Secrétariat du Grand Conseil **PL 11310-A**
M 1944-B

Date de dépôt : 20 mai 2014

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier :

a) PL 11310-A **Projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'étude de 1 331 000 F en vue de mener les études d'une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy, dite L1, et d'une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand, dite L2, dans le cadre des projets d'infrastructures de mobilité dans le secteur de Genève-Sud**

b) M 1944-B **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de M^me^ et MM. Marcel Borloz, Ivan Slatkine, René Desbaillets, Alain Meylan, Patricia Läser, Jean Romain, Vincent Maitre, Guy Mettan et Stéphane Florey pour l'étude et la réalisation d'une route de contournement de Genève-sud**

Rapport de majorité de M^me^ Bénédicte Montant (page 1)
Rapport de minorité de M. Mathias Buschbeck (page 76)

ATAR ROTO PRESSE – 300 ex. – 06.14

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M$_{me}$ Bénédicte Montant

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a traité le projet de loi 11310 et la motion 1944-A, sous la bonne présidence de M. Stéphane Florey, lors des séances des 1er, 8 et 15 avril 2014.

Elle a pu bénéficier de la présence, en tout ou partie, de M. Mathieu Baradel, ingénieur, direction générale des transports (DGT), département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), de M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint, DETA, de M. Christian Gance, directeur des ponts et chaussées, DGT, DETA, de M. René Leutwyler, directeur général du génie civil, DETA, de M. Alexandre Prina, directeur de la planification, DETA. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M. Sébastien Pasche. Qu'ils soient tous remerciés pour leur aimable et précieuse contribution aux travaux de la commission.

Présentation du projet par le Département

M. Baradel rappelle en préambule que l'étude a été initiée pour donner suite à une requête du Conseil d'Etat qui, en juillet 2009, demandait aux services de la DGT d'étudier la faisabilité des liaisons L1 et L2 ainsi que les mesures d'accompagnement nécessaires à leur mise en œuvre. L'idée du projet découle la volonté de créer un axe de contournement de Plan-les-Ouates au début des années 1990. Cette impulsion a donné naissance au projet de demi-jonction de la Milice qui s'est ensuite vu transformé par l'OFROU en jonction complète. Le tracé qui figure aujourd'hui dans le PL 11310 ne correspond plus exactement à celui qui était initialement prévu pour les liaisons. Ceci s'explique notamment par le fait que les voies étaient à l'époque proposées en surface, suscitant de vives réactions en faveur de routes enterrées. Le projet actuel est un consensus auquel les différentes discussions ont permis d'aboutir.

Cette étude de faisabilité s'est déroulée de 2010 à 2012. A l'horizon 2020, les déplacements devraient évoluer en relation avec l'accroissement de population dans le périmètre et cette augmentation est estimée à environ

20%. La part modale des transports en commun devrait, pour ce secteur, passer de 30% à 40%. L'étude a été l'objet d'une démarche collaborative et multi-partenariale large entre les services concernés de l'Etat, ceux de la Confédération et l'ensemble des communes concernées, tant du côté suisse que du côté français. Malgré le fait que l'étude soit restée globale, elle a confirmé la nécessité et la faisabilité du projet qui doit être considéré comme un complément au projet de la jonction autoroutière de Lancy Sud. Les objectifs principaux de la création des liaisons L1 et L2 sont de capter le trafic de transit qui, aujourd'hui, percole à travers les villages de Veyrier et de Troinex et de le canaliser en direction du réseau structurant. Ils doivent également permettre l'accès à la future jonction autoroutière de Lancy Sud aux zones urbanisées des communes de Genève Sud et permettre aussi de mener une restructuration des réseaux de transport public et de mobilité douce à travers une approche multimodale et dans une logique de rabattement sur les pôles tels les gares CEVA. Les mesures d'accompagnement à la création de ces deux liaisons comprennent notamment des mesures de régulation de trafic par carrefours à feux, la création de places en P+R, l'aménagement de voies de bus, la mise en œuvre de zones à circulation modérée. Hormis ces enjeux, le département souligne qu'il conviendra de garantir le déplacement des batraciens au travers du tronçon L1 et de préserver le corridor biologique au niveau de la L2.

L'approche s'est déroulée en deux temps. Une première étude portant sur la faisabilité et l'opportunité des liaisons. Une seconde étude, s'appuyant sur les conclusions de la première et précisant un certain nombre de points comme, en particulier, l'intégration paysagère des infrastructures par l'étude de variantes altimétriques. Les critères établis pour déterminer le tracé proposé en fin d'étude de faisabilité ont été multiples et concernent, notamment, les emprises, le bruit, l'Ordonnance sur la protection des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale (Obat), le paysage et le coût. Trois variantes de tracés, plus ou moins éloignés des zones urbanisées, ont été étudiées concernant la L2. Dans ce cas d'espèces, les critères ont été élargis pour prendre en compte des notions de dimension sociale, de qualité de vie et de temps de trajet. Si le tracé de la L1 est considéré comme définitif par le département, ce n'est pas le cas de celui de la L2. Une évaluation de chacune des variantes a été effectuée sous la forme d'une grille multicritères. Pour ce qui concerne la question de l'altimétrie, le département estime que, du point de vue environnemental, les variantes à ciel ouvert sont plutôt défavorables tandis que les variantes en tranchées sont neutres. Le choix de la variante devra être défini au stade de l'étape suivante qui est celle de l'avant-projet.

Les aspects liés au trafic, estimé à l'horizon 2020 sans et avec les liaisons L1 et L2, sont présentés sous la forme de cartes chiffrées. Ces documents ont été établis dans l'optique de pouvoir délivrer les tendances de volume de circulation en fonction des différents scénarii. A titre d'exemple il est exposé que la route de Saconnex d'Arve passerait, entre 2009 et 2020, de 5'560 véhicules à 8'300 par jour sans les liaisons et à 5'370 véhicules en 2020 dans le cas de la construction des liaisons L1 et L2. A l'horizon 2020, la charge de trafic est estimée à 23'000 véhicules/jour pour la L1 et à 13'500 véhicules/jour pour la L2. Il s'agit d'une estimation de trafic à double sens. Il est également précisé que la capacité d'une voie de circulation dans un sens est d'environ 1'000 et 1'500 véhicules/heure. Les schémas d'étude préalable ne mentionnent pas le barreau Sud ferroviaire car, même si ce dernier est évoqué dans le plan mobilité 2030, il reste défini comme un projet à développer dans un horizon plus lointain. Ce projet d'infrastructure ferroviaire est cependant cité dans le dernier paragraphe de l'étude. La réalisation des deux liaisons est prévue à l'horizon 2020, ce qui correspond à la fin des travaux du complément de la jonction autoroutière de Lancy Sud, du CEVA et du tram de Saint-Julien-en-Genevois.

En fin d'étude de faisabilité le groupe de travail a conclu que les tronçons L1 et L2 devaient être étudiés de façon simultanée, en parallèle avec leurs mesures d'accompagnement. Plusieurs variantes ont été évaluées durant l'étude, tant en termes de tracés que d'altimétrie. Si les études préalables ont plutôt conclu à un aménagement en surface de la L2, il subsiste encore une interrogation sur la modalité de franchissement du ruisseau de la « Bistoquette » pour ce qui concerne la L1. Le schéma présenté par le département aujourd'hui est le fruit d'un consensus établi entre tous les acteurs, dont les communes de Genève Sud. Le Conseil d'Etat souhaite reconduire le groupe partenarial qui a été mis en place dans le cadre des études préliminaires, pour l'étude de l'avant-projet.

S'ouvre ensuite une discussion entre la commission et le département. Aux différentes questions des commissionnaires, il est répondu :

Que le crédit d'étude porte sur l'examen de variantes en prenant en compte les questions d'altimétrie, les impacts économiques et environnementaux et, plus particulièrement, pour la L1, le mode de franchissement de la « Bistoquette ».

Que les coûts de construction estimés durant la phase de faisabilité montrent de grandes différences selon les variantes. A titre d'exemple et concernant la L1, la variante à ciel ouvert est estimée à 9 millions, l'option en tranchée couvert à 20 millions tandis que la variante enterrée coûterait 46 millions.

Que le crédit d'étude dont le montant s'élève à 1'331'000.- intègre l'étude des mesures d'accompagnement de mobilité et d'impact sur l'environnement.

Que les charges de fonctionnement liées aux ouvrages ne sont pas inclues dans le crédit d'étude. Les valeurs de référence s'élèvent à 65'000.-/km/an pour un tronçon à ciel ouvert et à 250'000.-/km/an pour un tronçon enterré. Par extrapolation, les coûts d'exploitation annuels seraient de 65'000.- pour la tranchée couverte de la L1, de 78'000.- pour la variante à ciel ouvert de la L2 et de 254'000.- dans le cas d'une option enterrée de la L2.

Que l'obtention de subventions fédérales semble impossible en raison du fait que la Confédération considère que ces liaisons ne sont pas d'importance prioritaire au niveau national. Pour mémoire, le seul projet ayant été co-financé dans le cadre du projet Agglo 2 est le barreau Nord de Veyrier car il constitue une liaison autoroutière vers une nouvelle zone dense et urbaine.

Que le coût de construction d'une route type est d'environ 750.-/m2. Pour ce qui concerne les liaisons L1 et L2, l'estimation serait d'environ 30 millions/km. Du point de vue de ses coûts estimés. le projet se situe dans la moyenne mais il reste important de relativiser les estimations à ce stade de l'étude car le coût variera bien évidemment selon des options altimétriques choisies.

Que le but de ces liaisons est double. Elles doivent canaliser et réguler le trafic de transit en contournant les villages de Veyrier et de Troinex et permettre également aux zones urbanisées d'accéder à la future jonction autoroutière de Lancy Sud. Que, si elles permettront une organisation du trafic de la région Genève Sud, leur objectif n'est en aucun cas d'augmenter la circulation transfrontalière.

Que si l'étude s'est tout d'abord basée sur les chiffres de l'année 2007, la modélisation du trafic s'est effectuée sur une base datant de 2009.

Que la simulation 2020 du projet prend en compte toute une série de facteurs dont le CEVA, les P+R et les mesures de fluidité de la douane de Bardonnex. Le projet est un complément à l'amélioration du passage de la douane de Bardonnex, dont les projections montrent le passage de 40'000 véhicules/jour en 2009 à 60'000 véhicules/jours en 2020.

Que la planification des infrastructures prend en compte le nouveau quartier de la Chapelle.

Que l'étude, objet du PL 11310, répondra à la question des travaux à effectuer sur la route d'Annecy et notamment à celle de l'élargissement éventuel des voies de bus. S'agissant d'un axe important cette question ne pourra être résolue qu'avec l'appui d'un rapport d'impact.

Que c'est bien la régulation du secteur visant à favoriser certains mouvements de circulation et à rabattre une partie du trafic vers l'autoroute de contournement qui améliorera la mobilité, ceci en dépit de la création de deux carrefours sur la route d'Annecy. Il est également précisé qu'un carrefour à feux permet un meilleur contrôle et une meilleure régulation des flux qu'un giratoire. D'autre part, certains dispositifs, comme la création d'une présélection à la sortie de la L2 seront probablement prévus pour augmenter la fluidité

Que la variante de tracé actuelle présentée ne propose pas les deux liaisons au travers de la route d'Annecy dans le même prolongement en raison de l'implantation des quartiers urbanisés. Si une continuité entre les deux liaisons aurait été souhaitable du point de vue de la mobilité, cette option a dû être mise de côté en raison des nuisances qu'elle aurait constituées pour les habitations.

Qu'une liaison en sous-sol entre la L1 et la L2 n'a pas été étudiée car la logique du projet est celle d'une démarche d'aménagement en surface. D'autre part, dans le cas d'une telle option la fonctionnalité de délestage de la L1 pour la région urbanisée serait perdue. Ensuite, dans le cas de liaisons souterraines continues, un point d'entrée serait perdu et la création nécessaire de trémies constituerait une emprise regrettable sur le terrain. Enfin, les taux de trafic estimés n'étant pas les mêmes pour les deux liaisons, une continuité souterraine entre la L1 et la L2 ne ferait que de complexifier le problème.

Que le projet des liaisons soulagera les communes de Genève Sud. Qu'il réduira respectivement de 2'000 véhicules la charge de trafic de la route d'Annecy et de 3'000 véhicules celle de la route de Saconnex d'Arve. Même si le report sur la route de Saint-Julien, qui n'était d'ailleurs pas l'objectif principal du projet, n'est pas spectaculaire puisqu'il ne concerne que 1'000 véhicules, le déchargement des itinéraires est démontré par les chiffres.

Que les contrôles d'accès comptant parmi les mesures d'accompagnement de mobilité seront des carrefours à feux, et qu'ils seront définis dans une logique de priorisation de certains flux. Les priorités seront axées sur les transports publics ainsi que les sorties de tunnel dans le cas d'options en liaisons enterrées.

Que le CEVA a été intégré dans l'étude préliminaire à titre d'invariable. Dans ce cadre-là, l'infrastructure intervient au titre de report modal car la mise en service du CEVA sera un facteur diminuant le nombre de véhicules automobiles.

Que le barreau Sud ferroviaire, dont le tracé pourrait traverser la L1, n'a pas été intégré à la réflexion compte tenu du fait que cette infrastructure n'est

pas planifiée à l'horizon 2030. Son tracé n'est d'ailleurs pas exactement connu et pourrait faire l'objet de changements. Il s'agira donc et avant tout de résoudre cette question par le biais de mesures constructives. Cet élément ne poserait d'ailleurs pas de problème si le tronçon concerné de la L1 était réalisé en surface.

Que le secteur est considéré comme un lieu à haute valeur paysagère, ce qui explique la volonté d'intégration des liaisons dans l'environnement.

Que, dans le cadre de l'analyse multicritères des variantes de l'étude de faisabilité, la mesure des différents paramètres et les valeurs attribuées aux différents critères doivent être considérées de manière comparative. Certaines valeurs données peuvent être pondérées positivement ou négativement et il est important de pouvoir relativiser certaines données. Par exemple, et concernant l'évaluation de l'impact environnemental des routes, les variantes en tranchées sont considérées comme neutres en raison de leur aspect non visible.

Que, dans le cas de routes en tranchées, il faudrait ponctuellement créer des ponts pour la faune locale afin d'assurer le respect de la loi fédérale. A ce stade de l'étude, deux ponts sont envisagés et leur coût estimé se monte à environ 1'500'000.-

Que la proximité du bois de Milly avec la L1 n'imposera pas de contrainte majeure au projet à l'exception du défrichement qui sera pris en compte lors de l'étude de l'avant-projet.

Que le WWF n'a pas été intégré au groupe de l'étude de faisabilité mais que c'est la DGNP qui a accompagné le volet de l'impact sur l'environnement du projet.

Que l'étude des mesures d'accompagnement est bien intégrée au PL 11310. Cependant leur réalisation devra, en fonction des options choisies, faire l'objet d'autres projets de loi.

Qu'en fonction des options choisies, une piste cyclable pourrait faire partie du dispositif afin que le projet donne réponse à l'IN 144. Etant précisé que dans le cas d'une tranchée couverte, une piste cyclable empiéterait sur du terrain agricole, ce qui n'est probablement pas le but de l'IN.

Que le 90% de l'étude sur laquelle le PL 11310 porte sera traité par des mandats externes, mandats d'ingénieurs inclus, la DGT n'étant pas en mesure d'effectuer elle-même les études de circulation en raison de la multiplication des paramètres à étudier.

Que, concernant la question des appels d'offres aux mandataires externes sur un projet non encore déterminé, les cahiers des charges seront rédigés en

comprenant des tranches optionnelles adaptées aux différents coûts estimés des variantes examinées pendant la phase de faisabilité. Cette méthodologie devrait permettre de collaborer avec les mêmes mandataires durant toute l'étude, tout en connaissant par avance les coûts des prestations par variante.

Que le planning des études prévoit une durée de 6 mois jusqu'au dossier d'appel d'offres aux mandataires, puis de 15 mois pour l'établissement de l'avant-projet incluant la consultation des différents services spécialisés. Le projet ainsi développé permettra ensuite le vote d'un crédit de construction des ouvrages.

Que la mise en œuvre du projet est estimée en 2018-2019, ce qui correspond à la planification de la construction de la jonction autoroutière de Lancy Sud prévue par la Confédération.

Que les options présentées aujourd'hui ne peuvent évidemment pas prendre en compte tous les paramètres dans leur détail. Ce sera donc l'avant-projet couvert par le PL 11310 qui permettra de répondre aux questions encore ouvertes et qui définira les options définitives. Il est donc envisageable que les études à venir modifient les options actuelles et suggèrent l'adaptation de leurs mesures d'accompagnement.

Que sont les études de circulation à venir qui détermineront le nombre de voies de circulation à prévoir.

Qu'aucune étude particulière n'a été menée pour ce projet en relation avec la troisième voie autoroutière. La jonction autoroutière de Lancy Sud prenant en compte ces éléments.

Qu'aucune fermeture de routes communales à Troinex n'est prévue dans les mesures d'accompagnement du projet. La réalisation des liaisons constituera cependant un apaisement du trafic au sein des communes voisines et des améliorations des espaces publics pourront être envisagées. Cependant, et si la commune de Troinex le souhaite, la création des liaisons pourrait rendre possible la fermeture au trafic de certaines de ses rues.

Que l'objectif commun pour les communes est d'éviter la création d'une nouvelle entrée de trafic transfrontalier, ce qui explique en partie l'absence de bretelle reliant l'autoroute blanche aux liaisons du projet. Si le projet incluait une sortie au niveau de l'autoroute cela aurait probablement pour effet de provoquer un trafic supplémentaire que les partenaires du projet cherchent justement à éviter.

