

les associations

Automobile Club Suisse
section de Genève (ACS)

Association Suisse
des Transports Routiers
Section genevoise (ASTAG)

Association Genevoise
des Entreprises de Transport
(AGET)

Cercle des
Dirigeants d'Entreprises (CDE)

Chambre de Commerce et
d'Industrie de Genève (CCIG)

Fédération des
Artisans et Commerçants (FAC)

Fédération du
Commerce Genevois (FCG)

Fédération Economique
du Centre-Ville (FEC)

Fédération des Entreprises
Romandes Genève
(FER Genève)

Fédération des
Métiers du Bâtiment (FMB)

Socopark

Taxi-phone Centrale SA.

Touring Club Suisse
section de Genève (TCS)

Trade Club

Union Professionnelle Suisse de
l'Automobile Section genevoise
(UPSA)

Monsieur Robert CRAMER
Président du Département du territoire
2, rue de l'Hôtel-de-Ville
Case postale 3918
1211 GENEVE 3

Genève, le 19 juin 2007
3222/BT

Concerne : **projet d'agglomération**

Monsieur le Président,

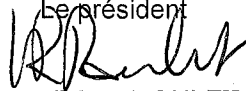
Le Groupement Transports et Economie (ci-après GTE) a participé à la séance d'information du 26 avril 2007, ainsi qu'au forum du 14 juin dernier. Nous saluons par la présente la dynamique qui s'est mise en place au niveau régional, que cela soit au niveau des élus ou au niveau des représentants de la société civile.

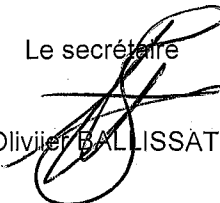
En préambule, nous tenons toutefois à rappeler que le concept du projet d'agglomération souhaité par l'Administration fédérale prévoyait initialement deux volets, à savoir la mobilité et l'urbanisation. Nous avons pris note que vous avez finalement retenu 8 thèmes (urbanisation, mobilité, logement, économie, environnement, formation, santé et culture) et que vous proposez même d'en rajouter un neuvième, à savoir l'agriculture., ce qui a fait dire à M. Bernard GAUD qu'un dixième thème concernant le social serait également le bienvenu.

Cette prolifération de thèmes ne peut que nuire à un projet d'agglomération qui doit mettre en exergue le déficit d'infrastructures de notre bassin de vie et coordonner la mise en place de ces infrastructures au niveau régional tout en pourvoyant à leur financement ; cela permettra d'éviter ainsi que chaque entité administrative développe ses propres solutions qui pourraient être contraires aux intérêts de l'entité voisine.

Pour plus de détails, et comme demandé le 26 avril dernier, vous trouverez les observations du GTE dans le document annexé. Nous avons constaté qu'un tracé de traversée lacustre fait maintenant partie intégrante du projet d'agglomération : nous demandons à ce qu'il y figure par un trait plein et non par des traitillés.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

Le président

Jean Rémy ROULET

Le secrétaire

Olivier BALLISSAT

Annexe : mentionnée

Projet d'agglomération

Observations du Groupement Transports et Economie (GTE)

Le Groupement Transports et Economie (GTE) a pour but de permettre le maintien et le développement d'une vie économique prospère dans le canton de Genève. Pour ce faire, il participe de façon active à l'élaboration de politiques globales cantonales, voire régionales, en matière de transport et de mobilité.

Le GTE est notamment à l'origine de l'inscription dans la Constitution genevoise du principe du libre choix du mode de transport (art. 160A) : "*La liberté individuelle du choix du mode de transport est garantie*".

Depuis juin 2002, la Constitution genevoise garantit ainsi la liberté du choix du mode de transport. Elle prévoit également que le réseau routier soit conçu et organisé de manière à assurer un équilibre entre les divers modes de transport, et qu'il réponde aux besoins de mobilité de la population, des entreprises et des visiteurs par une bonne accessibilité de l'agglomération urbaine et de l'ensemble du territoire cantonal.

Le GTE a publié, en 2006, un programme contenant 34 propositions en matière de mobilité urbaine, cantonale et régionale, programme disponible sur Internet (www.gte.ch). Concernant le chapitre transfrontalier, le GTE demande dans ce programme que le report modal des pendulaires frontaliers soit encouragé en privilégiant:

- le développement des transports publics transfrontaliers, notamment de type ferroviaire (ligne Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA));
- la construction de P+R sur territoire français par les autorités françaises.

