

*Date de dépôt: 5 janvier 2006*

*Messagerie*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier:**

- a) P 1540-A Pétition pour une réalisation rapide de la traversée de la rade**
- b) R 498-A Proposition de résolution de M<sup>mes</sup> et MM. Jacques Jeannerat, Michel Ducret, Ivan Slatkine, Hugues Hiltbold, Gilbert Catelain, Ernest Greiner, Mark Muller, Beatriz de Candolle, Pierre Froidevaux, Pierre Weiss, René Desbaillets, Gabriel Barrillier, Jean-Marc Odier, André Reymond, Jacques Baud, Alain Meylan, Marie-Françoise de Tassigny et Jean Rémy Roulet pour la réalisation de la traversée sous la rade**

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

**Rapport de M. Eric Leyvraz**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié la pétition et la résolution mentionnée plus haut lors des séances des 8, 15 et 22 novembre 2005, sous la présidence de M. Pierre Ducrest, en présence de MM. Y. Delacretaz (dir. OTC) et C. Genoud (DIAE) et M. B. Ziegler (OTC, première séance et

auditionné lors de la deuxième). Le procès-verbal a été tenu par M<sup>me</sup> C. Martinuzzi, que nous remercions pour son travail.

La pétition 1540 a été déposée le 26 mai 2005, munie de 18884 signatures par le GTE (Groupement Transport et Economie). La résolution, déposée le 31 mars 2005, soutient la pétition du GTE et reprend dans ses invites les demandes de la pétition.

La pétition émet 4 requêtes :

- traiter la traversée de la rade en priorité ;
- engager immédiatement l'ensemble des procédures nécessaires à la réalisation rapide d'une traversée de la rade en tunnel (2x2 voies) ;
- prévoir toutes les mesures d'accompagnement utiles ;
- déterminer les différents moyens de financement à disposition.

### **Auditions :**

***8 novembre 2005, MM. Quaglia, président GTE et Ballissat, secrétaire général GTE, pétitionnaires.***

Les pétitionnaires expliquent que le GTE est un groupement constitué de plusieurs associations liées au transport privé et professionnel. Il rappelle que le peuple a décidé en 1988 une traversée de la rade. Un tunnel, que le peuple a préféré au pont, doit délester le pont du Mont-Blanc qui pourrait ainsi accueillir deux voies pour les transports publics.

Ils rappellent qu'un groupe de travail chargé d'étudier une traversée a été créé par M. Cramer en 2003. Il s'agit d'un Conseil des déplacements comportant quatre représentants du GTE et quatre représentants de la Coordination Transport. Le groupe a étudié ce qu'on appelle la petite ou moyenne traversée ; ce qui est nommé la grande traversée appartient au plan directeur cantonal, avec une implication bien différente (dont un rôle transfrontalier). Le projet se limite au centre ville et aux abords immédiats et ne va pas résoudre tous les problèmes de la Ville de Genève. Le but recherché est de réduire les bouchons sur les quais et d'améliorer la qualité de vie dans l'hypercentre. Il faut mentionner que le plan directeur prévoit une hausse de 40% du besoin de la mobilité d'ici 2020. A la question d'une députée, ils répondent que pour que cet ouvrage soit efficace, il faut mettre en place des mesures d'accompagnement par la voirie en surface et que le coût d'une traversée sous-lacustre s'élèverait à 560 millions de F. Un député demande pourquoi l'option d'une grande traversée a été écartée : l'initiative désigne un périmètre précis et plus le projet est petit moins il coûte. D'autres députés craignent que ce projet péjore la situation du point de

départ Malagnou et s'étonnent de ce choix. Les pétitionnaires affirment que cette solution est possible et que l'étude de la route de Malagnou, demandée par les mandataires et l'OTC, devra encore être affinée. Ils terminent en précisant qu'un tunnel sous la rade n'a rien à voir avec un problème idéologique et qu'un 30% des déplacements en transports publics est un maximum, ce que démontre un rapport concernant Paris avec en plus son métro performant !