Fin des travaux

Les travaux sur le PL 11310 et la M 1944-A ont pris fin le 15 avril 2014.

Vote en premier débat

Le Président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 11310.

L'entrée en matière du PL 11310 est acceptée par :
Pour : 14 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S)
Contre : 1 (1 EAG)
Abstentions : --

Vote en deuxième débat

Le Président met aux voix le titre et préambule

Le titre et préambule est accepté par :
Pour : 12 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 1 S)
Contre : 1 (1 EAG)
Abstentions : 2 (2 S)

Un commissaire (Ve) propose un amendement à l'Article 1 aux motifs que :

– les liaisons, dont l'objectif premier était le contournement du centre-ville, vont contribuer à injecter du trafic par le Sud du Canton.
– Le barreau Sud ferroviaire doit être pris en considération et être anticipé.

L'amendement proposé est le suivant : « … dans le secteur Genève Sud. **Ces études devront intégrer les réserves foncières en vue de l'étude du barreau Sud ferroviaire ainsi que des mesures complémentaires de réduction du trafic motorisé à Carouge.** »

Un commissaire (PLR) soutient la première partie de l'amendement mais désire en supprimer la seconde moitié.

L'amendement proposé modifié est le suivant : « … dans le secteur Genève Sud. **Ces études devront intégrer les réserves foncières en vue de l'étude du barreau Sud ferroviaire**. »

Le Président met aux voix le premier amendement (Ve)

L'amendement est refusé par :
Pour : 5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)
Contre : 8 (2 MCG, 2 UDC, 4 PLR)
Abstentions : 2 (1 MCG, 1 PDC)

Le Président met aux voix le second amendement (PLR)

L'amendement est accepté par :
Pour : 12 (3 MCG, 1 UDC, 2 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)
Contre : --
Abstentions : 3 (2 PLR, 1 UDC)

Le Président met aux voix l'article 1, amendé de la façon suivante :

« Un crédit d'étude de 1 331 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer les études d'infrastructures routières dans le secteur de Genève Sud. Ces études devront intégrer les réserves foncières en vue de l'étude du barreau sud ferroviaire. »

L'article 1, amendé, est accepté par :
Pour : 14 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S,)
Contre : --
Abstentions : 1 (1 EAG)

Le Président met aux voix l'article 2 :

L'article 2 est accepté par :
Pour : 11 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 S,)
Contre : 2 (1 EAG, 1 Ve)
Abstentions : 2 (2 S)

Le Président met aux voix l'article 3 :

L'article 3 est accepté par :
Pour : 11 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 S,)
Contre : 2 (1 EAG, 1 Ve)
Abstentions : 2 (2 S)

Le Président met aux voix l'article 4 :

L'article 4 est accepté par :
Pour : 11 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 S,)
Contre : 2 (1 EAG, 1 Ve)
Abstentions : 2 (2 S)

Le Président met aux voix l'article 5 :

L'article 5 est accepté par :
Pour : 11 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 S,)
Contre : 2 (1 EAG, 1 Ve)
Abstentions : 2 (2 S)

Vote en troisième débat

Le Président met aux voix le PL 11310 dans son ensemble :

Le PL 11310 dans son ensemble est accepté par :
Pour : 11 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 S,)
Contre : 2 (1 EAG, 1 Ve)
Abstentions : 2 (2 S)

Le PL 11310, dans son ensemble, est adopté.

Le Président met aux voix la prise d'acte de la motion M 1944-A :

Il est pris acte de la motion M 1944-A par :
Pour : 14 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 EAG)
Contre : --
Abstentions : 1 (1 Ve)

Conclusion

Le crédit d'étude, objet du PL 11310, donne suite à la motion 1944 « pour l'étude et la réalisation d'une route de contournement de Genève Sud » du 30 mars 2010 ainsi qu'au rapport du Conseil d'Etat M 1944-A du 28 juillet 2011. Le PL 11310 émane d'une étude de faisabilité menée de façon concertée et participative par la DGM avec tous intervenants concernés par le projet, pour la création de deux liaisons routières ainsi que des mesures d'accompagnement nécessaires à leur mise e œuvre.

Elle a confirmé la nécessité et la faisabilité du principe de projet qui doit être considéré comme un complément à celui de la jonction autoroutière de Lancy Sud et connaître une réalisation dans les mêmes délais, soit à l'horizon 2020. Les deux voies concernées portent les dénominations respectives de L1 (qui permettra de relier le carrefour de la Milice à la route d'Annecy) et de L2, (qui reliera la route d'Annecy à la route de Pierre-Grand). Leurs mesures d'accompagnement portent sur une régulation des flux, la mise œuvre d'un dispositif de transport multimodal et démontrent une forte volonté d'intégration des liaisons dans l'environnement, de préservation du paysage, de la nature et de la faune.

Hormis le soulagement que constituera une réduction de circulation dans les villages avoisinants, totalement inadaptés pour accueillir le trafic actuel, la mise en œuvre des liaisons réduira la charge des routes d'Annecy, de Saconnex d'Arve et de Saint-Julien. Elle permettra également aux zones urbanisées du Sud du Canton d'accéder à la future jonction autoroutière de Lancy Sud. Ce dispositif correspond à un besoin exprimé depuis de longues années par les communes de Genève Sud qui peinent à supporter l'important trafic de transit dont elles sont l'objet. Dans ses écrits, la commune de Veyrier exprime que la concrétisation de ce projet et de ses mesures d'accompagnement permettra d'envisager plus sereinement les grands projets urbanistiques prévus sur la commune, même si ces nouvelles liaisons ne seront qu'un des éléments d'urbanisation visant à résoudre les problèmes de mobilité qui attendent Veyrier face au projet d'urbanisation des Grands-Esserts à Vessy. Dans son courrier à la commission, la commune de Troinex a mentionné que la zone agricole spéciale de Troinex-Veyrier est appelée à se développer ces prochaines années ce qui provoquera inévitablement un trafic (de poids lourds entre autres) supplémentaire. La proximité de l'accès à la L2 prévu à la route de Pierre-Grand, permettra de collecter ce nouveau trafic et d'éviter qu'il ne transite au travers des villages. Les communes, dans leur ensemble, espèrent une mise en œuvre rapide et simultanée des deux liaisons qui permettront de répondre à une attente de leurs habitants. Il convient

cependant de noter le regret exprimé par certaines d'entre elles qu'un projet de cette importance ne figure pas dans le nouveau plan directeur cantonal.

Le schéma actuel, base des études à venir, est donc le résultat très attendu d'un consensus auquel les discussions entre les différents partenaires ont permis d'aboutir. Tant les communes que les autres partenaires ont eu connaissance de toutes les pièces liées à l'étude de faisabilité. La proposition sur laquelle l'avant-projet, objet du PL 11310, devra se baser est concrète et réaliste et permettra d'atteindre l'objectif de la mise en place d'un concept de mobilité multimodale dans le secteur. S'agissant là d'un projet ouvrant un crédit d'études les communes auront tout loisir de s'exprimer sur le développement de l'avant-projet, certaines d'entre elles ayant exprimé par écrit leur avis quant à l'altimétrie de certains tronçons des liaisons. Il est, en effet, prévu d'intégrer tous les partenaires ayant déjà collaboré à l'étude de faisabilité dans le groupe de suivi des travaux couverts par le PL 11310.

En fin de travaux, la commission des travaux a voté un amendement à l'article 1 du PL 11310, afin de garantir que les études à venir intègrent les réserves foncières une vue de l'étude du barreau sud ferroviaire. La commission s'est ensuite, et dans une large majorité, prononcée en faveur du PL 11310 et a pris acte de la M 1944-A. Au vu des débats qu'elle a pu mener et compte tenu du fait que le projet de loi couvre un avant-projet très attendu par les communes de Genève Sud et répond à la motion 1944-A, la commission vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à adopter le PL 11310.

Catégorie : II

Annexes

1. *« Accessibilité à l'autoroute. Secteur du Bachet-de-Pesay ». Rapport de synthèse. Novembre 1993 ;*
2. *« Route interquartier. Plan-les-Ouates, Troinex, Veyrier ». Rapport technique. 27 novembre 1995 ;*
3. *« PL 11310. Crédit d'études en vue de mener les études d'une liaison entre la rte de Saconnex-d'Arve et la rte d'Annecy (L1) & d'une liaison entre la rte d'Annecy et la rte de Pierre-Grand (L2). Présentation du DETA à la commission des travaux du 19 mai 2014;*
4. *Courrier de la Commune de Veyrier du 9 juin 2011 ;*
5. *Courrier de la Commune de Bardonnex du 22 juin 2011 ;*
6. *Courrier de la Commune de Troinex du 22 juin 2011 ;*

7. *Courrier de la Ville de Lancy du 23 juin 2011 ;*
8. *Courrier de la Commune de Plan-les-Ouates du 9 juin 2011 ;*
9. *« Concept Infrastructures de mobilité de Genève Sud ». Consultation des partenaires. Rapport de synthèse du 13 juillet 2011 ;*
10. *« Historique des études et éléments de contexte ». Infrastructures de mobilité de Genève Sud. Présentation du DETA à la Commission des travaux du 1er avril 2014 ;*
11. *« Infrastructures de mobilité de Genève Sud». Présentation des études. Présentation du DETA à la commission des travaux du 8 avril 2014 ;*
12. *« Infrastructures de mobilité de Genève Sud». Eléments complémentaires remis à la Commission des travaux du 15 avril 2014 ;*
13. *« La route interquartier ressuscite : danger pour Croix-de-Rozon ? ». J.-F. Mabut ;*
14. *Courrier de la Ville de Carouge du 21 juin 2011.*

Projet de loi
(11310)

ouvrant un crédit d'étude de 1 331 000 F en vue de mener les études d'une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy, dite L1, et d'une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand, dite L2, dans le cadre des projets d'infrastructures de mobilité dans le secteur de Genève-Sud

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

Art. 1 Crédit d'étude

[1] Un crédit d'étude de 1 331 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer les études d'infrastructures routières dans le secteur de Genève Sud. Ces études devront intégrer les réserves foncières en vue de l'étude du barreau sud ferroviaire.

[2] Il se décompose de la manière suivante :

- Frais d'étude	1 208 200 F
- TVA	96 700 F
- Renchérissement (estimé à 2%)	26 100 F
Total	1 331 000 F

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2014 sous la politique J – Mobilité (rubrique 06110600.50100000).

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'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements 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 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, du 4 octobre 2013.

ANNEXE 1

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

OFFICE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION

ACCESSIBILITE A L'AUTOROUTE

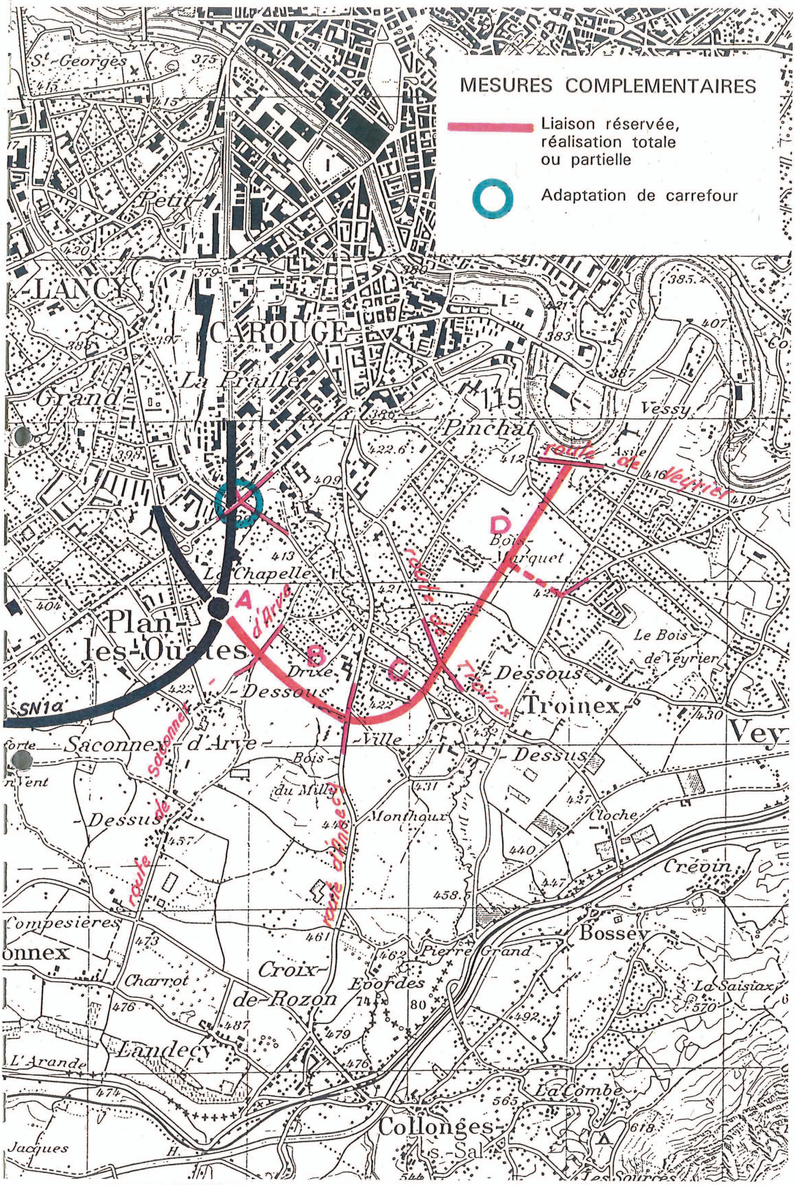
SECTEUR DU BACHET-DE-PESAY

RAPPORT DE SYNTHESE

NOVEMBRE 1993

ZS TRAFITEC S.A.
Bureau d'ingénieurs
2, rue des Grand'Portes
1213 ONEX

183.2/SA/dg


MESURES COMPLEMENTAIRES
Liaison réservée, réalisation totale ou partielle
Adaptation de carrefour
St-Georges
Petit-
LANCY
CAROUGE
La Praille
Grand
Pinchat
Vessy
route de Veyrier
Asile
Bois-Marquet
La Chapelle
A
B
C
D
d'Arve
route de Troinex
Plan-les-Ouates
Drize
Dessous
Troinex
Le Bois de Veyrier
SN1a
Saconnex-d'Arve
route de Saconnex
Ville
Bois du Milly
route d'Annecy
Monthoux
Cloche
Crévin
Compesières
Bossey
Charrot
Croix-de-Rozon
Pierre Grand
La Saisiaz
Landecy
L'Arande
La Combe
Collonges-s.-Sal
Jacques
Les Sources

ANNEXE 2

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS ET DE L'ENERGIE

ROUTE INTERQUARTIER

PLAN-LES-OUATES - TROINEX - VEYRIER

RAPPORT TECHNIQUE

27 novembre 1995

DEPARTEMENT DE JUSTICE ET POLICE ET DES TRANSPORTS
Office des transports et de la circulation (OTC)
Rue du Stand 20
1204 GENEVE

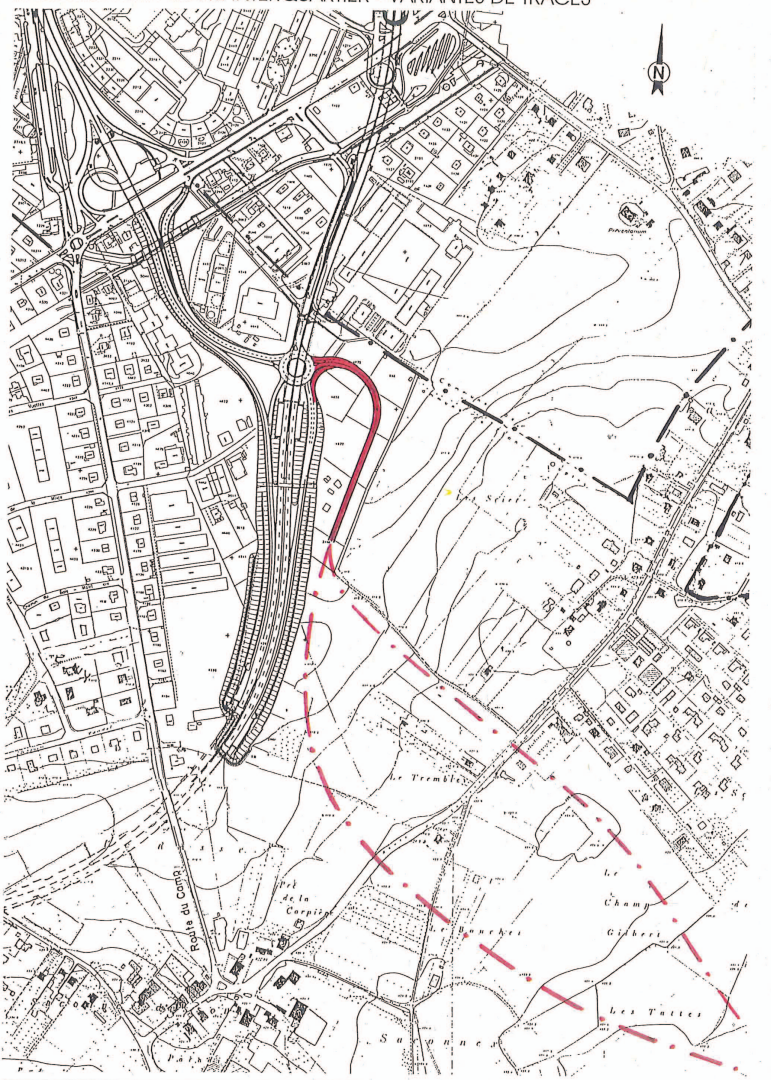
ZS TRAFITEC S.A.
Bureau d'ingénieurs
Rue des Grand'Portes 2
1213 ONEX