Ainsi donc le GTE prône une complémentarité des modes de transport, mais constate dans les faits qu'un retard certain a été accumulé dans la réalisation d'infrastructures routières.

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'investissement 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'infrastructures s'élève à **919,5 millions de francs** répartis de la manière suivante :

- 46 % pour des infrastructures à réaliser sur territoire français, soit 420,5 millions CHF
- 39 % pour des infrastructures à réaliser sur territoire genevois, soit 356,5 millions CHF
- 15 % pour des infrastructures à réaliser sur 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'échange), soit 54 millions.

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

Contrairement à ce qui a été annoncé lors du 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. Plan directeur du réseau routier non communiqué

Il y a une volonté d'éviter un vrai débat citoyen, car les projets sont abordés en dernière minute et de manière très discrète. En effet, à aucun moment le coût et le financement des infrastructures prévues 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 trois 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 n'est pas une simple mention au projet d'agglomération

Le GTE rappelle que la réalisation d'une traversée urbaine de la Rade apporterait des avantages considérables pour le centre-ville d'un point de vue économique, social et écologique ; or, un tel projet ne figure dans le projet d'agglomération qu'en traitillé avec les commentaires suivants :

- hors des temporalités du projet d'agglomération
- hors des financements du projet d'agglomération
- une simple mention au projet d'agglomération

Pour notre groupement, ce projet doit être réalisé dans les meilleurs délais, donc bien avant 2030 : il est donc dans les temporalités du projet d'agglomération.

Concernant le financement, 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%.

Dans les 919,5 millions de francs de subvention que Genève cherchera à obtenir auprès de la Confédération pour les multiples projets inscrits dans le pré-rapport (*voir point 1*), une partie doit être affectée 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.

En vertu des éléments exposés ci-dessus, la moyenne traversée urbaine de la Rade fait partie intégrante du projet d'agglomération et n'est donc pas une simple mention à celui-ci.

5. Une troisième voie autoroutière «gratuite», mais ignorée

On ne peut que regretter également l'absence d'un projet d'élargissement de l'autoroute A1 entre Genève 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 bagatelle 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 militer d'un côté en faveur d'une troisième voie CFF, dont le financement n'est pas prévu par la Confédération, et à délaissier d'un autre côté la réalisation d'une troisième voie autoroutière qui, elle, a un financement programmé. Ces deux projets sont complémentaires, nécessaires et méritent d'être défendus ensemble dans l'intérêt de Genève et 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 le fait que le rail et la route ont atteint toutefois la limite de leur capacité.

6. Restrictions prévues sur la Route suisse (route du bord du lac)

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. 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 de Genève-Sud. Quelle est donc la variante retenue dans le projet d'agglomération évaluée à 23 millions de francs ?

8. Conclusions

Le GTE demande en toute première priorité que soit élaboré un véritable projet de mobilité pour le Canton de Genève. Celui-ci devrait inclure :

- le Plan directeur du réseau routier, dont on attend toujours de la part du Conseil d'Etat qu'il soit soumis au Grand Conseil;
- les projets de lignes de tram et de bus prévues par les TPG;
- les projets de parking d'échange;
- la création de places de stationnement;
- le développement des pistes cyclables et des cheminements piétonniers;
- les lignes lacustres et fluviales, ainsi que tout projet lié à l'occupation du territoire cantonal visant à favoriser toute forme de mobilité.

Le GTE demande en outre à ce que soit inscrit dans le projet d'agglomération le principe de financement "Partenariat Privé Public" (PPP). En effet, il apparaît que le développement des infrastructures susmentionnées ne pourra se faire avec les seuls fonds publics. Partout ailleurs en Europe, des solutions mixtes de financement éclosent : des fonds de placement dédiés aux infrastructures prolifèrent démontrant ainsi l'intérêt des marchés financiers, des fonds de placement et des collectivités publiques, à tout mettre en œuvre pour réaliser ces investissements coûteux. L'A41, qui se construit actuellement à nos portes, en est un excellent exemple.