

Date de dépôt : 18 mai 2015

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. Antoine Barde, Ivan Slatkine, Bertrand Buchs, Jacques Jeannerat, Pierre Weiss, Fabienne Gautier, Nathalie Fontanet, Nathalie Schneuwly, Serge Hiltpold, David Amsler, Jacques Béné, Elisabeth Chatelain, Christo Ivanov, Stéphane Florey, Eric Stauffer, Charles Selleger, Alain Meylan, Pierre Conne, Fabiano Forte, Patrick Lussi, Francis Walpen, Antoine Bertschy, Eric Bertinat, Anne Marie von Arx-Vernon, Roger Golay, Guillaume Sauty, André Python, Thierry Cerutti, Daniel Zaugg, Vincent Maitre, Guillaume Barazzone, Mathilde Chaix, Claude Aubert, Jean-François Girardet, Michel Ducret, Florian Gander, Gabriel Barrillier, René Desbaillets, Michel Forni, Jean Romain, Serge Dal Busco, Marie-Thérèse Engelberts, Pascal Spuhler, Beatriz de Candolle, Serge Hiltpold, Sandro Pistis, Jean-Marie Voumard, Olivier Sauty, Dominique Rolle en faveur d'un plan de mesures d'accompagnement lié à la réalisation de la Traversée du Lac

Rapport de M. Bernhard Riedweg

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a traité, sous la présidence de M. Antoine Droin pour la séance du 21 mai 2013, puis sous celle de M. Pascal Spuhler pour les séances des 14 et 28 avril 2015, le rapport M 2029-A.

Les procès-verbaux ont été rédigés avec exactitude par M. Aurélien Riondel pour la séance du 21 mai 2013 et par M^{me} Agnès Cantale pour les séances des 14 et 28 avril 2015.

Ont assisté aux travaux :

- M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat du DIME pour la séance du 21 mai 2013 ;
- M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat du DETA pour les séances des 14 et 28 avril 2015 ;
- M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité DIME ;
- M. Alexandre Prina, directeur général des transports, DGM ;
- M. Matthieu Baradel, direction générale des transports.

Nous les remercions pour leur précieuse collaboration.

Séance du 21 mai 2013

Un député (R) s'inquiète de la possibilité de mise en place de mesures d'accompagnement à la Traversée du Lac avant la construction du projet. Il demande à quelle échéance les mesures évoquées dans la réponse du Conseil d'Etat pourraient être introduites. Il s'agit notamment de :

- créer et renforcer au centre-ville des espaces publics, une piétonisation et des pistes cyclables ;
- créer un axe fort de transports collectifs sur le pont du Mont-Blanc avec possibilité d'extension ou création de voies pour le tram ;
- requalifier les quais et les principaux axes du centre-ville, avec redistribution partielle de la voirie pour les transports publics et la mobilité douce et augmentation de la vitesse commerciale des transports publics ;
- réorganiser les concepts de circulation pour créer des accès au centre-ville par « poches » sans possibilité de transit ;
- requalifier certains axes et promouvoir des parcs relais (P+R) pour accentuer le transfert modal ;
- créer ou modifier des jonctions autoroutières et restructurer le réseau routier à Collex/Ferney/Versoix, Grand Saconnex, Vernier, Bernex, Pallanterie, Puplinge, Thônex-Vallard et Annemasse.

M^{me} Künzler indique que les réponses du Conseil d'Etat se trouvent dans la dernière version de « Mobilité 2030 ». Elle rappelle qu'il est évident que certaines mesures, comme la piétonisation de Rive, devront être mises en place avant la Traversée du Lac. Elle signale que l'élargissement de l'autoroute de contournement, qui devrait être votée en 2014 par le Conseil national, permettra peut-être de désengorger le centre. La conseillère d'Etat

affirme que la Traversée du Lac sera peu probablement construite en 2030 mais il est réaliste d'annoncer une traversée pour 2040.

Un député (R) propose de geler la motion jusqu'à l'adoption de la Traversée du Lac car les mesures d'accompagnement ne doivent pas être introduites avant le projet principal. Il rappelle que la motion avait pour but de montrer, notamment à la Confédération, quelles seront les mesures prises par le canton lorsque ce projet aboutira.

La commission a décidé de geler le rapport M 2029-A à l'unanimité moins une abstention.

Séance du 14 avril 2015

M. Favre procède à la distribution de trois documents : une brochure sur le plan d'action quant au bouclage autoroutier, une brochure concernant la Traversée du Lac et la présentation de la motion 2029.

M. Baradel explique que le but de la présentation est de faire le point sur les différentes démarches mises en œuvre et d'en présenter l'évolution. Il ajoute que le niveau de maturité du projet de la Traversée du Lac a assez fortement progressé depuis 2012 de telle sorte qu'aujourd'hui, ils sont en mesure de proposer un plan d'action pour la réalisation du plan routier.

Il procède à la présentation d'un bref historique de la genèse du projet. Il explique notamment que l'étude cantonale de faisabilité réalisée dans le cadre de la loi 10015 en 2011 a permis d'aborder la question de l'impact environnemental et d'écartier les impacts rédhibitoires. Elle a par ailleurs permis de chiffrer le projet et de réduire la fourchette entre 3 et 3,5 milliards pour réaliser le bouclage autoroutier et la jonction avec l'autoroute française. Il s'agit donc d'une étude conséquente sur la base de laquelle la motion s'est fondée. Suite à cela, l'Office fédéral des routes a repris la main. Le but de cette étude était d'apporter une réponse à la problématique des goulets d'étranglement. Le canton est parvenu à ce que la possibilité de la Traversée du Lac comme réponse à ces goulets soit prise en considération. Dans le cadre fédéral, la réponse à cette situation se traduit essentiellement par des projets d'élargissement.

Le 15 mai 2013, il y a eu l'adoption par le Conseil d'Etat de « Mobilités 2030 – Stratégie multimodale pour Genève ». Le 15 octobre 2014, il y a eu l'adoption d'un rapport de synthèse par le Conseil d'Etat ainsi que d'un plan d'action.

L'étude de l'OFROU dont les conclusions ont été rendues en 2013 a été réalisée par un service de la Confédération et avec l'aide du canton. Elle s'inscrit dans le cadre plutôt strict de l'arrêté fédéral sur la suppression des

goulets d'étranglement, visant donc à réduire les problèmes de saturation récurrente. Deux tronçons sont pris en considération : l'un entre Perly et le Vengeron, et l'autre plus au nord entre le Vengeron et Nyon.

Dans le cadre de l'étude, l'OFROU adopte une démarche systématique et envisage 24 variantes. On peut retenir trois grandes familles de variantes. La première consiste à doubler le contournement par un second plus à l'ouest. La deuxième envisage l'élargissement routier du contournement actuel et la troisième concerne ce que le canton est parvenu à inclure dans l'étude, à savoir la réalisation d'un boucllement autoroutier avec la Traversée du Lac.

La première famille de variante a rapidement été écartée, à cause du coût et de l'impact environnemental. Finalement, l'OFROU a retenu que l'élargissement de l'autoroute sans la Traversée du Lac, puis avec la Traversée du Lac, correspond aux deux options demeurant en lice et qui permettraient de répondre à la problématique des goulets d'étranglement. Il ajoute que, dans tous les cas, avec ou sans la traversée, il sera nécessaire d'élargir la route, il s'agit donc de mesures qui ne s'excluent pas l'une l'autre. Si toutefois la traversée n'est pas réalisée, il conviendra d'élargir l'autoroute de manière plus longue et plus large. Si en revanche la traversée est réalisée, alors on pourra se permettre d'élargir de manière moins longue et moins large, avec la solution 2 fois 3 voies.

En ce qui concerne l'option de la Traversée du Lac, l'OFROU précise qu'elle générera une utilité supplémentaire : en termes de réseau secondaire, en termes de qualité de vie et en termes de desserte de la partie Est. Il s'agit là des points essentiels de la conclusion du rapport.

Conséquemment au rapport, le Conseil fédéral a approuvé le 26 février 2014, le 2^e message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement.

Il reste la question de la Traversée du Lac, laquelle ne remet pas en cause la question de l'élargissement routier.

