

Date de dépôt : 11 janvier 2016

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier l'initiative populaire 157 « OUI à la grande Traversée du Lac ! »

Rapport de majorité de M. Eric Stauffer (page 2)

Rapport de première minorité de M. Mathias Buschbeck (page 34)

Rapport de deuxième minorité de M. Pierre Vanek (page 38)

Rapport de troisième minorité de M. Thomas Wenger (page 43)

- | | |
|---|-----------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 6 février 2015 |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le | 6 juin 2015 |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 6 juin 2015 |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 6 février 2016 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 6 février 2017 |

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Eric Stauffer

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné cette initiative populaire cantonale lors de 7 séances, les 1^{er}, 8, 22 et 29 septembre, les 6 et 27 octobre et le 15 décembre 2015, au cours desquelles elle a procédé à de nombreuses auditions.

M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), a introduit le sujet à la première séance, puis a assisté à la plupart des séances.

La sous-commission a bénéficié de l'aide de M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint du DETA, de M. Alexandre Prina, directeur de la DGT, et de M. Matthieu Baradel, ingénieur à la DGT.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{mes} Agnès Cantale et Clémentine Cyprien que nous remercions de la qualité de leur travail.

Les principales idées à retenir

La réalisation d'une grande traversée du lac et d'un boucllement autoroutier proposé par l'IN 157 est nécessaire pour le canton de Genève et sa région.

Du point de vue du développement territorial, il s'avère que les potentiels aujourd'hui connus à l'horizon 2030 en termes de développement de la rive gauche nécessiteront de développer l'accessibilité autoroutière de cette partie de l'agglomération. De plus, les développements envisageables au-delà de 2030, période d'exploitation de l'infrastructure, viennent encore renforcer ce besoin de développer l'accessibilité avec un boucllement autoroutier.

L'intérêt d'un préfinancement par le canton du boucllement autoroutier, en vue d'une mise en service à l'horizon 2030 et avec l'objectif d'un transfert des ouvrages à la Confédération est confirmé. Aussi, toutes les solutions permettant de financer les ouvrages doivent être examinées sans tabous. La possibilité d'avoir recours à un partenariat public-privé (PPP) est avérée pour réaliser de façon optimale les ouvrages.

Enfin, **l'intérêt du boucllement autoroutier pour la requalification du cœur d'agglomération** est confirmé et se concrétise, permettant ainsi de repenser l'accessibilité de l'agglomération, d'améliorer la performance des transports publics et de renforcer la qualité des espaces publics.

Au final, il s'agit là d'un véritable projet de société qui se dessine. L'acceptation de cette initiative qui vise à inscrire dans la constitution le **principe d'une grande traversée du lac** permettra d'une part d'envoyer un message clair et fort aux autorités fédérales pour la prise en compte de cette infrastructure et d'autre part de donner la dynamique nécessaire au Conseil d'Etat pour réaliser ce projet à l'horizon 2030.

Objet de l'Initiative populaire cantonale 157 « OUI à la grande Traversée du Lac ! »

L'IN 157 « OUI à la grande Traversée du Lac ! » demande que le canton réalise une traversée du lac permettant l'achèvement du contournement de Genève.

Ainsi, il est proposé que la constitution de la République et canton de Genève (A 2 00) soit complétée par un nouvel article 192A « Traversée du Lac », dont la teneur est la suivante :

Art. 192A Traversée du Lac (nouveau)

¹ Pour lutter contre l'engorgement des voies de communication, renforcer la prospérité de la région et améliorer la qualité de vie, le canton réalise une Traversée du Lac permettant l'achèvement du contournement de Genève.

² Afin d'accélérer sa réalisation, un partenariat avec le secteur privé est envisagé parallèlement au mode de financement prévu par la Confédération.

³ L'Etat prend des mesures d'accompagnement. En particulier, il s'appuie sur la Traversée du Lac pour aménager les rives avec les communes concernées, réduire les nuisances dans les zones urbanisées, renforcer l'efficacité des transports publics, favoriser la mobilité douce et créer de nouveaux espaces publics.

Un projet nécessaire pour Genève

Les projections socio-économiques à l'horizon 2030, établies en 2012, prévoient une augmentation de la population et des emplois de +100 000 habitants et +70 000 emplois à l'échelle du canton. Cela engendrera une augmentation de la mobilité estimée à environ 350 000 déplacements supplémentaires chaque jour auxquels il faut ajouter les déplacements liés aux

emplois depuis l'extérieur du canton, estimés à environ 60 000 déplacements supplémentaires.

Ces déplacements supplémentaires viendront renforcer la pression qui s'exerce aujourd'hui déjà sur l'ensemble des modes de transports dans le canton.

A l'horizon 2030 et en l'état des prévisions découlant des planifications, la rive gauche du lac, territoire particulièrement concerné par ce projet, présente un potentiel de +40 000 logements et +24 000 emplois. Ce développement se réalisera au travers de grands projets d'urbanisation coordonnés avec le développement d'infrastructures de transports. Dans cette perspective, le bouclage autoroutier permis par la grande traversée du lac représente le complément indispensable pour structurer le futur réseau routier de l'agglomération et améliorer l'accessibilité de la rive gauche du lac.

Par ailleurs, compte tenu de l'horizon de mise en service (2030) et de la durée d'exploitation d'une infrastructure telle que le bouclage autoroutier (plus d'une cinquantaine d'années), il est également pertinent de mettre en évidence les perspectives d'urbanisation à plus long terme. L'estimation de ces potentiels au-delà de 2030 se base sur une hypothèse d'utilisation à plein des potentiels d'urbanisation du canton et de sa région.

Ainsi, au-delà de 2030, ce secteur de l'agglomération pourrait accueillir encore +30 000 logements et +10 000 emplois supplémentaires.

Sur cette base, la réalisation de la traversée du lac prévue à l'horizon 2030 se justifie aujourd'hui car elle permet :

- d'améliorer l'accessibilité de l'est de l'agglomération dès 2030 et au-delà en offrant à Genève un vrai périphérique complet,
- de réduire les temps de parcours à l'intérieur du Grand Genève et
- de délester certains tronçons routiers du centre de l'agglomération.

Cohérence avec les planifications de l'Etat

Pour répondre et accompagner ces développements, le Conseil d'Etat a validé, à travers la stratégie multimodale pour Genève Mobilités 2030 et le nouveau Plan directeur cantonal 2030 (PDCn 2030), une stratégie de développement de l'ensemble des réseaux de transports, qui se réalisera par étapes à court, moyen et long termes. Par ailleurs, le projet est également inscrit dans le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2.

Une opportunité de requalification forte du centre

Le principe d'un boucllement autoroutier permettra de réduire la place de la voiture dans le centre. Ainsi, par exemple, selon Mobilités 2030, les capacités des ponts du centre-ville sera réduite, avec la traversée du lac, de près de 50% par rapport à aujourd'hui, le trafic étant reporté sur cette nouvelle ceinture autoroutière.

Moins de trafic en ville, c'est plus de place pour la mobilité douce et les transports publics, la suppression des bouchons, moins de pollution et de nuisances sonores là où les genevois sont les plus exposés.

Auditions

Audition de M. Jean-Luc Poffet, responsable du domaine Planification du réseau, Office fédéral des routes (OFROU)

M. Poffet rappelle les conclusions de l'étude d'opportunité réalisée par l'OFROU en 2013 concernant l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau autoroutier genevois : **pour l'OFROU, l'élargissement autoroutier et la traversée du lac ne s'excluent pas**. Dans tous les cas, un élargissement est nécessaire pour supprimer les goulets d'étranglement ; celui-ci est cependant moins important si on réalise la traversée du lac. Par ailleurs, **la traversée du lac présente une « utilité supplémentaire » par rapport à un élargissement seul dont profiteraient le canton et sa région**.

A ce sujet, interrogé par un député (UDC), il indique que la traversée du lac permettrait de requalifier fortement le centre-ville.

Il ajoute par ailleurs que, pour la Confédération, la traversée du lac se justifiera par un développement de la rive gauche, tout en précisant que la Confédération n'attend pas nécessairement que des constructions soient réalisées, mais qu'elle souhaite s'assurer qu'il y a une intention claire de développement qui doit notamment se traduire dans les documents de planification.

En conclusion, **il indique qu'il n'y a pas d'opposition du point de vue de la Confédération à réaliser la traversée du lac**, mais que la priorité est donnée à l'élargissement de l'autoroute.

A un député (S) demandant si, selon lui, la réalisation de la traversée du lac aurait pour conséquence une **augmentation du trafic routier**, M. Poffet indique que ce lien n'est pas direct et qu'il y a un intérêt certain à **concentrer les kilomètres parcourus sur les réseaux les plus structurants**, tels que l'autoroute pour décharger les zones les plus denses.

A un député (S) l'interrogeant sur les délais de début des travaux, prévus par le canton, à savoir 2025, il répond que, ces délais, s'ils restent réalistes, sont optimistes.

Audition de M^{me} Nathalie Hardyn et de M. Alain Meylan, Groupement transport et économie (GTE)

M^{me} Hardyn affirme que le GTE soutient unanimement la réalisation de la traversée du lac, que le projet figure dans le plan directeur cantonal et que c'est un élément clef de la stratégie du Conseil d'Etat « Mobilités 2030 ».

M. Meylan, se basant sur plusieurs études récentes, indique que le recours à un **partenariat public-privé (PPP) permettrait une réalisation le plus tôt possible** de la traversée du lac. Il ajoute que l'intérêt d'un PPP réside également dans la **prise en compte du « cycle de vie » du projet** : construction, mise en service, exploitation, entretien et remise en état. Il indique également plusieurs projets en Suisse ayant eu recours au PPP (salle de spectacle, centre sportif, stade,...) et à l'étranger concernant les infrastructures routières. Il cite notamment le pont sur le Bosphore à Istanbul, d'un montant sensiblement équivalent à celui du boucllement autoroutier, réalisé par un bureau d'études genevois en 5 ans. S'agissant d'un péage, il indique que **PPP et péage ne sont pas forcément liés**. Ceci étant, **un péage sur une infrastructure routière est possible aujourd'hui**, au contraire d'un péage urbain qui nécessite une modification constitutionnelle.