**15 novembre 2005, MM. Ziegler et Oberwiler, coordination Transports.**

M. Ziegler indique qu'il a fait partie du groupe de travail créé par M. Cramer pour étudier ce projet. Les experts déclarent dans leur première approche cette traversée tout à fait réalisable. Il est tout à fait acquis à cette traversée qui se justifie, mais elle doit impérativement s'inscrire dans un projet urbain global, qui n'a pas encore été étudié. Un député constate que le rapport final date de fin septembre 2004 et se demande si la nouvelle loi sur le réseau routier a été prise en compte ; M. Ziegler répond par l'affirmative. Suite à diverses questions de députés, il répond que seuls les 15% des automobilistes se déplacent d'une rive à l'autre, que la traversée permettrait de réduire de 30% le trafic sur le pont du Mont-Blanc et présente une bonne solution pour redonner aux quais leur fonction de lieu de rencontre, mais il souhaite mettre en place des mesures concrètes au centre-ville avant la création de cet ouvrage. Le coût avancé de 560 millions de F ne comprend pas les mesures d'accompagnement.

Suite à une question sur les conséquences pour Malagnou, M. Oberwiler précise que c'est le bureau technique qui a mandaté le groupe de travail sur Malagnou et, pour la Coordination Transports, cette solution n'est pas très réaliste. Il répond aussi que la distance de traversée ne justifie pas l'éventualité d'utiliser des bacs.

Questionné sur les considérants et invites des R 498 et P 1540, M. Ziegler souligne que les deux invites centrales doivent être maintenues. Pour la première invite, le groupe n'a pas de réponse, il est possible de vivre sans traversée jusqu'en 2015-2020, c'est le Grand Conseil qui définit les priorités. A la demande d'une députée voulant savoir si le groupe de travail a reçu une décision de l'OTC, il est répondu par la négative.

Suite à cette audition, M. Genoud (DIAE) rappelle que l'investissement de l'OTC et du département est allé dans le sens d'un soutien logistique. Il y a eu rapport d'un groupe de travail et non pas de l'OTC ou du département. Une première prise de position de l'OTC a eu lieu en juillet 2005. Des précisions ont été demandées, le rapport de l'OTC est presque terminé et sera

remis, dans un premier temps, au Conseil d'Etat, pour qu'il puisse prendre position. Si l'étude ne porte que sur une moyenne traversée, dans sa réflexion l'OTC doit également se pencher sur une éventuelle grande traversée, avec une vision plus large sur l'agglomération et les ouvrages routiers, en discussion avec les partenaires français.

### ***22 novembre 2005, discussions et conclusion de la commission.***

#### ***Pétition 1540***

Il est rappelé que le texte de la pétition ne peut être modifié et le président, suite à la demande de deux députés, propose le renvoi de la pétition 1540 au Conseil d'Etat. Ce renvoi est accepté par :

10 oui (2 PDC; 3 L; 2 R; 2 UDC; 1 MCG) et 4 abstentions (2 S; 2Ve)

Un rapport de minorité est annoncé.

C'est ainsi que la Commission des transports vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

#### ***Résolution 498***

Il est rappelé que le texte du préambule ne peut être modifié. Les invites par contre suscitent une discussion nourrie. Certains considèrent qu'il s'agit d'un des projets du canton et qu'il ne peut pas être considéré comme prioritaire ; qu'il est irréaliste de débloquer des fonds immédiatement pour cet objet. Un amendement (refusé) demande d'engager un plan de modération du trafic au centre-ville et sur les quais et d'envisager en conséquence les options de traversée de la rade permettant la réalisation de ces objectifs.

La commission vote finalement sur un amendement aux invites de la résolution, par 10 oui (2 PDC; 3 L; 2 R; 2 UDC; 1 MCG) et 4 non (2 S; 2 Ve), qui est le suivant :

*La Commission des transports invite le Conseil d'Etat :*

*A traiter la traversée sous la rade comme essentielle à la politique de complémentarité des moyens de transports.*

*A engager immédiatement l'ensemble des procédures d'études nécessaires à la réalisation*

- d'une traversée de la rade en tunnel (2x2 voies)*
- de toutes les mesures d'accompagnements utiles et nécessaires.*

C'est ainsi que la Commission des transports vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à voter cette résolution adressée au Conseil d'Etat.

