

# Nouvelles infrastructures routières de Genève-Sud

## PL 12183

ouvrant un crédit d'investissement de 87 100 000 F en vue de la réalisation d'une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy, dite L1, et d'une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand, dite L2, et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 35 550 000 F



Association de sauvegarde du site de La Chapelle  
Audition du 20 février 2018

**L1-L2**  
**non merci !**

# Le programme de notre intervention

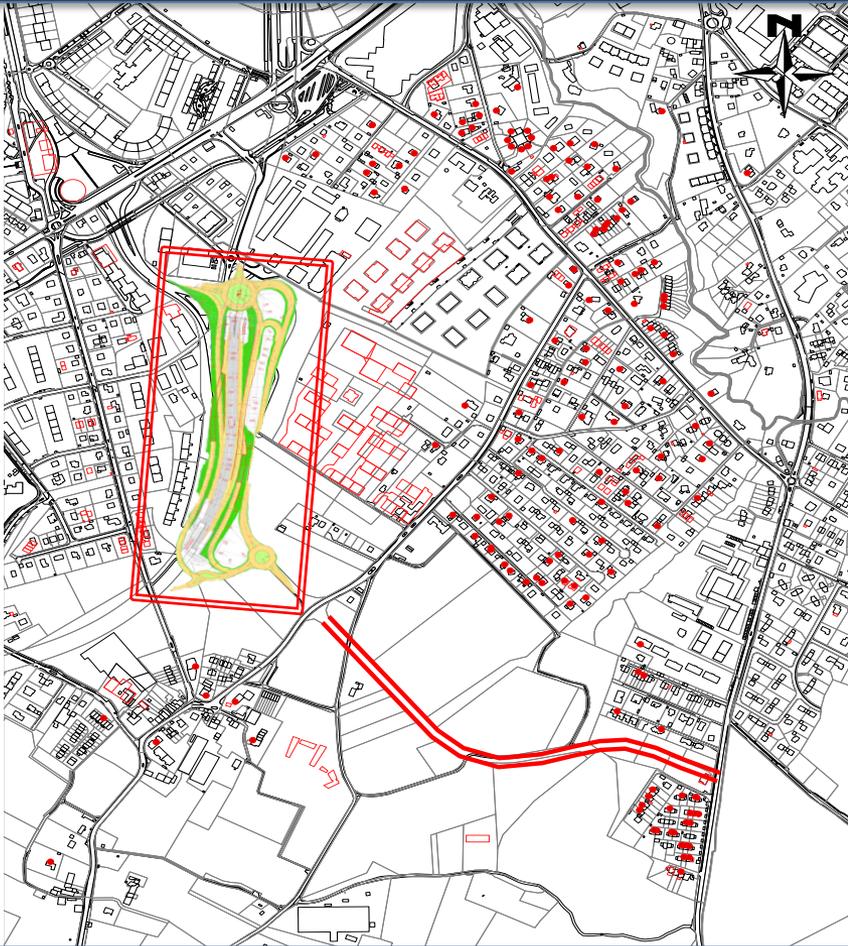
1. L'Association de sauvegarde du site de La Chapelle, c'est qui, c'est quoi, c'est où ?
2. Huit bonnes raisons de s'opposer au projet de construction des nouvelles infrastructures routières de Genève-Sud.
3. Doit-on vraiment construire ces routes pour mettre en œuvre les mesures d'accompagnement du projet ?
4. La suite des opérations.
5. Des questions ?

# Une association de riverains concernés

L'Association de sauvegarde du site de la Chapelle :

- une association de riverains créée en 1983
- environ 150 membres répartis sur les communes de Lancy et de Plan-les-Ouates
- un vote quasi-unanime exprimé fin 2017 pour s'opposer au projet
- concernés par :
  - les nuisances occasionnées par la L1 en tant que riverains directs
  - la dégradation de la zone de la Bistoquette comme espace de promenade, de détente, de découverte de la nature...
  - l'ensemble du projet en tant que citoyens favorables à la mobilité douce et soucieux de développement durable