A la question d'un député (UDC) concernant les catégories d'investisseurs qui pourraient être intéressés à participer au PPP, il répond qu'il s'agirait des fonds de pension, des banques et fonds d'investissements.

A la question de députés (S et Ve) demandant si le GTE était prêt à envisager de véritables mesures de requalification accompagnant la traversée du lac, les représentants du GTE répondent par l'affirmative. Ils ajoutent que **ces mesures de requalification**, si elles ne doivent pas précéder la réalisation de la traversée du lac, **sont indispensables et que la volonté des initiants sur ce sujet est très claire avec l'alinéa 3 de l'IN 157**.

A un député (UDC) faisant état de la position de la Confédération de développer la rive gauche avant de réaliser la traversée du lac, les auditionnés **confirment d'une part le potentiel de développement de cette rive du lac** et que celle-ci se développera de toute façon. La question de savoir si les infrastructures doivent précéder le développement ou l'inverse est ouverte. Ils ajoutent que, selon eux, **l'OFROU n'est pas défavorable au projet** et que, **si le peuple soutient cette initiative** et, par là, la politique mise en place par le

Conseil d'Etat, **il enverra un message fort à Berne** et que ce message politique fort est nécessaire.

A une remarque d'un député (PLR) indiquant qu'une augmentation de la voirie entraîne une augmentation globale du trafic, les auditionnés répondent que **l'augmentation de la mobilité se fera de toute façon du fait du développement du canton et de sa région** et que la question est bien de **répondre de manière adéquate à ce développement**.

Audition de M^{me} Catherine Kuffer-Galland et M. Thierry Gauthier, Association des communes genevoises (ACG)

Mme Kuffer-Galland indique en préambule que, dans le cadre de l'IN 157, l'ACG n'a pas de légitimité particulière pour s'exprimer.

Interrogée par un député (UDC) sur la position des communes de Vernier, Satigny et Meyrin sur le dossier de la traversée du lac, M^{me} Kuffer-Galland répond que, sans pour autant parler au nom des communes, **le projet aura vraisemblablement des influences sur ces communes en termes d'urbanisme** mais aussi du fait du **délestage de l'actuelle autoroute de contournement**. Elle ajoute que la **Ville de Genève** verrait probablement favorablement ce projet dans la mesure où il **réduirait fortement le trafic sur son territoire**.

Concernant la question d'un député (UDC) sur le potentiel de développement des communes et son impact pour Puplinge, Meinier, Choulex, Gy, Vandœuvres, Bellevue et Prégny-Chambésy, elle ajoute que, selon la Confédération, cette condition de développement est liée à la réalisation de la traversée du lac. Elle souligne le potentiel indiqué dans le Plan directeur cantonal sur le secteur de la Palanterie. Elle indique que, selon elle, il y aurait une opposition des communes de la rive gauche si la densification devait être imposée, mais que celles-ci subissent un trafic pendulaire important auquel la traversée remédierait.

Sur la base d'une remarque d'un député (PLR) indiquant que **la traversée du lac réduirait le trafic dans toutes les communes genevoises et améliorerait ainsi leur qualité de vie**, M^{me} Kuffer-Galland répond par l'affirmative et ajoute que les impacts et bénéfices du projet seront différents d'une commune à l'autre.

Audition de M. Daniel Chambaz, directeur général de l'environnement (DGE), et M. Gilles Mulhauser, directeur général de la Nature et du Paysage (DGNP), DETA - Etat de Genève

MM. Chambaz et Mulhauser décrivent brièvement le projet du Conseil d'Etat sur la base de l'étude réalisée en 2011. **Ils soulignent que l'IN 157 ne porte pas sur ce projet, mais bien sur un principe.**

D'un point de vue **qualité de l'air**, le projet n'entraîne pas de dégradation à un niveau global : il améliore la qualité de l'air et réduit les nuisances sonores dans le centre sans dégrader la qualité de l'air en rive gauche.

Le projet générera des **déblais** qu'il s'agira de recycler et d'éliminer. Les déblais seront beaucoup plus importants si le lac est traversé en tunnel (4 millions de m³) que si le lac est traversé en pont. Par ailleurs, un tunnel modifierait les courants et perturberait la faune lacustre. **L'impact paysager d'un pont**, quant à lui, est subjectif. Concernant la traversée du lac, ils concluent que, **d'un point de vue environnemental, une traversée en pont est préférable alors que, d'un point de vue nature et paysage, c'est un tunnel qui est préférable.**

En rive gauche, le percement de tunnels ne pose **pas de problème vis-à-vis de la nappe phréatique**. Le projet aura néanmoins des **impacts sur les terres agricoles et traverse des milieux naturels à protéger**. Le tronçon Thônex-Vallard est celui qui subirait le moins d'impact négatifs.

En conclusion, sur ces différents points, tous les obstacles peuvent être surmontés.

Ils rappellent que le projet devra donner lieu à une étude d'impact sur l'environnement.

Audition de M. Jean Berthet, membre du comité ATE Genève, M. Jacques Sottini, coprésident Pro Vélo, et M. Thibault Schneeberger, cosecrétaire actif-trafiC.

Les auditionnés annoncent que leurs associations se prononcent contre l'IN 157.

M. Schneeberger reconnaît en effet qu'il y a un **consensus autour du problème de la mobilité à Genève** et que l'augmentation des routes génère plus de trafic.

M. Berthet annonce par ailleurs **l'opposition de la CDT au principe du partenariat public-privé.**

M. Sottini enfin relève que **l'IN 157 inscrit dans la constitution l'obligation de créer des mesures d'accompagnement, mais que celles-ci ne sont pas précisées.**

A la question d'un député (S) sur **l'intégration d'une voie piétonne et cyclable à la traversée du lac**, M. Schneeberger donne, à titre personnel, un avis défavorable dans la mesure où ces modes s'accommodent mal de la proximité d'une autoroute.

Audition de M. Jean-François Obez, vice-président de la communauté de communes du Pays de Gex en charge des transports, M. Pierre-Jean Crastes, président de la communauté de communes du Genevois, vice-président de l'ARC, M. Frédéric Bessat, directeur de l'ARC, M. Gabriel Doublet, maire de Saint-Cergues, vice-président d'Annemasse-Agglomération, vice-président de l'ARC, et M. Jean Neury, vice-président de l'ARC, président de la communauté de communes du Bas-Chablais

Les auditionnés expliquent que **le projet de bouclage autoroutier doit s'envisager dans une dimension transfrontalière**. Ils indiquent que le projet doit notamment être **précisé quant à ses connexions avec le réseau routier français**, soit au niveau des jonctions nouvelles en rive gauche avec l'A40 et le désenclavement du Chablais, mais aussi en rive droite (nouvelle jonction à Versoix). Ils soulignent notamment que l'horizon de réalisation du projet de bouclage est compatible avec l'horizon du projet de désenclavement du Chablais.

S'agissant du **développement territorial**, ils indiquent que **les objectifs à 2030 fixés seront atteints, en France, en 2022 ou 2023.**

S'agissant du principe du **partenariat public-privé (PPP)**, M. Crastes cite **l'exemple de l'A41 Nord**, autoroute construite et exploitée en concession et **qui n'a pas coûté d'argent public**, en soulignant que cette infrastructure a amélioré l'accessibilité à Genève de territoires plus éloignés.

Les auditionnés indiquent ne pas s'opposer au projet et au principe d'un bouclage autoroutier, compte tenu de l'importance de maintenir des territoires dynamiques, **mais le projet doit être précisé sur plusieurs points dans les années à venir**. A ce sujet, ils indiquent que **le Conseil d'Etat a mis en place récemment une collaboration avec les autorités du Grand Genève** sur le sujet de la traversée du lac et que celle-ci permettra d'étudier les différents points soulevés par les partenaires. A ce dernier sujet, le DETA précise que les autorités françaises ont été associées aux réflexions précédentes sur le sujet de la traversée du lac, notamment entre 2011 et 2013.

Votes de la commission lors de la séance du 15 décembre 2015

Le Président met aux voix l'IN 157 :

L'initiative populaire cantonale 157 est acceptée par :

Pour : 9 (3 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 PDC)

Contre : 5 (3 S, 1 Ve, 1 EAG)

Abstention : –

Le Président demande à la commission si elle souhaite opposer un contreprojet à l'IN 157 :

Les commissaires refusent d'opposer un contreprojet à l'IN 157 par :

Pour : 2 (1 EAG, 1 Ve)

Contre : 12 (3 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 PDC, 3 S)

Abstention : –

Commentaires personnel du rapporteur

Je suis entré en politique en 1987 sous la bannière Libérale, élu la première fois comme vient-ensuite au Conseil municipal de la Ville d'Onex en 1991. Déjà à cette époque, les discussions sur la traversée de la rade ou la traversée du lac étaient animées dans les différents partis politiques et notamment au parti Libéral.

Mon évolution politique ma naturellement conduit à cofonder le MCG-Mouvement Citoyens Genevois afin de répondre aux légitimes attentes de nos concitoyens, notamment en matière de mobilité et de traversée de la rade ou du lac.

En matière de mobilité, il n'y a pas UNE solution pour régler le problème, il doit y avoir une multitude d'actions qui donnent un résultat positif en matière de mobilité, de fluidité du trafic. Il est impératif de ne pas jouer UN PROJET CONTRE UN AUTRE, mais d'actionner la simultanéité de projets !

Un petit historique afin de nous remémorer le fil conducteur :

La **traversée de la rade de Genève** est un projet de construction d'une traversée routière du lac Léman en amont de la ville de Genève. Divers concepts de ponts ou de tunnels, sur des tracés situés plus ou moins loin de la ville, ont été successivement conçus depuis 1896 (premier projet d'Albert Trachsel).

