire du bout du lac.

Il n'est plus temps de rêver. Il est temps de profiter de ce contexte meilleur pour faire de Genève un centre de compétences incontournable dans le domaine d'une mobilité douce et respectueuse. Genève peut et doit rayonner dans ces domaines. L'histoire nous montre que cela s'est déjà passé à de nombreuses reprises et cela malgré l'exiguïté de notre territoire.

Les centres urbains libres de véhicules automobiles motorisés et privés assurent la prospérité des commerçants et offrent une qualité de déplacement non stressante aux habitants et aux touristes. Les villes qui n'ont rien entrepris et qui ont laissé la voiture envahir les centres peinent aujourd'hui à se débarrasser de ce fléau.

Questions financières ou l'incohérence des auteurs de ce projet

« Il faut tout mettre en œuvre pour diminuer la dette de l'Etat, réduire les frais de l'Etat par tous les moyens quitte à préteriter une frange importante de la population », disent les auteurs du projets et leurs coreligionnaires. Au même moment ils lancent un projet pharaonique dont le périmètre financier est des plus flous, mais on peut sans peine sur la base des projets déposés en 1996 estimer que le milliard sera dépassé. Si c'est le moyen de réduire la dette, il faudra que l'on nous explique par quel tour de passe-passe. Les habitants de la région ont d'abord besoin de structures de formation de qualité, de logements, d'espaces publics favorisant l'échange et la convivialité. Investir pour la qualité de vie ferait du sens.

En tant que candidates et candidats socialistes à l'élection au Grand Conseil, nous avons adhéré à un programme de législature 2005-2009, qui précise clairement, au chapitre 12.3 de s'opposer à tout nouvel équipement routier tant que le besoin n'est pas prouvé et avant que les solutions alternatives n'aient pas été vérifiées. En tant qu'élus, nous ne pouvons pas nous renier et soutenir un projet dont le besoin est loin d'être démontré.

Ce projet de traversée du lac ne tient tout simplement pas la route. Demander une étude au sens de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05 art. 51) est tout simplement en opposition avec nos connaissances actuelles et la volonté des citoyens et des élus clairement exprimée dans le cadre du projet d'agglomération. Cette proposition ne prend aucunement en compte les réflexions sur la mobilité; elle ne fait que de déplacer le problème de l'augmentation du trafic routier;

elle impose une et une seule solution, indépendante d'une politique cohérente de transports d'agglomération.

Investir dans le développement des transports en communs au niveau de la région par un renforcement du train, du tram, du bus tant au niveau des infrastructures et de la quantité des prestations fournies (fréquences élevées des passages) est impératif et bénéficiera de notre soutien.

Dans l'immédiat, le développement du CEVA doit être accéléré tout comme celui des tramways desservant les pénétrantes de Genève. Dans cette perspective, le développement de la gare de Cointrin offrira un espace privilégié de transfert modal non seulement pour Genève, mais pour la Haute-Savoie et le Pays de Gex.

Arrêtons de fantasmer et investissons intelligemment dans l'avenir, immédiatement en refusant ce projet inconsistant et rétrograde. Pensons à nos enfants et à leur avenir en nous engageant immédiatement dans le projet d'agglomération lié à une mobilité respectueuse de l'environnement !