# Concernés, mais à quel titre ?



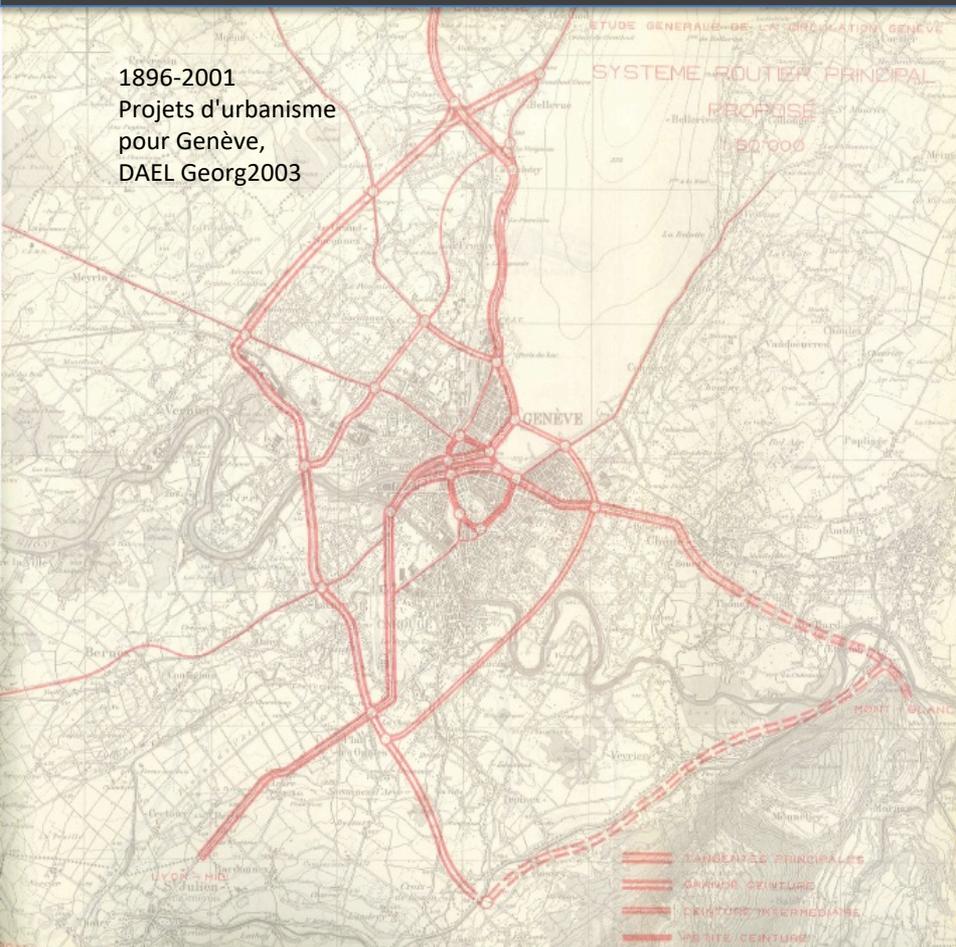
Cette répartition géographique de nos membres montre :

- qu'une minorité d'entre eux serait directement impactée par la construction de la L1
  - qu'un grand nombre pourrait espérer une réduction du trafic automobile dans sa zone d'habitation, voire un accès simplifié au centre-ville
- Les habitants ne sont pas dupes.

Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

# 1. Un projet préhistorique

1896-2001  
Projets d'urbanisme  
pour Genève,  
DAEL Georg2003



En 1959, le réseau autoroutier traverse le centre ville comme « tangentielle principale ».

Dans cette vision « idyllique », le barreau L1-L2 apparaît comme « grande ceinture ».

Le projet actuel est un vestige de cette époque où s'exerçait une fascination pour les déplacements en ville en automobile individuelle.

Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

# 1. Un projet préhistorique (2)



Juste pour l'anecdote, ce projet a failli voir le jour !

Les fondations du Pont de Saint-Georges et l'immeuble de la rue des Deux-Ponts ont été conçus dans cette perspective !



Les bords du Lac  
auraient ressemblé  
à ça...



Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

## 1. Un projet préhistorique (3)

- L'héritage de différents plans destinés à organiser le trafic automobile, dont le plus ancien remonte à la fin des années 50 !
- En 60 ans, on est passé du cauchemar de l'autoroute urbaine à la route inter-quartiers (ex-voie Cottier), pour parvenir à une nouvelle pénétrante depuis la frontière avec la France.