Le tunnel de Trachsel

A la fin du XIX^e siècle, la traversée de la rade est déjà d'actualité. Le peintre et architecte Albert Trachsel propose en 1896, dans son «*Projet d'une transformation et d'un agrandissement de la ville de Genève*», une traversée en tunnel «*pour ne pas obstruer la merveilleuse vue de la rade*», puis après la Seconde Guerre mondiale.

En 1985, une initiative en faveur d'une traversée de la rade, lancée par le Touring Club Suisse, recueille 28 235 signatures. Le 12 juin 1988, elle est acceptée en votation par 68,5 % des votants. Les autorités reçoivent donc un mandat du peuple de projeter une traversée routière, en amont du pont du Mont-Blanc, mais les oppositions demeurent vives. Le conseiller d'Etat socialiste chargé des travaux publics, Christian Grobet, déclare ainsi publiquement qu'il ne souhaite pas que la traversée soit réalisée. Quant aux milieux favorables à la traversée, ils se déchirent entre partisans d'un pont ou d'un tunnel.

Le gouvernement genevois monocolore (uniquement composé d'élus de droite et du centre), en fonction au milieu des années 1990, décide de demander au peuple de trancher entre les deux options. Le conseiller d'Etat Philippe Joye, lui-même architecte, lance un double concours pour un pont et un tunnel et propose en votation les crédits pour les deux variantes. La question posée ne concerne que les crédits des objets projetés et les deux objets sont refusés, à 71% de non pour le tunnel et 69% pour le pont. A noter qu'à la question subsidiaire, demandant la préférence entre un pont ou le tunnel, le pont l'emporte par 58 % contre 42 %.

Par la suite, les positions évoluent et l'idée d'une traversée du lac émerge : elle serait construite nettement plus en amont que les projets précédents et bouclerait l'autoroute de contournement. Cette traversée a été inscrite au plan directeur cantonal 2030 mais, en mars 2013, la Confédération suisse refuse de lui accorder un statut prioritaire qui lui permettrait d'obtenir un financement fédéral.

En 2012, l'Union démocratique du centre (UDC) lance une nouvelle initiative populaire demandant la construction dans un délai de six ans d'une traversée en tunnel. Son texte prévoit des accroches au Port-Noir et à l'avenue de France ainsi qu'un autre tunnel reliant le Port-Noir à la route de Malagnou ; il précise également que ces ouvrages seraient affectés au seul transport motorisé privé. L'initiative est soumise au vote le 28 septembre 2014. L'Etat évalue le coût du projet à 1,2 milliard de francs et estime que sa réalisation contreviendrait au droit fédéral, car le tunnel devrait traverser la nappe phréatique du Genevois. Tous les partis représentés au Grand Conseil, à

l'exception de l'UDC et du Mouvement citoyens genevois, appellent à la refuser.

Confirmée par une étude cantonale menée entre 2008 et 2010, l'utilité de la traversée du lac a été inscrite au plan directeur cantonal 2030 en septembre 2013.

Eric Stauffer

Sources : DETA, Wikipedia, L'Illustré.

Un remerciement particulier au DETA et aux fonctionnaires pour l'aide à la rédaction du présent rapport et ses annexes.

Initiative populaire cantonale

« OUI à la grande Traversée du Lac ! »

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, le parti démocrate-chrétien et le parti libéral-radical ont lancé l'initiative populaire cantonale constitutionnelle formulée intitulée « OUI à la grande Traversée du Lac ! », qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

- | | |
|---|-----------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 6 février 2015 |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le | 6 juin 2015 |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 6 juin 2015 |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 6 février 2016 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 6 février 2017 |

Initiative populaire cantonale

« OUI à la grande Traversée du Lac ! »

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, conformément aux articles 56 à 64 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et aux articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative constitutionnelle :

Article unique

La Constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, est modifiée comme suit :

Art. 192A Traversée du Lac (nouveau)

¹ Pour lutter contre l'engorgement des voies de communication, renforcer la prospérité de la région et améliorer la qualité de vie, le canton réalise une Traversée du Lac permettant l'achèvement du contournement de Genève.

² Afin d'accélérer sa réalisation, un partenariat avec le secteur privé est envisagé parallèlement au mode de financement prévu par la Confédération.

³ L'Etat prend des mesures d'accompagnement. En particulier, il s'appuie sur la Traversée du Lac pour aménager les rives avec les communes concernées, réduire les nuisances dans les zones urbanisées, renforcer l'efficacité des transports publics, favoriser la mobilité douce et créer de nouveaux espaces publics.

EXPOSÉ DES MOTIFS

La grande traversée du lac, c'est mieux vivre à Genève demain.

L'avenir se décide aujourd'hui !

En inscrivant la grande Traversée du Lac dans leur Constitution, les Genevois montrent leur détermination et s'engagent avec le Conseil d'Etat pour qu'elle figure dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Sa réalisation sera alors possible, et son financement assuré. Donnons sans plus attendre un signal fort et sans équivoque aux autorités fédérales !

Un développement assumé et maîtrisé

Avec la Traversée du Lac, Genève prend son avenir en main. C'est un outil d'aménagement, notamment des rives autour du nouvel axe, en concertation avec les communes concernées. Il permet de préserver nos campagnes. La grande Traversée offre en effet des perspectives d'aménagement cohérentes : elle propose une approche moderne et intelligente de la mobilité, du logement, de l'économie et de l'environnement. Pour rappel, chaque année, 270 jours de bouchons asphyxient les habitants et entreprises du canton.

Boucler le contournement de Genève

Pour 2025, la Confédération a décidé d'élargir l'autoroute de contournement, un des goulets d'étranglement les plus saturés du pays. Des travaux nécessaires, mais insuffisants pour nous permettre d'envisager sereinement l'avenir à long terme, compte tenu des prévisions d'augmentation des déplacements, de près de 30% d'ici 2030. La grande Traversée du Lac permet de créer enfin une ceinture, un périphérique. Pour traverser le canton, inutile alors d'emprunter les quais et de traverser le centre-ville.

Améliorer la qualité de vie

La grande Traversée du Lac doit provoquer une réduction du trafic de l'ordre de 30% au centre-ville. Réduction du bruit, de la pollution : une véritable bouffée d'oxygène. La Traversée permet la création de nouveaux espaces publics, de zones piétonnes et commerciales. Dans les villages, de nombreux riverains subissent aussi au quotidien les nuisances dues au trafic pendulaire. La Traversée du Lac est l'occasion de rediriger le trafic et de requalifier certains tronçons, dont notamment des traversées de villages sur la rive gauche.

Renforcer les transports publics et la mobilité douce

Actuellement, la paralysie du centre-ville est telle que même les transports publics sont souvent immobilisés. Avec la Traversée du Lac, la place allouée aux transports publics est augmentée. Irréaliste aujourd'hui, la création d'un nouvel axe de tram sur le pont du Mont-Blanc devient possible, tout comme de nouveaux aménagements pour cyclistes et piétons.

Un partenariat public-privé comme alternative

Autre avantage de la grande Traversée du Lac : son coût, de l'ordre de 2,7 à 3,3 milliards de francs, est en principe pris en charge par la Confédération une fois l'arrêté fédéral modifié. Cependant, à l'échelle du pays, les projets d'infrastructures sont nombreux et les ressources limitées. Une étude récente a montré qu'un partenariat public-privé est une alternative réaliste et intéressante, qui permet en particulier d'accélérer la réalisation de la Traversée.

INITIATIVE POPULAIRE CANTONALE 157 "OUI À LA GRANDE TRAVERSÉE DU LAC !"

PRÉSENTATION DU RAPPORT DU CONSEIL D'ÉTAT

COMMISSION DES TRANSPORTS

01.09.2015



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

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

04.09.2015

DESCRIPTION DE L'IN 157

> L'IN 157 PROPOSE QUE LA CONSTITUTION DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE SOIT COMPLÉTÉE D'UN NOUVEL ARTICLE

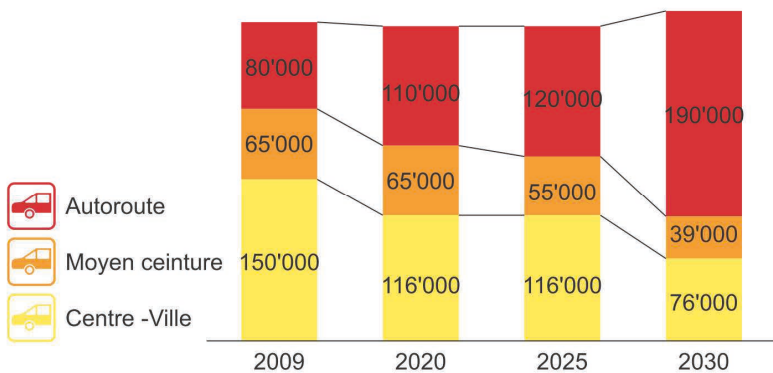
Art. 192A Traversée du Lac (nouveau)

¹ Pour lutter contre l'engorgement des voies de communication, renforcer la prospérité de la région et améliorer la qualité de vie, le canton réalise une Traversée du Lac permettant l'achèvement du contournement de Genève.

² Afin d'accélérer sa réalisation, un partenariat avec le secteur privé est envisagé parallèlement au mode de financement prévu par la Confédération.

³ L'État prend des mesures d'accompagnement. En particulier, il s'appuie sur la Traversée du Lac pour aménager les rives avec les communes concernées, réduire les nuisances dans les zones urbanisées, renforcer l'efficacité des transports publics, favoriser la mobilité douce et créer de nouveaux espaces publics.