227/SA/HO/MS

PROJET EVITEMENT DE PLAN-LES-OUATES

Figure 1.2

RACORDEMENT ROUTE INTERQUARTIER - VARIANTES DE TRACES



ZS TRAFITEC S.A. - Bureau d'ingénieurs - Rue des Grand'Portes 2 - 1213 ONEX - Tél. 022/792 33 23 - Fax. 022/792 68 67

PROJETS

Figure 3.1

ZS TRAFITEC S.A. - Bureau d'ingénieurs - Rue des Grand'Portes 2 - 1213 ONEX - Tél. 022/792 33 23 - Fax. 022/792 68 67

ANNEXE 3

PL 11310

CRÉDIT D'ÉTUDES EN VUE DE MENER LES ÉTUDES

D'UNE LIAISON ENTRE LA RTE DE SACONNEX-D'ARVE ET LA RTE D'ANNECY (L1) & D'UNE LIAISON ENTRE LA RTE D'ANNECY ET LA RTE DE PIERRE-GRAND (L2)

11.06.2014

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

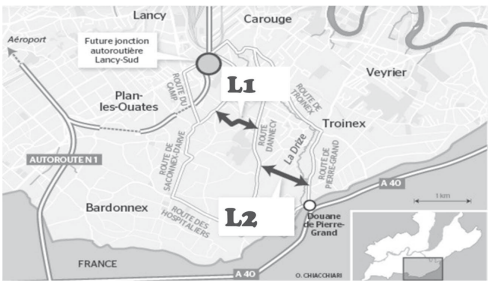
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale du génie civil

PL 11310 - PRÉAMBULE

Les études menées depuis le début des années 1980 sur le développement dans le secteur de Genève-sud ont mis en évidence la nécessité d'une nouvelle liaison inter-quartiers (en deux tronçons distincts) et de compléter la jonction autoroutière de Lancy-sud (Milice)

Synthèse des variantes
Mars 2011

PL 11310 - PRÉAMBULE



L1 :
Route de Saconnex-d'Arve
à
Route d'Annecy

L2 :
Route d'Annecy
à
Route de Pierre-Grand

Les dimensionnement et l'altimétrie de ces nouvelles infrastructures comme les mesures d'accompagnement nécessaires (transports en commun, modes doux, nature et le paysage, etc.) restent à préciser

PL 11310 - DESCRIPTION DE L'ÉTUDE

Le crédit d'étude prévu par le PL 11310 permettra d'établir les études d'avant-projet (prestations SIA 31) des liaisons L1 & L2 et des mesures d'accompagnement pour présenter un crédit de construction (projet d'ouvrage, autorisation, appels d'offres et réalisation).

Ce projet doit être réalisé en coordination avec le complément de la Jonction autoroutière de Lancy-Sud planifié par l'OFROU à l'horizon 2018 – 2019

L'étude portera en particulier sur

a) Liaison L1 : Etude de variantes afin de préciser l'altimétrie et les modalités de franchissement du secteur fossé des Tattes et du Nant de la Bistoquette.

b) Liaison L2 : Evaluation et pesée des impacts économiques et environnementaux précisant l'altimétrie finale à retenir

PL 11310 - COÛTS DE CONSTRUCTION ESTIMÉS

Liaison L1 : route de Saconnex-d'Arve - route d'Annecy			
Variante :		L = 950 - 1000 ml.	
	Ciel ouvert		9 mios F
	Enterrée		46 mios F
	Tranchée ouverte		20 mios F
Liaison L2 : route d'Annecy - route de Pierre-Grand			
Variante V2 :		L = 1100 - 1200 ml.	
	Ciel ouvert (tranchée ouverte part.)		36 mios F
	Enterrée		56 mios F

Estimations à partir des esquisses de variantes établies et évaluées dans le cadre des études réalisées entre 2010 et 2011 et des études complémentaires demandées (prix 2011 +/- 20%)

PL 11310 - COÛTS D'ETUDES ESTIMÉS (AVANT-PROJET)

Etude	L1	L2	MESURES ACC.	TOTAL
Génie civil	190'000 F	330'000 F	100'000 F	**620'000 F**
Circulation	50'000 F	60'000 F	50'000 F	**160'000 F**
Environnement	40'000 F	50'000 F		**90'000 F**
Géomètre	20'000 F	30'000 F		**50'000 F**
Géotechnique	20'000 F	30'000 F		**50'000 F**
Sondages géot.	50'000 F	60'000 F		**110'000 F**
Établ. dossiers	20'000 F	20'000 F		**40'000 F**
D. & imprévus	31'200 F	45'500 F	11'500 F	**88'200 F**
Total HT	421'200 F	625'500 F	161'500 F	**1'208'200 F**
TVA 8%	33'700 F	50'000 F	13'000 F	**96'700 F**
Rench. 2%	9'100 F	13'500 F	3'500 F	**26'100 F**
Total TTC	464'000 F	689'000 F	178'000 F	**1'331'000 F**

PL 11310 - PLANNING DES ÉTUDES

PLANNING DES ETUDES		
1	Vote du crédit d'étude	T0
2	DAO mandat d'ingénieurs	T0 + 6 mois
3	Etablissement avant-projet et REP et consultation des services spécialisés	T0 + 15 mois

PL 11310 - CHARGES DE FONCTIONNEMENT

VALEURS DE REFERENCE		
Tronçon à ciel ouvert	65'000 F	par Km/an
Tronçon enterrés	250'000 F	par Km/an

EVALUATION DES COÛTS D'EXPLOITATION FUTURS*			
	L1 (Tranchée couverte)	L2 (Ciel ouvert)	L 2 (Enterré)
Coûts annuels	65'000 F	78'000 F	254'000 F

**Les coûts d'exploitation supplémentaires de ces nouvelles routes ne font pas partie de la présente demande de crédit d'investissement mais devront être intégrés aux comptes de fonctionnement, sous la rubrique « entretien du réseau routier »*

ANNEXE 4

605228 - 2011

COMMUNE DE VEYRIER

Place de l'Eglise 7
Case postale 330
1255 Veyrier

Tél. +41 (0)22 899 10 10
Fax +41 (0)22 899 10 20
info@veyrier.ch

Le Conseil administratif
Dossier traité par
O. Orth 022 899 10 18
o.orth@veyrier.ch
Réf. 790.20.008

DGM (I)
Reçu le 14 JUIN 2011
Resp. AP
Copie YD-RD-OV-MB

DIM-DGM
M. Yves Delacrétaz, Directeur
Rue du Stand 20
1204 Genève

Veyrier, le 9 juin 2011

Genève-Sud – Infrastructures de mobilité
Concept de mobilité – Approbation du rapport final, version du 7.4.2011

Monsieur le Directeur,

En prévision de la présentation du rapport final à la délégation du Conseil d'Etat, nous vous informons que nous validons l'ensemble des propositions contenues dans le document cité en titre qui nous ont été soumises pour approbation, parmi lesquelles figure le prolongement de la jonction de la Milice en direction de la route d'Annecy avec son complément entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand.

Nous constatons, à notre satisfaction, que les propositions concrètes élaborées d'un commun accord entre la DGM et l'OGC, avec l'appui de l'ensemble des communes et des partenaires représentés au COPAR et au COPIL, atteignent l'objectif du concept de mobilité multimodale du secteur.

Ce concept permettra de répondre aux attentes des habitants de la poche de Genève-Sud et tout particulièrement de canaliser le trafic automobile sur la nouvelle infrastructure routière (liaison 1 et liaison 2) avec pour effet, à terme, de limiter le transit au travers des six communes genevoises concernées.

La commune de Veyrier souhaite un démarrage rapide de la planification liée à ce projet, pour aboutir à une mise en œuvre de l'ensemble des éléments retenus d'ici à 2019.
Toutefois nous ne pouvons que regretter qu'un projet de cette importance ne figure pas dans le nouveau plan directeur cantonal PDCant 2030.

La concrétisation de ce projet et ses mesures d'accompagnement nous permettront d'envisager plus sereinement le développement des grands projets urbanistiques prévus sur notre commune. Cette nouvelle liaison ne sera cependant qu'un des éléments pour résoudre les problèmes de mobilité qui nous attendent face au projet d'urbanisation des Grands-Esserts à Vessy.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, et tout en vous réitérant notre active collaboration, nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Le Conseil administratif

Thomas Barth
Maire

Luc Malnati
Conseiller administratif

Marlyse Rostan
Conseillère administrative

Copies à : ***Messieurs les Maires des communes de Troinex, Bardonnex, Plan-les-ouates, Carouge et Lancy.***

ANNEXE 5

Commune de Bardonnex

Compesières, le 22 juin 2011
N. réf.: AW/mc

605646-2011

DGM
Reçu le 24 JUIN 2011 I
Resp. AP
Copie YD - RD - MB

DIM-DGM
M. Yves Delacrétaz, Directeur
20, rue du Stand
1204 Genève

Genève-Sud – Infrastructures de mobilité
Approbation du rapport final, version du 07.04.2011

Monsieur le Directeur,

Nous faisons suite aux nombreuses années de réflexion et d'étude concernant l'aménagement d'une véritable pénétrante dans Genève-Sud sous la forme d'un nouveau tracé entre la douane de Pierre-Grand et la route d'Annecy ainsi que son raccordement de ce point au Carrefour de la Milice.

Nous relevons avec satisfaction qu'une proposition concrète et réaliste élaborée par la DGM, l'OGC et les communes permet d'atteindre l'objectif du concept de mobilité multimodale du secteur.

Cet aménagement servira à améliorer les performances des transports collectifs et à libérer de l'espace pour la mobilité douce.

Ce sont principalement l'ensemble des communes de Genève-Sud, plus particulièrement les villages de Croix-de-Rozon et de Saconnex-d'Arve, qui bénéficieront des liaisons 1 et 2, lesquelles permettront de canaliser le trafic motorisé individuel hors d'agglomérations totalement inadaptées pour accueillir un tel trafic.

Nous espérons un démarrage rapide de la réalisation de cette double desserte qui devrait être aménagée dans le même temps.

./.

Route de Cugny 99
Case postale 113
1257 Croix-de-Rozon
Tél.: 022 721 02 20
Fax: 022 721 02 29
info@bardonnex.ch

Avec cette nouvelle desserte, nous pourrons prendre des mesures en accord avec les caractéristiques de nos villages dont les routes s'apparentent plus à des routes de quartier qu'à des routes principales.

En vous remerciant de la bonne collaboration que nous avons eue tout au long de cette étude, nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Pour la commune de Bardonnex

B. Guex-Crosier	A.Walder	Helen Schneuwly
Adjointe	Maire	Adjointe

Copies à : Mairie de Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates, Troinex et Veyrier

ANNEXE 6

COMMUNE DE TROINEX

République et Canton de Genève

Troinex, le 22 juin 2011

605647-2011

Direction générale de la mobilité
Monsieur Matthieu BARADEL
Rue du Stand 20

1204 GENEVE

DGM	
Reçu le	24 JUIN 2011
Resp.	AP
Copie	YD - RD - MB

Concerne : Infrastructures de mobilité de Genève-Sud – rapport final « Concept de mobilité » du 7 avril 2011

Monsieur,

Nous nous référons au Rapport final relatif aux infrastructures de mobilité de Genève-Sud et vous informons que nous validons les propositions contenues dans ce document et résumées dans le chapitre 8.2. « Propositions faites aux instances politiques ».

Nous soutenons en particulier le chapitre 7.3. « Projets TIM » qui prévoit, d'ici à 2019, la réalisation des liaisons L1 (jonction de la Milice – route d'Annecy) et L2 (route d'Annecy – route de Pierre-Grand) que l'ensemble des communes de Genève-Sud soutiennent et appellent de leurs vœux depuis plusieurs années.

Nous sommes persuadés que le concept de mobilité qui sera soumis au Conseil d'Etat répond aux attentes des habitants de la région de Genève-Sud et qu'il permettra de diminuer le trafic de transit qui traverse actuellement les communes concernées.

La commune de Troinex insiste donc pour que l'étude du projet définitif de cette nouvelle infrastructure routière débute sans tarder afin que le calendrier prévu (réalisation des liaisons L1 et L2 d'ici à 2019) soit respecté.

En complément à cette prise de position favorable, nous souhaitons encore apporter les remarques suivantes :

- Notre commune regrette que ce projet de nouvelle route, très important pour toute la région de Genève-Sud et pour les communes françaises voisines, ne figure pas dans le projet de nouveau plan directeur cantonal et nous demandons que cette infrastructure soit inscrite dans le PDCant 2030.
- Nous rappelons que la zone agricole spéciale de Troinex-Veyrier est appelée à se développer ces prochaines années, ce qui provoquera inévitablement un trafic (de poids lourds en particulier) supplémentaire. La proximité de l'accès à la future liaison L2, prévu à la route de Pierre-Grand, permettra de collecter ce nouveau trafic et d'éviter qu'il ne transite au travers des communes.

Mairie • CH-1256 Troinex • Tél. 022/784 31 11 • Fax 022/784 39 08 • CCP 12-17240-7
Internet: www.troinex.ch • E-mail: mairie@troinex.ch

- En ce qui concerne l'altimétrie de la liaison L2, nous préconisons la variante enterrée sur la plus grande partie du tronçon afin de préserver le vallon de la Drize et de limiter les impacts paysagers sur la zone agricole d'Evordes.

- Enfin, si nous approuvons et encourageons la création d'un nouveau P+R à la frontière franco-suisse, nous estimons que la capacité prévue (env. 300 places) est nettement insuffisante et que cette question devra être réexaminée.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Pétter Van Loon
Maire

Copies à : - Communes de Bardonnex, Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates et Veyrier
- Communes françaises de Bossey et Collonges-sous-Salève

ANNEXE 7

Ville de Lancy
République et canton de Genève

605643-2011

DGM	
Reçu le	24 JUIN 2011
Resp.	AP
Copie	YD-RD-MB

Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité
M. Yves DELACRETAZ, directeur général
20, rue du Stand
1204 GENEVE

Lancy, le 23 juin 2011

N/Réf. FB/79010.000

Concerne : Genève Sud – infrastructure de mobilité
Approbation du rapport final, version 7 avril 2011

Monsieur le Directeur général,

Depuis plus de 10 ans, les autorités lancéennes ont été associées aux diverses études sur la problématique de la circulation dans le secteur. En effet, le constat de sa densification à venir faisait déjà craindre une saturation totale des réseaux de TIM, sans compter le développement des régions françaises dont la majorité des travailleurs sur Genève utilise la voiture comme moyen de transport. Au fil du temps et des sensibilités politiques, le concept de multimodalité a été introduit, ce qui en soi est essentiel, mais qui au résultat reste le parent pauvre de ce rapport. Nous regrettons donc que ce rapport soit peu courageux pour proposer des solutions durables, car à l'écoute de divers intervenants, il ressort que les mesures proposées –onéreuses de surcroît- ne fassent que reporter le problème dans plusieurs années ou encore pire, que la création d'une nouvelle pénétrante réservée en priorité au TIM génère encore plus de trafic global, avec comme conséquence un blocage sur l'autoroute, la route de Saint-Julien, l'avenue des Communes-Réunies, pour ne parler que de la partie de la ville de Lancy.

Liaisons L1 et L2

Ces liaisons sont la concrétisation des demandes des communes, particulièrement celles qui sont touchées au cœur de leurs villages. Gageons que ces réalisations soulageront les riverains pollués de manière permanente par le flot de trafic. Nous saluons aussi le fait que les dessertes devraient –selon le MMT- être soulagées (rte de la Chapelle p.ex.). Même si la liaison 1 ne se trouve pas sur notre commune, nous pensons qu'il serait opportun de couvrir la tranchée ouverte proposée lors de la séance du 14 juin, permettant ainsi à la Bistoquette et à ses environs de retrouver plus ou moins son aspect primitif, en tenant compte de tout l'argent qu'il a fallu mettre pour la renaturer.

41 route du Grand-Lancy
Case postale 88
CH 1212 Grand-Lancy 2

T 022 706 15 11
F mairie 022 706 15 98
I www.lancy.ch

E info@lancy.ch
CCP 12-889-4

P+R

La notion de parking relais s'étend aux frontières du canton, avec la création de celui de Veyrier et de Perly, simultanément avec la future construction de deux parkings au Bachet. Il serait bon d'en vérifier la pertinence, car la localisation diverse –voire contradictoire- de parkings d'échange n'est pas évidente à admettre. Comment par exemple inciter les automobilistes à laisser leur voiture à Veyrier si des TC ne sont pas très performants pour accéder à la ville ?

Tram Saint-Julien

Nous réitérons nos plus grandes réserves sur le tracé par la route de Base. Comment justifier en terme de transfert modal un P+R de Perly sur un tram dont la caractéristique est d'avoir un tracé non rectiligne, tournant 4 fois à 90 degrés, si on veut permettre aux frontaliers de rejoindre rapidement la ville de Genève. Selon nous, le tracé par la route de Saint-Julien (plus court et moins cher) permettra un réel transfert modal, alors que celui de la route de Base ne sera qu'une desserte des habitants. Il serait également judicieux de prévoir une liaison rapide RER entre St-Julien et le CEVA.

En vous remerciant d'avance et tout en restant à votre entière disposition, nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur général, à l'expression de nos salutations distinguées.