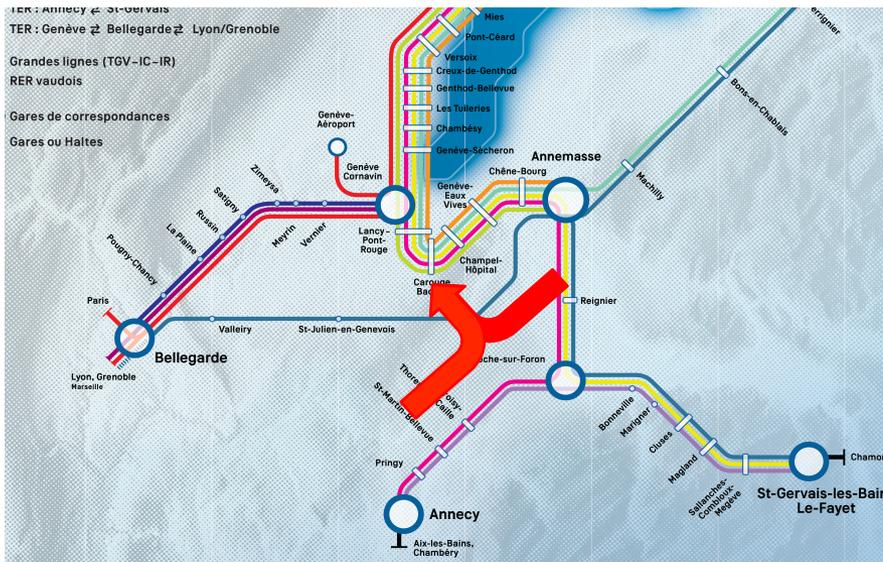


- Une vision datée, fondée sur le principe du « tout en voiture », qui n'est plus pertinente pour résoudre les problèmes de mobilité d'aujourd'hui.

→ **En perspective** : plus de 10 000 véhicules/jour vers l'autoroute et le centre ville, pourtant déjà saturés.

# Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

## 2. Un sabotage du CEVA



Le Léman Express est censé favoriser le basculement d'une partie du trafic automobile transfrontalier de la route vers le rail.

Ces nouvelles infrastructures routières entreraient en concurrence directe avec cet objectif, ruinant du même coup la politique engagée en faveur de l'inter-modalité.

## 3. Un investissement dispendieux

Le coût de ce projet est faramineux au regard de son faible bénéfice pour la collectivité.

Avec ce budget de 120 millions de francs, on pourrait par exemple aménager des pistes cyclables protégées dans l'ensemble du Canton de Genève (cf. Initiative 144).

À titre de comparaison, 120 millions de francs, c'est :

- 5 fois le budget mobilité douce du projet d'agglomération
- le coût de construction de 4 cycles d'orientation
- le budget pour 2,5 km de ligne de tram

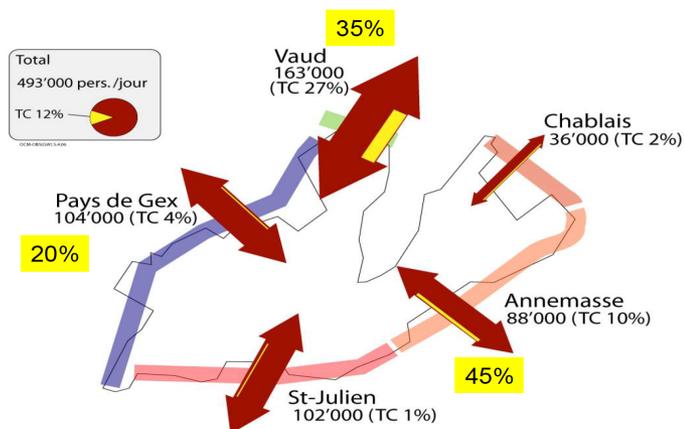
Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

## 4. Plus de routes = plus de bouchons

Aujourd'hui, 200 000 véhicules entrent à Genève par le Sud. Quelques milliers évitent les grands axes et sèment la pagaille dans les villages.

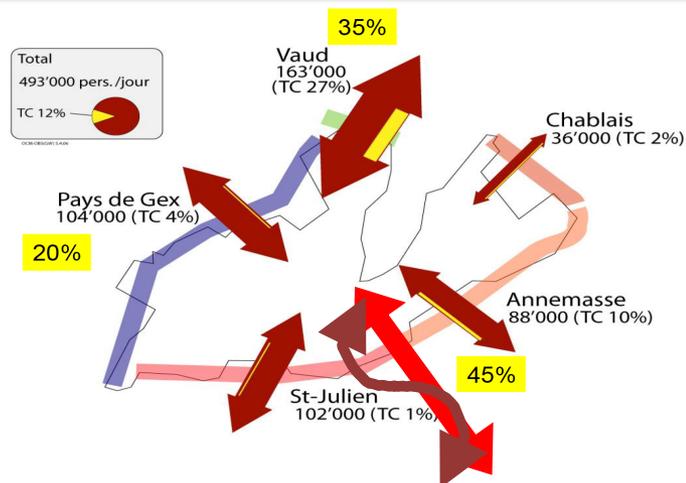
L1-L2 va offrir une nouvelle pénétrante, mais elle débouche sur une région saturée.

