

les associations

Automobile Club Suisse
section de Genève (ACS)

Association Suisse
des Transports Routiers
Section genevoise (ASTAG)

Association Genevoise
des Entreprises de Transport
(AGET)

Chambre de Commerce, d'Industrie
et des services de Genève (CCIG)

Fédération des Artisans, Commerçants
et Entrepreneurs de Genève (FAC)

Fédération du
Commerce Genevois (FCG)

Fédération des Entreprises
Romandes Genève
(FER Genève)

Fédération Genevoise des
Métiers du Bâtiment (FMB)

Socopark

Taxi-phone Centrale SA.

Touring Club Suisse
section de Genève (TCS)

Trade Club

Union Genevoise des Carrossiers
(UGC)

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

M. Matthieu Baradel
Direction générale de la mobilité
Rue du Stand 20
1204 Genève

Genève, le 30 septembre 2011

Concerne : observations sur le Plan directeur du réseau routier 2011-2014

Monsieur,

Suite au CODEP du 6 septembre dernier, le Groupement Transports et Economie (GTE) vous prie de trouver ci-dessous, dans le délai imparti, ses remarques quant au Plan directeur du réseau routier.

Pour rappel, le GTE regroupe 14 associations représentant les milieux de l'économie, du commerce, du transport professionnel et de l'automobile. Il défend des concepts de circulation clairs pour faciliter la mobilité des habitants du canton quel que soit le moyen de déplacement choisi. Nous vous remercions de nous consulter sur le sujet.

Les principaux objectifs du GTE sont :

- Maintenir l'accessibilité au centre-ville
- Sécuriser les déplacements
- Hiérarchiser le réseau routier
- Compléter le contournement de Genève
- Réaliser une traversée du lac
- Améliorer l'offre de stationnement
- Améliorer le réseau des transports publics
- Diminuer les nuisances dues au trafic

Ce Plan suscite une certaine réserve auprès des membres du GTE car ils craignent que l'objectif énoncé « de ne pas privilégier de politique particulière » ne soit qu'une déclaration d'intention.

Nous relevons l'enjeu crucial ainsi que la difficulté de la coordination entre les différents plans directeurs. Le Plan Directeur Cantonal est l'outil suprême de planification. En ce sens, tous les autres plans directeurs doivent être conformes au Plan Directeur Cantonal auquel ils sont subordonnés. En effet, le PDC 2030 prévoit l'arrivée de plus de 100'000 personnes dans le canton.

Ceci étant dit, nous saluons la mention dans le Plan de la traversée du lac qui contribuera à délester, nous en sommes certains, le centre-ville d'une partie du trafic de transit.

Nous recommandons également la réalisation à court terme des infrastructures dans le secteur de Genève Sud, le barreau de Nord et Est de Bernex ainsi que du bassin versant de Versoix.

Nous regrettons qu'au niveau de la concrétisation, il y ait des incohérences, voire même des contradictions, particulièrement avec la création des poches et la modification de la hiérarchie du réseau routier.

Nous voyons un réel problème par rapport au concept radio-concentrique. Mis en place en trois étapes (2014-2020 et 2030), le système des poches sera introduit avant la réalisation du boucllement autoroutier. Ainsi, le trafic sera entièrement bloqué et il n'existera pas d'échappatoire pour le trafic de transit. Le système de poches est d'emblée voué à l'échec si les périphériques nécessaires ne sont pas réalisés auparavant.

Nous jugeons que le concept proposé ne permet pas une meilleure circulation.

Le GTE s'inquiète vivement de la volonté affichée de diminuer le nombre d'axes primaires car, non seulement cela entravera l'accès au centre-ville mais cela risque de compromettre la réalisation du système de poches car, vu le report de trafic engendré, les véhicules emprunteront les axes secondaires et les dessertes de quartier pour se rendre au centre.

Nous sommes extrêmement sceptiques sur le fait qu'un déclassement n'aurait aucun effet réel et qu'un status quo suivrait ce changement d'appellation. Bien au contraire, la Loi sur les routes donne des définitions claires des axes ce qui permettrait à la DGM de mettre des mesures sur pied, de fluidité ou des mesures de modération.

Loi sur les routes L 110 (LRoutes)

Art. 3A⁽²⁷⁾ Définition

¹ Le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure.

² Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers.

³ Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.

Le GTE rejette ce plan directeur pour les raisons évoquées précédemment ainsi que pour les raisons suivantes :

- La volonté de mise en œuvre d'une politique fortement dissuasive à l'égard des transports individuels motorisés ;

- Une contradiction entre les objectifs énoncés et les mesures prévues ;
- La volonté de mise en œuvre d'un concept radio-concentrique (système de poches) avant-même la réalisation au préalable du boucllement autoroutier servant d'axe de contournement concentrique indispensable à un tel concept ;
- La suppression envisagée de nombreux axes primaires dans la carte de la hiérarchie du réseau routier, ce qui entrainera un affaiblissement conséquent du réseau routier alors même que les besoins en mobilité sont prévus à la hausse ;
- Un manque de vision en gestion et planification de nouvelles infrastructures routières au vu des projections démographiques attendues à l'horizon 2030 : + 200'000 habitants et +100'000 emplois dans l'agglomération transfrontalière, dont + 100'000 habitants et + 60'000 emplois dans le canton de Genève ;
- L'absence de certaines études des nouvelles infrastructures routières prévues dans le projet du Plan directeur cantonal 2030 ;
- L'absence d'un plan d'action visant à améliorer la fluidité de la circulation découlant d'une étude cantonale sur les ondes vertes.

En sus de ce qui précède, le GTE demande :


- Un tableau mentionnant les rues changeant d'affectation dans la carte de la hiérarchie du réseau routier ainsi que les longueurs concernées et justificatifs des changements ;
- Une étude d'impact sur les conséquences des changements hiérarchiques en termes de fluidité et capacités ;
- Une étude d'impact des 44 mesures localisées projetées à court terme ;

Une piste pour une solution

La carte du réseau routier devrait être accompagnée d'une matrice de hiérarchisation traitant des priorités à accorder à chaque mode de transport selon la localisation et le type d'axe. Celle-ci serait un véritable outil de travail pour les techniciens. A titre d'exemple, un axe primaire en campagne ne se traite pas de la même façon d'un axe primaire en ville. Les priorités de passage et de fluidité diffèrent selon les différents moyens de transport et selon la localisation de l'axe.

Le GTE rejette ce Plan et vous invite à retravailler le document.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Jean Rémy Roulet

Président

Copie : Mme M. Künzler, DIM