COHERENCE DE L'IN157 AVEC LA STRATEGIE CANTONALE DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS



Évolution 2009 – 2030 des capacités routières journalières sur les franchissements du Rhône (et du Lac) – *Source Mobilités 2030*



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

04.09.2015 Page 5

ÉLARGISSEMENT AUTOROUTIER : UN FINANCEMENT CONFIRMÉ

> FINANCEMENT ASSURÉ DANS LE CADRE DU FONDS FÉDÉRAL DE RÉSORPTION DES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT :

- Tous les tronçons de l'autoroute de contournement du Canton classés en priorité 1 et 2 par la Confédération
- 1.5 milliards de francs de la Confédération pour le Canton de Genève et la Métropole Lémanique

> LE 16 SEPTEMBRE 2014, LES CHAMBRES FÉDÉRALES ONT LIBÉRÉ LES MOYENS FINANCIERS POUR LES PREMIERS TRAVAUX

- Pour Genève : section Vengeron - Aéroport : 50 millions de francs



15 OCTOBRE 2014 : RAPPORT DE SYNTHÈSE SUR LA TRAVERSÉE DU LAC

> REQUALIFICATION DU CENTRE :

- Identification des principaux enjeux

⇒ Des projets restant à concrétiser à une large échelle

> PROJET DE TERRITOIRE EN RIVE GAUCHE

- Un potentiel avéré à l'horizon 2030 et au-delà

⇒ Une coordination transport – urbanisation – paysage à préciser

> NOUVELLES PISTES DE FINANCEMENT DU BOUCLEMENT AUTOROUTIER

- Faisabilité d'un pré-financement en partenariat public-privé, éventuelle mise en place d'un péage

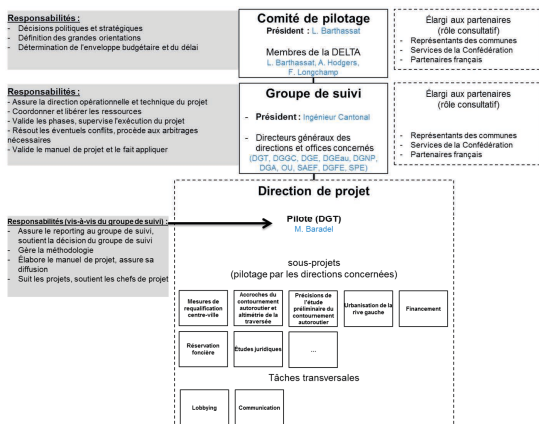
⇒ Un scénario à préciser

⇒ Un travail avec la Confédération à engager



PLAN D'ACTIONS 2014 - 2030

> 04 MARS 2015 : VALIDATION DE L'ORGANISATION DE PROJET PAR LE CONSEIL D'ETAT



> 23 JUIN 2015 : COMITÉ DE PILOTAGE N°1

L'IN 157 : UNE OPPORTUNITÉ POUR LA RÉALISATION DE LA TRAVERSÉE DU LAC

> COHÉRENCE DES OBJECTIFS DE L'IN 157 AVEC LES OBJECTIFS DU CONSEIL D'ETAT

> L'IN 157 : UNE ÉTAPE NÉCESSAIRE

- L'IN 157 prend toute sa place dans les différentes étapes politiques et techniques pour aboutir à la réalisation de la Traversée du Lac à l'horizon 2030

> INITIATIVE NÉCESSAIRE :

- Pour donner la dynamique nécessaire à la réalisation du projet
- Pour convaincre la Confédération de la détermination des Genevois à réaliser cette infrastructure et obtenir une prise en considération fédérale

> CONCLUSION

**Le Conseil d'Etat propose dans son rapport
d'accepter l'IN 157 sans lui opposer de contreprojet**



SOUS –COMMISSION TRANSPORTS

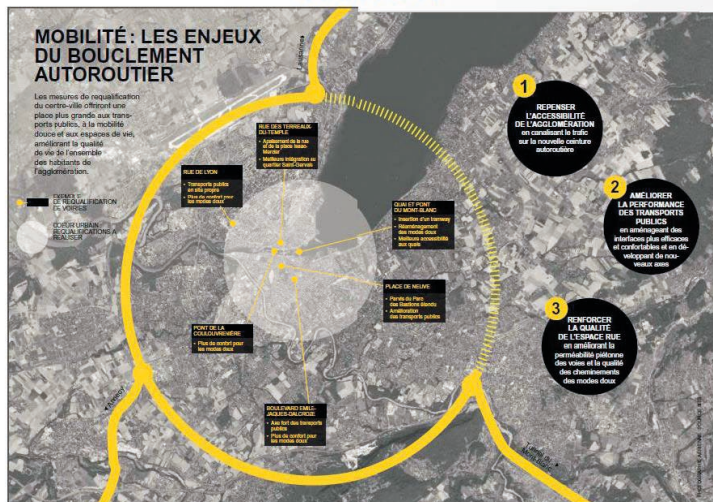
Grand Conseil - République et Canton de Genève

Audition de l'ARC sur la prise en considération de l'initiative populaire 157 « OUI à la grande Traversée du Lac » - le 27 octobre 2015



- 1. Une augmentation significative des déplacements transfrontaliers**
- 2. Les enjeux de la Traversée du Lac tels que définis aujourd'hui par le Canton**
- 3. Les impacts transfrontaliers du projet de la Traversée du Lac**
- 4. Les conditions de réussite pour le projet**

PROJET DE TRAVERSÉE DU LAC DU CANTON



Une forte croissance des déplacements

Évolution de la mobilité en 10 ANS :

+6% de l'utilisation des transports en commun



+73% de passagers à l'aéroport international de Genève



55% des déplacements sont pendulaires (domicile-travail et travail-domicile)



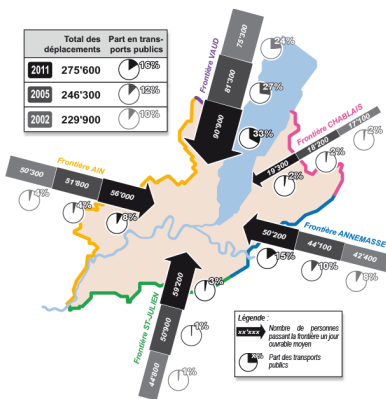
+20% d'augmentation des déplacements de et vers le canton de Genève



+90 000 déplacements supplémentaires en voitures et transports en commun

550 000

PASSAGES QUOTIDIENS DE LA FRONTIÈRE, DANS LES 2 SENS, EN 2011



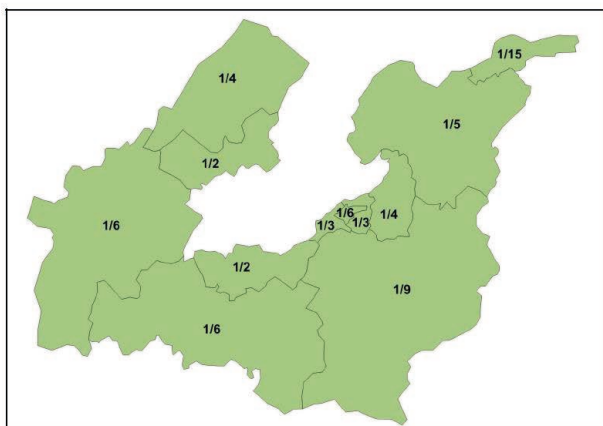
Part d'utilisation des transports publics faible mais en hausse sur toutes les frontières

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALLOIS-GENÈVOISE



PART DES DEPLACEMENTS EFFECTUES EN LIEN AVEC GENEVE

Estimation de la proportion habitants se rendant quotidiennement dans le canton de Genève, par secteur



5

2. Les enjeux du projet de Traversée du Lac vus par le canton de Genève

Aujourd'hui : Les enjeux du projet de Traversée du Lac prévus dans l'IN 157

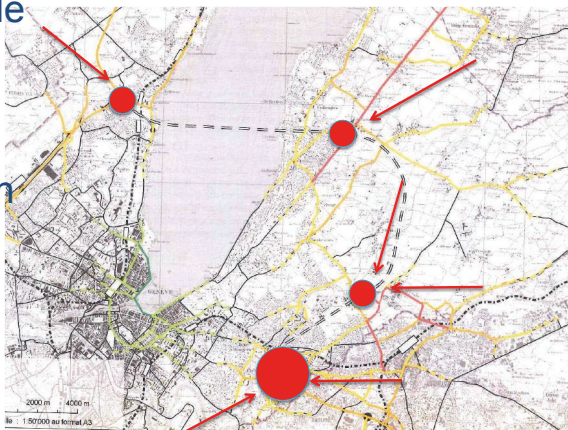
- Permettre l'achèvement du contournement de Genève
- Pour accélérer sa réalisation, un partenariat avec le secteur privé est envisagé parallèlement au mode de financement prévu par la Confédération
- Mise en œuvre de mesures d'accompagnement au sein du canton de Genève

→ **Une nécessité de repenser le projet dans une dimension transfrontalière**



3. Les impacts transfrontaliers du projet de Traversée du Lac

Un impact significatif sur le territoire français en terme d'augmentation de trafic automobile allant rechercher les échangeurs



Alors que le trafic baisse significativement dans le centre de Genève

→ Report des charges de trafic sur France



Une charge de trafic générale en augmentation

- Une estimation de l'ordre de 80 000 véhicules / jour en 2030 dans le scénario sans péage et de **40 000 v/j avec péage** + trafic transfrontalier à prendre en compte

→ Une saturation existante sur les axes principaux et aux entrées d'agglomération

Des impacts également en matière d'évolution du nombre de logements

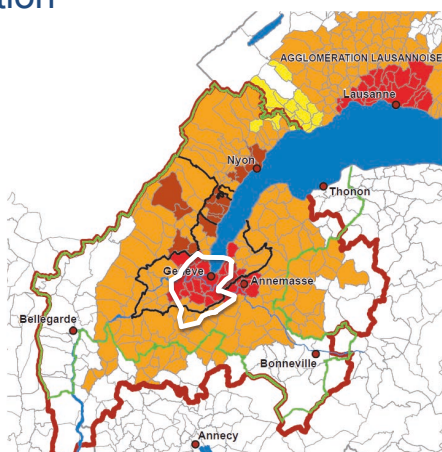
Evolution du nombre de logements et d'emplois sur la rive gauche du lac de 2010 à 2030 et au-delà