La stratégie en trois étapes démontre que ce qui est aujourd'hui envisagé a une logique et une cohérence et que l'on s'oriente vers un schéma dont l'objectif est le boucllement autoroutier.

Le planning de l'horizon 2020 de Mobilité 2030 classe en priorité le tronçon concernant la section Vengeron-Aéroport.

La première phase concerne l'élargissement autoroutier, mais également le développement de la mobilité douce, des parcs relais et autres.

Le second horizon est celui de 2025. Il concerne la poursuite de l'élargissement autoroutier ainsi que l'accroissement de la gare Cornavin, la

poursuite du développement des axes des transports publics, du développement de la mobilité douce, de la piétonisation du centre-ville et ainsi de suite.

Enfin, la troisième et dernière étape de la stratégie concerne le bouclage autoroutier permettant de maximiser l'ensemble des projets mis en œuvre dès l'horizon 2020. Il comprend également la Traversée du Lac.

Il s'agit donc de trois grandes étapes ayant des objectifs différents. Nous nous situons encore au niveau stratosphérique des grandes orientations. L'attitude adoptée par le Conseil d'Etat en avril-mai 2014 a été de resserrer tous les éléments d'orientations dans un rapport de synthèse sur la Traversée du Lac, qui a par ailleurs été distribué au début de la présentation. L'idée était de procéder à un rapport complet. Il reprend deux éléments : les opportunités de requalification du centre et le potentiel de développement en rive gauche.

Concernant le premier, l'objectif de ce travail préliminaire était de déterminer les grandes orientations qui peuvent être envisagées. Ils désirent continuer à travailler en ce sens, éventuellement en partenariat avec la Ville de Genève, afin de définir plus précisément ce qui pourrait être fait au niveau de l'opportunité de requalification et de réduction du trafic.

Concernant le second élément, M. Baradel précise que d'ici 2030 l'on attend 100 000 emplois de plus à Genève et un accroissement de 200 000 habitants sur le Canton. La Rive gauche a un potentiel de développement de plus de 40 000 logements et de plus de 24 000 emplois d'ici 2030. Le potentiel au-delà de 2030 est tout aussi conséquent que celui entre 2010 et 2030. Un travail de précision et d'affinage du projet reste à être fourni, afin de déterminer où localiser précisément ces 30 000 ou 40 000 nouveaux logements ; cela s'applique aussi pour les emplois.

M. Baradel se penche sur un extrait du plan d'action du bouclage autoroutier, lequel définit les grandes étapes incontournables à mener si l'on souhaite réaliser la Traversée du Lac à l'horizon 2030. Ils auront éventuellement recours à un partenariat public-privé pour le bouclage autoroutier. On constate quatre grandes étapes dans ce plan d'action.

Tout d'abord, pour la fin 2016-2017, un certain nombre de votations prendra place. Il s'agira d'un jalon important dans la réalisation du projet. Ensuite pour mi 2017-2018, l'objectif serait de parvenir à une solution en ce qui concerne les financements. Les deux possibilités sont envisagées : celle du partenariat public-privé, et celle du financement uniquement cantonal.

En 2020-2025, on entre dans la phase de réalisation du projet puis en 2025-2030 dans la phase de construction.

M. Baradel conclut en expliquant que le but de cette présentation était de montrer l'évolution du projet depuis qu'il a été initié il y a presque deux ans. Il ajoute que l'on est actuellement dans une phase permettant de faire avancer le projet, lui donnant un certain dynamisme.

Un député (PLR) convient qu'il ne pourra poser des questions sur le contenu des documents fraîchement distribués. En revanche, il constate que la Traversée du Lac constituerait la dernière étape. Il demande pendant tout ce temps ce qu'il adviendra du trafic et si l'ensemble restera congestionné jusqu'en 2030, une fois que l'élargissement autoroutier et la traversée seront enfin réalisés.

M. Baradel répond qu'il est prévu de creuser un nouveau tube au niveau du tunnel de Vernier, sans toucher à l'autoroute actuelle. Cela entraînera un basculement de la circulation permettant de conserver la capacité actuelle.

Le même député ajoute qu'il faudra dans tous les cas de figure traverser le Rhône.

M. Baradel répond que les élargissements pourront se faire en maintenant le trafic. Le viaduc sur le Rhône pourra être élargi et ensuite les voitures pourront utiliser les nouvelles pistes. Sur la tranchée couverte, il y a une bande d'arrêt d'urgence qui a la largeur pour mettre une piste et ce jusqu'à Bernex. L'aspect travaux est important, mais l'OFROU l'a étudié dans son rapport de faisabilité. L'impact sur le trafic autoroutier devrait être minimal.

Une députée (Ve) revient sur l'affirmation selon laquelle l'étude de l'OFROU reconnaît une utilité de délestage. Elle est surprise d'entendre une telle déclaration puisque, dans le cadre de la sous-commission, les députés se sont rendu compte que Genève était concentrique et que toutes les routes mènent en quelque sorte au centre. Elle n'entrevoit donc pas quels éléments permettraient une telle affirmation.

M. Baradel répond qu'il s'agirait vraisemblablement aujourd'hui d'un itinéraire plus au nord de la rive droite, avec la route des Jeunes, les Acacias et le nord de Cornavin.

La même députée demande si cela ne revient pas simplement à déplacer les bouchons.

M. Baradel explique qu'une grande partie du trafic, au lieu de traverser au centre-ville, pourra traverser par le contournement autoroutier.

Cette députée demande ce qu'il adviendra si l'initiative déposée pour la Traversée du Lac venait à être rejetée par le peuple. Elle demande si le Conseil d'Etat stoppera les études en ce sens.

M. Barthassat répond que l'initiative vise à inscrire le projet dans la constitution, cela ne signifie pas que la traversée ne pourra pas se faire si l'initiative est rejetée.

La députée (Ve) estime qu'à ce stade les mesures d'accompagnement ne sont pas trop ambitieuses. Elle demande s'il n'y aurait pas des aménagements envisageables qui pourraient être réalisés en tous les cas sans la Traversée du Lac.

M. Baradel répond qu'effectivement il y a une première étape de certaines de ces mesures qui pourrait être réalisée aujourd'hui, dans 10 ans ou dans 15 ans. Toutefois, le boucllement autoroutier permet d'apporter une autre dimension à cette problématique.

La députée (Ve) pense que si l'on n'a pas recours à des mesures d'aménagements ambitieuses, la réduction de trafic ne sera pas effective.

M. Baradel précise qu'il ne s'agit pas uniquement de mesures d'accompagnement mais d'un tout, d'un projet global constitué de trois projets. Cela ne comporte pas uniquement des aspects de génie civil. Le sens de cette motion est également d'envisager toutes les opportunités possibles.

M. Barthassat complète en déclarant que non seulement il ne s'agit pas uniquement d'un projet de génie civil, mais d'un plan plus large au-delà des infrastructures en tant que telles.

Un député (UDC) déclare qu'il plairait à son parti de connaître l'impact financier d'un péage d'infrastructure et d'un péage urbain et de savoir ce que cela permettrait.

M. Barthassat répond que s'il y a un péage d'infrastructure, ce dernier servira à payer le coût de l'infrastructure elle-même.

Le député (UDC) souhaiterait que cet argent ne serve pas à autre chose qu'au sous-équipement maladif du canton en équipement routier.

M. Barthassat répète que cela servira à rembourser les frais de l'infrastructure de la Traversée du Lac elle-même. Si un péage urbain est introduit, la problématique changerait, et l'on pourrait réaffecter les recettes à d'autres fins. On peut toutefois imaginer à combien s'élèverait les rentrées.

M. Prina répond que cela reviendrait à plus ou moins 80 millions par année.

Un député (PLR) rappelle qu'au Moyen-Age, les villes avaient effectivement recours à ce genre de méthode. Cependant, d'un point de vue éthique, il juge cette solution mauvaise. Il est inquiet du manque de cohérence d'action du Conseil d'Etat par rapport à ce projet. En effet, il y a une semaine en Commission d'aménagement, il a été présenté un projet de

construction d'immeubles à côté de Vallard alors qu'il s'agirait d'y construire un des points de jonction du futur boucllement autoroutier.