Au nom du Conseil administratif
Le Conseiller administratif délégué
à l'aménagement du territoire

François BAERTSCHI

41 route du Grand-Lancy
Case postale 88
CH 1212 Grand-Lancy 2

T 022 706 15 11
F mairie 022 706 15 98
I www.lancy.ch

E info@lancy.ch
CCP 12-889-4

ANNEXE 8

Conseil administratif - Route des Chevaliers-de-Malte 3

Case postale 17 - 1228 Plan-les-Ouates
Tél. 022 884 64 00 - Fax. 022 884 64 09
mairie@plan-les-ouates.ch

Commune de Plan-les-Ouates

605668-2011

DGM
Reçu le 27 JUIN 2011
Resp. AP
Copie YD - RD

Direction générale de la mobilité
Monsieur Alexandre PRINA
Rue du Stand 20
1204 Genève

N/réf : ThD/pmer

Plan-les-Ouates, le 24 juin 2011

Infrastructures Genève Sud

Cher Monsieur,

Le Conseil administratif de Plan-les-Ouates a examiné en détail le rapport final du 7 avril 2011 concernant les infrastructures de mobilité de Genève Sud, ainsi que le complément présenté lors de la séance du 14 juin destinée aux nouvelles autorités exécutives.

Sur cette base, le Conseil administratif formule les remarques suivantes :

Sur l'étude de manière générale :

- Le Conseil administratif a apprécié le mode participatif des travaux menés depuis de nombreux mois et remercie, à ce titre, la DGM d'avoir associé de près les communes concernées.
- Si le problème de la circulation – principalement routière – dans les communes de Genève Sud n'est pas nouveau et engendre des nuisances pour bon nombre d'habitants de ces communes, le Conseil administratif se demande si le postulat de départ (création de nouvelles liaisons routières) est à même de le régler de manière efficace et économe. Il se demande, en outre, si l'objectif d'une telle étude n'aurait pas dû consister en limiter le trafic individuel motorisé (TIM) plutôt que de le fluidifier, ce qui risque d'entraîner un « appel » d'air.
- Pour mémoire, et en guise de comparaison, si la charge de trafic sur la route de St-Julien a bel et bien diminué suite à la mise en service de l'autoroute de contournement de Plan-les-Ouates, quelques années plus tard, elle se situe à des niveaux proches de celle connue avant la mise en service de ce nouveau tronçon autoroutier. Autrement dit, l'accroissement de l'offre pour les TIM a entraîné une augmentation du trafic automobile !

Sur les invariants :

- Il est essentiel que les 2 invariants concernant les TC (construction du CEVA et du tram) soient réalisés avant la mise en œuvre de ce projet, faute de quoi les conclusions de cette étude seraient très probablement différentes, ce qui rendrait les remarques ci-après peu pertinentes.
- Comme déjà indiqué en novembre 2008 (courrier de la commune de Plan-les-Ouates à la DGM du 12 novembre 2008), le Conseil administratif se demande si la création du giratoire de la Bataille (complément au giratoire de la Milice) n'engorgera pas totalement l'autoroute de contournement de Plan-les-Ouates. Cette préoccupation semble du reste partagée par l'Office fédéral des routes (OFROU). Raison pour laquelle le Conseil administratif souhaite disposer d'une étude complémentaire lui garantissant que ce complément de giratoire est compatible avec

la capacité de charge de ce tronçon autoroutier et il souhaite que l'OFROU valide les résultats de cette future étude.

Sur les propositions :

- Il est difficile pour le Conseil administratif, pour ne pas dire impossible, d'évaluer l'impact réel des différentes mesures d'accompagnement (MA) préconisées, tout en comprenant bien les effets souhaités : canaliser la circulation des TIM et améliorer les temps de parcours des TP.
- Il estime que certaines de ces mesures, notamment P+R, devraient être mises en œuvre rapidement, ne serait-ce qu'à titre d'expérimentation.
- S'agissant des P+R, il se demande, par ailleurs, s'il n'est pas paradoxal de prévoir, à la fois, d'en créer en périphérie et de prévoir la création de nouvelles liaisons routières. Autrement dit, quelles seraient les motivations des automobilistes à se parquer dans ces P+R de périphérie alors qu'en même temps l'offre routière serait augmentée.
- Il regrette que les propositions en faveur de la mobilité douce soient si timides. Il est par exemple étonnant de constater que les nouvelles liaisons routières prévues, dans leur variante en surface, ne prévoient pas de place à la mobilité douce.
- Il souhaite donc que des études complémentaires soient effectuées pour les réseaux de mobilité douce en privilégiant la création de sites protégés, éléments peu abordés dans cette étude.
- Sur la liaison 1 :
    - Le Conseil administratif rappelle que le plan directeur communal, adopté par le Conseil municipal le 27 octobre 2009 et approuvé par le Conseil d'Etat le 23 novembre 2009 prévoit, à la page 167 du document que « la commune ne pourrait accepter une telle liaison qu'à condition de l'enterrer : route souterraine en tunnel ou en tranchée couverte ». A ce titre, la seule variante présentées le 14 juin qui satisfait cette condition semble avoir été écartée par les mandataires, ce qui est regrettable. Le Conseil administratif réaffirme avec force cette condition.
    - Si cette liaison devait se réaliser,
        - il est indispensable de prévoir les mesures de protection en particulier contre le bruit, y compris dans son tronçon entre le giratoire de la Bataille et la route de Saconnex-d'Arve pour protéger efficacement le futur nouveau quartier des Sciers, tronçon au sujet duquel rien n'a été dit à ce jour et à notre connaissance.
        - Il est également indispensable que cette liaison soit construite en une seule fois, depuis le giratoire de la Bataille jusqu'à la route d'Annecy
- Sur la liaison 2, le Conseil administratif n'a pas de remarque particulière à formuler ; il souhaite que l'avis de la commune de Troinex quant à la variante qui sera choisie soit pris en considération en priorité.

La circulation motorisée dans les communes de Genève Sud pose des problèmes avérés. Le Conseil administratif réaffirme son souhait de voir des mesures permettant de le canaliser se mettre en œuvre le plus rapidement possible, ne serait-ce que partiellement. Il craint en effet que si la construction des liaisons 1 et 2 devait être décidée, tout serait suspendu jusqu'à leur réalisation, ce qui nous reporterait en 2019. Et entre-temps, les nuisances subies par les populations riveraines des voiries existantes ne régresseraient pas, bien au contraire.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces remarques et dans l'espoir qu'il en soit tenu compte, veuillez recevoir, cher Monsieur, nos salutations les plus cordiales.

Au nom du Conseil administratif

Thierry Durand
Conseiller administratif

ANNEXE 9

Département de l'intérieur et de la mobilité

Direction générale de la mobilité

Département des constructions et des technologies de l'information

Office du génie civil

Concept Infrastructures de mobilité de Genève-Sud

Consultation des partenaires
Rapport de synthèse

Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

Département des constructions et des technologies de l'information
Office du génie civil

Sommaire

page

1. Objectifs ... 3
2. Structures mises en place ... 3
3. Séances avec partenaires ... 4
4. Résumé des prises de position des partenaires ... 4
5. Synthèse qualitative ... 8
6. Conclusions ... 9

Annexes

1. Organigramme
2. PV séances
   - 2.1. Comité de suivi : n° 1 et 2
   - 2.2. Comité technique élargi : n° 1, 2, 3, 4, 5
   - 2.3. Comité technique restreint : n° 1
   - 2.4. Communes « petite ceinture » : n° 1, 2, 3
   - 2.5. Communes « grande ceinture » : n° 1, 2, 3
   - 2.6. Partenaires France : n° 1
   - 2.7. Direction de projet : n° 1 à 12
   - 2.8. Séance de présentation du 14.06.11
3. Prises de position écrites des partenaires
   - 3.1. Commune de Carouge
   - 3.2. Commune de Lancy
   - 3.3. Commune de Plan-les-Ouates
   - 3.4. Commune de Bardonnex
   - 3.5. Commune de Troinex
   - 3.6. Commune de Veyrier
   - 3.7. Communauté de communes du Genevois (CCG)
   - 3.8. Conseil Général de Haute-Savoie (CG74)
   - 3.9. Office fédéral des routes (OFROU)
   - 3.10. Office de l'Urbanisme (OU)
   - 3.11. Direction générale Nature et Paysage (DGNP)
   - 3.12. Direction générale de l'agriculture (DGA)
   - 3.13. Service d'Etude de l'Impact sur l'Environnement (SEIE)

projet

1. Objectifs de la consultation des partenaires

1.1. La volonté du maître de l'ouvrage était de procéder, pour la présente étude, avec une démarche participative et itérative englobant la totalité des partenaires concernés.

1.2. Il s'agissait en particulier d'impliquer les collectivités locales dans le processus d'une étude multicritères complexe.

1.3. Les administrations fédérale et cantonale concernées devaient également être étroitement associées à la démarche d'étude.

1.4. A l'aide de tous ces partenaires, l'ambition était de définir l'ensemble des mesures concernant les transports individuels motorisés, les transports collectifs et la mobilité douce, en tenant compte de 3 invariants représentés par le CEVA, le tram vers St-Julien et la réalisation de la jonction de la Milice améliorée.

1.5. L'objectif final de la consultation est d'obtenir un consensus qui soit le plus acceptable possible pour la majorité des partenaires.

2. Structures mises en place

2.1. Il est rappelé préalablement que le maître d'ouvrage de ce projet de mobilité de Genève-Sud est représenté conjointement par la DGM, dont le chef de projet est M. Jean-Baptiste Ferey, puis M. Matthieu Baradel et l'OGC dont le chef de projet est M. Steve Auberson.

2.2. Pour piloter l'ensemble du déroulement de l'étude, une direction de projet a été mise au centre de la structure. Cette direction de projet comprenait les 2 maître de l'ouvrage DGM et OGC ainsi que le groupement de mandataires, comprenant le Bureau d'appui du maître de l'ouvrage (SD Gestion et Conseils SA), un groupement pour le génie civil et l'environnement (SD ingénierie Genève SA et Ecotec Genève SA), ainsi qu'un partenaire pour les études de trafic et de mise en place du modèle multimodal transfrontalier (RGR SA et Citec SA).

2.3. Au niveau politique et stratégique, il s'agissait d'impliquer l'ensemble des partenaires concernés dans une entité dénommée « ***comité de suivi*** » (CoSuivi)

Ce comité de suivi se subdivisait en 2 types d'instances :

2.3.1. la ***Commission des partenaires***, (COPAR) comprenant les 6 communes de Genève-sud ainsi que le Conseil général de Haute-Savoie et la Communauté de communes du Genevois.

2.3.2. un ***comité de pilotage***, (COPIL) comprenant des représentants de l'OFROU et des services de l'Etat de Genève, à savoir : DGA, DGE, DGM, DGNP, OGC et OU

2.4. Les séances de comité de suivi étaient accompagnées et précédées par des séances d'un organisme technique et opérationnel, dénommé « ***comité technique*** » (COTEC).

Ce comité technique se subdivisait en 2 sous-entités, à savoir :

2.4.1. le comité technique « restreint » avec les organes internes à l'administration genevoise

2.4.2. le comité technique « élargi » avec les communes de Genève-Sud, le Conseil général de Haute-Savoie (CG74), la Communauté de communes du Genevois (CCG) et l'Office fédéral des routes (OFROU).

2.5. L'organigramme de cette structure est joint en annexe 1.

3. Séances avec partenaires

3.1. **Comité de suivi** (organe politique et stratégique)

Deux séances ont eu lieu avec le comité de suivi, comprenant à la fois les membres de la COPAR et du COPIL, en date des 2 décembre 2010 et 19 avril 2011.

3.2. **COTEC élargi**

Cinq séances du COTEC élargi ont eu lieu en date des 3 mai 2010, 11 juin 2010, 5 octobre 2010, 25 janvier 2011 et 10 mars 2011.

3.3. **COTEC restreint**

Le COTEC restreint a tenu une séance complémentaire n° 1, le 23 septembre 2010.

3.4. Par ailleurs, afin d'avancer de manière sectorielle et selon les secteurs géographiques les différentes phases d'étude, des séances spécifiques ont eu lieu avec les partenaires suivants :

3.4.1. **Communes de la « petite ceinture »** (Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates)

lors de 3 séances, les 14 septembre 2010, 17 novembre 2010 et 19 janvier 2011.

3.4.2. **Communes de la « grande ceinture »** (Bardonnex, Troinex, Veyrier)

lors de 3 séances, les 13 septembre 2010, 17 novembre 2010 et 19 janvier 2011.

3.4.3. **Partenaires français** (Conseil général de Haute-Savoie, Communauté de communes du Genevois)

lors d'une séance, le 22 novembre 2010.

3.5. Il est en outre rappelé que la direction de projet (DIRPROJ), comprenant la DGM, l'OGC et les mandataires s'est réunie à 12 reprises lors de la présente étude.

projet

4. Résumé des prises de position des partenaires

Type	Partenaire	Généralités	Mesures d'accompagnement	Mesures TIM	Mesures TC	Mesures MD
Communes Genève-Sud	CAROUGE	– entreprendre étude d'aménagement et de circulation du rondeau de Carouge	– approfondir le rôle et la situation de pôles d'échange intermodaux	– réalisation simultanée de L1 + L2 demandée	– souhait de liaisons « express » en site propre	– axes cyclables souhaités en site propre
	LANCY	– la multimodalité est le « parent pauvre » du rapport	– implantation des P+R à Veyrier et Perly contradictoires avec la réalisation L1+L2	– favorable à L1+L2 – liaison L1 à couvrir pour protéger la Bistoquette	– le tracé du tram St-Julien devrait se trouver sur la route de St-Julien et non sur la route de base	
	PLAN-LES-OUATES	– L1+L2 augmente l'offre TIM et va à l'encontre de l'objectif de limitation des TIM – invariants à réaliser avant la mise en œuvre du présent projet – soucis de l'engorgement de l'autoroute de contournement de PLO – mise en œuvre immédiate des mesures possibles	– mise en œuvre rapide des P+R – P+R à la frontière en contradiction avec la réalisation de L1+L2	– L1 doit être enterrée selon PDC de 2009, page 167 – L1 doit prévoir des mesures de lutte contre le bruit – L2 : tenir compte en priorité de l'avis de Troinex		– pas assez de propositions concernant MD, en particulier sur les nouvelles liaisons L1+L2
	BARDONNEX	– objectif de concept multimodal atteint – démarrage rapide des réalisations souhaité		– amélioration pour Saconnex d'Arve et Croix-de-Rozon	– performances améliorées	– performances améliorées
	TROINEX	– toutes les propositions sont validées – soutien total au concept de mobilité présenté	– capacité du P+R à Collonges-sous-Salève à augmenter	– soutien total à L1+L2 – inscrire L1+L2 au PD cantonal 2030 – importance de L2 par rapport à la future ZAS – enterrer L2 sur la plus grande partie du tronçon		

projet

Type	Partenaire	Généralités	Mesures d'accompagnement	Mesures TIM	Mesures TC	Mesures MD
Communes Genève-Sud (fin)	**VEYRIER**	– toutes les propositions sont validées – objectifs du concept de mobilité atteints – concept favorable au projet d'urbanisation des Grands Esserts		– objectif de canalisation du trafic atteint – inscrire L1+L2 au PD cantonale 2030		
France voisine	**Communauté de communes du Genevois (y.c. commune de Collonges-sous-Salève)** **CCG**	– périmètre d'étude très peu transfrontalier – problématique de l'éventuelle fin de la gratuité de l'A40 – élaboration en cours d'un Plan Global des Déplacements, à intégrer au concept Genève-Sud	– offre P+R incitative seulement si offre TC développée	– crainte d'une augmentation du trafic TIM – examiner les impacts de L1 sur la RD 1206 et l'exportation des nuisances en France voisine	– développer l'offre transfrontalière	
	Conseil Général de Haute-Savoie **(CG74)**	– soumettre le projet au « Syndicat Mixte d'Etudes Transports et Déplacements (SMETD) » – dossier sera soumis aux élus du Département		– incidences de L1+L2 sur les échanges de véhicules avec la RD1206		
Administrations fédérales	**Office fédéral des routes** **(OFROU)**	– charges de trafic prises en compte dans le dimensionnement du réaménagement de la jonction de la Milice – étude en cours du futur de l'autoroute de contournement de Genève		– projet de la Milice seulement justifié si réalisation de L1		

projet

Type	Partenaire	Généralités	Mesures d'accompagnement	Mesures TIM	Mesures TC	Mesures MD
Administrations cantonales	Office de l'urbanisme (OU)			– L1+L2 défendables si développement en parallèle des TC et MD – amélioration souhaitée de la jonction d'Archamps – tracé L1 variante 2 à exclure, sauf si variante enterrée – sinon, pas compatible avec l'aménagement du territoire, car création d'une nouvelle limite d'urbanisation	– nécessité de prolonger les dessertes en France voisine	
	Direction générale Nature et paysage (DGNP)					
	Direction générale de l'Agriculture (DGA)					
	Service d'étude de l'impact sur l'environnement (SEIE)	– problématique du bruit à classer dans les impacts forts – ationrer un représentant de la Direction des Autorisations de Construire (M. François Villars)		– proposition de variante L1 semi-enterrée avec paroi antibruit – info complémentaire sur géologie L1+L2	– indiquer tracé possible du tram à l'intérieur du PDQ Les Cherpines	
	Direction générale de la mobilité (DGM)	– buts de l'étude atteints				
	Office du génie civil(OGC)	– buts de l'étude atteints				

projet

5. Synthèse qualitative

5.1. Démarche

– sur la base du tableau de synthèse du chapitre 4, nous proposons de qualifier les prises de position selon 4 degrés d'approbation et de les représenter par des couleurs :

– approbation	couleur verte
– approbation avec remarques	couleur jaune
– approbation ave réserves	couleur orange
– approbation refusée	couleur rouge

5.2. Tableau de synthèse

Type	Partenaire	Approbation
Communes Genève-Sud	Carouge	
	Lancy	
	Plan-les-Ouates	
	Bardonnex	
	Troinex	
	Veyrier	
France voisine	CCG	
	CG74	
Administrations fédérales	OFROU	
Administrations cantonales	OU	
	DGNP	
	DGA	
	SEIE	
	DGM	
	OGC	

5.3. Acceptation du projet

Afin d'évaluer le degré d'acceptation du projet, nous attribuons des points à la prise de position de chacun des 15 partenaires, soit :

– approbation refusée (rouge)	0 point
– approbation avec réserves (orange)	1 point
– approbation avec remarques (jaune)	2 points
– approbation (vert)	3 points

projet

Le maximum de points possible est donc de	45
Les points obtenus sont au nombre	33

Le degré d'acceptation du projet est donc de	**73 %**

6. Conclusions

6.1. L'étude du concept de mobilité de Genève-Sud s'est voulue dans un esprit de démarche participative et itérative.

6.2. Elle a été concrétisée par la mise en place de structures et la tenue de 28 séances.

6.3. Une synthèse générale a été présentée à l'ensemble des partenaires, en date du 14 juin 2011.

6.4. Les prises de position des partenaires ont été sollicitées pour la fin juin 2011.

6.5. Le présent rapport fait la synthèse des prises de position enregistrées.

6.6. Il est à rappeler que la présente étude représente le stade du concept, et que les différentes remarques et réserves mentionnées dans les prises de position seront à prendre en considération dans les phases ultérieures d'avant-projet, de projet définitif et de projet de détail.

