CCIG
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

Office fédéral des routes
Division Réseaux routiers
Domaine Planification des réseaux
3003 Berne

Genève, le 2 août 2013

Arrêté fédéral concernant le deuxième programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires

Madame, Monsieur,

En date du 10 avril dernier, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a mis en consultation le projet d'arrêté fédéral concernant le deuxième programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires.

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) tient à faire part de sa position aux autorités fédérales compte tenu du fait que la région genevoise, et plus généralement lémanique, est particulièrement concernée par le projet. Calibré en 1964 pour 50'000 à 70'000 véhicules par jour, le réseau doit aujourd'hui supporter plus de 100'000 véhicules par jour, chiffre qui grimpera à 130'000 véhicules par jour en 2030, comme l'ont rappelé les Gouvernements genevois et vaudois le 24 juin dernier, sous la bannière de la Métropole lémanique. Il en résulte plusieurs goulets d'étranglement qui sont autant de sources d'embouteillages et, par voie de conséquence, de pertes pour l'économie.

Globalement, il nous paraît dès lors essentiel de supprimer les goulets d'étranglement et d'assurer le financement de l'extension du réseau dans une région qui est le 2ème pôle économique de Suisse.

Pour mémoire, la métropole lémanique

- **connaît une démographie exceptionnelle**

  2000 – 2010 : + 14% (+ 142'000 habitants) (Suisse: + 9%; + 653'000 habitants)

  2010 – 2040 : + 29% (+ 344'000 habitants) (Suisse: + 13%; + 1'050'000 habitants)

- **est source de création de richesse** (2001 – 2011)

  PIB + 26% (Suisse: + 19%)

  Emploi + 15,2% (Suisse: + 5,6%)

  Exportations + 88% (Suisse: + 47%)

- **dont la croissance est bénéfique à tout le pays**

  23% de l'Impôt fédéral direct (IFD) (pour 15% de la population suisse)

  Genève et Vaud sont deux des rares cantons contributeurs à la péréquation financière intercantonale.

4, Bd du Théâtre • 1204 Genève • Case postale 5039 • 1211 Genève 11
Tél. +41 (0)22 819 91 11 • Fax +41 (0)22 819 91 00 • E-mail: cci@ccig.ch • www.ccig.ch

1. Questionnaire sur le projet de consultation :

Comme il est mentionné à la page 11 du rapport en consultation, « *Les grandes agglomérations suisses ne sont pas seulement confrontées aux plus grands défis en termes de trafic d'agglomération, mais elles sont aussi particulièrement touchées par les goulets d'étranglement qui existent sur les routes nationales..... Les routes nationales jouent un rôle essentiel, en particulier dans la desserte des grandes agglomérations. En absorbant une part considérable du trafic interne, d'origine et à destination des agglomérations, elles contribuent de manière significative à décharger le réseau intra-urbain. Par conséquent, l'ensemble du système de transport est sensible aux perturbations qui surviennent sur les routes nationales à proximité des villes. En cas d'embouteillages sur les routes nationales, le trafic se reporte sur le réseau routier secondaire. Le trafic se retrouve alors perturbé, ce qui affecte également les transports publics et la mobilité douce. ....Pour contribuer à la réalisation des objectifs du programme en faveur du trafic d'agglomération, les mesures destinées à l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales doivent se concentrer avant tout sur la fonctionnalité des routes nationales dans les secteurs centraux des agglomérations.* »

La CCIG soutient cette démarche qui vise à concentrer les actions - et donc les moyens - sur les centres économiques, d'autant que l'évolution de la population et des emplois aggrave les goulets d'étranglement de notre région.

Ainsi qu'il est mentionné en page 22 du rapport, « *l'augmentation de la population touche plus particulièrement l'Arc lémanique, la région de Zurich et l'agglomération de Bâle. ... Les nouveaux emplois se concentrent principalement dans les villes de Genève, Lausanne, Berne et Zurich. Cette nouvelle donne a une incidence directe sur le futur volume de trafic et donc sur la problématique des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales.* ». Les régions de Genève et de Lausanne subiront des surcharges de trafic supérieures à celles qui avaient été estimées dans le premier message en 2009, ce qui se traduira par une aggravation des engorgements.

Cela posé, la logique du Conseil fédéral doit être poursuivie jusqu'au bout, ce qui n'est pas le cas en l'état. En effet, le Conseil fédéral n'a pas intégré dans les modules 1 ou 2 des tronçons autoroutiers proches de grandes agglomérations, qui connaîtront un degré de surcharge III, à commencer par trois tronçons situés sur l'Arc lémanique, à savoir :

- Etoile - Perly (Genève) ;
- Coppet - Nyon (Grand Genève) ;
- Villars-Ste-Croix – Cossonay (Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)).