	LOGEMENTS		EMPLOIS		
	estimation basse	estimation haute	estimation basse	estimation haute	
Horizon 2010-2030	France	23'100	26'400	11'100	16'000
	Suisse	12'300	14'200	7'200	8'200
	Total rive gauche	35'400	40'600	18'300	24'200

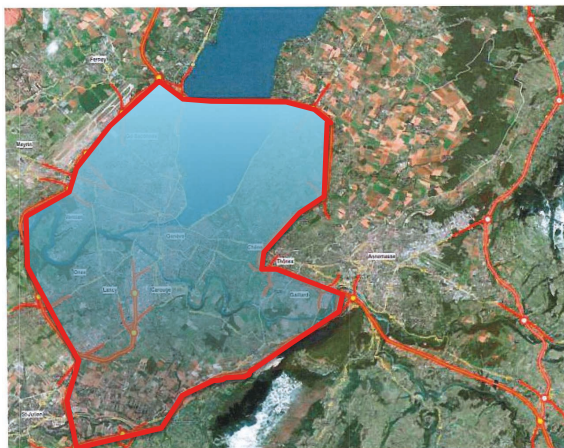
	LOGEMENTS	EMPLOIS	
Cumul au-delà de 2030	France	42'000	18'000
	Suisse	27'000	13'000
	Total rive gauche	69'000	31'000

Un projet qui contourne le centre du Canton mais pas le centre de l'agglomération

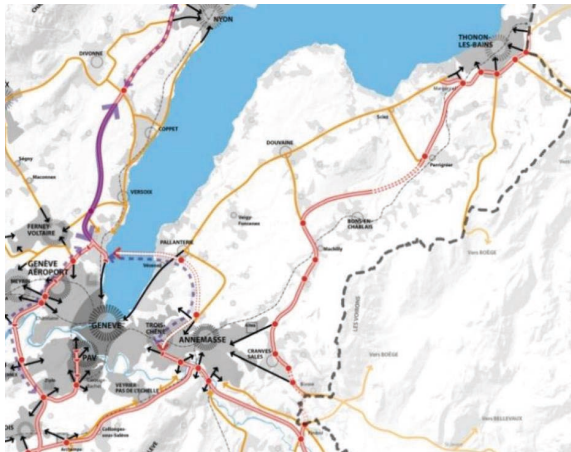
Carte de définition de l'agglomération par l'office fédéral de la statistique



Un projet qui n'intègre pas suffisamment le désenclavement du Chablais (depuis l'A40 Findrol jusqu'à Thonon) et la saturation du trafic actuel sur territoire français



La liaison A40 - Thonon intégrée dans les documents du projet d'Agglo

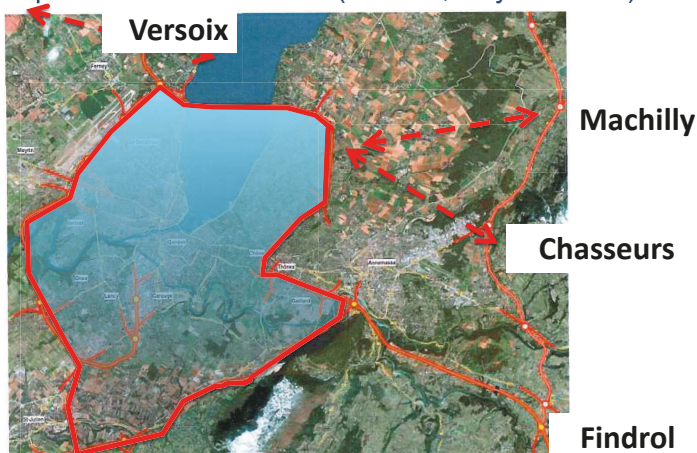


4. Les conditions de réussite pour le projet

Constats

- Un projet d'envergure dont les conséquences doivent être pensées à l'échelle du Grand Genève (rive gauche et rive droite)
- Passer d'un contournement du centre du Canton à un contournement de l'agglomération en créant un lien entre Pallanterie et le désenclavement du Chablais

Un projet qui doit intégrer le désenclavement du Chablais (depuis l'A40 Findrol jusqu'à Thonon) et la saturation du trafic actuel sur territoire français, et l'impact sur les deux rives (Versoix, Pays de Gex)



Une approche globale doit être menée, dès à présent à une échelle transfrontalière

Mener obligatoirement un travail sur d'autres variantes de raccordement au réseau routier et autoroutier français

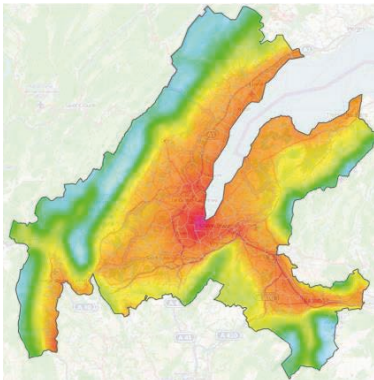
→ Travailler sur l'élaboration de variantes de tracés

→ Analyse de l'impact : faisabilité et modélisation

→ Intégrer la réflexion de la Traversée du Lac dans le cadre du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030 qui va réinterroger le concept d'aménagement du territoire

→ Analyser les impacts de la Traversée du Lac au regard des enjeux multithématiques (mobilité multimodale/environnement/aménagement)

Des enjeux environnementaux majeurs qui nécessitent un traitement à une échelle plus large que le centre de Genève



Aujourd'hui : des concentrations de polluants déjà importants


Horizon 2025-2030 : développement de l'aéroport (25M de voyageurs/an), Traversée du Lac,...

→ Quelle analyse réelle?



Projet de traversée du lac : synthèse des effets prévisibles

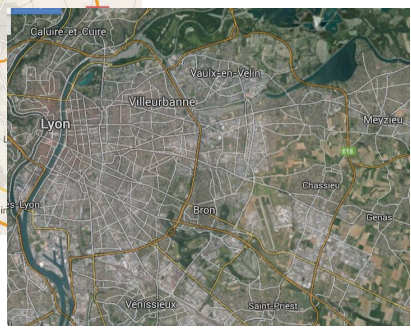
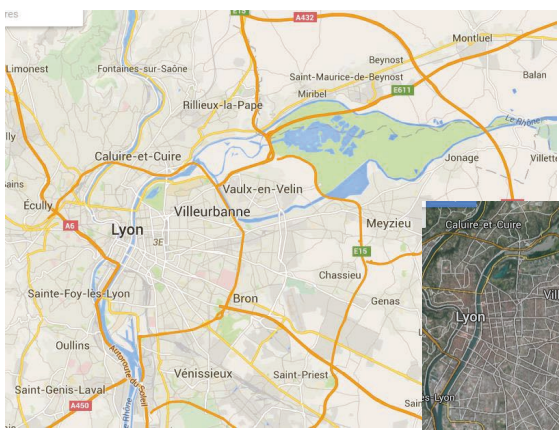
- **Mobilité** : reports de flux, adaptation inévitable des routes secondaires en Suisse et en France, impacts sur le fonctionnement des transports collectifs et Plan de Déplacements Urbains, opportunité de développer un transport collectif fort sur la Traversée du lac, etc.
- **Urbanisation** : augmentation de la pression foncière. Risque de déséquilibre accentué de la construction du nombre de logements entre France et Suisse. Relance des Grands Projets Pallanterie et Puplinge en Suisse à porter.
- **Economie** : modification des dynamiques d'emploi (attractivité aéroport renforcée avec nouvel accès, dynamiques commerciales modifiées, etc.)
- **Environnement** : impacts sur la qualité de l'air à l'échelle du Grand Genève, impacts sur le paysage, les espaces naturels et agricoles.



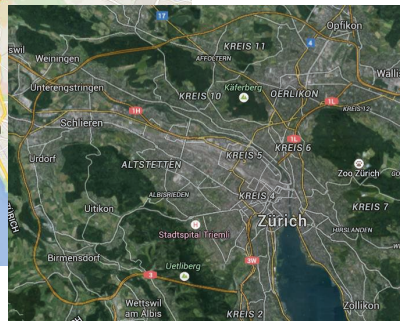
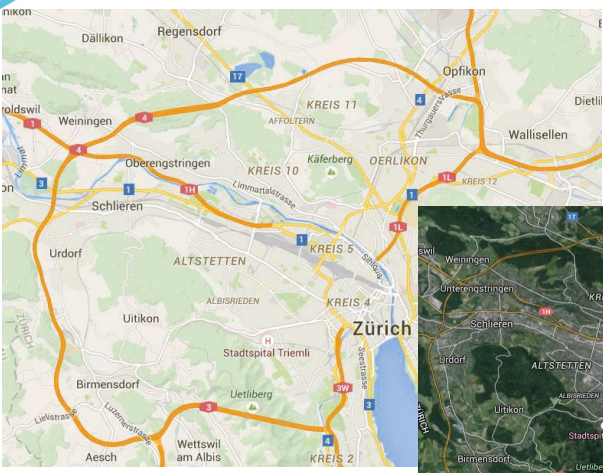
A ce jour, les conditions qui doivent être remplies

- Un tracé qui doit contourner le centre de l'agglomération et pas uniquement le centre de Genève
- sinon l'ouvrage ratera son objectif
- Un partenariat franco-valdo-genevois à activer dès à présent sur l'intégralité des composantes territoriales (mobilité, environnement, économie, urbanisation,..)

Des exemples existent pour proposer un contournement d'agglomération : Lyon



Exemple de Zürich



Date de dépôt : 12 janvier 2016

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. Mathias Buschbeck

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'initiative 157 « Oui à une grande Traversée du Lac » est dangereuse pour la mobilité, l'aménagement et les finances publiques genevoises.