6.7. Par ailleurs, il est rappelé que les différents projets découlant du concept de mobilité de Genève-Sud feront l'objet de démarches légales dans le cadre des mises à l'enquête publique.

6.8. En synthèse générale, il y a lieu de conclure par une large acceptation de la part des communes de la grande ceinture, de l'OFROU et des 2 maîtres de l'ouvrage DGM et OGC.

6.9. Une acceptation avec remarques a été obtenue de la part de la commune de Carouge, des partenaires de la France voisine, de l'OU, de la DGA et du SEIE.

6.10. Une acceptation avec réserves plus importantes est à signaler de la part des communes de Lancy et Plan-les-Ouates, ainsi que de la part de la DGNP.

6.11. D'une manière globale, on peut estimer que le concept de mobilité de Genève-Sud recueille une acceptation avec un taux de 73 %.

Genève, le 14 juillet 2011

Pour le rapport de synthèse
SD GESTION ET CONSEILS SA

Claude Pralong

ANNEXE 10

INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ DE GENÈVE-SUD

HISTORIQUE DES ÉTUDES ET ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

COMMISSION DES TRAVAUX DU 01.04.2014

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports
01.04.2014

RAPPEL DE LA DÉMARCHE

JUILLET 2009

Décision du Conseil d'Etat concernant les infrastructures Genève Sud :

- Opportunité de la liaison Rte de Saconnex-d'Arve – Rte d'Annecy (L1) confirmée ; études pour la réalisation du barreau à engager
- Opportunité du tracé de la liaison Rte d'Annecy – Rte de Pierre-Grand (L2) à étudier
- Etudier les mesures d'accompagnement indispensables à mettre en œuvre

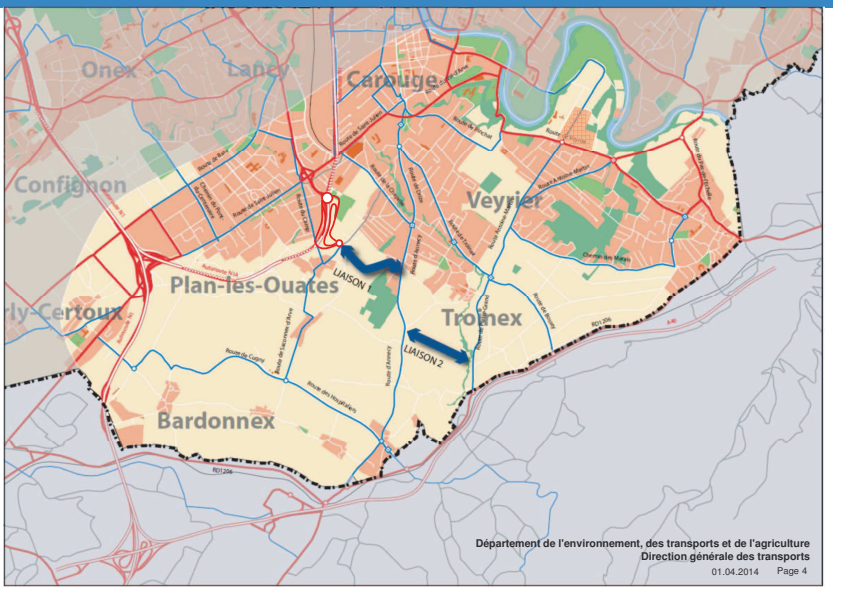
2010 – fin-2012

Etude globale de trafic, de faisabilité et d'intégration paysagère

Mise en place d'un groupe partenarial rassemblant les communes (CH et F), l'OFROU, OFROU, Directions de l'Etat

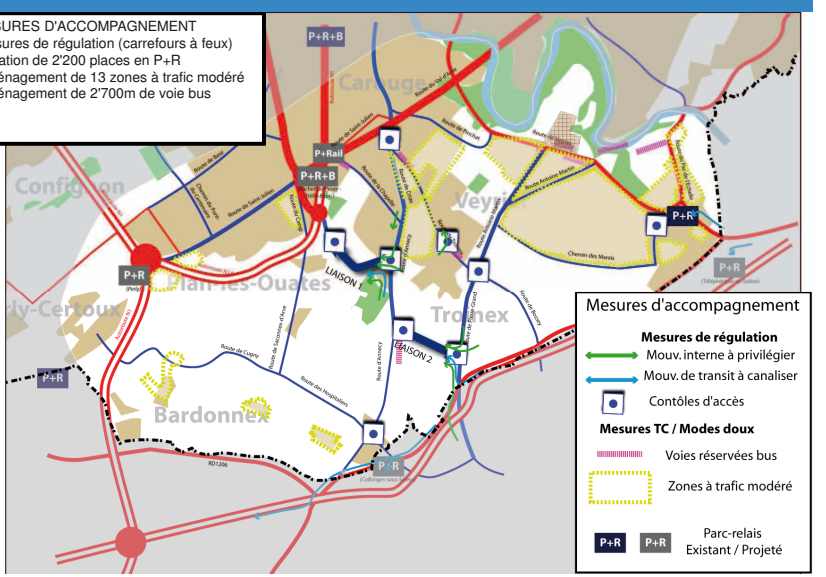
➔ Confirme l'opportunité et la faisabilité de réaliser les liaisons 1 et 2 ou "Liaisons Genève Sud"
➔ Confirme la nécessité de réaliser des mesures d'accompagnement multimodales à la réalisation de ces liaisons

SITUATION GÉNÉRALE DU PROJET ET CONCEPT

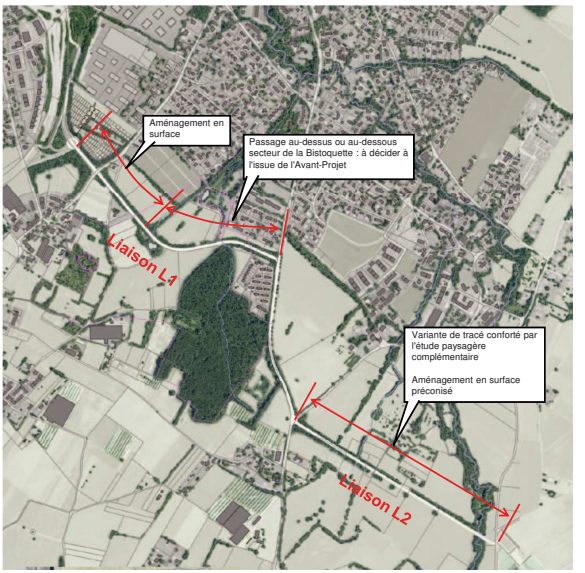


Mesures d'accompagnement

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
-Mesures de régulation (carrefours à feux)
-Création de 2'200 places en P+R
-Aménagement de 13 zones à trafic modéré
-Aménagement de 2'700m de voie bus



SYNTHÈSE DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES



DÉCISION DU CONSEIL D'ETAT DU 18.04.2012

- **L'intérêt** en matière d'organisation du trafic **de la liaison route de Saconnex-d'Arve - route d'Annecy** est **confirmé** et des études doivent être rapidement engagées pour la réalisation de ce barreau.

- **L'opportunité de la liaison route d'Annecy - route de Pierre-Grand** doit **faire l'objet d'études de recherche de tracé et de mesures d'accompagnement.**

- Les deux tronçons susmentionnés seront **étudiés simultanément** avec les **mesures d'accompagnement indispensables** (y compris sur le territoire français).

- **Informer les communes et les partenaires** consultés des conclusions arrêtées, puis d'assurer une communication régulière sur l'avancement des projets

ANNEXE 1

INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ DE GENÈVE-SUD

PRÉSENTATION DES ÉTUDES

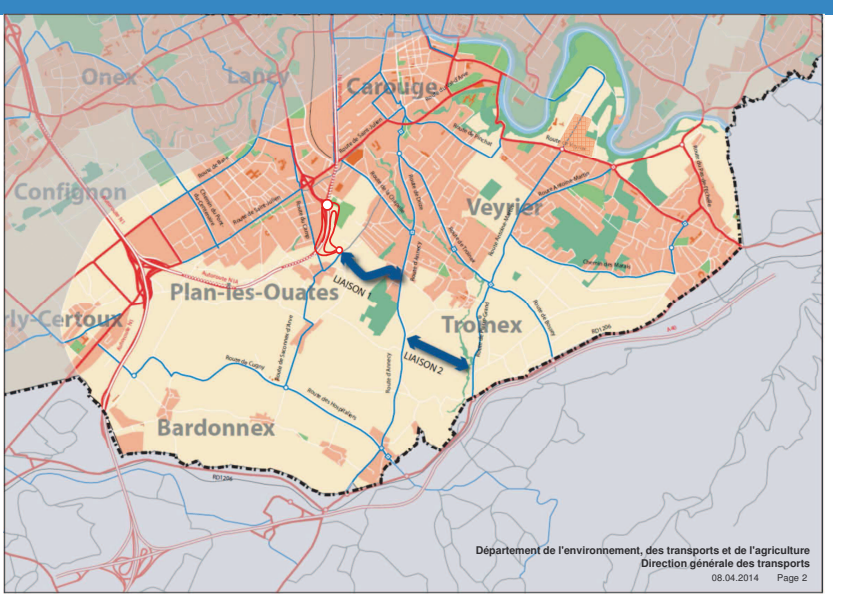
COMMISSION DES TRAVAUX DU 08.04.2014

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

08.04.2014

SITUATION GÉNÉRALE DU PROJET



RAPPEL DE LA DÉMARCHE

JUILLET 2009

Décision du Conseil d'Etat concernant les infrastructures Genève Sud :

- Opportunité de la liaison Rte de Saconnex-d'Arve – Rte d'Annecy (L1) confirmée ; études pour la réalisation du barreau à engager
- Opportunité du tracé de la liaison Rte d'Annecy – Rte de Pierre-Grand (L2) à étudier
- Etudier les mesures d'accompagnement indispensables à mettre en œuvre

2010 – fin-2012

Etude globale de trafic, de faisabilité et d'intégration paysagère

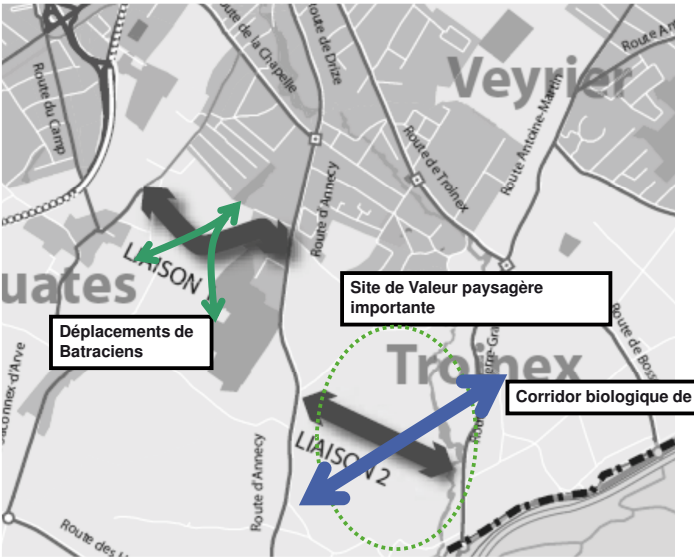
Mise en place d'un groupe partenarial rassemblant les communes (CH et F), l'OFROU, OFROU, Directions de l'Etat

➔ Confirme l'opportunité et la faisabilité de réaliser les liaisons 1 et 2 ou "Liaisons Genève Sud"
➔ Confirme la nécessité de réaliser des mesures d'accompagnement multimodales à la réalisation de ces liaisons

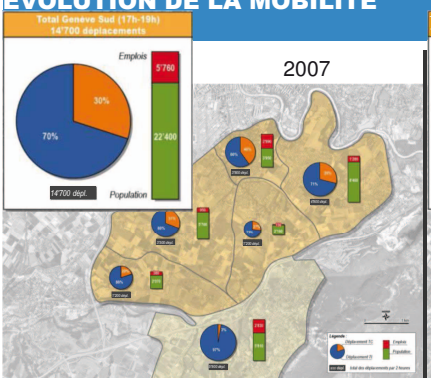
LES ÉTUDES : ENJEUX MOBILITÉ

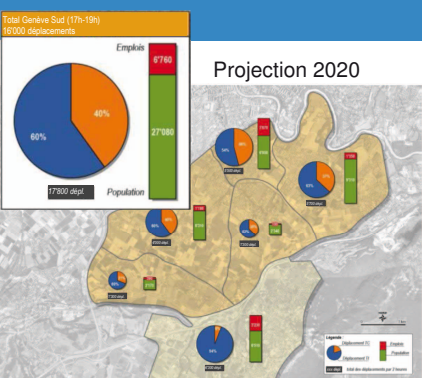
- **Mettre en place une <u>démarche multipartenariale</u> afin de <u>répondre à la demande</u> prévisibles de la région Genève-Sud à travers une <u>approche multimodale</u>**
- **<u>Structurer les réseaux de transport</u> en les rendant plus lisibles pour l'usager**
- **Evaluer la nécessité de réaliser les deux nouvelles liaisons pour :**
  - **Capter la majorité du trafic issu des communes Genève-Sud**
  - **Capter le trafic de transit traversant les communes**
  - **Canaliser les trafics en direction du réseau structurant**

PRINCIPALES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES



EVOLUTION DE LA MOBILITÉ





➔Environ 15'000 déplacements <u>générés</u> par le secteur Genève Sud (hors France voisine) sur la période de pointe du soir

➔L'analyse des origines et destinations des déplacements montre que :

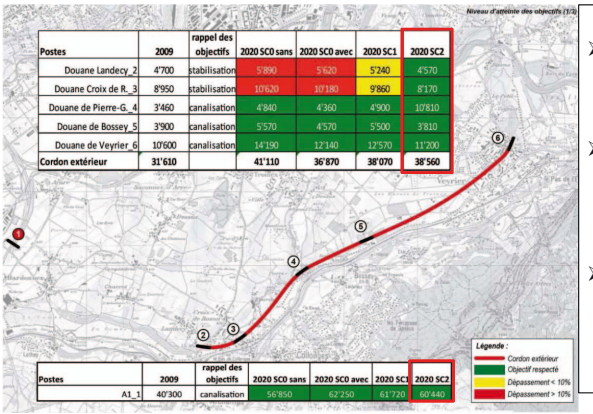
- Les échanges avec Carouge et Genève dominent (entre 40% et 50% des flux)
- Le trafic transfrontalier représente moins de 5% des flux

➔ Objectif d'augmenter la part modale des Transports en communs de 10 points (de 30% à 40%)

➔A l'horizon 2020, pour le secteur Genève Sud :

- Population : + 20%
- Déplacements motorisés : + 21%
- dont Déplacements TI : + 10%

OBJECTIFS MOBILITÉ



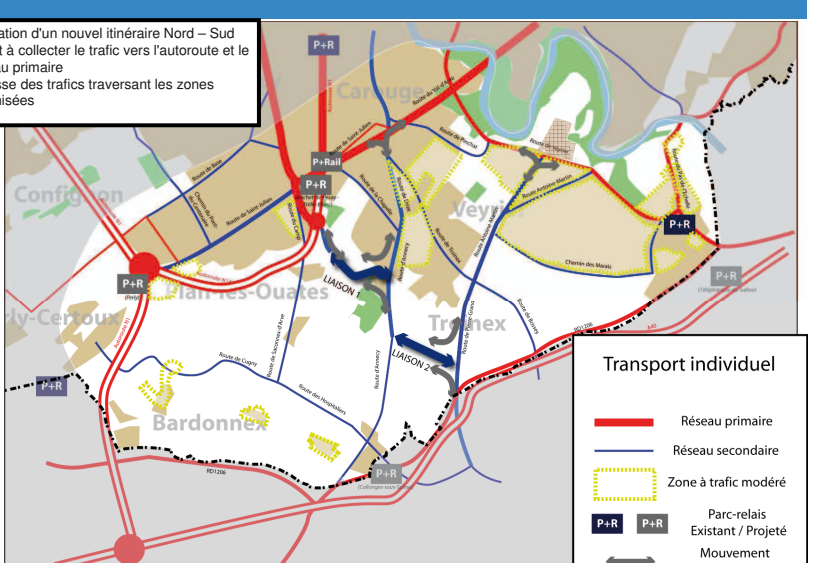
Postes	2009	rappel des objectifs	2020 SC0 sans	2020 SC0 avec	2020 SC1	2020 SC2
Douane Landecy_2	4'700	stabilisation	5'890	5'620	5'240	4'570
Douane Croix de R._3	8'950	stabilisation	10'620	10'180	9'860	8'170
Douane de Pierre-G._4	3'460	canalisation	4'840	4'360	4'900	10'810
Douane de Bossey_5	3'900	canalisation	5'570	4'570	5'500	3'810
Douane de Veyrier_6	10'600	canalisation	14'190	12'140	12'570	11'200
Cordon extérieur	31'610		41'110	36'870	38'070	38'560