M. Barthassat précise que tout ce qui est présenté est à valider par le Conseil d'Etat.

Le député (PLR) constate que tous les conseillers d'Etat n'en tiennent visiblement pas compte puisqu'ils viennent leur présenter des projets de construction et de demande de déclassement de zone pour construire à côté de la douane de Vallard. Il juge cela incohérent.

Un député (MCG) demande si dans le cas où la Traversée du Lac ne se fait pas, il faudra entreprendre à nouveau des travaux.

M. Baradel répond par la négative. Les études de réalisation initiées par l'ORFOU envisagent les deux options dans les études de réalisations soit avec la Traversée du Lac et sans. Le projet général lancé en ce début d'année étudie les deux options, dans la configuration de l'élargissement plus long et plus large, mais également de l'élargissement partiel jusqu'à Bernex. La Traversée du Lac est encore un débat mené avec la Confédération. Les travaux devraient être réalisés à l'horizon 2020 ce qui permettra d'avoir 5-7 ans pour faire mûrir le projet de la Traversée du Lac auprès de la Confédération. On peut donc déjà entamer la première ou deuxième phase d'élargissement.

Une députée (Ve) demande s'il a été envisagé de convertir les quais en zone complètement piétonne.

M. Baradel répond qu'à ce stade ils ne l'ont pas envisagé et il ne sait pas si cela serait faisable.

La même députée se demande ce qu'il en est des mesures d'accompagnement des nouvelles sorties autoroutières et s'ils envisagent notamment des passerelles pour les piétons puisqu'il faudra traverser les ouvrages.

M. Baradel confirme qu'il y a des réflexions autour de ce genre de problématique. Il y a des orientations définies par le canton dans le rapport de 2011-2012 et cela fait partie des éléments qu'il conviendra d'affiner. Il y aura vraisemblablement des mesures d'accompagnement à adopter.

Un député (S) remarque une légende à la page 14 de la présentation annexée où il est fait allusion à un péage. Il demande si cela fait référence à un péage d'infrastructure.

M. Barthassat répond par l'affirmative.

Le même député (S) constate à la page 33 du document sur la Traversée du Lac que l'on parle du coût d'exploitation d'un pont ou d'un tunnel. Il demande si cela comprend l'exploitation d'un péage.

M. Favre répond qu'il s'agit ici de la charge d'entretien.

M. Baradel considère que le gros des charges correspond à des coûts d'entretien. Il ajoute que l'entretien d'un tunnel est nettement plus cher que celui d'un pont.

Le député (S) insiste et demande si, dans le cas d'un pont, ils envisagent réellement l'installation d'une piste cyclable.

M. Barthassat le confirme.

Une députée (S) remarque que dans l'avant-propos du document sur la Traversée du Lac, il est écrit que l'OFROU devrait évaluer l'opportunité de la Traversée du Lac et que cela dépendrait de la volonté de développement de la Rive gauche en Suisse et en France. Or, si l'on se réfère au plan directeur cantonal pour 2030, donc pour le même horizon, les projets de développement de la rive gauche côté suisse lui paraissent extrêmement faibles. Elle se demande si cela sera suffisant pour convaincre l'OFROU de l'opportunité de cette Traversée du Lac.

M. Baradel admet ne pas avoir évoqué deux grands projets, à savoir celui de la Pallanterie et celui de Puplinge, lesquels assurent déjà un certain volume de base.

La même députée n'est pas convaincue qu'un résident de Puplinge remonterait jusqu'à Vézenaz pour traverser le lac.

M. Baradel précise que, lorsque l'on parle d'accessibilité à la rive gauche, on parle notamment de l'accessibilité à ces développements. Par ailleurs, une infrastructure de la sorte aura des effets induits sur le développement territorial.

Séance du 28 avril 2015

Selon un député (UDC), il était très utile d'avoir laissé le temps aux commissaires de prendre connaissance des différentes brochures distribuées par le département lors de la séance du 14 avril 2015, qui sont annexées au présent rapport, avant de se prononcer sur la motion.

Une députée (Ve) demande quel est le choix de vote qui s'offre aux commissaires.

Le Président répond que la commission peut soit prendre acte du rapport soit refuser les conclusions du Conseil d'Etat.

La députée (Ve) ne refuse pas catégoriquement ce rapport. Toutefois, elle n'est pas satisfaite des mesures d'accompagnement qui leur ont été présentées. Le Conseil d'Etat a déjà présenté le contenu de sa future réponse puisqu'il s'agissait précisément de l'objet de la présentation faite lors de la dernière séance.

Le Président déclare que la députée (Ve) peut choisir de s'abstenir ou alors se prononcer en plénière pour dire qu'elle n'est pas satisfaite.

Une députée (S) affirme qu'il y aura un nouveau rapport sur ce qui a été décidé en commission.

Le Président confirme que pour le vote de cette motion, il y a la possibilité de prendre acte, de refuser ou de s'abstenir.

La députée (S) comprend que cela concerne le vote. Mais avant cela, il y aura la synthèse.

La députée (Ve) déclare que le groupe des Verts renvoie le rapport au Conseil d'Etat et annonce déjà qu'il ne prendra pas acte du rapport qui sera rendu.

Un député (UDC) rappelle que cette motion date du 31 mai 2012 et qu'on est encore loin d'avoir résolu cette problématique. Il paraît judicieux au groupe UDC de prendre acte du rapport.

Un député (PLR) souhaiterait connaître les raisons du désamour de certains des commissaires vis-à-vis de ce rapport.

Un député (S) estime qu'il est difficile d'aller à l'encontre de la volonté d'avoir des mesures d'accompagnements bien qu'elles n'aillent pas assez loin aux yeux des socialistes. Il procède à la lecture d'un extrait du rapport :

« Vous l'aurez compris, Mesdames et Messieurs les députés, cette motion a pour objectif de tous nous rassembler afin que le Conseil d'Etat nous présente un plan de mesures lié à la construction de la Traversée du Lac. (...) Il est temps de donner un signal fort pour que cette Traversée du Lac se réalise dans les meilleurs délais. »

Au vu de cela, il est difficile pour le groupe socialiste de prendre acte de ce rapport.

La députée (Ve) souhaiterait expliquer sa position au député (PLR). Elle estime que ces mesures ne sont absolument pas satisfaisantes. Il s'agissait de l'objet de la motion et en l'état elle ne saurait prendre acte du rapport. Il conviendrait de créer de véritables mesures d'accompagnement.

Un député (PLR) comprend que l'on s'oppose au principe de la Traversée du Lac. Cependant, la phrase citée plus haut par le député (S) lui semble

purement rhétorique. Il ne comprend pas véritablement ce qui est reproché au rapport en tant que tel.

Un député (UDC) est d'avis que, si la commission ne prend pas acte de la motion, cela enverra des signaux extrêmement négatifs. Si les députés et députées eux-mêmes ne sont pas convaincus, la Traversée du Lac n'aura pas lieu durant ces prochaines décennies.

La députée (Ve) rappelle que les intentions évoquées derrière la Traversée du Lac sont souvent de limiter la circulation au centre. Toutefois, le rapport sur les mesures d'accompagnement transmis lors de la dernière séance dit que l'on étendra le parvis du parc des Bastions et que l'on apaisera la circulation dans telle ou telle zone, sans qu'il soit précisé par quel moyen. Il n'est pas fait mention de véritable piétonisation massive de la Ville ou de réduction drastique du nombre de véhicules sur la rade. Au-delà de l'opposition de principe qu'elle exprime, cette députée estime que, si l'on veut être cohérent et avoir un véritable impact sur la circulation, cela nécessitera que l'on adopte des mesures plus poussées.

M. Barthassat ajoute que ce débat traîne depuis des années. Pour sa part, il avance avec ce projet de manière convaincue. Tant que cette traversée n'aura pas lieu, il ne sera pas possible de pacifier certains quartiers. Cela impliquera d'oser prendre des mesures en ville, comme Zurich l'a fait en instaurant des zones 30. Il part évidemment du principe que ce projet ne va pas sans mesures d'accompagnement, sans assurer que les quais seront moins liés à la circulation, avec des mesures pour la mobilité douce et les piétons. Il y a donc plein d'aspect sur lesquels le groupe de travail travaille.