Dangereuse pour la mobilité et l'aménagement de notre agglomération

Il est souvent écrit que le projet de traversée du lac permettrait « enfin » de boucler le périphérique genevois. Cette nécessité est un mythe. Zurich, par exemple, également située à l'embouchure d'un lac, possède bien une autoroute la contournant, mais personne n'y demande un « boucllement de périphérique ». En effet, tout comme à Genève, les besoins de mobilité ne se situent pas entre les deux rives du lac. Cette analyse n'est pas uniquement faite par les Verts mais en premier lieu par la Confédération. Comme le rappelait déjà opportunément Patrick Lussi dans son rapport de minorité sur l'IN 152 « Pour une traversée de la Rade », « notre Berne fédérale a conclu qu'une traversée autoroutière du lac telle que présentée par le Conseil d'Etat genevois n'est pas prioritaire, ne résoudrait pas et n'améliorait pas l'engorgement sur notre autoroute de contournement actuel ». Cette position a été confirmée par l'office fédéral des routes (OFROU) lors de son audition par la Commission des transports. En effet, suite à une étude approfondie, la Confédération a conclu que le meilleur moyen de désengorger l'autoroute de contournement de Genève était l'élargissement du tronçon Coppet-Bardonnex. Elargissement pour lequel Berne a prévu de débloquer 1,5 milliard de francs dans les prochaines années.

Dès lors, comme cette traversée ne pouvait pas être justifiée pour désengorger Genève, le nouveau credo des promoteurs de ce projet a été de l'imaginer comme élément structurant d'une densification de la rive gauche. Ainsi, Berne pourrait examiner ce projet d'un œil nouveau à moyen terme. Malheureusement pour eux, cette densification n'est pas à l'ordre du jour, à plus d'un titre. Tout d'abord, les communes situées entre l'Arve et le lac n'en

veulent pas. Pas plus que le Grand Conseil qui a par exemple refusé d'examiner récemment la possibilité de construire du logement à la place du golf de Cologny. Cette attitude est symptomatique du déséquilibre entre l'est et l'ouest de notre canton ; alors que d'un côté la densification est telle que de grandes cités comme Meyrin se trouvent au-delà de l'autoroute, de l'autre on considère qu'un golf est indispensable à moins de 2 km du centre-ville ! Deuxièmement, cette densification n'est tout simplement pas prévue au Plan directeur cantonal, cela est tout de même ennuyeux si l'on veut construire... Troisième raison, et non des moindres : la rive gauche est largement constituée de zones agricoles qui depuis la dernière révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire sont sanctuarisées comme surfaces d'assolement. Même s'il convient de relever la contradiction de la Confédération qui demande la densification de la rive gauche tout en interdisant les déclassements nécessaires, on constate que l'option de justifier la traversée du lac pour des raisons d'aménagement... ne tient pas la route.

Rajoutons enfin les écueils soulevés par une délégation d'élus de l'ARC. En effet, les partisans de la traversée du lac font régulièrement miroiter leur soutien à des mesures de réduction de la circulation au centre-ville en cas d'acceptation de leur projet. C'est oublier que cette proposition ne réduit pas les nuisances mais les déplace au-delà de ce périphérique, dans des régions habitées. L'ARC soulève en effet qu'un véritable périphérique devrait se situer au-delà du centre de l'agglomération au lieu de le traverser. De ce point de vue, et dans une perspective à long terme, un contournement est déjà en construction sur la rive gauche ; il s'agit de la voie rapide reliant Annemasse et Thonon.

Cela nous permet d'en venir à la principale objection des Verts quant à ce projet : la traversée du lac, comme toute nouvelle infrastructure routière, ne règle – éventuellement – les problèmes d'engorgement qu'à court terme. Par contre, les augmentations de trafic, de pollution de l'air et de bruit induits par une nouvelle route sont durables. En effet, contrairement aux démonstrations que tentent d'imager les partisans de la route, la circulation n'est pas un fluide dont il faut élargir les tuyaux pour en faciliter l'écoulement. Au contraire, toute nouvelle route ne fait qu'inciter à l'utilisation de la voiture et favorise l'étalement urbain, contre lequel il est pourtant indispensable de lutter. L'exemple de l'autoroute Genève-Annecy est à ce titre extrêmement parlant. Ce projet avait en effet été présenté comme une solution au trafic de transit que subissait Cruseilles, 19 000 véhicules traversant son centre-ville tous les jours. Si au moment de l'inauguration de l'autoroute, en 2008, la départementale avait été apaisée, 5 ans plus tard, on se retrouve à la case départ, l'autoroute

quant à elle est fréquentée par 24 000 véhicules ! Soit une augmentation totale de trafic de 120 % en 7 ans.

Dangereuse pour les finances publiques

Les routes nationales (autoroutes) quant à leurs constructions, itinéraires, mises en œuvre sont de la compétence exclusive du Parlement fédéral et du Conseil fédéral. Comme cela a été écrit plus haut, la traversée du lac ne fait pas partie de leurs projets puisque qu'elle n'a pas réussi à passer la première étape. En effet, toute nouvelle infrastructure publique doit répondre à une équation simple : le bénéfice qu'apporte cette infrastructure vaut-il son coût ? Pour la traversée du lac, de nombreuses études, réalisées en dehors de notre canton confirment un coût/bénéfice totalement insuffisant. En effet, les objectifs de réduction de l'engorgement du centre-ville et l'amélioration de la mobilité peuvent être réalisées de façon bien plus efficace, et à un coût largement inférieur, en développant les infrastructures de mobilité douce, les transports publics et en réduisant drastiquement l'offre en stationnement pour les transports individuels motorisés.

Berne ne voulant pas payer, c'est alors que sont apparues des idées de financement – reconnaissons-le ! – pour le moins originales : le partenariat public-privé et le péage.

Le PPP est présenté comme la panacée... et pourtant, attention danger !

Il n'a pas bonne presse : de nombreux pays européens, fortement endettés, avaient pensé trouver dans le PPP la panacée aux problèmes de financement de leurs investissements. Aujourd'hui, et pour de nombreuses années encore, ils doivent payer le prix fort de cette stratégie.

Les partisans de l'initiative prennent pourtant ouvertement exemple sur ces pays largement surendettés, justifiant le PPP par la nécessité d'un rattrapage en matière d'infrastructure et la mauvaise situation financière de l'Etat. Pire, ce mécanisme serait bien utile pour contourner le mécanisme de frein aux dépenses qu'ils ont eux-mêmes mis en place au Grand Conseil genevois !

On nous dit que de nombreux investisseurs seraient intéressés... mais qui ne le serait aux conditions proposées ? Un rendement du capital de 4% garanti jusqu'en 2070 ! La facture serait par contre salée pour les contribuables genevois : selon les chiffres avancés, l'on se situerait dans une fourchette de prix de 102 à 235 millions par année durant 40 ans, soit au total 9,5 milliards de francs ! PPP = pour payer plus !

Pour réduire cette facture, les partenaires privés ont émis l'idée de percevoir un péage pour l'utilisation de cette infrastructure.

Les possibilités pour mettre en place un péage sont extrêmement limitées dans la Constitution suisse. Le critère essentiel pour obtenir une dérogation est que Berne reconnaisse le projet comme une nécessité nationale. Cela est difficilement imaginable, compte tenu du fait que l'idée du péage a émergé justement suite à la non-entrée en matière par la Confédération pour un financement. Comme « nécessité nationale », on a vu mieux.

Le comble néanmoins est atteint lorsque l'on peut lire dans le rapport que « le marché financier a exprimé un non clair au transfert du risque lié au volume du trafic sans garantie du pouvoir public ». En clair, les investisseurs veulent des garanties de fréquentation, faute de quoi ils demanderont aux pouvoirs publics d'aligner la différence. Cela signifie que, si l'on devait constater une baisse de fréquentation durant les années 2030-2070, l'Etat devrait combler le trou. Pour 2070, 20 ans après l'extraction de la dernière goutte de pétrole, cela constitue un beau pari sur l'avenir !

Pour toutes ces raisons, Les Verts vous invitent à rejeter l'IN 157.

Date de dépôt : 12 janvier 2016

RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

Rapport de M. Pierre Vanek

Mesdames et
Messieurs les députés,

NON à une opération plébiscitaire et démagogique au service d'un projet inabouti, coûteux, polluant, financé en dérogation à la Constitution fédérale par des taxes d'un autre âge, d'un montant indéterminé...

Ensemble à Gauche réaffirme aujourd'hui par ce rapport son opposition déterminée à tout projet routier ou autoroutier de traversée de la rade ou du lac.

En effet, ces projets, qui resurgissent régulièrement malgré les refus populaires réitérés – qu'il s'agisse de l'aberrante traversée urbaine de la rade proposée par l'UDC avec le soutien du MCG et l'appui du TCS et refusée à plus de 63 % par le peuple le dimanche 28 septembre 2014 ou d'une traversée lacustre plus en amont –, sont d'un autre temps, celui d'un développement basé sur la priorité à l'automobile individuelle.

Pour des raisons écologiques, financières et sociales évidentes, nous avons combattu et combattons ces grands projets inutiles, aspirateurs à voitures et gouffres financiers, et ceci quelles que soient les prétendues « mesures d'accompagnement » qu'on nous fait miroiter.

La tendance actuelle est clairement à une diminution du taux de motorisation des ménages et à une augmentation de la part modale des transports publics au détriment du trafic individuel motorisé, et ce notamment grâce au redéploiement des transports publics mené ces dernières décennies.

Ainsi, sur le pont du Mont-Blanc, le trafic privé a diminué de près d'un tiers ces trente dernières années. Ouvrir un nouvel axe autoroutier sur le lac ruinerait toute cohérence et irait à contresens de cette évolution positive : cette nouvelle capacité routière générerait un appel d'air pour le trafic automobile, encourageant à nouveau le recours à la voiture individuelle, avec à la clef un centre-ville et une agglomération urbaine au final encore plus engorgés qu'aujourd'hui !