Encore plus de personnes éviteront les axes principaux et la situation dans les quartiers sera pire qu'avant.



Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

## 4. Plus de routes = plus de bouchons



Aujourd'hui, 200 000 véhicules entrent à Genève par le Sud. Quelques milliers évitent les grands axes et sèment la pagaille dans les villages.

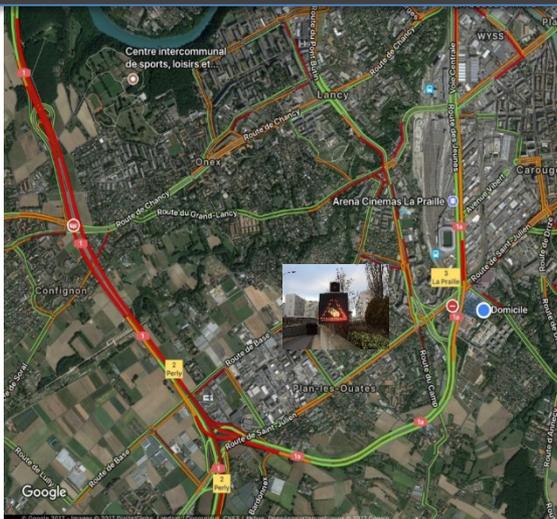
L1-L2 va offrir une nouvelle pénétrante, mais elle débouche sur une région saturée.

Encore plus de personnes éviteront les axes principaux et la situation dans les quartiers sera pire qu'avant.



Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

## 4. Plus de routes = plus de bouchons (2)



Cette nouvelle pénétrante va aspirer encore plus de voitures vers des axes et des zones de la ville déjà paralysés par les embouteillages.



La gêne occasionnée par le trafic automobile individuel génère des coûts énormes pour l'économie locale.

Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

## 4. Plus de routes = plus de bouchons (3)

La « loi fondamentale de la congestion », décrite pour la première fois dans les années 60 aux Etats-Unis par Anthony Downs, a été confirmée par de nombreuses études menées aux USA, au Japon et en Europe.

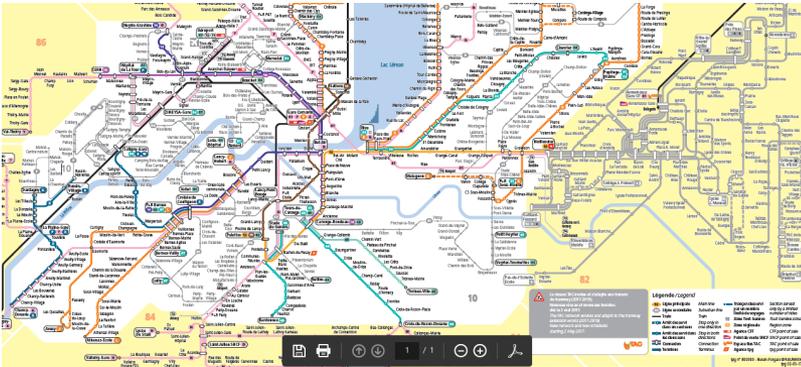
→ « C'est l'augmentation de la capacité de transit qui cause l'augmentation du trafic, et non l'inverse. »



En Suisse, des experts comme Frédéric Robert-Nicoud (UniGE) ou Jacques Lévy (EPFL) pourraient apporter un éclairage scientifique utile sur ces différents travaux.

Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

## 5. Et si on pensait mobilité douce ?



La région de Genève-Sud, qui regroupe plus de 100 000 habitants, est l'une des plus mal desservies en transports en commun et en pistes cyclables dignes de ce nom.