M. Barthassat est parvenu à trouver un terrain d'entente avec M. Pagani, qui pourtant est de gauche, car il y a dans le canton un changement de mentalité dans le rapport à la mobilité. Il a même confié à ses collègues qu'il comprenait que la députée (Ve) citée plus haut, soutenait l'initiative 144 parce qu'il faut effectivement offrir des infrastructures adéquates. Il pense toutefois que pour œuvrer ensemble, il faut apprendre à discuter ensemble et trouver des solutions. Son but est de respecter le rapport et le plan d'action, puis de faire passer l'initiative avec la plus large majorité possible. Par ailleurs, M^{me} Leuthard, conseillère fédérale, est ouverte sur toutes les propositions qui figurent dans le plan d'action dont le paiement d'un péage d'infrastructure. Il s'agira ensuite de trouver les fonds.

Il part donc du principe que si l'on parle de Traversée du Lac, on parle également des mesures d'accompagnement, car il s'agit d'un plan global. C'est ainsi que tout un chacun sera gagnant. Il faut donc trouver un moyen de se parler au-delà des dogmes.

Sans la Traversée du Lac, M. Barthassat estime qu'on ne parviendra pas à pacifier les grands axes actuels. Il convient donc de trouver un terrain d'entente. Il ajoute qu'il a pour sa part beaucoup évolué, de même que sa position par rapport à cela. En effet, deux ans auparavant, il aurait été défavorable à l'instauration de zones 30. Maintenant il travaille en ce sens. Il pense donc que s'il a pu changer d'avis et s'adapter, les autres en sont capables également. Il trouverait regrettable que l'on mette des bâtons dans les roues du groupe de travail avant même de voir ce qui en ressortira.

Un député (MCG) estime que M. Barthassat a correctement répondu aux attentes de la commission étant donné que le rapport lui a été renvoyé lors de la séance du 14 décembre 2012. Les plans d'action établis deux ans plus tard donnent les détails des concepts envisagés en vue de cette Traversée. Par conséquent, le MCG prendra acte de ce rapport.

Un député (PLR) constate que l'on mène un grand débat sur le principe de la Traversée du Lac alors que l'initiative populaire a été lancée. Le peuple décidera donc. Pour ce qui est des mesures d'accompagnement, il se souvient d'un mémorial de 2012, où la droite était gênée que l'on puisse avoir recours à ces mesures avant la Traversée du Lac, et où la gauche était enthousiaste et satisfaite de l'étendue de ces mesures. Aujourd'hui, la gauche ne veut plus de ces mesures et la droite les accueille. Il ne comprend pas.

Un député (S) ne doute pas que M. Barthassat soit de bonne foi dans sa recherche de consensus. Cependant dans le rapport sur les mesures d'accompagnement, il ne trouve pas trace du discours de M. Barthassat. Rien de pragmatique et de concret n'est présenté, simplement l'intention générale.

M. Barthassat répond que le Conseil d'Etat n'entre pas ici dans les détails. Mais il s'agirait maintenant de changer nos mentalités. Il estime que le pas qu'il fait dans leur direction est plus grand que celui qu'ils s'appêtent à faire de leur côté. Cela fait quatre mois qu'il vit dorénavant en ville et cela a complètement changé sa perception des choses puisqu'il ne touche quasiment plus à sa voiture. Le groupe de travail fera des propositions, envisagera différentes variantes, pour le financement, les mesures d'accompagnement et autres.

La députée (Ve) souhaiterait rappeler brièvement au député (PLR) l'historique de cette motion. Elle rappelle qu'une motion sur les mesures d'accompagnement avait été déposée par la droite ; elle fut adoptée par le Grand Conseil. Le Conseil d'Etat a rendu un rapport, lequel a été mis à l'ordre du jour et a été traité lors de l'avant-dernière séance. Ils ont décidé, lors de cette session, de renvoyer le rapport du Conseil d'Etat à cette commission pour savoir ce qu'il en était aujourd'hui.

Concernant l'initiative, cela demandera tout de même une prise de position du parlement. Il n'est donc pas déplacé d'amorcer déjà la discussion.

Si elle se réfère non pas au rapport qui est de la rhétorique mais bien aux documents qui leur ont été présentés, elle juge qu'ils ne transcrivent pas ce que M. Barthassat a annoncé comme orientation. Il faut de véritables mesures d'accompagnement.

Elle rappelle également qu'en ce qui concerne les pistes cyclables, cela fait des années qu'il y a des projets qui ne sont pas menés à bout. Elle ne voit pas pourquoi on attendrait la Traversée du Lac pour les réaliser.

Le député (PDC) est d'avis que ces discussions sont stériles. Ce qu'il constate, c'est qu'ils ont affaire à quelqu'un qui écoute et évolue et qu'à un moment donné, il faut savoir faire confiance. Pour que la population soit favorable à un tel projet, il faudra nécessairement qu'on lui présente également des mesures d'accompagnement qui tiennent la route. Il trouve regrettable que certains ne fassent pas plus confiance.

Un député (PLR) demande si l'on parle bien de la M 2029-A, car les diverses interventions lui laissent penser qu'il ne s'agit pas du même texte. Cette motion lui paraît extrêmement claire. Il procède à la lecture d'un extrait :

« Ainsi, si la plupart des mesures prévues commenceront à être mises en œuvre sans attendre ce projet de traversée, leur efficacité sera fortement renforcée avec la Traversée du Lac. »

Il propose donc le gel de la motion jusqu'au vote de l'initiative.

M. Barthassat se penche sur le plan d'action sur le boucllement autoroutier. Sous le volet technique, il est notifié *« localiser, définir précisément et programmer les mesures de requalification du cœur de l'agglomération devra accompagner la réalisation du boucllement autoroutier. »* L'un ne se fera pas sans l'autre et vice versa. Ils présenteront des garanties au peuple sur ce point. C'est un engagement que le groupe de travail prendra.

Le Président intervient en tant que membre du groupe MCG et déclare qu'il juge cette décision ridicule. Il est simplement question de prendre acte de propositions de mesures.

Le député (PLR) ci-devant retire sa proposition.

Le Président met aux voix la prise d'acte du rapport :

Pour :	7 (1 PDC, 1 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)
Abstentions :	2 (2 PLR)

La commission prend donc acte du rapport à la majorité.

Conclusion

Il est évident que dans le cadre de la planification de la Traversée du Lac, les mesures d'accompagnement seront présentées car elles feront partie intégrante de l'entier du projet.

Si le vote sur cet objet ne devait pas être unanime, cela serait un très mauvais message que nous enverrions à la Confédération chargée d'étudier, d'autoriser et de financer partiellement ce projet dans quelques années.

Si même les députés et députées du Grand Conseil genevois ne sont pas tous convaincus par la construction de la Traversée du Lac et le boucllement autoroutier, cela pourrait inciter les fonctionnaires fédéraux à Berne à reporter aux calendes grecques l'étude de la réalisation de cet ouvrage important et ils n'auront ainsi aucun scrupule à mettre ce dossier sous la pile.

Il ne faut pas oublier qu'ils gardent encore à l'esprit le refus, par la population, de la Traversée de la Rade.

Pour que la population soit favorable à un tel projet, il faudra nécessairement lui présenter des mesures d'accompagnement qui tiennent la route.

Mesdames et Messieurs les députés, faisons confiance au Conseil d'Etat et au groupe de travail qui s'attellent à réaliser ce projet qui avance certes lentement, mais qui va dans le bons sens.