L'équation « davantage de routes = davantage de trafic » se vérifie en effet régulièrement... La construction de nouvelles routes augmente le trafic, car cela encourage le recours à la voiture au détriment des transports publics. Ainsi, l'autoroute Genève-Annecy, construite il y a quelques années pour désengorger la route nationale, est déjà saturée... et les bouchons sur la route nationale en question ont empiré !

Comment donc prétendre encourager le report modal sur le futur RER si l'on offre à ses potentiels utilisateurs un tel développement routier ? Investir un montant bien supérieur aux coûts du CEVA dans une traversée autoroutière n'a pas de sens : nous n'avons pas les moyens de financer et rien ne justifie des investissements aussi lourds dans deux systèmes de transport en parallèle !

Comme le confirmait le Conseil d'Etat en commission en décembre, les estimations financières pour les différentes variantes de traversées lacustres vont jusqu'à 5 milliards de francs. Ceci sans compter les dépassements. (On se souviendra utilement à ce sujet des importants crédits supplémentaires pour la tranchée couverte de Vésenaz.) Or, la Confédération a recalé le projet de traversée lacustre, arguant d'un très mauvais rapport coût/bénéfice.

Ainsi pour un projet régional d'envergure nationale, la facture serait à la charge des Genevois-se-s que les initiants cherchent à embobiner aujourd'hui par leurs arguments démagogiques promettant non seulement que leur « Traversée du Lac », luttera « *contre l'engorgement des voies de communication* », mais aussi qu'elle « *renforcera la prospérité de la région* » et « *améliorera la qualité de la vie* »... avec au passage une réduction des « *nuisances dans les zones urbanisées* », un renforcement de « *l'efficacité des transports publics* », sans parler du fait de « *favoriser la mobilité douce et créer de nouveaux espaces publics* ».

C'est tout juste si la « Traversée »... ne luttera pas efficacement contre les toux et la bronchite, comme aussi les cors aux pieds, tout en favorisant avantageusement la repousse des cheveux chez les chauves... sans parler de l'augmentation de la quantité de crème dans les mille-feuilles !

Quant au prétendu « partenariat public-privé » invoqué par les initiants, la facture n'en sera à terme que bien plus élevée pour les contribuables, les investisseurs privés en question ne manquant pas – évidemment – de se servir au passage.

Mais cette traversée aura des impacts colossaux à ses points d'entrée et de sortie. Le projet de « petit » tunnel sous la rade aboutissait en plein centre-ville sur des artères déjà largement bouchées et ne présentait déjà strictement aucune utilité, ce que le peuple a bien compris.

Le projet de « grande » traversée lacustre, dont nous débattons aujourd'hui, s'il est en surface, détériorera définitivement l'un des plus beaux panoramas de la région. Si c'est un projet souterrain qui est retenu, ce sont des zones entières qui seront dévastées par l'arrivée d'une autoroute et son cortège de nuisances (bruit, pollution, bétonnage, destruction du paysage, des espaces naturels, de la nappe phréatique, etc.). De plus, chacun sait bien que la rive gauche genevoise, très peu dense, n'a aucunement besoin d'une desserte routière aussi massive !

On ne le sait que trop, le trafic automobile génère d'innombrables nuisances : engorgement des rues, occupation de l'espace public, pollution atmosphérique et sonore, émissions de CO₂, accidents, stress, etc. Le seul objectif valable pour résoudre ces problèmes est de viser une réduction significative du trafic motorisé individuel.

Cette réduction est possible en agissant sur plusieurs points, notamment :

Le développement des transports publics : La prolongation et mise en service de nouvelles lignes de tram, le renforcement des cadences, la priorité aux transports publics dans la circulation, l'achèvement du CEVA, la construction d'un véritable réseau de RER à l'échelle régionale, la baisse des tarifs (avec comme objectif la gratuité), et l'amélioration de l'offre dans les zones mal desservies, sont quelques-uns des chantiers prioritaires en matière de transports publics pour les années à venir. Notons qu'un même montant investi dans les transports publics est créateur de bien davantage d'emplois non délocalisables à long terme que s'il est investi dans des projets routiers.

L'encouragement de la mobilité douce : Le vélo et la marche ont un véritable potentiel de report modal... pour autant qu'on puisse être en sécurité. Or, l'IN 144 « pour la mobilité douce » n'est toujours pas mise en œuvre, soi-disant faute de financement...

La réduction des distances travail-logement : la congestion du trafic est bien sûr un problème réel pour les usagers captifs de l'automobile, que le développement mal maîtrisé de l'agglomération ainsi que la pénurie de logements et la spéculation contraignent souvent de vivre à des distances toujours plus grandes de leur lieu de travail, trop souvent encore dans des zones mal desservies en transports publics. Ces distances doivent être réduites ! La fuite en avant dans des infrastructures routières ou autoroutières démesurées n'offre aucune solution, bien au contraire. Il faut un changement de cap de la politique d'aménagement : maîtrise du sol par l'Etat, densification des zones

villas, garantie d'une mixité des activités (emplois, logements, commerces, loisirs, etc.), construction de logements abordables, lutte contre la spéculation, etc.

Mais au-delà de ces arguments de fond, l'IN 157 doit être rejetée car – de l'aveu même de ses partisans – ce n'est pas une proposition sérieuse. C'est une opération de gesticulation politicienne en direction de la Berne fédérale pour tenter de décrocher un financement fédéral et d'obtenir de l'Assemblée fédérale une dérogation à la Constitution fédérale qui dispose en son art 82 que « L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe ».

Or le modèle de financement que les partisans de cette traversée visent est celui d'un péage, laquelle taxe moyenâgeuse et antisociale irait rembourser et rémunérer les investisseurs privés auquel on aura fait appel.

Comme l'indiquait, avec la franchise qui le caractérise, le représentant du Conseil d'Etat en commission lors du vote final de celle-ci le 15 décembre dernie :

- A. Il s'agit d'un vote qui ne porte « pas sur un projet précis ».**
Or on doit refuser d'inscrire dans la constitution genevoise l'obligation de réaliser une infrastructure majeure, sans qu'on dispose d'un projet abouti.
- B. « La traversée pourra coûter entre 1 et 5 milliards ».**
On doit refuser d'inscrire dans la constitution un engagement à dépenser un nombre indéterminé de milliards, dont le nombre varie du simple au quintuple, pour financer un projet inabouti.
- C. « Les études environnementales doivent encore être peaufinées » mais « ces coûts ne seront engagés que si la population plébiscite cette solution ».**
On ne doit pas demander le plébiscite populaire de projets inaboutis dont les conséquences environnementales n'ont pas été sérieusement étudiées.

L'un des initiants auditionnés en commission le 23 juin dernier expliquait dans la même logique plébiscitaire qu'il s'agissait d'un « signal que doit envoyer Genève à Berne ». « Aujourd'hui, il est vrai que les politiciens sont divisés, c'est donc au peuple de faire l'unanimité et de montrer que l'on veut et souhaite cette traversée » déclarait-il.

Mais chacun le sait dans notre parlement. Il n'y aura pas d'unanimité, pas de plébiscite. Pas de traversée du lac.

Alors, arrêtons les frais et parlons de choses sérieuses !

Ensemble à Gauche vous demande de voter NON à l'IN 157.

Date de dépôt : 8 janvier 2016

RAPPORT DE LA TROISIÈME MINORITÉ

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette initiative qui vise à construire une traversée autoroutière du lac ruinerait les caisses de l'Etat les prochaines décennies pour un projet totalement passéiste, inutile, dangereux et destructeur de notre environnement. Les arguments en sa défaveur sont nombreux, vous les trouvez explicités ci-dessous.

La Confédération privilégie très clairement l'élargissement de l'autoroute de contournement à la traversée

Le responsable du domaine Planification des réseaux et remplaçant du chef de la division Réseaux de l'Office fédéral des routes (OFROU) a rappelé à la commission les conclusions auxquelles ils sont parvenus lors de l'étude d'opportunité dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau autoroutier genevois. Du point de vue des routes nationales, un élargissement du contournement autoroutier de Genève est préférable à une traversée du lac.

Il poursuit en expliquant que pour l'OFROU et pour l'Office du développement territorial, la traversée se justifierait par un développement de la rive gauche. Berne veut s'assurer qu'il y ait une intention claire de développement, qui serait visible dans le projet d'agglomération et dans le plan directeur. Or, pour l'instant, ce n'est guère le cas. Il n'y a donc pas d'opposition du point de vue de la Confédération, mais la priorité est donnée à l'élargissement de l'autoroute de contournement.

En effet, suite à l'étude de résorption des goulets d'étranglement réalisée par l'OFROU entre 2011 et 2013, les Chambres fédérales ont validé le financement de l'élargissement autoroutier de l'ensemble des tronçons du canton. Tous les tronçons de l'autoroute de contournement du canton de

Genève sont classés en priorité 1 et 2. Ce classement assure leur financement. Aujourd'hui 1, 5 milliard de francs sont prévus.

Sur les questions posées par les député-e-s d'un éventuel financement de la traversée du lac par la Confédération, le haut fonctionnaire de l'OFROU répond en résumé de manière très diplomatique que c'est une décision politique et que le financement pourrait se situer entre 0%, 30 à 40% sur la base des lois et principes de financement actuels, s'il trouve sa place dans le projet d'agglomération, et 100% si elle était inscrite dans l'arrêté sur le réseau des routes nationales, alors elle deviendrait un projet de route nationale, financé et piloté par la Confédération.