## **Pétition (1540)**

### **pour une réalisation rapide de la traversée de la rade**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Ralentissements, bouchons et pollution continuent d'affecter le centre-ville. Cette situation nuit à l'économie et diminue la qualité de vie. Il est donc temps de revoir la conception des transports au centre-ville et de réaménager l'espace autour des rives du lac.

A cet effet, le Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement a constitué en 2002 un groupe de travail pluridisciplinaire, ayant pour mission de fixer des objectifs économiques, sociaux et environnementaux, puis déterminer un projet susceptible de les atteindre. L'étude communiquée le 2 décembre 2004 démontre que les 21 objectifs fixés peuvent être atteints par la réalisation d'une traversée en tunnel 2x2 voies, du bas de l'avenue de France au parc des Eaux-Vives, avec un prolongement jusqu'à la route de Malagnou.

En outre, des mesures d'accompagnement permettront d'attribuer de l'espace aux transports publics sur le pont du Mont-Blanc et de réaménager les quais.

Tous les modes de transports bénéficieront de la réalisation de ce projet, qui respecte le principe constitutionnel de la liberté du choix du mode de transport (art. 160B Cst. GE).

Les signataires de la présente pétition, habitants, travailleurs ou visiteurs de Genève, demandent au Grand Conseil de la République et canton de Genève:

1. de traiter la traversée de la rade en priorité;
2. d'engager immédiatement l'ensemble des procédures nécessaires à la réalisation rapide d'une traversée de la rade en tunnel (2x2 voies);

3. de prévoir toutes les mesures d'accompagnement utiles;
4. de déterminer les différents moyens de financement à disposition.

N.B. : 18 884 signatures

*Groupement Transport et Economie (GTE)*

M. Olivier Ballissat

Secrétaire patronal

98, rue de Saint-Jean

Case postale 5014

1211 Genève 11

## **Proposition de résolution**

**(498)**

### **pour la réalisation de la traversée sous la rade**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant:

Qu'une traversée urbaine sous la rade permettra :

- d'abaisser la pression du trafic parasite au centre-ville ;
- de diminuer les nuisances qui en résultent (air, bruit, etc.) ;
- de permettre, en conséquence, une meilleure circulation des transports collectifs dans le périmètre urbain ;
- de mieux mettre en valeur les espaces urbains du centre-ville et des quais ;
- de favoriser ainsi l'activité économique de la Ville de Genève, ainsi que les déplacements professionnels ;

invite le Conseil d'Etat

- à traiter la traversée sous la Rade comme essentielle à la politique de complémentarité des moyens de transports ;
- à engager immédiatement l'ensemble des procédures d'études nécessaires à la réalisation :
  - d'une traversée de la rade en tunnel (2x2 voies) ;
  - de toutes les mesures d'accompagnements utiles et nécessaires.



*Date de dépôt : 10 janvier 2005*

*Messagerie*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Emilie Flamand**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La traversée de la rade est un sujet récurrent du monde politique genevois, que l'on pourrait qualifier de serpent de mer de par sa tendance à disparaître et à resurgir de manière parfois inattendue. Malgré le rejet par une nette majorité de la population des deux projets – pont et tunnel – de traversée en 1996, celle-ci demeure dans de nombreux esprits la solution unique et radicale aux problèmes de circulation à Genève. Pour évaluer le bien-fondé de cette conviction et, plus généralement, pour estimer les coûts, les bénéfices et les implications d'un tel projet, un groupe paritaire comprenant huit participants des milieux intéressés, soit du Groupement Transports et Economie (GTE) et de la Coordination Transports et déplacements (CT) s'est réuni de mai 2002 à septembre 2004. Dans un premier temps, ce groupe de travail a fixé des objectifs selon des critères tenant compte de l'environnement, du développement durable et de la mobilité. Dans un second temps, il a étudié dans quelle mesure un contournement de Genève permettrait d'atteindre ces objectifs. Enfin, il a évalué l'opportunité de réaliser ce contournement sous la forme d'une liaison entre les deux rives.

L'étude de la résolution 498 et de la pétition 1540 a permis à la Commission des transports de découvrir les conclusions obtenues par ce groupe de travail sur l'opportunité d'une traversée et, le cas échéant, sur la variante la plus à même d'atteindre les objectifs fixés.