Documents distribués

1. **Brochure sur la Traversée du Lac « pour le boucllement autoroutier de Genève »**
2. **Brochure sur le Plan d'action 2014-2030**
3. **Présentation de la M 2029**



TRAVERSÉE DU LAC

POUR LE BOUCLEMENT AUTOROUTIER
DE GENÈVE

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT
LE 15 OCTOBRE 2014



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POF TENORAS LUX

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS
ET DE L'AGRICULTURE (DETA)
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS
ET DE L'AGRICULTURE (DETA)
DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE CIVIL

DÉPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT, DU LOGEMENT
ET DE L'ÉNERGIE (DALE)
OFFICE DE L'URBANISME, DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

Chefs de projets : Adrien Mulon, Matthieu Baradel, Pascal Michel, Thierry Michel

TABLE DES MATIÈRES

TRAVERSÉE DU LAC

AVANT-PROPOS	5
CHAPITRE 1	
VERS UNE REQUALIFICATION DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION	9
1.1 Un cœur d'agglomération à revaloriser	10
1.2 Une structuration simplifiée des réseaux	11
1.3 Une amélioration largement répartie	13
CHAPITRE 2	
UN PROJET À FINANCER POUR 2030	19
2.1 Plusieurs scénarios évalués	19
2.2 Une solution se dessine	23
2.3 Une faisabilité avérée et plusieurs actions à engager	25
CHAPITRE 3	
UNE RÉPONSE AU DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION	27
3.1 La planification territoriale	28
3.2 Examen chiffré du développement territorial de la rive gauche	30
3.3 Potentiels d'accueil et maîtrise du développement territorial à long terme	31
CHAPITRE 4	
PONT OU TUNNEL : DEUX POSSIBILITÉS	35
4.1 Coûts	35
4.2 Environnement	35
4.3 Usages	36
CONCLUSION	39

AVANT-PROPOS

Le 6 avril 2011, le Conseil d'Etat remettait au Grand Conseil le rapport de synthèse des études de faisabilité visant à réaliser la Traversée du Lac et le Contournement Est de Genève. Conçu dans le cadre de la loi 10015 « ouvrant un crédit d'étude de 3'500'000F pour la réalisation d'une traversée lacustre de Genève », ce document présentait une analyse approfondie de la construction et du coût des ouvrages, de leurs effets en matière de circulation sur le développement territorial de l'agglomération, ainsi que leur impact sur l'environnement.

En 2013, dans son étude d'opportunité sur l'élimination des goulets d'étranglement, l'Office fédéral des routes (OFROU), a reconnu le boucllement autoroutier comme digne d'intérêt pour :

- améliorer la qualité de vie dans le cœur d'agglomération
- désenclaver la rive gauche
- diminuer l'ampleur de l'élargissement de l'autoroute actuelle.

L'OFROU précisait alors que ce projet devait être analysé sous l'angle du développement territorial et que son opportunité dépendait de la volonté de développement de la rive gauche, en Suisse et en France.

Ainsi, considérant la nécessité de convaincre les autorités fédérales de la pertinence de la Traversée du Lac et du contournement Est, le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève demandait, par un arrêté du 16 avril 2014, qu'un rapport complet lui soit remis, abordant les points suivants :

- préciser le projet et ses mesures d'accompagnement sous l'angle technique, en détaillant les requalifications de voiries devant accompagner la réalisation de la Traversée du Lac, en analysant les variantes d'altimétrie et de capacité de l'ouvrage ;
- procéder à une synthèse de l'ensemble des études d'urbanisation déjà conduites sur la rive gauche, en particulier dans le cadre du grand projet Pallanterie et des PACA (périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération) du Chablais et de Genève-Annemasse-Salève ;
- analyser les conditions de financement de l'ouvrage sous l'angle d'un éventuel Partenariat Public Privé (PPP), avec l'étude de la mise en place d'un péage et une estimation du potentiel de trafic selon différents niveaux de péage.

Le présent rapport constitue la synthèse des travaux menés afin de répondre à cette demande.

Placé sous la coordination du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, les réflexions ont été suivies par un groupe de travail rassemblant le département présidentiel, le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie et le département des finances, ainsi que les services de la Confédération : Office fédéral des routes (OFROU) et Office fédéral du développement territorial (ARE).

MOBILITÉ : LES ENJEUX DU BOUCLEMENT AUTOROUTIER

Les mesures de requalification du centre-ville offriront une place plus grande aux transports publics, à la mobilité douce et aux espaces de vie, améliorant la qualité de vie de l'ensemble des habitants de l'agglomération.

EXEMPLE DE REQUALIFICATION DE VOIRIES

COEUR URBAIN : REQUALIFICATIONS A REALISER

RUE DE LYON

- Transports publics en site propre
- Plus de confort pour les modes doux

RUE DES TERREAUX-DU-TEMPLE

- Apaisement de la rue et de la place Isaac-Mercier
- Meilleure intégration au quartier Saint-Gervais

PONT DE LA COULOUVRENIÈRE

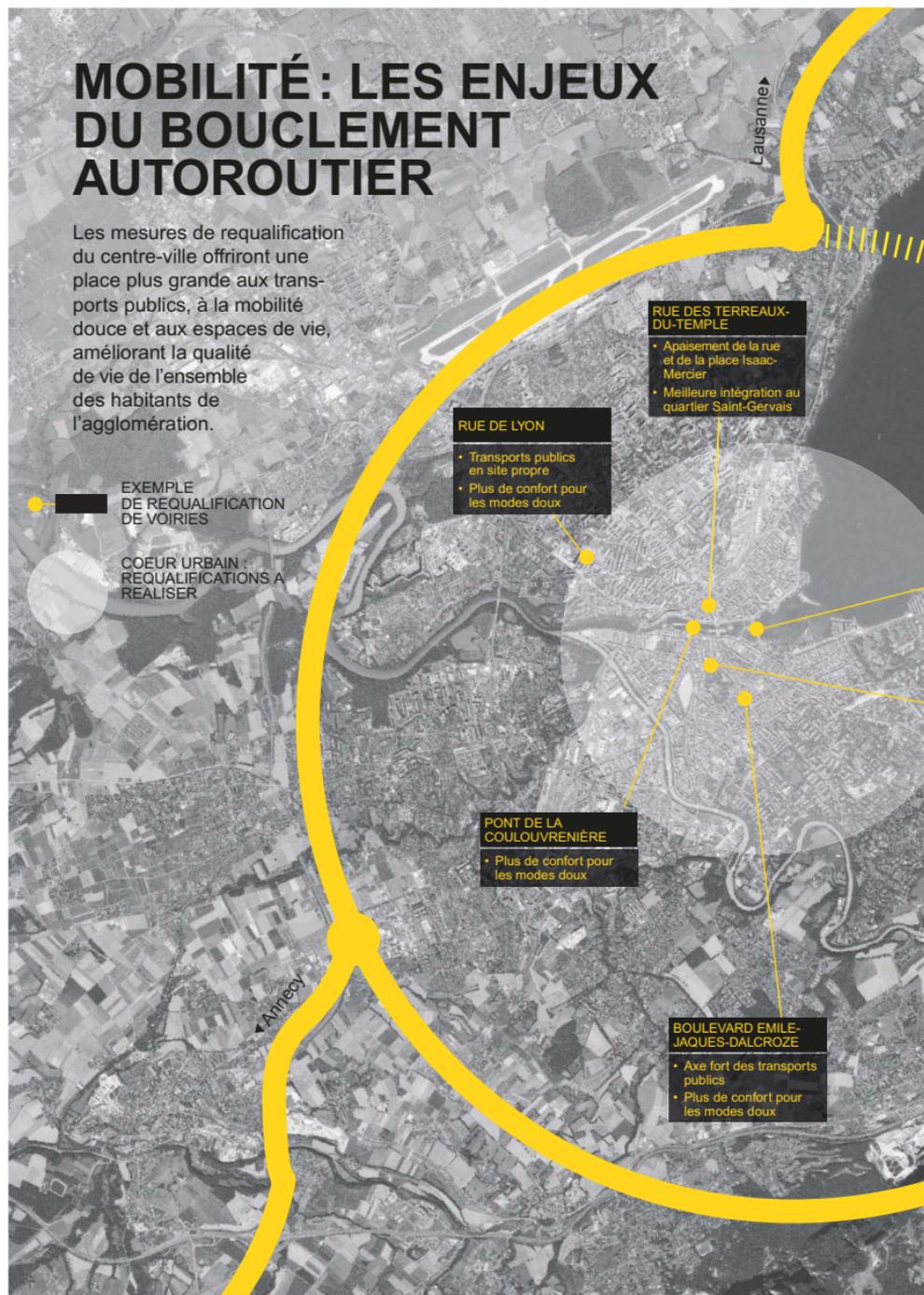
- Plus de confort pour les modes doux

BOULEVARD EMILE-JAQUES-DALCROZE

- Axe fort des transports publics
- Plus de confort pour les modes doux

Lausanne

Amey





CHAPITRE 1

VERS UNE REQUALIFICATION DU CENTRE-VILLE

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES LIEUX DE VIE

Au-delà du désenclavement de la rive gauche, rendu possible par le contournement autoroutier, les mesures d'accompagnement visant à requalifier le cœur d'agglomération soulageront fortement le trafic en centre-ville. Indissociables de la réalisation de cette nouvelle infrastructure, les requalifications des axes du centre présentent le double intérêt de libérer de l'espace en faveur des transports publics et la mobilité douce, permettant ainsi d'améliorer la qualité des lieux de vie, tout en optimisant l'utilisation du réseau autoroutier.