La majorité des commissaires comprend toutefois en lisant entre les lignes qu'avec le nombre important d'autres projets autoroutiers prévus en Suisse ces prochaines années et le financement par Berne de l'élargissement de l'autoroute de contournement, **il sera très difficile d'obtenir encore de l'argent de la Confédération pour la traversée.**

Un coût astronomique de 4 à 5 milliards qui ruinerait les finances de Genève

Le coût d'une traversée varierait entre **4 à 5 milliards de francs, voire davantage. Pour un canton qui a déjà une dette de plus de 13 milliards de francs, c'est une folie financière** que l'on est obligé de refuser. De plus, d'autres investissements sont prioritaires dans le domaine de la mobilité (extension souterraine de la gare Cornavin, prolongement des lignes de tram, achèvement du réseau de pistes cyclables, zones piétonnes, construction de parking relais) et dans d'autres domaines tels que construction et rénovation des bâtiments scolaires, EMS, etc.

Un partenariat public-privé au final entièrement payé par les contribuables ou par les automobilistes via un péage

Une nouvelle piste de financement pour la traversée est mentionnée dans l'initiative. Cette dernière évoque la faisabilité d'un préfinancement de l'infrastructure par le canton, dans une logique de partenariat public-privé.

Le partenariat public-privé se ferait soit par l'intermédiaire d'investisseurs privés soit par la mise en place d'un péage. Dans le premier cas, les investisseurs privés y trouveraient leur compte parce qu'ils avanceraient l'argent pour le projet et feraient payer un loyer au canton sur des décennies, loyer qui inclurait le remboursement des investissements et des frais d'entretien plus des intérêts. **Au final, les investisseurs privés se seront**

assurés un juteux profit alors que la collectivité publique, soit le canton, aura financé entièrement l'infrastructure par les impôts des contribuables.

Dans le cas d'un **péage**, ce serait **une nouvelle taxe pour les automobilistes**. On peut d'ailleurs s'étonner que les partis de droite soutiennent cela, mais nous ne sommes pas à une contradiction près. De plus, il faudrait qu'un maximum de véhicules empruntent la traversée pour financer l'ouvrage, ceci à coup de promotion et de marketing, ce qui va totalement à l'encontre de ce que devrait être une stratégie de mobilité d'avenir telle que développée dans de très nombreuses villes d'Europe et du monde.

Le réseau ferroviaire Léman Express, l'extension de la gare Cornavin, le développement des lignes de tram et de bus à haut niveau de service constituent des alternatives crédibles.

Genève a de grands projets de mobilité pour rattraper son retard dans le domaine. Ces derniers sont notamment le réseau ferroviaire Léman express en service dès décembre 2019, l'extension de la gare Cornavin, le développement des lignes de tram et de bus à haut niveau de service. Ces projets constituent des alternatives crédibles pour répondre à l'augmentation de la demande de mobilité. On ne peut que fortement s'interroger sur la nécessité d'investir des milliards dans un projet de traversée autoroutière du lac avant de savoir si la construction de ces infrastructures permet déjà de répondre aux besoins.

Un développement de la rive gauche qui divise et des communes qui pourraient multiplier les oppositions

La présidente de l'Association des communes genevoises (ACG) a indiqué à la commission que, selon le Plan directeur cantonal, il y a peu de potentiel de développement en rive gauche hormis pour la zone de la Pallanterie. Elle précise que le potentiel de densification de la rive gauche est très faible car plus des deux-tiers des zones sont inconstructibles selon le Plan directeur cantonal.

Rappelons que **seul un tiers du projet de boucllement autoroutier consiste en une traversée, le reste étant une autoroute dans une zone de campagne**. Quel est l'avis des communes situées sur la rive gauche ?

Il est très difficile d'avoir une réponse à cette question. La présidente de l'ACG, également maire de la commune de Vandœuvres, prévoit toutefois une opposition au projet de traversée si une densification de la rive gauche est imposée.

Un tracé flou et des raccordements pas définis

Un projet d'une telle envergure aurait dû se faire par une approche globale à une échelle transfrontalière, ce qui n'a pas été le cas. Plusieurs variantes de tracé devraient encore être travaillées. Des études, sur les reports de flux, sur l'adaptation des routes secondaires en Suisse et en France, sur les impacts relatifs à la qualité de l'air, à la protection de l'environnement, auraient dû être menées.

De plus, rien n'est indiqué quant au tracé à retenir dans cette initiative. Les représentants des élus des communes de France voisine ont insisté pendant leur audition sur l'importance d'un tracé qui doit contourner le centre de l'agglomération et pas uniquement le centre de Genève.

La position des échangeurs va provoquer une forte augmentation de l'utilisation de la voiture dans ces zones. Faut-il alors prévoir des raccordements de la traversée autoroutière à la Pallanterie, au niveau de Puplinge, à Vallard, au carrefour des Chasseurs, à Machilly, à Etrembières ? Aujourd'hui les promoteurs d'une traversée et le canton ne sont pas en mesure de répondre à ces questions pourtant fondamentales.

L'OFROU avait envisagé dans le cadre de l'étude d'opportunité, une sous-variante qui se connectait au carrefour des Chasseurs. Elle montrait que le nombre de véhicules sur cette infrastructure nouvelle n'était pas suffisant pour justifier économiquement la réalisation d'un tel projet. Elle a donc été écartée, pour ne retenir que la variante allant jusqu'à Vallard.

Une augmentation du trafic motorisé prévu et des mesures d'accompagnement de réduction de ce trafic au centre pratiquement inexistantes

Genève connaît aujourd'hui un trafic dit radioconcentrique. C'est-à-dire que les véhicules motorisés se dirigent en grande majorité vers les centres urbains du canton. Augmenter les possibilités autoroutières et routières autour de Genève ne ferait qu'accroître le trafic motorisé de manière générale mais également vers les centres urbains.

Une récente étude du Crédit Suisse (https://entrepreneur.credit-suisse.com/media/pdf/Monitor%20Schweiz_03_2014_FR.pdf) démontre que la construction routière favorise l'intensification du trafic. Elle stipule que « D'un point de vue économique, les bouchons devraient être évités au maximum, le temps que l'on y perd n'étant d'aucune utilité. La solution a priori la plus évidente serait d'élargir les axes concernés. Bien que de telles mesures réduisent les heures de bouchons à court et moyen termes, elles favorisent la mobilité, et donc une poursuite du mitage. Le tunnel de Baregg près de Baden,

où la largeur de la route nationale A1 a été portée de quatre à sept voies, en fournit le parfait exemple. **L'ouverture du deuxième tunnel a entraîné une augmentation de 36% du trafic** moyen pendant les jours ouvrables en l'espace de seulement dix ans. L'extension de la capacité semble donc également favoriser l'intensification du trafic.

Il en va de même **avec la construction de l'autoroute d'Annecy qui a fortement augmenté le trafic routier entre Annecy et Genève.**

De plus, les maigres chiffres de reports de trafic concernent uniquement le territoire suisse. Or le projet aurait des impacts importants en France voisine également. Les régions les plus touchées seraient Annemasse ainsi que les Communautés de Communes du Bas-Chablais et du Pays de Gex. L'agglomération d'Annemasse est déjà très saturée et un tel projet de traversée ne ferait alors que détériorer encore la situation.

Quant aux mesures d'accompagnement de réduction du trafic dans le centre urbain, elles restent très théoriques et aucun financement n'est prévu à ce stade.

Une catastrophe environnementale

L'audition des directeurs généraux de la direction générale de l'environnement et de la direction générale de la nature et du paysage a confirmé **les pires craintes au niveau des impacts extrêmement négatifs sur l'environnement.**

Les différentes lois auxquelles serait soumis le projet ont été citées en commission. Il s'agit notamment des lois fédérales concernant les forêts ou la protection de la nature et du paysage. Sur les douze chapitres de l'étude d'impact sur l'environnement qui devront être approfondis, six pourraient conclure à un impact important.

En effet, il s'agit de problèmes de déblais, d'eaux souterraines. La variante du tunnel dans la partie lacustre pourrait générer jusqu'à 4 millions de boues lacustres à éliminer tandis que celle du pont aurait un impact sur l'hydrologie du lac. Pour cette dernière variante, la création d'une île artificielle pourrait être étudiée. Concernant les impacts attendus sur la rive gauche, sur la partie terrestre, la variante de tunnel est mieux réalisable du fait de l'absence de nappe souterraine. Les tranchées couvertes pourraient quant à elles créer des effets de barrages.

Pour le tronçon du Vengeron, la forêt constitue le principal bien à préserver. Le tronçon du lac aurait lui un impact négatif selon qu'il soit mis en tunnel ou en pont. Le tunnel pourrait modifier les courants et donc perturber la faune lacustre et aurait également un impact négatif sur la faune aviaire. L'impact

paysager d'un tel ouvrage est lui subjectif. En ce qui concerne la roselière situé sur le tronçon de la Pointe à la Bise, suivant les implantations choisies, ce biotope protégé au niveau national serait affecté. De même, les points d'écoulement permettant la décantation des eaux devront être choisis avec soin. Le problème des terres agricoles serait également important. Quant au tronçon de Rouelbeau, à l'instar de celui de la Pointe à la Bise, traverse des milieux naturels à protéger au niveau national. Certains monuments situés à proximité du tronçon le sont également mais à l'échelle du canton. Pour le tronçon de la Haute-Seymaz, les tranchées couvertes auraient un impact très important dans cette entité paysagère, agricole et aquatique majeure. Sont encore mentionnés les potentiels problèmes d'écoulements de la Seymaz suite à la construction des tranchées. Ce problème est présent également au niveau du tronçon de la plaine de Puplinges. A cela s'ajouterait la nécessité de gérer les inondations provenant du Foron, puisque la plaine sert de zone tampon.

La traversée aurait de plus **des effets néfastes sur la santé de la population à cause de l'augmentation de la pollution** qu'il engendrerait.

Conclusion

C'est pourquoi, pour les raisons développées ci-dessus, nous vous engageons, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à suivre la minorité de la commission et à refuser cette initiative qui ruinerait les caisses de l'Etat les prochaines décennies pour un projet totalement passéiste, inutile, dangereux et destructeur de notre environnement.