



[www.tcsge.ch](http://www.tcsge.ch)

## Observations relatives au Projet d'agglomération

[www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org)

### 1. Le coût des infrastructures prévues - Résumé

Le «projet d'agglomération» recense des infrastructures à l'horizon 2020 pour un montant qui dépasse les 6 milliards de francs d'investissements pour toute la région franco-valdo-genevoise. Une grande majorité des projets présentés bénéficie déjà de crédits de construction. Pour les autres, la participation de la Confédération envisagée par le biais du fonds national d'infrastructure, s'élève à **919,5 millions de francs**, répartis de la manière suivante :

- 46 % pour des infrastructures à réaliser sur le territoire français, soit 420,5 millions CHF
- 39 % pour des infrastructures à réaliser sur le territoire genevois, soit 356,5 millions CHF
- 15 % pour des infrastructures à réaliser sur le territoire vaudois, soit 142,5 millions CHF

Côté genevois, les investissements envisagés à l'horizon 2020 s'élèvent à 2,369 milliards de francs répartis comme suit :

- 84,4 % pour les transports collectifs, soit 2 milliards
- 10,1 % pour des infrastructures routières, soit 240 millions
- 3,2 % pour la mobilité douce, soit 75 millions
- 2,3 % pour les P+R (parkings d'échanges), soit 54 millions

### 2. Pas d'aide financière française via la Coopération métropolitaine

Contrairement à ce qui avait été annoncé lors du précédent forum public du 26 avril 2007, la « contractualisation » spécifique aux métropoles n'a pas été retenue par Paris, car Genève n'est pas une grande Ville française. De fait, les actions qui seront identifiées dans le cadre des réflexions de la Coopération métropolitaine devront trouver des financements plus difficiles dans les programmes français (CPER 2007-2013) ou européen (Objectif 2 & 3) (cf. rapport d'étape du projet d'agglomération du 31.01.2007 en page 28).

### **3. Manque d'enthousiasme démocratique**

Il y a une volonté d'éviter un vrai débat démocratique et les projets sont abordés en dernière minute et de manière très discrète. En effet, à aucun moment le coût et le financement des infrastructures prévus dans le projet d'agglomération n'ont fait l'objet d'un débat public. A noter également que le Grand-Conseil attend le plan directeur du réseau routier depuis plus de 3 ans de la part du gouvernement et attend également depuis fort longtemps un rapport concernant la traversée de la rade. De plus, le pré-rapport du projet d'agglomération a été adressé à Berne en catimini le 9 février 2007.

### **4. La traversée de la Rade écartée**

Le grand projet absent dans ce «projet d'agglomération» est bien entendu la traversée de la rade. Cet ouvrage, qui apporterait des avantages considérables pour le centre-ville d'un point de vue économique, social et écologique a été écarté.

Pourtant, un projet de traversée urbaine reliant en tunnel l'avenue de France et le quai Gustave-Ador avec un prolongement jusqu'à la route de Malagnou coûterait entre 600 et 800 millions de francs et pourrait être cofinancé par la Confédération à hauteur de 50%.

On ne peut s'empêcher de croire que dans les 919, 5 millions de francs de subvention que Genève cherchera à obtenir ardemment auprès de la Confédération pour les multiples projets inscrits dans le pré-rapport (*voir point 1*), on ne puisse pas affecter une partie, en priorité, à la réalisation de la traversée urbaine de la Rade. En effet, le projet prévoit une demande de subvention de 420,5 millions de francs pour des infrastructures à réaliser sur le territoire français.

Après avoir engagé plus de 2 milliards de francs dans le développement des transports publics à Genève, la réalisation de la traversée urbaine de la rade permettrait également de respecter le principe de la complémentarité des transports ancré dans la Constitution genevoise. Ceci est d'autant plus vrai, que le projet avancé profite à tous les modes de déplacements.

En inscrivant en priorité ce projet dans le « projet d'agglomération » d'ici le 31 décembre 2007, nous pouvons espérer que la Confédération pourra libérer les fonds pour 2011.

### **5. Une 3e voie autoroutière «gratuite» mais ignorée**

On ne peut que regretter également l'absence d'un projet d'élargissement de l'autoroute A1 entre Genève, Coppet et Nyon. Pourtant, l'élargissement de cette autoroute ne coûterait pas un sou, ni au Canton de Genève ni au Canton de Vaud, puisque le fonds national d'infrastructures prévoit précisément la somme de 5,5 milliards de francs pour ce type de projet. L'occultation de ce projet est bien surprenante dans la mesure où le secteur Genève-Nyon de l'autoroute A1 a été identifié par la Confédération comme tronçon prioritaire à assainir dans le réseau existant des routes nationales!