2. Approuvez-vous la proposition de répartition dans les modules 1 à 4 des projets d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales ?

En plus des projets déjà définitivement approuvés, le Conseil fédéral propose d'affecter au module 1 trois nouveaux projets d'élimination des goulets d'étranglement pour un montant de 995 millions de francs, et de débloquer les moyens financiers nécessaires. La CCIG soutient l'intégration des tronçons entre Meyrin/Vernier et Le Vengeron.

La CCIG regrette toutefois que le projet Bernex-Meyrin/Vernier n'ait pas été reclassé de module 2 en module 1, car un important projet de création de logements et d'emplois (Grand projet Bernex) verra le jour à moyen terme dans ce secteur; d'ailleurs, ce tronçon est classé en degré de surcharge III.

La CCIG rejette la relégation dans le module 3 (projets non financés) de deux tronçons autoroutiers lémaniques, soit Coppet - Nyon (Grand Genève) et Villars-Ste-Croix – Cossonay, étant entendu que le Conseil fédéral reconnaît expressément la nécessité d'élargir ces tronçons à

six voies, ce qui fait que ces derniers doivent être intégrés dans le module 2, comme le tronçon Le Vengeron – Coppet, voire dans le module 1 avec ce dernier tronçon.

La CCIG déplore par ailleurs que malgré un volume d'investissement de 5,5 milliards de francs, une partie des goulets d'étranglement subsistera, en particulier le goulet Perly – Etoile, dont la surcharge est de degré III. Comme le mentionne le rapport en page 79, « *en dépit de l'aggravation des embouteillages, il a été décidé de continuer à renoncer à l'élargissement à six voies du tronçon Etoile – Perly, projet qui avait par ailleurs déjà été écarté par le Conseil fédéral dans le cadre du premier message. L'élargissement de ce tronçon de route nationale augmenterait encore la pression sur le réseau urbain adjacent déjà fortement encombré aujourd'hui. Il y a lieu de supposer que les routes secondaires ne seront pas en mesure d'absorber ce trafic supplémentaire et que l'écoulement du trafic en provenance des routes nationales ne pourra être garanti.* » La CCIG considère que l'OFROU doit continuer à observer l'évolution de la situation sur le tronçon Etoile-Perly pour le cas échéant, revoir sa position dans les années à venir.

3. Que pensez-vous de l'intention du Conseil fédéral de débloquer les moyens financiers supplémentaires pour les projets du module 3 qu'il juge également nécessaires, mais dont le financement n'est pas assuré à ce jour ?

La CCIG soutient l'intention du Conseil fédéral de débloquer des moyens financiers supplémentaires pour les projets du module 3, voire du module 4, de même que pour financer les compléments inscrits dans l'arrêté sur le réseau des routes nationales (en l'état, le grand contournement de Morges et la Glattalautobahn zurichoise, non finançables par le fonds d'infrastructure). Sur la base du rapport explicatif de la présente consultation, pas moins de 189 kilomètres de tronçons de routes nationales correspondant notamment au module 3 de l'OFROU demeureraient très surchargés ou fortement surchargés à l'horizon 2030 si aucun moyen financier supplémentaire n'était débloqué d'ici là, situation à l'évidence insupportable pour la place économique suisse.

La CCIG insiste tout particulièrement sur le fait que les tronçons autoroutiers surchargés de l'espace métropolitain de Zurich et de la métropole lémanique du module 3, voire du module 4, soient traités en priorité.

4. Souhaitez-vous faire d'autres remarques concernant le projet de consultation ?

Oui.

La CCIG insiste sur le fait que la Traversée du lac – contournement Est de Genève, ainsi que les solutions d'envergure Villars-Ste-Croix – Montreux et Limmattal zurichoise fassent l'objet d'un (nouvel) examen en vue d'une inscription dans l'arrêté sur le réseau des routes nationales d'ici au 3e programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et de l'allocation des moyens financiers nécessaires.

En résumé, voici les priorités de la CCIG, pour la région lémanique:

Crissier (modules 1&2)	financé, à maintenir en module 1
Meyrin/Vernier – Le Vengeron (module 1)	financé
Perly - Bernex (module 2)	financé
Bernex – Meyrin/Vernier (module 2)	financé, souhaite priorisation en module 1
Le Vengeron - Coppet (module 2)	financé
Nyon – Coppet (module 3)	à prioriser
Villars-Ste-Croix – Cossonay (module 3)	à prioriser
Perly - Etoile	regrette le classement en module 4. Souhaite que l'OFROU continue à observer l'évolution de la situation sur ce tronçon pour le cas échéant, revoir sa position dans les années à venir.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

Nathalie Hardyn
Directrice adjointe

Charles Lassauce
Membre de la Direction