Le contournement autoroutier genevois présente plusieurs goulets d'étranglement d'importance nationale. Cette saturation récurrente empêche le réseau autoroutier d'assurer un niveau de fonctionnement adéquat et impacte en conséquence le réseau cantonal par un effet de report de trafic. Dans cette situation, il devient difficile de mettre en œuvre les ambitions d'aménagements urbains portées par les autorités locales et cantonales et d'améliorations des transports publics et de la mobilité douce nécessaires pour répondre à l'accroissement de la demande en déplacement.

Entre 2011 et 2013, l'Office fédéral des routes (OFROU) a mené une étude visant à confirmer la faisabilité de résorber les goulets d'étranglement. Cette étude, menée en étroite collaboration avec les services cantonaux, conclut à la nécessité d'un élargissement de l'autoroute actuelle et précise que son ampleur pourrait être redimensionnée à la baisse, en cas de réalisation de la Traversée du Lac. Cette étude précise par ailleurs que les infrastructures de la Traversée du Lac permettront de dégager des gains importants, en termes d'organisation de la mobilité et pour la qualité de vie du centre. En effet, le bouclage autoroutier par l'Est, du Vengeron à la douane de Vallard, induit plusieurs effets, notamment en termes de réduction de trafic dans le cœur d'agglomération, qui permettent la mise en œuvre de mesures d'accompagnement améliorant les conditions de déplacement des utilisateurs du centre-ville et une requalification des espaces publics.

En outre, judicieusement localisées, ces mesures contribueront à valoriser le fonctionnement de la ceinture autoroutière, permettant ainsi d'optimiser son fonctionnement.

1.1 UN CŒUR D'AGGLOMÉRATION À VALORISER

Élément naturel majeur du bassin de vie régional, le lac Léman a constitué historiquement une contrainte naturelle dans l'organisation des déplacements à Genève. En rendant le lac franchissable, la Traversée du Lac et le contournement Est redistribuent les flux de trafic régionaux. Ce boucllement autoroutier offre de nouvelles possibilités d'itinéraires, en évitant de concentrer les flux de déplacement vers le centre. Associé à des mesures de requalification du réseau urbain, le centre-ville pourra être libéré durablement d'une partie conséquente du trafic routier. Outre les baisses de trafic ainsi escomptées, il s'agira donc de revaloriser le centre et de renforcer les éléments déterminants qui en font sa qualité : aménagement des espaces publics, organisation et efficacité du réseau de transports publics, maillage du réseau de mobilités douces, clarté de l'accessibilité en voiture, gestion structurée du stationnement.

Si les baisses de trafic constituent déjà à elles seules une plus-value sur la qualité du centre, c'est en les combinant à des réponses spécifiquement liées aux enjeux locaux que leurs effets seront les plus intéressants. Il faudra donc accompagner ces réorganisations de trafic d'une vision qualitative affirmée pour le cœur d'agglomération. Alors que la demande en capacité routière diminue globalement dans le centre avec la Traversée du Lac, une partie de l'espace public routier se libère et il convient de le valoriser.

Parmi les enjeux majeurs du cœur de l'agglomération, il faut mentionner :

- l'amélioration de la qualité de l'espace-rue (atténuation des nuisances et de l'effet barrière de certains axes) sur les axes principaux,
- la revalorisation d'un centre historique large, en apaisant les circulations autour de la Vieille-Ville aujourd'hui ceinturée par des axes principaux très routiers,
- l'intégration de nouveaux axes forts de transports publics,
- l'amélioration du fonctionnement des interfaces de transports publics en termes de lisibilité, de confort et d'efficacité,
- le renforcement du rôle de la gare de Cornavin et son intégration urbaine,
- le développement d'un réseau cyclable sûr, performant et confortable,
- le développement urbain qualitatif en direction du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV) et sa «couture» avec les quartiers existants.

UNE CONTINUITÉ D'ACTION

La stratégie cantonale d'organisation des transports se concrétise par une continuité d'actions sur les projets d'infrastructures de niveau supérieur, avec une mise en œuvre par étapes successives.

Les premières étapes se matérialisent avec la mise en service de la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Anemasse (CEVA), dont les travaux sont en cours, puis avec l'élargissement de l'autoroute, dont la poursuite des études sera engagée par l'OFROU dès 2015. Au centre-ville, cela se traduira par une baisse de trafic de 10% qui permettra de poursuivre le travail de priorisation engagé sur plusieurs axes du centre-ville.

Par la suite, l'agrandissement de la gare de Cornavin permettra de renforcer l'offre du réseau express du Grand Genève pour répondre à la croissance de la demande en déplacement. Il s'accompagnera d'un travail important sur l'espace public alentour. Enfin, le boucllement autoroutier complétera le réseau des infrastructures de niveau supérieur. L'effet attendu de ce dernier et des mesures visant à requalifier le cœur urbain est une diminution moyenne de trafic allant jusqu'à 30% qui sera ressenti dans le centre et sur les principaux axes pénétrants.

Il permettra de compléter la politique de revalorisation engagée au centre-ville depuis plus d'une décennie.

1.2 UNE STRUCTURATION SIMPLIFIÉE DES RÉSEAUX

Les enjeux identifiés ci-dessus sont de natures diverses et visent tous à donner au cœur d'agglomération une image urbaine de haute qualité. Dans les agglomérations de taille comparable, les investissements dans les infrastructures lourdes de transports se sont toujours accompagnés d'un travail de revalorisation des espaces urbains. C'est par exemple le cas à Zurich, lors de la réalisation du contournement autoroutier reliant l'autoroute A1 Zurich-Berne à l'autoroute A3 Zurich-Coire.

Pour Genève, les réponses aux enjeux détaillés précédemment associent plusieurs facteurs : baisse de capacité routière, adaptation des vitesses, réorganisation des réseaux de déplacement et réaménagement de voiries. Le boucllement autoroutier constitue une opportunité pour le cœur d'agglomération de poursuivre efficacement un travail ambiteux mené sur son périmètre, tout en rendant la structure des réseaux de déplacement plus simple, plus lisible et plus efficace.

Avec un contournement autoroutier complet, il devient possible d'utiliser cet axe de ceinture pour restructurer en profondeur l'ensemble des réseaux de transport. Il permet d'améliorer les conditions de circulation et la capacité du réseau routier structurant autour du cœur de l'agglomération, pour le trafic de transit et pour atteindre dans de meilleures conditions les autres secteurs peu denses de l'agglomération. Le concept d'organisation des transports individuels avec le contournement autoroutier, tel que le prévoit le document de planification cantonale Mobilités 2030, intègre une accessibilité par poche et se décline en quatre logiques :

- Dans le cœur d'agglomération, les déplacements internes privilégient les modes doux, libérant des capacités pour les transports publics. Les déplacements en échange avec d'autres zones privilégient quant à eux les transports collectifs dont l'offre est dense et variée.
- Dans les zones urbaines compactes, les déplacements en échange avec le centre ou d'autres zones denses, telles que les centralités urbaines secondaires, se font de préférence par les transports collectifs ou les modes doux (vélos). Les déplacements en véhicules motorisés privés ne transitent plus par le centre, mais utilisent le réseau autoroutier de contournement.
- Dans les zones périphériques peu denses, les déplacements vers le centre ou d'autres zones denses se font majoritairement en voiture jusqu'au parc-relais le plus proche, puis en transport public.
- Entre les secteurs peu denses, l'utilisation de l'automobile reste prépondérante et s'appuie sur le réseau autoroutier de ceinture.