Très surprenante l'attitude actuelle des autorités genevoises qui consiste à raison de militer d'un côté en faveur d'une 3<sup>ème</sup> voie CFF, alors que son financement n'est pas prévu par la Confédération et à délaisser d'un autre côté, l'idée d'une 3<sup>ème</sup> voie autoroutière qui, elle, a un financement programmé. Ces deux projets sont complémentaires, nécessaires et méritent tous d'être défendus dans l'intérêt de Genève, de Vaud mais aussi de la Suisse.

De plus, l'élargissement de cette autoroute est une condition sine qua non à la réalisation d'un bouclage autoroutier de Genève.

A noter également que dans le Hit-parade des économies les plus performantes, la Suisse occupe une sixième place selon un classement établi par l'institut de recherche lausannois IMD (Institut for management development). Cette étude met en évidence l'importance de la qualité des infrastructures helvétiques et que le rail et la route ont atteint toutefois la limite de leurs capacités.

## **6. Restrictions prévues sur la route Suisse (route du bord du lac)**

De plus, les autorités cantonales genevoises et vaudoises envisagent un projet commun de «requalification de la route Suisse» qui coûterait 50 millions de francs, dont la moitié à charge de la Confédération. Il s'agit ni plus ni moins d'un projet qui vise à restreindre la circulation sur cet axe routier, alors même que l'autoroute est complètement saturée. Il y a visiblement une volonté manifeste de bloquer au maximum les axes routiers de communication entre Genève et Vaud, en espérant peut-être un report sur les trains qui, eux aussi, sont déjà bondés.

## **7. Transport collectif en site propre sur la route de Saint-Julien**

Genève envisage de créer un site propre pour les transports collectifs sur la route de Saint-Julien pour un montant de 60 millions de francs. Or, au vu du peu d'espace de voirie à disposition sur la route de Saint-Julien, on se demande si les autorités envisagent de fermer la douane de Saint-Julien aux voitures ? Il est également surprenant de vouloir reconstruire une route qui vient à peine d'être entièrement réaménagée.

## **8. Pas d'évitement de Chancy**

Est-ce que le Conseil d'Etat a décidé définitivement de rejeter l'idée d'un contournement de Chancy, qui figure pourtant dans le plan directeur d'aménagement cantonal 2010 ?

## **9. Complément au réseau routier de Genève-Sud**

Suite à une longue procédure de concertation publique, le Conseil d'Etat devait présenter une étude relative au choix du tracé retenu pour l'amélioration du réseau routier dans Genève-Sud. Quelle est la variante retenue dans le projet d'agglomération, qui est évaluée à 23 millions de francs ?

## **10. Concept TIM – Invariants contestés**

Nous ne cautionnons absolument pas le concept des transports individuels motorisés définis dans le concept TIM, qui détermine les principes généraux de gestion du trafic et du réseau routier en fonction d'une proximité avec le centre-ville, zone urbaine ou autre.

Ce tableau de concept (joint en annexe) n'est absolument pas appréciable car il est totalement flou sur les objectifs recherchés et ne permet pas d'identifier les types de mesures et conséquences que cache chaque principe envisagé.

Par exemple, nous observons que pour le stationnement on parle de « politique sur places publiques ». Oui, mais de quelle politique s'agit-il précisément ? Pour les places privées, on parle de « forte limitation ».

Comme vous pouvez le constater, il est difficile, de deviner l'intention réelle qui se cache derrière ces principes. En tout état, sachez, que nous combattons toute politique anti-stationnement qui vise à punir les détenteurs d'une voiture.

Nous vous rappelons que le principe du libre choix du mode de transport, tout comme celui de l'adaptation de l'offre de stationnement des voitures aux besoins est garanti par la Constitution genevoise aux articles suivants :

- Art. 160A «*La liberté individuelle du choix du mode de transport est garantie.* »
- Art. 160B al. 3c «*le stationnement des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.*»

Dès lors, il serait utile et opportun de rappeler ces impératifs constitutionnels dans le rapport final du projet d'agglomération.

## **11. Conclusions**

La Section genevoise du TCS espère vivement que les observations exposées ci-avant seront prises en compte pour l'élaboration du rapport final du projet d'agglomération.

Nous espérons également que le processus de participation exigé par la Confédération soit respecté et que la société civile soit enfin réellement associée à un débat portant sur le choix et la priorité des infrastructures de transports choisis.

Section genevoise du TCS  
Genève, le 2 juillet 2007

**Annexe** : Concept TIM contesté

Disponible sur : [www.tcsge.ch](http://www.tcsge.ch)