Lors des auditions effectuées par la commission, celle-ci a été confrontée à deux visions complètement différentes. D'une part, celle de M. Quaglia, du GTE, porteur du projet de pétition, qui consiste à construire une traversée de la Rade afin de libérer de la place au centre-ville pour de nouveaux véhicules, dont les utilisateurs seraient de potentiels clients pour les magasins. D'autre part, celle de M. Ziegler, de la CT, qui envisage une traversée comme un élément parmi d'autres d'un vaste plan urbanistique visant à diminuer le

trafic motorisé au centre-ville et rendant ainsi possible la création de zones piétonnes ou, plus généralement, favorisant la mobilité douce.

La minorité représentée par ce rapport adhère plutôt, vous l'aurez compris, à cette seconde vision, dont l'objectif est de diminuer le trafic motorisé au centre-ville.

En effet, la majorité de la commission semble vouloir la construction à tout prix d'une nouvelle infrastructure routière, à laquelle elle envisage, il est vrai, de joindre des « mesures d'accompagnement » – terme vague pouvant être interprété, le moment venu, au bon vouloir de chacun. Cette majorité fixe donc comme objectif la réalisation d'une traversée, sans avoir aucune certitude quant aux conséquences d'un tel ouvrage.

Pour la minorité, le véritable objectif de la démarche doit être la diminution de la circulation au centre-ville, non pas pour y céder la place à de nouveaux véhicules, mais bien pour y créer une zone plus conviviale, plus agréable à vivre, moins encombrée par la présence physique des voitures et par leurs émanations diverses – bruits, odeurs, gaz à effet de serre, etc. Dans cette perspective, la réalisation d'une traversée de la Rade est un moyen parmi d'autres d'atteindre un objectif d'amélioration de la qualité de vie au centre-ville, mais certainement pas le plus efficace. En effet, le rapport du groupe de travail montre que seuls 15% des véhicules passent actuellement d'une rive à l'autre et seraient donc concernés par une hypothétique traversée. Il s'agirait donc de déboursier 800 millions de F (estimation donnée par M. Cramer pour le tunnel sous la Rade et le raccordement à la route de Malagnou) pour diminuer de 15% le trafic sur le pont du Mont-Blanc ; même en période de vaches grasses, ce chiffre ferait grincer des dents, et dans la situation actuelle des finances de l'Etat, il devient tout bonnement inconcevable.

Des propositions de modification des invites ont été faites par la minorité, visant à mieux prendre en compte l'ensemble des modes de transport et la globalité de la problématique du trafic au centre-ville, mais aucune n'a su trouver grâce aux yeux de la majorité. Cette dernière a préféré modifier très marginalement le projet de résolution, en conservant la mention d'une « traversée de la rade en tunnel (2x2 voies) », ce qui reprend les conclusions du groupe de travail, mais ferme la porte aux autres solutions potentielles étudiées par l'OCM, qui doit rendre prochainement son rapport au Conseil d'Etat sur ce sujet.

La plupart des grandes villes européennes, dont Genève se targue de faire partie, ont de vastes zones piétonnes dans leur centre-ville, sans que cela porte préjudice aux nombreux commerces qui y sont implantés, l'accessibilité

au centre étant garantie par des réseaux de transports publics rapides et performants. Si l'on pense à Lyon, Barcelone ou Stockholm, ces villes ne paraissent pas souffrir du marasme économique que nous prédisent les opposants à ce type de mesure. La desserte du centre-ville de Genève par les transports publics est excellente et en constante amélioration, notamment grâce à l'extension du réseau de trams. Les prestations fournies aux régions périphériques s'améliorent elles aussi d'année en année et, si l'on voit de manière plus large, la réalisation de la liaison Cornavin-Praille-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) permettra d'ici quelques années le développement d'un réseau régional de transports digne de ce nom. Dès lors, un investissement de 800 millions de francs pour un ouvrage qui ne concerne finalement que l'hyper-centre paraît totalement démesuré, et ce pour un impact tout relatif.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de rejeter la résolution 498 et de classer la pétition 1540, afin d'étudier plus globalement la problématique du trafic au centre-ville, sans donner les réponses avant d'avoir posé les bonnes questions.