

*Date de dépôt : 31 mai 2012*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Antoine Barde, Ivan Slatkine, Bertrand Buchs, Jacques Jeannerat, Pierre Weiss, Fabienne Gautier, Nathalie Fontanet, Nathalie Schneuwly, Serge Hiltpold, David Amsler, Jacques Béné, Elisabeth Chatelain, Christo Ivanov, Stéphane Florey, Eric Stauffer, Charles Selleger, Alain Meylan, Pierre Conne, Fabiano Forte, Patrick Lussi, Francis Walpen, Antoine Bertschy, Eric Bertinat, Anne Marie von Arx-Vernon, Roger Golay, Guillaume Sauty, André Python, Thierry Cerutti, Daniel Zaugg, Vincent Maitre, Guillaume Barazzone, Mathilde Chaix, Claude Aubert, Jean-François Girardet, Michel Ducret, Florian Gander, Gabriel Barrillier, René Desbaillets, Michel Forni, Jean Romain, Serge Dal Busco, Marie-Thérèse Engelberts, Pascal Spuhler, Beatriz de Candolle, Sandro Pistis, Jean-Marie Voumard, Olivier Sauty et Dominique Rolle en faveur d'un plan de mesures d'accompagnement lié à la réalisation de la Traversée du Lac**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 14 octobre 2011, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

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

*- le renvoi de la résolution 666 aux Chambres fédérales demandant l'inscription de la Traversée du Lac à Genève dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales lors de sa première adaptation (initiative cantonale);*

*- que la réalisation de la Traversée du Lac doit être accompagnée de mesures fortes permettant de réduire le trafic automobile au centre-ville;*

- que le plan de mesures d'accompagnement dépend de compétences cantonales contrairement à la réalisation de la Traversée du Lac qui, elle, dépend des compétences fédérales;

- que le goulet d'étranglement au niveau routier sur territoire genevois est reconnu par Berne et étudié par l'OFT sur la base de 3 variantes, dont la Traversée du Lac;

- qu'il est impératif qu'une unité la plus large possible se dessine au niveau cantonal pour faire aboutir le projet de Traversée au niveau national;

- que les problèmes de mobilité à Genève doivent trouver des solutions répondant aux attentes de l'ensemble des habitants de la région franco-valdo-genevoise, permettant une amélioration de la qualité de vie au Centre-Ville et la poursuite du développement de notre région;

- le RD 870 (issu du PL 10015) dont le Grand Conseil a pris acte lors de la session de septembre;

invite le Conseil d'Etat

à présenter au Grand Conseil un plan de mesures d'accompagnement qui serait réalisé en parallèle à la Traversée du Lac, plan de mesures qui doit tenir compte de la construction de P+R, du développement des transports publics, plus spécialement du réseau du tram, ainsi que d'une réduction des voies dévolues au trafic privé au centre-ville.

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Cette motion demande d'établir et de préciser le concept mis en place dans le cadre de l'étude de la Traversée du Lac, en ce qui concerne les mesures d'accompagnement liées à cette nouvelle infrastructure.

En premier lieu le Conseil d'Etat rappelle que l'étude de la Traversée du Lac, selon la demande de la loi 10015, a été réalisée en coordination avec le projet du nouveau Plan directeur cantonal 2030 (PDCant), avec le projet d'agglomération franco-valdo-genevois n°2 ainsi qu'avec le plan directeur du réseau routier 2011-2014.

Cette étude a donc intégré à ses prévisions et ses modélisations, notamment en matière de trafic, le développement urbanistique, l'évolution des habitants, des emplois, du développement des transports publics, de la mobilité douce et de la mobilité en général dans toute l'agglomération franco-valdo-genevoise. Elle a également mis en évidence que le projet de Traversée du Lac et le contournement est de Genève présentent des enjeux non négligeables en termes de paysage. Il s'agit notamment de limiter la fragmentation des espaces naturels et agricoles et de préserver les milieux naturels sensibles ainsi que leurs fonctionnalités.

Il a également été tenu compte de l'obligation faite par la Confédération de supprimer le goulet d'étranglement que représente l'autoroute de contournement ouest actuelle.

Si l'étude de la Traversée du Lac appuie les concepts élaborés en matière de mobilité, elle relève la nécessité de prendre en compte le fait que certaines des mesures doivent être fortement renforcées pour atteindre les objectifs fixés (meilleure qualité de vie au centre-ville, organisation d'un ring autoroutier, développement des transports publics et de la mobilité douce dans le centre urbain, etc.).