Dans ce système d'organisation des déplacements, les ponts du centre-ville deviennent des éléments de liaison entre quartiers voisins, mais n'ont plus vocation à supporter le trafic de transit.

La restructuration des déplacements individuels permet, en évitant de passer majoritairement par le centre, d'y libérer de l'espace. Cela permet d'augmenter de façon substantielle les possibilités d'améliorer le fonctionnement du réseau de transports en commun, engagées avec la mise en œuvre de CEVA et l'élargissement de l'autoroute. Ainsi, les axes forts de transports publics urbains (tram ou bus à haut niveau de service) et les interfaces peuvent prendre de l'ampleur dans le cœur d'agglomération pour véritablement constituer un maillage qui n'oblige plus à passer par le centre.

1.3 UNE AMÉLIORATION LARGEMENT RÉPARTIE

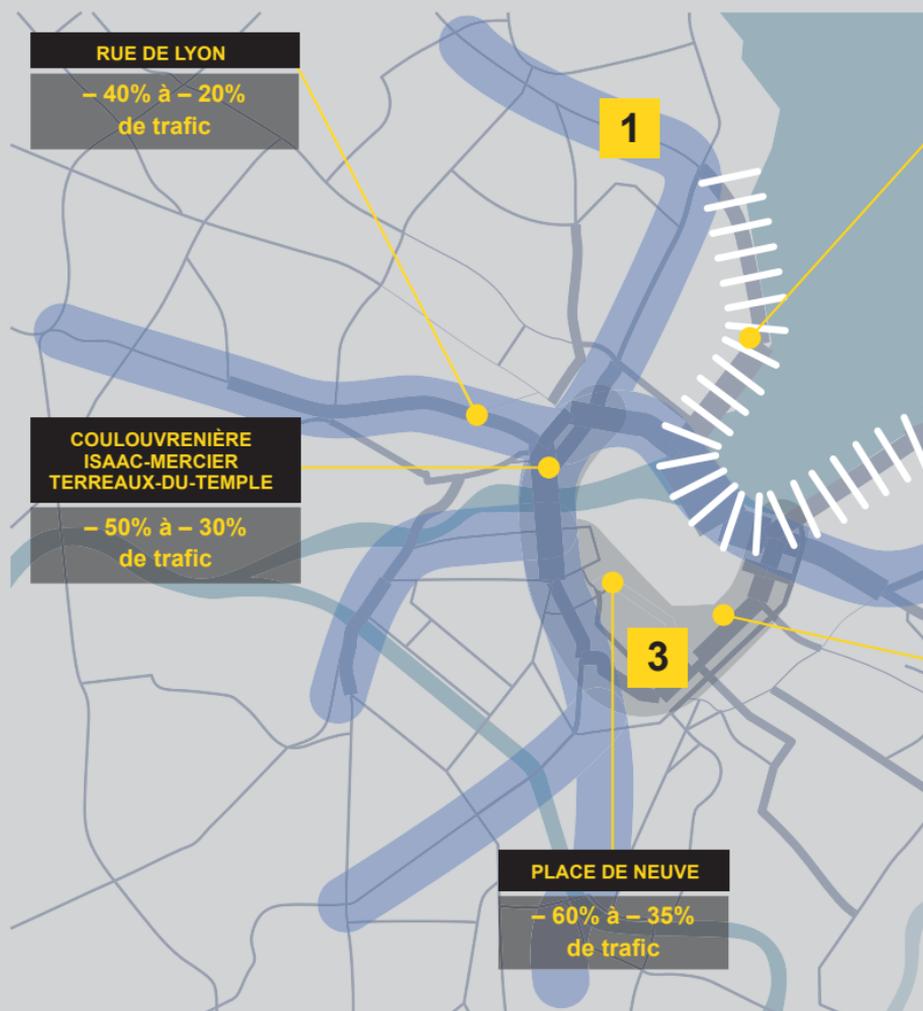
Sur la base de l'organisation détaillée ci-dessus, les circulations au centre seront revues. Cela permet, d'une part, de mieux prendre en compte les différents usages de l'espace public et, d'autre part, de rendre plus lisible l'organisation des réseaux de transport pour les citoyens. Il en résulte que plusieurs axes du centre verront leur capacité routière maintenue ou améliorée afin de pouvoir valoriser au mieux les baisses de trafic sur les autres axes.

Se situant très en amont du cœur de l'agglomération et étant de nature à offrir de nouveaux itinéraires à l'échelle régionale, le bouclage autoroutier déploie ses effets sur un large secteur. L'impact est bien sûr majeur pour le «U lacustre» (quai du Mont-Blanc, pont du Mont-Blanc et quai de Cognoy) avec des diminutions de trafic pouvant atteindre 60%, mais également important sur le réseau de voirie du centre-ville. En effet, l'impact du bouclage autoroutier se fait ressentir à l'intérieur d'un large périmètre incluant la route de Frontenex, le boulevard Emile-Jaques-Dalcroze, le boulevard Georges-Favon, le pont de la Colouvrenière, la rue de Sous-Terre, la rue de Lyon, la rue de Montbrillant et l'avenue de France.

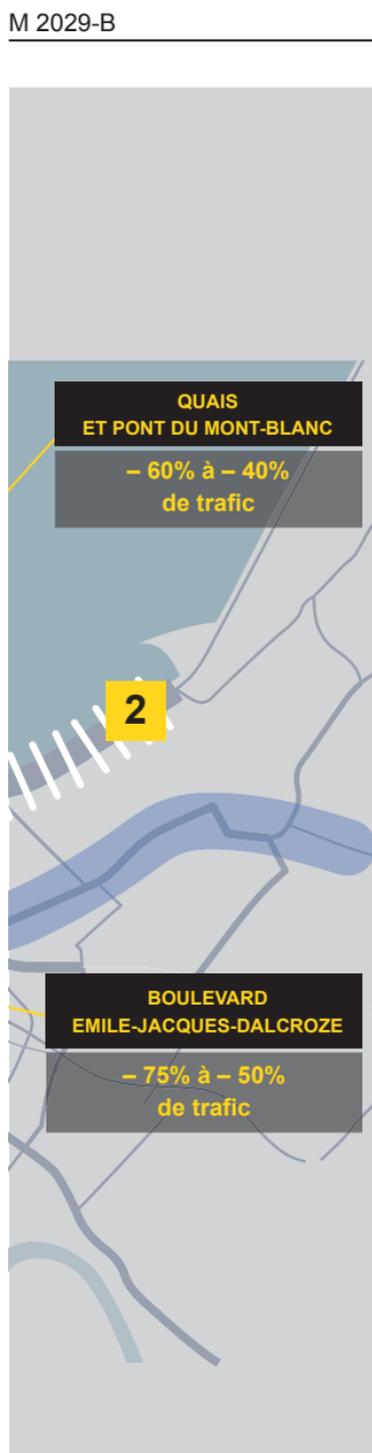
Tous ces axes ne seront pas touchés de manière équivalente. Il est certain que ces diminutions de trafic seront dépendantes, d'une part de leur localisation – effets décroissants à mesure que l'on s'éloigne du lac - et d'autre part des objectifs de requalifications. Si l'image globale d'une diminution du trafic dans le centre-ville est confirmée, les projets de détail restent à préciser.

OPPORTUNITÉS DE RÉAMÉNAGEMENT ET CORRESPONDANCES

AVEC LES ENJEUX ET LES EFFETS



La fourchette de réduction de trafic présentée correspond à l'effet de la mise en place d'un éventuel péage.



QUAIS ET PONT DU MONT-BLANC

– 60% à – 40%
de trafic

1

UN RÉSEAU D'AXES FORTS PLUS PERFORMANTS

Les interfaces structurantes de transports publics peuvent être efficacement protégées du trafic grâce à la Traversée du Lac. L'insertion des nouveaux axes forts planifiés est grandement facilitée.