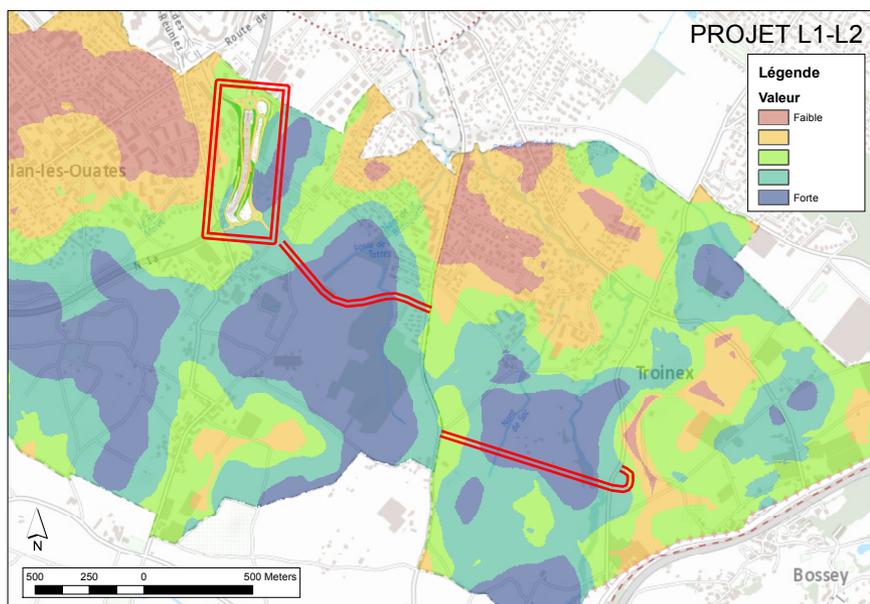
Cela vaudrait peut-être le coup d'y penser avant de construire des routes (pistes cyclables en site propre, lignes TPG, P+R, promotion du covoiturage...).



Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

## 6. Un espace naturel à préserver

La construction de ces liaisons défigurerait un espace naturel préservé, très apprécié des riverains et des promeneurs.



La zone de la Bistoquette abrite une riche biodiversité floristique et faunistique, comprenant des espèces menacées et/ou protégées, que ce soit au niveau cantonal ou au plan fédéral (batraciens).

Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

## 7. Compensez, compensez qu'y disaient



La zone qui doit être traversée par la L1 a été réaménagée et renaturée au titre des mesures compensatoires liées à la construction de l'autoroute de contournement.

20 ans après, ces engagements semblent oubliés...

Huit bonnes raisons de s'opposer au projet

## 8. Et la planète dans tout ça ?

Construire des nouvelles routes et accroître le trafic automobile est une aberration à l'heure où l'urgence climatique nous impose de réduire notre consommation d'énergie et nos émissions de CO<sub>2</sub>.

Sans parler, au plan local, de la dégradation de la qualité de l'air et des nuisances sonores qui seraient occasionnées par ces routes.



**Merci  
le DETA !**



# Les mesures d'accompagnement

## Des mesures qui peuvent être engagées indépendamment du projet :

- mesure n°01 – Contrôle d'accès Landecy
- mesure n°03 – Régulation des flux Marsillon/Troinex
- mesure n°05 – Piste cyclable Route d'Annecy
- mesure n°11 – BHNS Veyrier-Lancy-Pont-Rouge
- mesure n°12 – Mesures locales d'aménagement

## Des mesures qui sont inutiles si le projet ne se concrétise pas :

- mesure n°02 – Elargissement Route de Pierre-Grand
- mesure n°04 – Aménagement terminus Bellins

# Les mesures d'accompagnement (2)

**Le coût des mesures dont le but est de préserver la qualité de vie des quartiers... n'est pas prévu dans le projet de loi 12183 !!!**

- mesure n°06 – Contrôle d'accès Evordes
- mesure n°07 – Contrôle d'accès Moillebin
- mesure n°08 – Contrôle d'accès Pierre-aux-Dames

→ **Une question** : pourquoi les mesures permettant d'éviter la percolation du trafic automobile dans les villages n'ont-elles pas encore été mises en œuvre ?

# La suite des opérations



[www.L1L2nonmerci.org](http://www.L1L2nonmerci.org)

## Des initiatives pour informer et mobiliser les citoyens

- communication via le web et les réseaux sociaux
- organisation d'événements citoyens et de réunions d'information

# La suite des opérations (2)

## Coordination avec les autres parties prenantes en vue d'organiser un référendum :

- communes concernées
- associations de riverains (Goulettes, Veyrier Ensemble, Pic-Vert...)
- associations environnementales (WWF, Pro-Natura...)
- associations de promotion de la mobilité durable (ATE, Actif-Trafic...)

## Contestation sous l'angle juridique des autorisations de construire cantonales et fédérales

- destruction des mesures de compensation liées à A1a
- Ordonnance fédérale de protection des batraciens
- absence de concertation

**Merci de votre attention.**



**LIAISONS L1-L2,  
NON MERCI !**

Association de sauvegarde du site de La Chapelle  
Audition du 20 février 2018

**L1-L2**  
**non merci !**

# Des questions ?