Postes	2009	rappel des objectifs	2020 SC0 sans	2020 SC0 avec	2020 SC1	2020 SC2
A1_1	40'300	canalisation	56'850	62'250	61'720	60'440

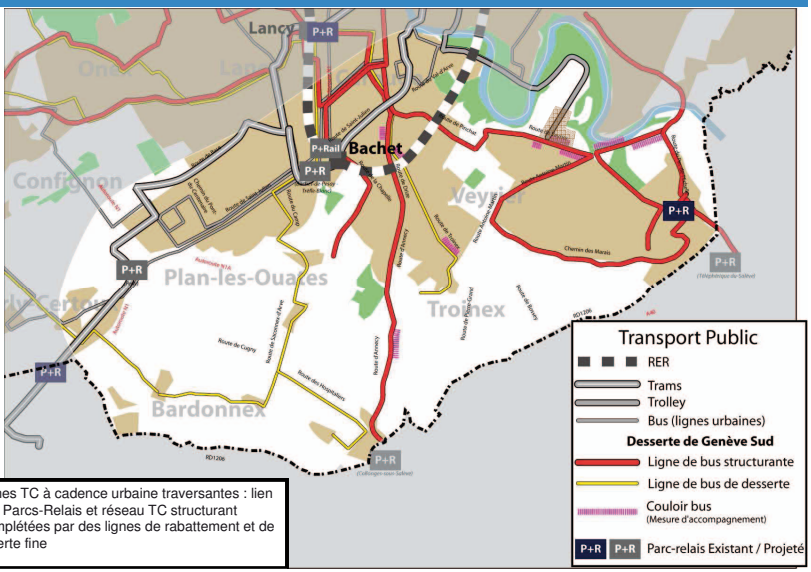
- Objectifs élaborés dans le cadre du groupe de travail
- Maîtriser et contenir l'augmentation de trafic sur les "petites" douanes
- S'appuyer sur l'autoroute pour absorber l'augmentation de trafic

Résultats des études : Concept Transport individuel

- Création d'un nouvel itinéraire Nord – Sud visant à collecter le trafic vers l'autoroute et le réseau primaire
- Baisse des trafics traversant les zones urbanisées

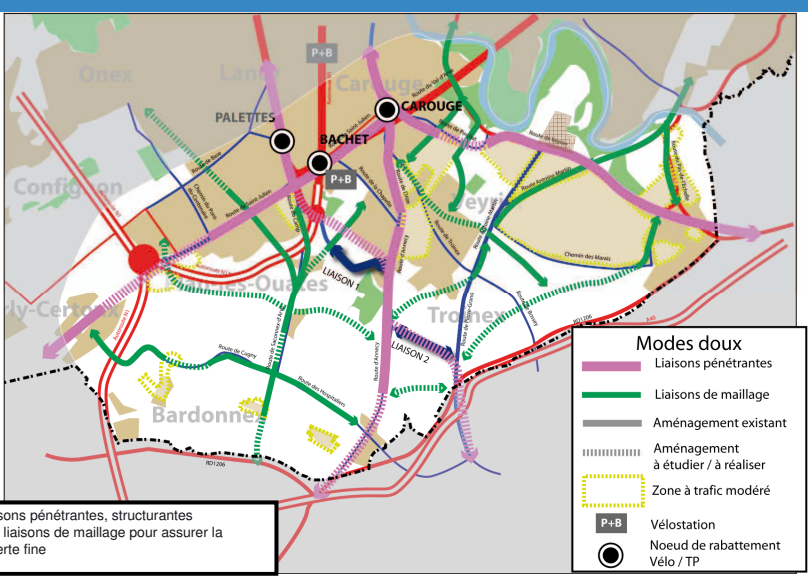


Résultats des études : Concept Transport Public



- Lignes TC à cadence urbaine traversantes : lien entre Parcs-Relais et réseau TC structurant
- Complétées par des lignes de rabattement et de desserte fine

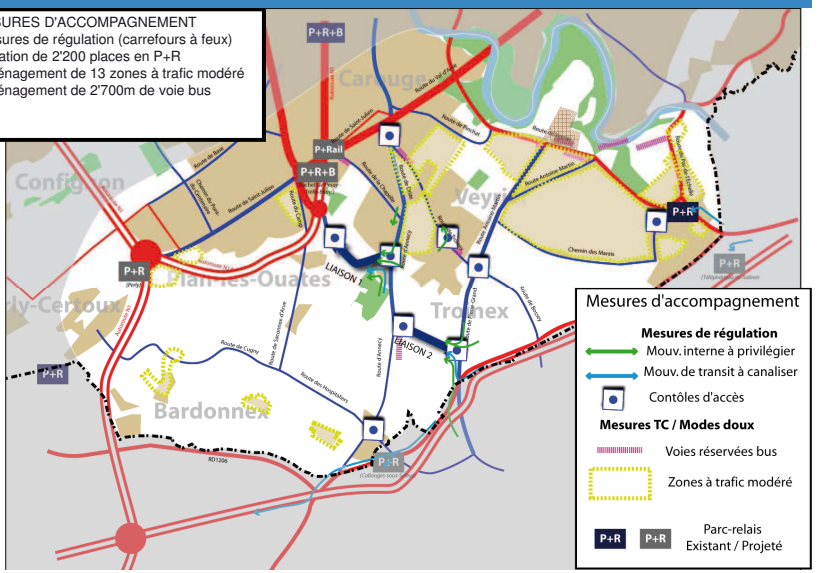
Résultats des études : Concept Modes doux



- Liaisons pénétrantes, structurantes
- Des liaisons de maillage pour assurer la desserte fine

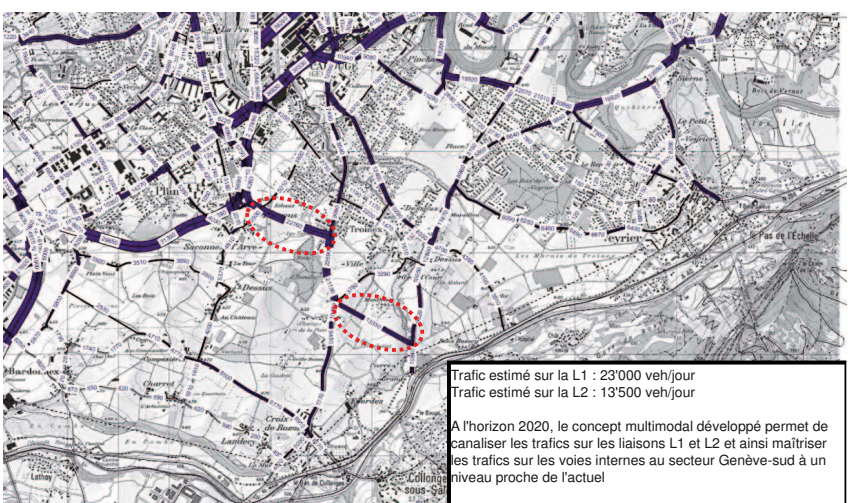
Mesures d'accompagnement

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
-Mesures de régulation (carrefours à feux)
-Création de 2'200 places en P+R
-Aménagement de 13 zones à trafic modéré
-Aménagement de 2'700m de voie bus



Résultats des études : Concept Transport individuel

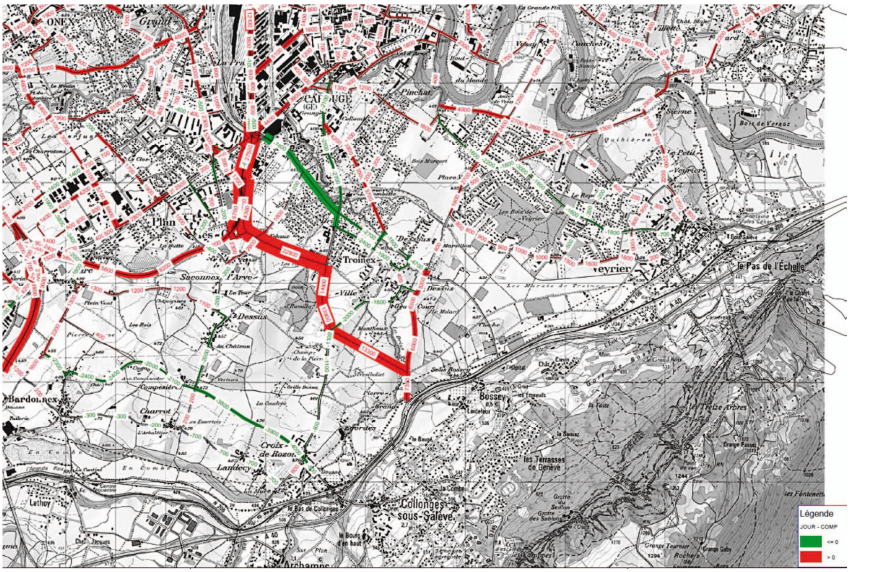
Trafic journalier attendu à l'horizon 2020



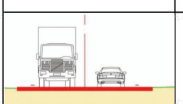
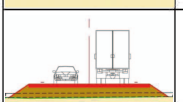
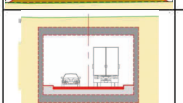
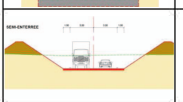
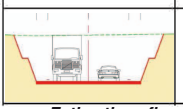
Trafic estimé sur la L1 : 23'000 veh/jour
Trafic estimé sur la L2 : 13'500 veh/jour

A l'horizon 2020, le concept multimodal développé permet de canaliser les trafics sur les liaisons L1 et L2 et ainsi maîtriser les trafics sur les voies internes au secteur Genève-sud à un niveau proche de l'actuel

DIFFÉRENCE DE CHARGE ENTRE 2020 ET 2009 (SITUATION DE RÉFÉRENCE)

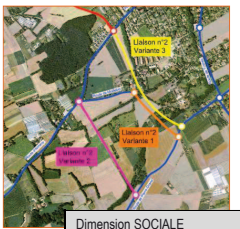


RAPPEL : RÉSULTATS DES ÉTUDES : VARIANTES LIAISON 1 (PRÉSENTÉ EN DELTAR DU 05.10.2011)

	Emprises	Bruit	OBAT	Paysage	Coût MF
	⇗	⇘	⇘	⇘	⇗ 9 MF
	⇗	⇘	⇔	⇘	⇗ 10 MF
	⇗	⇔	⇗	⇔	⇘ 46 MF
	⇘	⇔	⇗	⇔	⇔ 15 MF
	⇔	⇔	⇗	⇔	⇔ 20 MF

Estimations financières niveau faisabilité : +/- 20%

RAPPEL : RÉSULTATS DES ÉTUDES : VARIANTES LIAISON 2 (PRÉSENTÉ EN DELTAR DU 05.10.2011)



	Etat « 0 » avec L1	V1 ciel ouvert	V2.1 ciel ouvert	V2.2 enterré	V3 enterré
Dimension SOCIALE					
Temps de trajet TIM / Tc et confort des usagers	●	●	●	●	●
Qualité de vie	●	●	●	●	●
Dimension ECONOMIQUE					
Coûts de construction **MF**	●	● **29 MF**	● **36 MF**	● **56 MF**	● **107 MF**
Dimension ENVIRONNEMENTALE					
Impacts sur la flore, la faune, les biotopes et le paysage	●	●	●	●	●

→ **Variante V2 retenue**

→ **Ciel ouvert / enterré dans le cadre de l'avant projet**

Estimations financières niveau faisabilité : +/- 20%

RAPPEL : PRISE DE POSITION DES PARTENAIRES (PRÉSENTÉ EN DELTAR DU 05.10.2011)

Tableau de synthèse

Type	Partenaire	Approbation	Principales remarques, réserves
Communes Genève-Sud	Carouge	●	**Réalisation simultanée de L1 et L2**, souhaits de liaisons TC express et vélo en site propre
	Lancy	●	**Liaison L1 à couvrir**, manque d'ambition concernant la multimodalité
	Plan-les-Ouates	●	Mise en œuvre rapide des P+R, **Liaison L1 à enterrer**, propositions modes doux à développer sur les nouvelles liaisons
	Bardonnex	●	
	Troinex	●	
	Veyrier	●	
France voisine	CCG	●	Nécessité de développer l'offre TC (accompagnement des P+R), développer l'offre TC transfrontalière, Evaluer les incidences sur la RD1206
	CG74	●	Evaluer les incidences sur la RD1206
Administrations fédérales	OFROU	●	
Administrations cantonales	OU	●	**Liaison L1 à positionner à niveau**, l'opportunité de L2 mériterait d'être développée, **variante 2 de la liaison L2** à exclure, sauf **à l'enterrer**, nécessité de développer l'offre TC transfrontalière
	DGNP	●	**Préférence pour la liaison L1 tranchée ouverte**, souligne l'importance sociale du secteur traversé par La liaison L1
	DGA	●	Assurer les passages d'engins agricoles, malgré les coupures
	SEIE	●	Préférence pour **la liaison L1 semi-enterrée** avec paroi antibruit
	DGM	●	
	OGC	●	

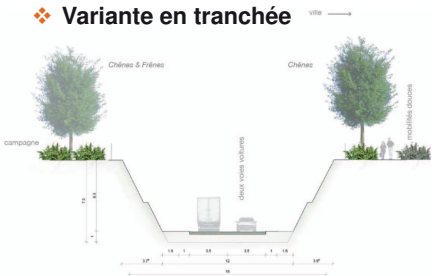
● approbation
● approbation avec remarques
● approbation avec réserves
● pas d'approbation

SYNTHÈSE DES QUESTIONNEMENTS

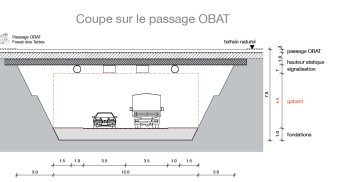
- **Questionnement des services de l'Etat quant à l'altimétrie des liaisons 1 et 2**
- **La position des communes exprimée suite à l'étude de 2011 consiste à enterrer les liaisons**

LIAISON 1 : PROPOSITIONS DE L'ÉTUDE D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

❖ Variante en tranchée



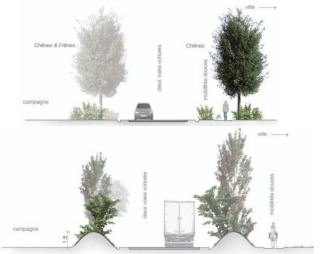
Profil en travers type et accompagnement paysager



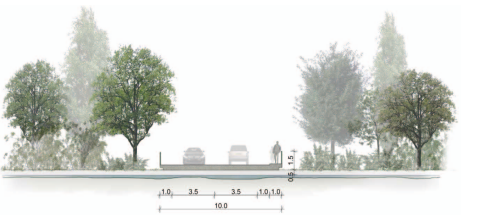
Profil en travers sur passage de cours d'eau

LIAISON 1 : PROPOSITIONS DE L'ÉTUDE D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

❖ Variante à niveau



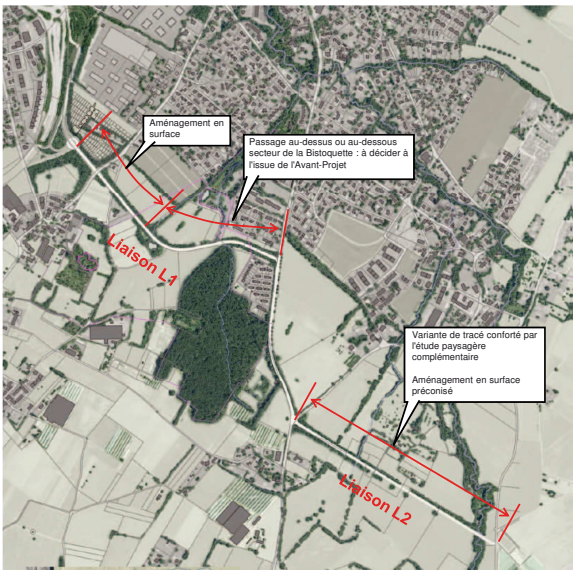
Profil en travers type et variantes d'accompagnement paysager



Profil en travers sur passage de cours d'eau

LIAISONS 1 ET 2 : INTÉGRATION DANS LA TRAME BOCAGÈRE

SYNTHÈSE DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES



DÉCISION DU CONSEIL D'ETAT DU 18.04.2012

- **L'intérêt** en matière d'organisation du trafic **de la liaison route de Saconnex-d'Arve - route d'Annecy** est **confirmé** et des études doivent être rapidement engagées pour la réalisation de ce barreau.

- **L'opportunité de la liaison route d'Annecy - route de Pierre-Grand** doit **faire l'objet d'études de recherche de tracé et de mesures d'accompagnement.**

- Les deux tronçons susmentionnés seront **étudiés simultanément** avec les **mesures d'accompagnement indispensables** (y compris sur le territoire français).