En première évaluation, certaines des mesures imaginées par les différents projets urbains pourront être mises en place en modulant l'ampleur de leur réalisation selon le concept, avant et après la mise en service de la Traversée du Lac.

En effet, pour garantir l'accessibilité des habitants du centre-ville, des commerces et activités et du trafic professionnel et pour tenir compte de l'augmentation planifiée des déplacements, il est indispensable de mettre en œuvre une amélioration forte des transports publics et de la mobilité douce pour rejoindre le cœur de l'agglomération.

Ainsi, si la plupart des mesures prévues commenceront à être mises en œuvre sans attendre ce projet de traversée, leur efficacité sera fortement renforcée avec la Traversée du Lac.

Il s'agit notamment de :

- créer et renforcer au centre-ville des espaces publics, une piétonisation et des pistes cyclables;
- créer un axe fort de transports collectifs (TC) sur le pont du Mont-Blanc, avec possibilité d'extension ou création de voies pour le tram;
- requalifier les quais et les principaux axes du centre-ville, avec redistribution partielle de la voirie pour les transports publics et la mobilité douce, et augmentation de la vitesse commerciale des transports publics;
- réorganiser les concepts de circulation pour créer des accès au centre-ville par "poches" sans possibilité de transit;
- requalifier certains axes, promouvoir des parcs relais (P+R) pour accentuer le transfert modal;
- créer ou modifier des jonctions autoroutières et restructurer le réseau routier à Collex/Ferney/Versoix, Grand-Saconnex, Vernier, Bernex, Pallanerie, Puplinge, Thônex-Vallard et Annemasse.

L'ensemble de ces mesures demande des nouveaux concepts de circulation qui sont en cours d'étude dans le cadre du Concept multimodal cantonal en coordination étroite avec le Projet d'agglomération et le Plan directeur cantonal et qui seront détaillés dans les futurs plans directeurs du réseau routier. Elles devront faire l'objet d'une analyse environnementale permettant d'identifier les impacts induits par ces nouveaux concepts.

Les buts et objectifs de la Traversée du Lac et de ses mesures d'accompagnement sont donc de rendre possible et renforcer les points suivants :

- assurer une meilleure qualité de vie au centre-ville, avec le renforcement de la piétonisation, des transports publics et la mobilité douce;
- garantir l'accessibilité du centre-ville pour les habitants, commerces et activités et transports professionnels et repousser le transit en périphérie du centre de Genève, malgré la demande croissante de mobilité et de déplacements;
- désenclaver la rive gauche du lac et renforcer son développement;
- améliorer le trafic sur le contournement ouest existant et créer un « ring » autoroutier permettant une alternative par rapport au tracé unique actuel.

Les mesures d'accompagnement à la réalisation de la Traversée du Lac ne seront pas uniquement spécifiques à cette infrastructure, mais seront celles de mesures déjà prévues ou à prévoir dans les autres plans d'urbanisme et de mobilité. Par contre, elles devront être modulées et renforcées dans le cadre de la réalisation de la Traversée du Lac, pour atteindre les objectifs fixés par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil en matière de report modal et pour un développement ambitieux des transports publics et de la mobilité douce. Quant aux mesures d'intégration paysagère, elles devront encore être précisées.

Ainsi, ce grand projet permettra d'atteindre plus complètement l'ensemble des objectifs recherchés pour l'organisation du territoire et des mobilités.

Le chiffrage du coût de toutes ces infrastructures ou concepts de mobilité n'est donc pas possible à ce stade des études, mais sera confirmé de cas en cas lors des décisions qui seront proposées dans les projets d'agglomération et de plans directeurs des transports publics, de la mobilité douce et du réseau routier.

Toutefois, afin de permettre une planification à long terme des investissements liés à ces mesures d'accompagnement, il importe de disposer de moyens d'études pour la mise en œuvre des mesures intégrées au concept multimodal cantonal, ainsi qu'à la vision à l'échelle de l'agglomération, à l'horizon 2030, mais aussi au-delà. Pour établir cette vision d'ensemble, un crédit ad hoc sera déposé au Grand Conseil prochainement.

Il sied encore de préciser que, dans un courrier adressé au Conseil d'Etat le 27 avril 2012, M<sup>me</sup> Doris Leuthard, Conseillère fédérale chargée du département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), a précisé que l'étude d'opportunité actuellement menée par l'Office fédéral des routes nécessitera encore quelques mois de travail et que ses résultats seront connus durant l'été 2012.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

## AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Pierre-François UNGER