- **Informer les communes et les partenaires** consultés des conclusions arrêtées, puis d'assurer une communication régulière sur l'avancement des projets

ANNEXE 12

Infrastructures de mobilité de Genève-Sud

Eléments complémentaires remis à la Commission des travaux du 15.04.2014

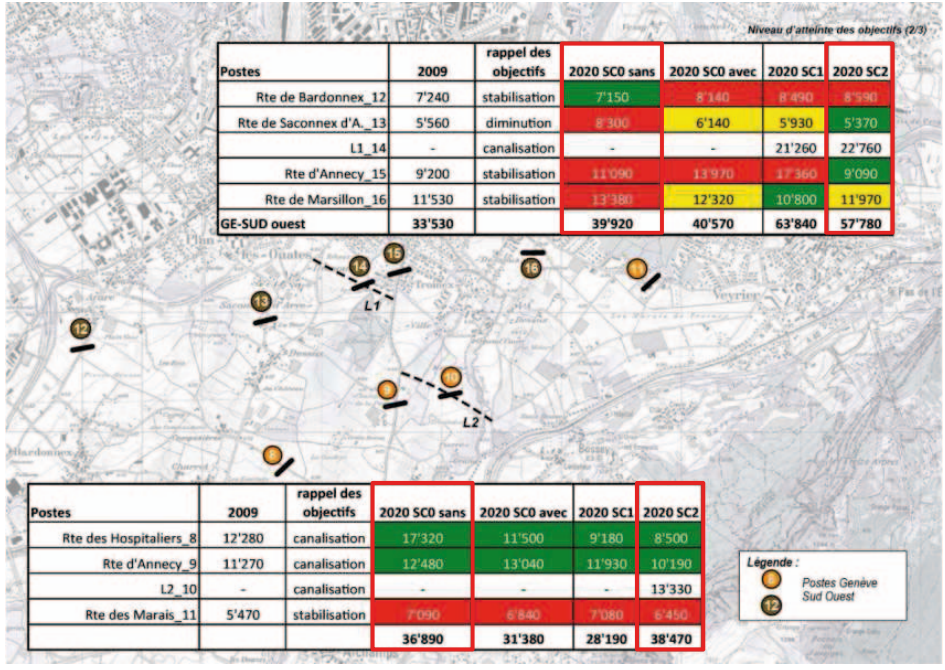
1. Plan de charge journalier horizon 2009
2. Plan de charge journalier horizon 2020 sans liaisons 1 et 2
3. Plan de charge journalier horizon 2020 avec liaisons 1 et 2
4. Evolution du trafic journalier sur les voiries de genève sud (horizon 2020, avec et sans liaisons 1 et 2)
5. Utilisateurs de la liaison 1 (sens nord → sud, heure de pointe du soir)
6. Utilisateurs de la liaison 2 (sens nord → sud, heure de pointe du soir)
7. Extrait du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2 concernant le barreau sud ferroviaire

Légende
JOUR_2009
0 5000 10000 20000
Scénario 2009 JOUR
Créé le : 23.02.2011
Charges journalières
créé par : CM
Créé le : 23.02.2011
1:21567

Scénario 2020 SCO sans mesures JOUR	Charges journalières	Créé le : 23.02.2011
Créé le : 23.02.2011	créé par : CM	1:21567

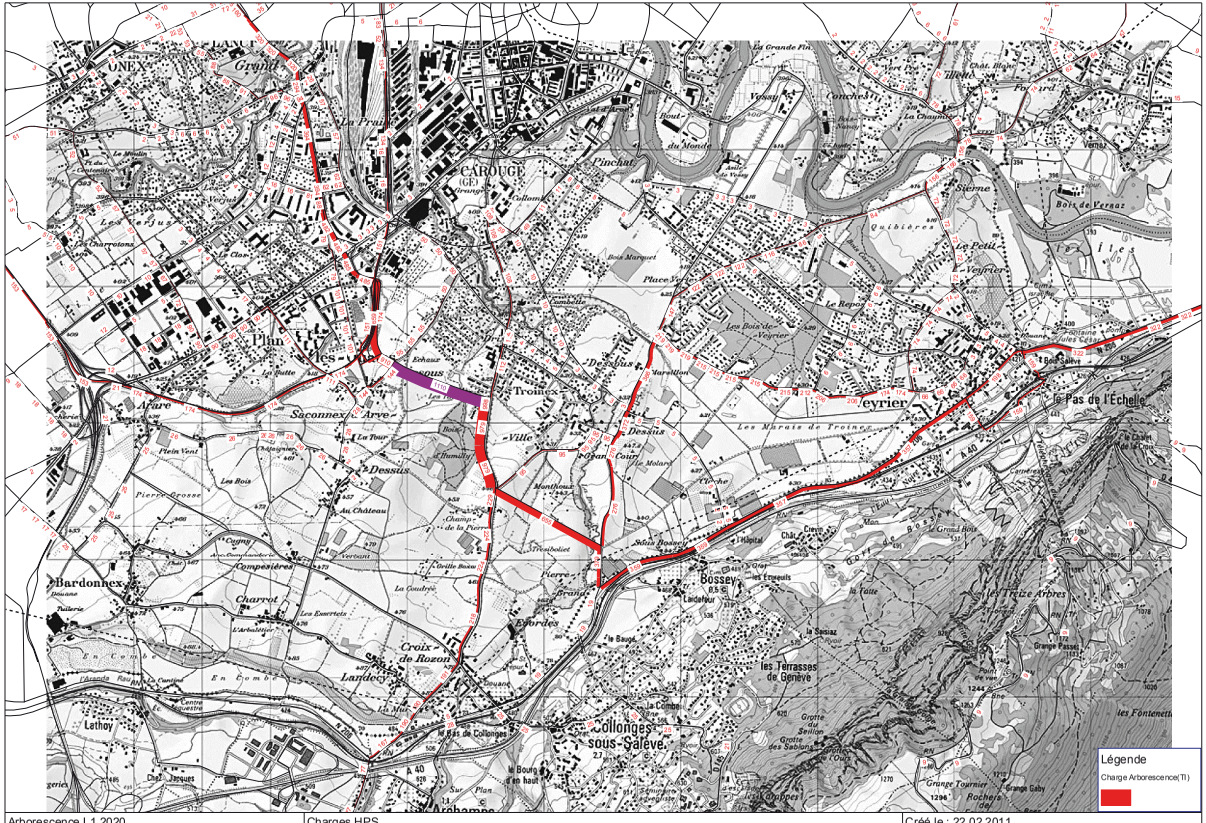
Scénario 2020 SC2 JOUR	Charges journalières	Créé le : 23.02.2011
Créé le : 23.02.2011	créé par : CM	1:21567

Evolution du trafic journalier Horizon 2020
Avec et sans les liaisons 1 et 2 de Genève Sud

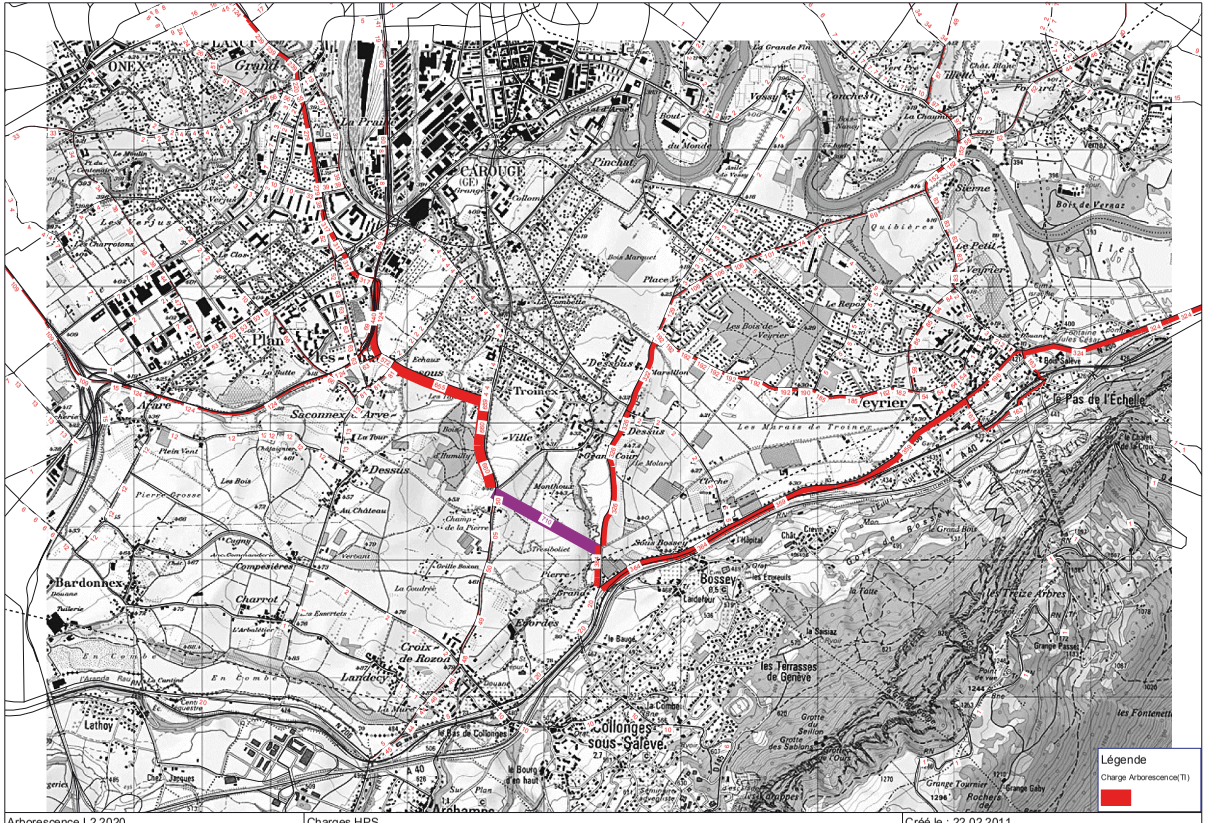


Postes	2009	rappel des objectifs	2020 SC0 sans	2020 SC0 avec	2020 SC1	2020 SC2
Rte de Bardonnex_12	7'240	stabilisation	7'150	8'140	8'490	8'590
Rte de Saconnex d'A._13	5'560	diminution	8'300	6'140	5'930	5'370
L1_14	-	canalisation	-	-	21'260	22'760
Rte d'Annecy_15	9'200	stabilisation	11'090	13'970	17'360	9'090
Rte de Marsillon_16	11'530	stabilisation	13'380	12'320	10'800	11'970
GE-SUD ouest	**33'530**		**39'920**	**40'570**	**63'840**	**57'780**

Postes	2009	rappel des objectifs	2020 SC0 sans	2020 SC0 avec	2020 SC1	2020 SC2
Rte des Hospitaliers_8	12'280	canalisation	17'320	11'500	9'180	8'500
Rte d'Annecy_9	11'270	canalisation	12'480	13'040	11'930	10'190
L2_10	-	canalisation	-	-	-	13'330
Rte des Marais_11	5'470	stabilisation	7'090	6'840	7'080	6'450
			36'890	**31'380**	**28'190**	**38'470**



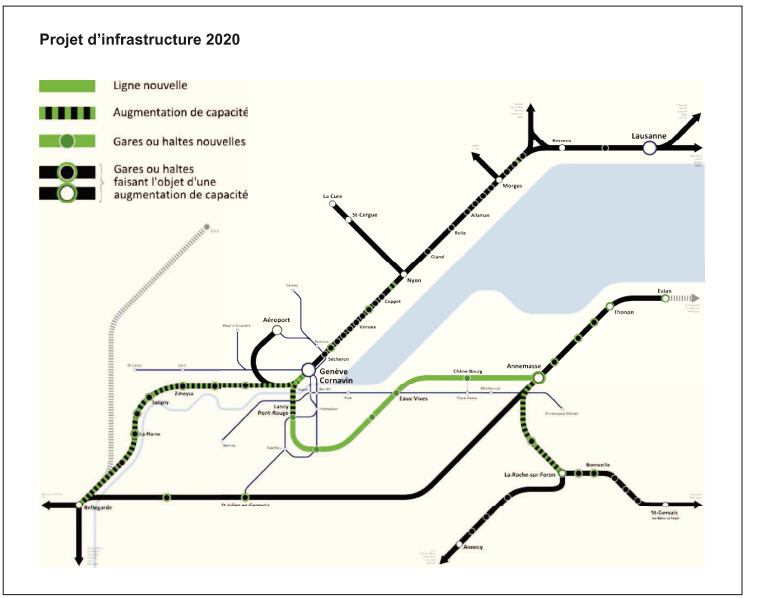
Arborescence L1 2020	Charges HPS	Créé le : 22.02.2011
Créé le : 22.02.2011	créé par : CM	1:20831



Arborescence L2 2020	Charges HPS	Créé le : 22.02.2011
Créé le : 22.02.2011	créé par : CM	1:20831

5.3.1 Ferroviaire

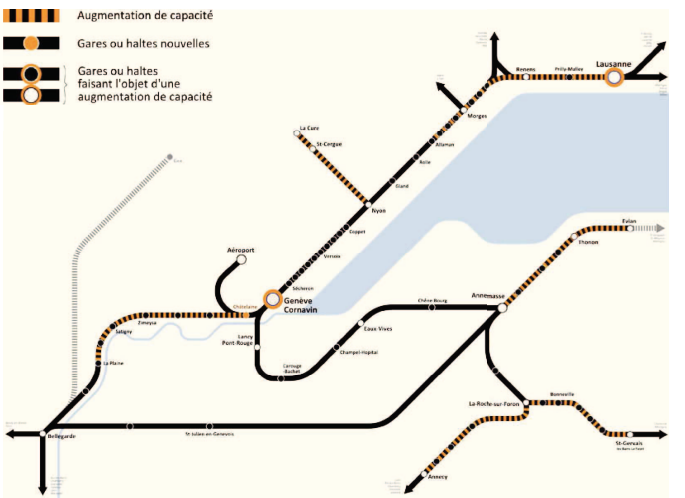
Actuellement le réseau ferroviaire d'agglomération ne constitue pas encore un réseau RER. La liaison CEVA permettra de mettre en œuvre une première étape du réseau RER. A sa mise en service, le tronc principal Coppet – Annemasse offrira une qualité de desserte et de capacités de transport encore jamais vues dans l'agglomération genevoise en matière de transport ferroviaire. La desserte passe au ¼ d'heure sur la branche vers La Plaine et l'offre RER est renforcée sur l'ensemble du réseau avec des augmentations de capacités de voies et des allongements de quais dans les gares.



Cette étape du développement de l'offre ferroviaire est à accompagner par une étape significative dans le déploiement du réseau des trams et de celui des axes forts bus. L'exploitation des réseaux urbains devra peut-être subir des adaptations importantes pour parfaire le déploiement du RER.

Entre 2020 et 2030, l'étape indispensable pour permettre le développement ultérieur de l'offre sur l'ensemble du réseau est l'augmentation de capacités de la gare Cornavin (2 quais supplémentaires). Elle vise à répondre à la forte augmentation des voyageurs prévus entre Genève et Lausanne passant de 25'000 voyageurs par jour en 2000, de 50'000 en 2010 à 100'000 voyageurs par jour en 2030. Cette amélioration doit être réalisée le plus rapidement possible, sans attendre l'horizon actuel de planification des financements fédéraux (2025). . Viennent ensuite l'augmentation de capacité à l'Ouest de Genève et la nouvelle halte au niveau de Châtelaine, ainsi que l'augmentation des capacités sur l'Etoile ferroviaire d'Annemasse et sur la ligne Nyon - Saint Cergue permettant une amélioration des fréquences et de la desserte.

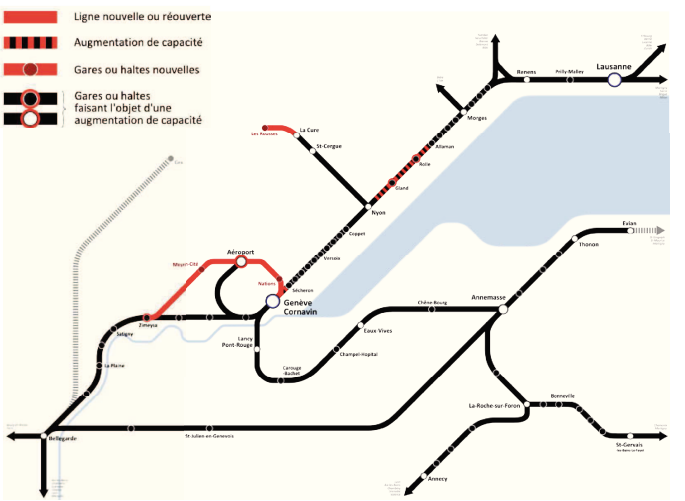
Projet d'infrastructure : avant 2030



Une deuxième étape majeure dans le développement du réseau RER consiste à créer une grande diamétrale ferroviaire d'agglomération desservant tous les centres métropolitains de l'agglomération (Annemasse, Centre-ville rive gauche, PAV, Cornavin et aéroport) sans rebroussement à Cornavin, au moyen d'une nouveau raccordement entre Cornavin et l'aéroport. Cette deuxième grande étape doit permettre de passer à l'horizon 2030 d'un système RER basée sur une ligne forte (Coppet - Annemasse) et deux branches isolées à un réseau diamétralisé offrant plusieurs liaisons directes. Elle permet également la création de nouvelles gares dont l'emplacement reste à préciser (Nations, Meyrin).

Les développements au-delà de 2030 de l'offre RER permettront principalement de créer des branches supplémentaires (connexion au Nord avec la ligne désaffectée du Pied du Jura et au Sud avec la ligne Bellegarde-Annemasse) et d'augmenter les fréquences. L'enchaînement temporel et les infrastructures nécessaires pour ces développements ultérieurs restent à affiner, car leur intégration dans le réseau ferroviaire nécessitera des augmentations de capacité dans le cœur du réseau et dans les gares principales

Projet d'infrastructure : horizon 2030



ANNEXE 13

La route interquartier (voie Cottier) ressuscite: danger pour Croix-de-Rozon?

J.-F. Mabut

Dans la torpeur de l'été, le Conseil d'Etat a pris une longue série de décisions dont l'une pourrait avoir de lourde incidence sur la commune de Bardonnex et notamment sur le village de Croix-de-Rozon. Il s'agit rien moins que la relance de la route interquartier, dite voie Cottier, qui à l'origine devait relier le carrefour du Bachet-de-Pesay à la route de Veyrier. L'opposition résolue de la commune de Troinex avait fait échouer ce projet. Plan-les-Ouates ne voyait pas non plus cette nouvelle route d'un bon oeil ayant créé le biotope du nant de la Bistoquette pour lui faire barrage.

Cependant le développement du quartier de Drize, l'urbanisation du quartier de La Chapelle les Sciers (et ici) et le souhait de Carouge de limiter le trafic au Rondeau ont convaincu le gouverment d'étudier la construction d'un premier tronçon de la voie interquartier entre le carrefour de la Milice et la route d'Annecy au niveau du tennis du Milly et son prolongement éventuel sur la route de Pierre-Grand. La nouvelle route qui reliera Plan-les-Ouates à la route d'Annecy est pour La Croix-de-Rozon promesse d'une augmentation sensible de la circulation. En revanche le quartier de Drize, la route de la Chapelle, la route de Saconnex-d'Arve devraient être déchargée.

Lorsque le soussigné était adjoint de Bardonnex - ça remonte à bientôt 15 ans - il avait proposé la création d'une nouvelle route entre la route d'Annecy peu avant le hameau d'Humilly et la douane de Pierre-Grand. D'abord fraîchement accueillie, cette proposition est désormais soutenue par les autorités communales des communes de Genève Sud. Le Conseil d'Etat a refusé cette prolongation pendant longtemps. Il envisage désormais dans son communiqué de presse qu'"une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand doit faire l'objet d'études complémentaires de recherche de tracé et de mesures d'accompagnement."

C'est une avancée importante. La nouvelle route de Pierre-Grand est la seule solution qui non seulement préservera les habitants de Croix-de-Rozon d'un trafic supplémentaire mais pourrait permettre de mettre le village à 30 km/h et d'aménager enfin la route du Pont-de-la-Fin en une place de village débarassée de voitures. Il conviendra également d'envisager une connexion avec l'autoroute A40, ce que le Conseil d'Etat n'exclut plus de discuter avec la partie française.

A noter que le canton est actionnaire minoritaire de la société d'autoroute du mont-Blanc et que le canton paie une redevance pour la gratuité du tronçon entre Vallery et Nangy, tronçon qui sert au contournement sud de Genève.

A propos de la sécurité à La Croix-de-Rozon, un groupe de citoyens s'est mobilisé depuis une année pour augmenter les mesures de sécurité. La commune a soutenu leur démarche. Mais tout va très lentement à Genève surtout du côté de la Direction générale de la (im)Mobilité. Il a fallu que la commune insiste et promette un financement pour qu'une étude soit lancée.

Elle a été confiée à un spécialiste en la matière. Le bureau CITEC a rendu son rapport en avril 2009. Pour l'information de la population, je le mets à disposition ici.

Ce rapport est d'une indigence crasse. Il ne prévoit aucune mesure sérieuse de réduction de la circulation qui était la demande principale des habitants et ce au besoin de la création d'une nouvelle route. Il serait temps que les conseillers municipaux se préoccupent de cette question et s'interroge sur la nécessité de dépenser des milliers de francs pour un rapport aussi indigent qui ne fait que ressasser des statistiques anciennes et copier coller des photos aériennes que n'importe qui peut télécharger gratuitement du site de l'Etat de Genève.

J.-F. Mabut

On trouvera ci-dessous le communiqué du Conseil d'Etat et une carte illustrative.

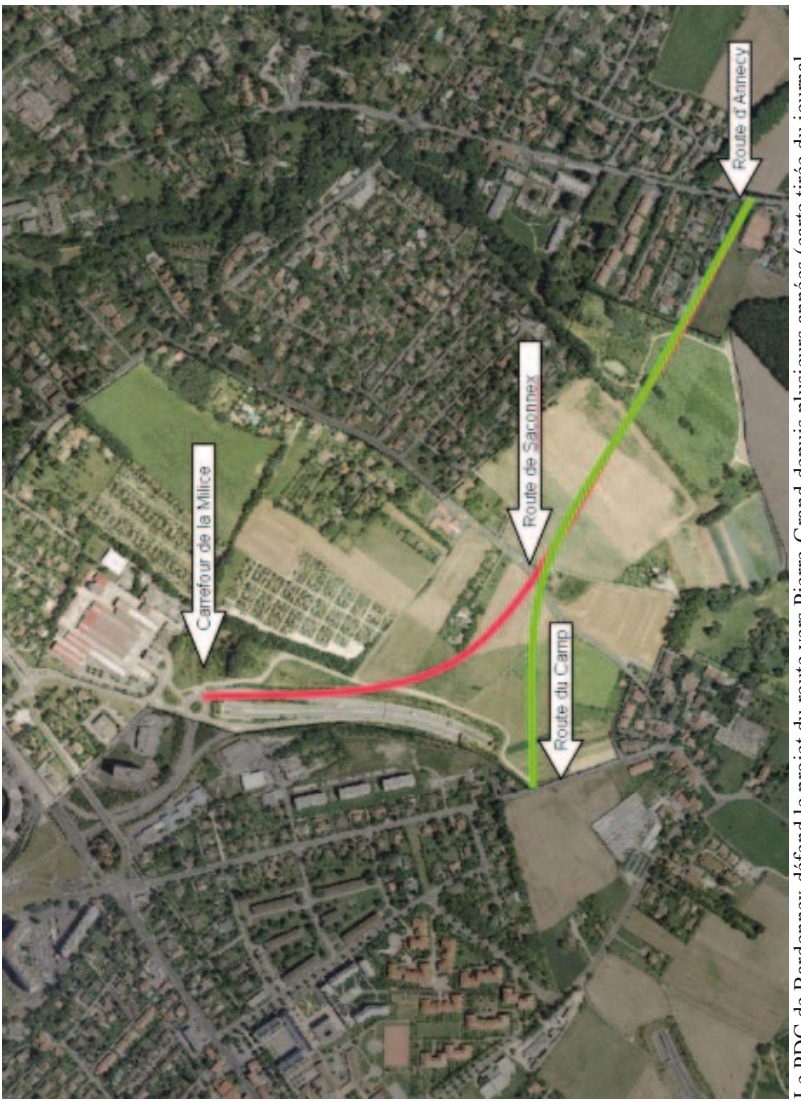
Infrastructures routières de Genève-Sud : nouvelles études en cours

Conformément au plan directeur du réseau routier 2007-2010, des études ont été engagées avec les communes de Genève-Sud (Bardonnex, Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates, Troinex et Veyrier) afin d'examiner la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière permettant de mieux collecter le trafic d'origine et de destination dans ce secteur et de le raccorder plus rapidement au réseau primaire, en lien avec la nouvelle jonction autoroutière de la Milice (commune de Plan-les-Ouates), prévue à l'horizon 2015, sous réserve des procédures fédérales.

Ces premiers travaux ont permis au Conseil d'Etat de confirmer, en accord avec les communes associées, l'intérêt d'engager rapidement les études nécessaires à la réalisation d'une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy. Parallèlement, une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand doit faire l'objet d'études complémentaires de recherche de tracé et de mesures d'accompagnement. Dans les deux cas, ces études devront être étendues – notamment au niveau des mesures d'accompagnement – à la partie française de l'agglomération.

Pour toute information complémentaire : M. Christophe Genoud, secrétaire général adjoint chargé du domaine de la mobilité, DT, 022 327 25 06.

Initialement le gouvernement voulait relier le carrefour de la Milice à la route d'Annecy (tracé rouge et vert). Dans le cadre du projet de la Chapelle Les Sciers il a prévu une nouvelle entrée sur l'autoroute de contournement et une route reliant la route du Camp (tracé vert). Dans son dernier communiqué le conseil d'Etat ne parle plus que d'une liaison entre la route de Saconnex et la route d'Annecy.



Le PDC de Bardonnex défend le projet du route vers Pierre-Grand depuis plusieurs années (carte tirée du journal Bardonnex Information)

5 actions pour réduire la circulation de transit
dans les communes de Bardonnex et de Troinex

6.- Utiliser l'autoroute du pied du Salève comme contournement est de Genève et renoncer à la voie Cottier (route interquartier)

1.- Créer une route Bachet-de-Pesay - Pierre-Grand

5.- Réaliser le contournement de Bardonnex et de Perly par le chemin des Chouettes et le « Pont-qui-mène-nulle-part »

2.- Limiter fortement le trafic aux douanes de Croix-de-Rozon, Bossey et de La Mure.

4.- Faciliter l'entrée sur l'autoroute et le passage à la douane de Bardonnnex

3.- Créer une double piste cyclable sur la route d'Annecy

ANNEXE 14

Ville de Carouge
Constructions et Aménagement

Route du Val-d'Arve 92
1227 Carouge
Tél. 022 307 89 60
Fax 022 307 89 69
www.carouge.ch

Adresser la correspondance à:
Mairie de Carouge
Case postale 1576
1227 Carouge

605764-2011

CAROUGE
le bon côté de la ville

Direction générale de la mobilité,
Monsieur Matthieu Baradel
Rue du Stand 20
1204 Genève

DGM
Reçu le 29 JUIN 2011 I
Resp. MB
Copie YD - RD - AP

Carouge, le 21 juin 2011

N/réf. : NW/acvm/as

Infrastructures de mobilité de Genève-Sud

Monsieur,

Suite à la séance du 14 juin 2011 et au rapport de synthèse du 29 avril 2011 concernant le concept de mobilité des infrastructures de mobilité de Genève-Sud, la Commune de Carouge souhaiterait vous communiquer ses remarques.

En ce qui concerne le projet des deux nouveaux axes routiers proposés, liaison 1 et liaison 2, nous les approuvons seulement si réalisés conjointement. Ils amélioreront la situation sur Carouge et sur les autres communes, en canalisant une partie du trafic automobile transfrontalier entre la future jonction de la Milice et la route de Pierre-Grand.

Cependant nous regrettons que ce projet ne soit pas assez prospectif. Cette étude ne représente qu'une solution partielle et à court terme au problème de densité du trafic dont souffre toute la région. Seule la construction des axes routiers est planifiée précisément.

Ce rapport mériterait des études plus explicites concernant ;

- **la mise en place de liaisons TC "express" en site propre** en parallèle aux liaisons L1 + L2 afin d'offrir une vraie alternative aux TIM, et non uniquement des axes urbains à partager avec les TIM.
- **le rôle et la situation de pôles d'échanges intermodaux** comportant des P+R en bordure de Genève ou de "l'hyper centre" et ce, afin de faciliter la connexion entre les TIM et les TC, en tenant compte des P+R existants sur le territoire français, visant à une vraie réflexion au niveau régional et non uniquement cantonal.

- l'étude d'un réseau MD reliant les différentes communes en direction du Rondeau et du Bachet, dont **les axes cyclables importants seraient en site propre** et non uniquement des itinéraires à partager avec les TIM.

Concernant le Rondeau de Carouge, nous considérons que, malgré les mesures d'accompagnement et les liaisons L1 + L2 qui sont proposées, ce carrefour concentrant le trafic (TIM, TC, cycles, piétons) de la région Genève-Sud n'est pas résolu et reste très dangereux.
La Ville de Carouge souhaite qu'une étude d'aménagement et de circulation du Rondeau soit entreprise au plus vite en collaboration avec la DGM.

Tout en vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de notre considération.

Nicolas Walder

Conseil administratif délégué

Copie : Mme Michèle Künzler, Conseillère d'Etat, Département de l'Intérieur et de la Mobilité (DIM)
Communes de Bardonnex, Lancy, Plan-les-Ouates, Troinex, Veyrier
M.Philippe Duverne, Conseil général de Haute-Savoie
M.Pierre-Henri Thevenoz, Communauté des communes du Genevois

Date de dépôt : 10 juin 2014

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Mathias Buschbeck

Mesdames et
Messieurs les députés,

Il en va des liaisons « Genève-Sud » comme des autres projets routiers qui sont soumis au Grand Conseil ces dernières années : ils furent imaginés à une époque qui ne voyait pas de fin à l'expansion du trafic automobile. Alors on les ressuscite de temps à autre, sans trop y croire ni sans savoir où ils nous mènent…

Car si l'on comprend bien les problèmes actuels que ce projet souhaite régler, on a toutes les peines du monde ne serait-ce qu'à percevoir les solutions aux problèmes générés par ces nouvelles routes.

Historique

Imaginé dans les années 1960, le projet d'une nouvelle liaison routière au sud du canton redevient d'actualité dans les années 1980, lorsque la décision de construire l'autoroute d'évitement de Genève par le nord du canton est prise. Elle s'appelle alors « voie Cottier » du nom du chef de la division de l'équipement de l'époque. En 1995, un nouveau projet de route inter-quartiers est imaginé, prévoyant un contournement de Carouge par une liaison entre les routes de Veyrier et Saint-Julien.

Liaisons « L1 » et « L2 »

Le projet qui nous est proposé aujourd'hui n'a plus rien à voir avec un contournement de Carouge. Le projet de route a été dévié. Au lieu de partir de la route de Veyrier, le nouveau tracé part de France voisine afin de créer une nouvelle pénétrante, en voie rapide, permettant de s'engouffrer dans l'autoroute de contournement de Plan-les-Ouates, déjà saturée.

Avis des communes concernées

Les communes de Troinex, Veyrier et Bardonnex accueillent favorablement le projet. Confrontées à une circulation croissante dans leurs communes, elles voient tout naturellement d'un bon œil cet aménagement permettant de canaliser, autant que faire se peut, le flux automobile dans leurs communes respectives. Il en est tout autrement des communes récipiendaires de ce trafic, soit Carouge, Lancy et Plan-les-Ouates d'un côté, la communauté de communes du Genevois de l'autre, qui craignent à raison un engorgement supplémentaire.

Ainsi, pour Plan-les-Ouates : « Le Conseil administratif se demande si l'objectif d'une telle étude n'aurait pas dû consister en limiter le trafic individuel motorisé (TIM) plutôt que de le fluidifier, ce qui risque d'entraîner un "appel" d'air »; ou, plus loin : « Le Conseil administratif se demande si la création du giratoire de la Bataille (complément au giratoire de la Milice) n'engorgera pas totalement l'autoroute de contournement de Plan-les-Ouates. »

Lancy : « Il ressort que les mesures proposées ne fassent que reporter le problème (…) ou encore pire, que la création d'une nouvelle pénétrante réservée en priorité au TIM génère encore plus de trafic global, avec comme conséquence un blocage sur l'autoroute, la route de Saint-Julien, l'avenue des Communes-Réunies. »

Enfin, Carouge demande « l'étude d'un réseau MD reliant les différentes communes en direction du Rondeau et du Bachet, dont les axes cyclables importants seraient en site propre et non uniquement des itinéraires à partager avec les TIM ».

A l'autre bout du tunnel, l'enthousiasme n'est pas plus de mise non plus, puisque la communauté de communes du Genevois, représentant 35'000 habitants de notre région, craint une augmentation du trafic TIM et demande d'examiner les impacts de L1 sur la RD 1206 et l'exportation des nuisances en France voisine.

Une route désirée par aucun des deux bouts ! L'ensemble de ces communes, représentant plus de 100'000 habitants de notre région, n'est pas dupe de l'absence de vision en matière de mobilité durable que comporte cette proposition.

Conclusion

Ces liaisons, outre leur coût important - plus de 100 millions de francs - génèrent plus de problèmes qu'elles n'en résolvent. Ce n'est pas en faisant arriver plus rapidement les pendulaires dans les bouchons que l'on peut régler les problèmes de circulation de notre région.

Ce n'est qu'une fuite en avant irresponsable qui ne fait qu'aggraver les problèmes de mobilité. L'exemple du tunnel de Vésenaz est à ce titre relevant : quelques mois après son inauguration, les bouchons que ce tunnel devait faire disparaître sont de retour, confirmant, si besoin était, que toute nouvelle pénétrante agit comme un aspirateur à voiture en amont, paralysant la circulation en aval. Et hop, 100 millions à la poubelle (ou dans la tranchée, c'est selon).

Genève doit cesser d'investir dans des projets d'un autre siècle pour s'engager résolument dans une mobilité durable en développant premièrement son réseau cyclable, comme le lui a demandé le peuple en approuvant l'initiative pour la mobilité douce. Il est d'ailleurs piquant de relever que le prix de cette infrastructure est équivalant au montant nécessaire à la réalisation de l'initiative, soit l'aménagement de pistes cyclables continues, directes et sécurisées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires.

Et deuxièmement, en développant son réseau de transport public, notamment ferroviaire. C'est d'ailleurs le seul point positif des travaux de la commission sur cet objet. Cette dernière a en effet repris à son compte la proposition des Verts prévoyant d'« intégrer les réserves foncières en vue de l'étude du Barreau sud ferroviaire » dans ce crédit. Mais cela ne suffira pas, Genève doit faire des choix pour sortir de l'enfer automobile, à l'instar des autres grandes villes de Suisse, voire d'Europe.

C'est pourquoi les Verts redéposeront la suite de l'amendement refusé (légèrement modifié) « **ainsi que des mesures complémentaires permettant de réduire le trafic individuel motorisé (TIM) à Carouge, Lancy et Plan-les-Ouates** ».

En attendant, **les Verts vous invitent à refuser le PL 11310.**