2

DES QUAIS RENDUS PLUS ACCESSIBLES

Les espaces publics des quais pourront devenir beaucoup plus accessibles depuis les quartiers grâce à la Traversée du Lac: nouvelles traversées et temps d'attente réduits. Sur le Quai du Mont-Blanc, le passage à une voie par sens facilite la création de passages pour piétons non régulés, rendant la priorité aux piétons.

3

UNE EXTENSION DE L'HYPER-CENTRE

Les axes de la ceinture fazyste, construite dès 1849 en lieu et place des anciennes fortifications, sont aujourd'hui très routiers. Les baisses prévisibles avec la Traversée du Lac rendent possible une expansion du territoire piéton de la Cité vers son territoire historique. Les modes doux et les transports publics y retrouveraient pleinement leur place, tant pour des liaisons rapides que pour la promenade. Il s'agirait également d'un projet paysager et sensible mettant en valeur l'histoire de Genève au travers des espaces publics.

BOULEVARD EMILE-JACQUES-DALCROZE

– 75% à – 50%
de trafic

UN FINANCEMENT NOVATEUR

Pour réaliser d'ici 2030 le boucllement autoroutier l'Etat pourrait avoir recours à un partenariat financier avec le privé et à la mise en place d'un péage.

1
PHASE DE
CONCEPTION
2020-2025

FINANCEMENT:

Canton de Genève

2
PHASE DE
CONSTRUCTION
2025-2030

FINANCEMENT:

Canton de Genève

OPTION PARTENAIRE PRIVÉ



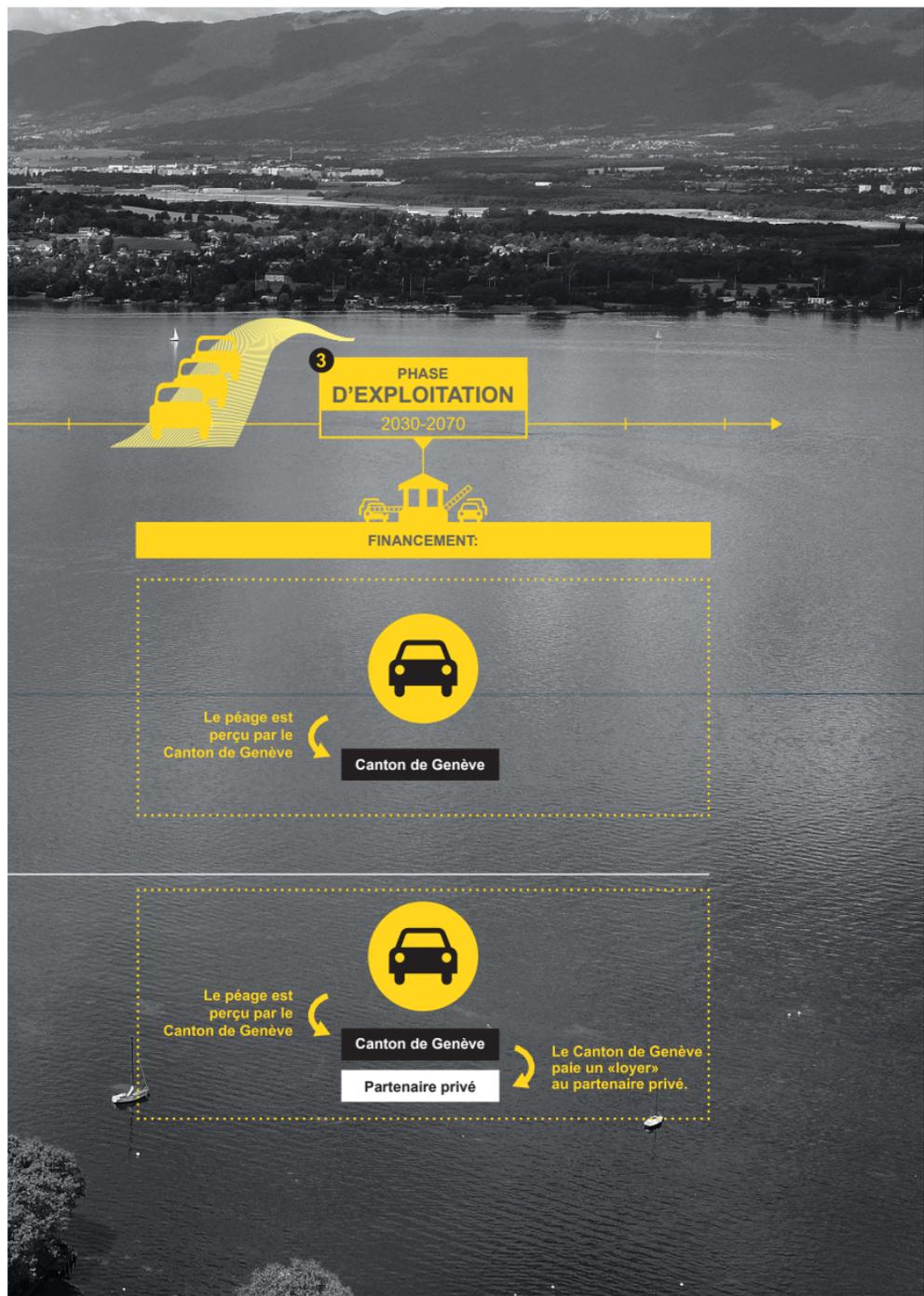
Canton de Genève

Partenaire privé



Canton de Genève

Partenaire privé



3

PHASE D'EXPLOITATION

2030-2070



FINANCEMENT:



Le péage est perçu par le Canton de Genève

Canton de Genève



Le péage est perçu par le Canton de Genève

Canton de Genève

Partenaire privé

Le Canton de Genève paie un «loyer» au partenaire privé.

CHAPITRE 2

UN PROJET À FINANCER POUR 2030

EVALUATION DES SCÉNARIOS POSSIBLES DE PRÉ-FINANCEMENT

La traversée du lac et le contournement constituent des infrastructures d'envergure nationale. C'est pourquoi le gouvernement genevois demande à l'état fédéral de les inscrire dans le réseau des routes nationales, en vue de leur construction à l'horizon 2030. néanmoins, pour en accélérer la réalisation, tout en limitant l'effort d'investissement de la collectivité au cours des prochaines années, l'état pourrait préfinancer l'ouvrage en ayant recours à un partenariat avec le privé et à la mise en place d'un péage.

En effet, suite à une expertise visant à déterminer si le financement du boucllement autoroutier pourrait s'opérer par l'intermédiaire d'un partenariat public-privé, il s'avère qu'à certaines conditions telles que la mise en place d'un péage sur la Traversée du Lac et une participation significative de l'Etat à l'investissement, ce type de contrat, novateur en Suisse pour construire des autoroutes, est tout à fait envisageable.

DÉFINITION

PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (PPP)

Le PPP décrit un mode de financement par lequel une autorité publique fait appel à des prestataires privés pour financer et gérer un équipement public.

Le partenaire privé reçoit en contrepartie un paiement du partenaire public et/ou des usagers qui bénéficient de ce service. Les autorités font recours au PPP lorsque leurs ressources financières s'avèrent insuffisantes pour réaliser le projet, ou quand elles ne possèdent pas les compétences requises.

C'est une façon très commune de construire des autoroutes à l'étranger. Le partenaire privé réalise l'ouvrage et est responsable de son entretien pendant un laps de temps défini.

2.1 PLUSIEURS SCÉNARIOS ÉVALUÉS

Différents scénarios ont été évalués. Ils prennent comme hypothèses communes une durée de partenariat de 50 ans se décomposant en deux principales phases : une phase de conception et de construction durant 10 ans (2020 – 2030) et une phase d'exploitation de 40 ans (2030 – 2070).

Le coût des ouvrages est estimé entre 2,8 et 3,3 milliards de francs pour la réalisation du bouclement complet. L'option constructive pour la Traversée du Lac (pont ou tunnel) n'est pas arrêtée.

Les différents scénarios se distinguent par :

- 1 La participation de l'Etat à l'investissement initial. La phase de conception et de construction impacte directement les finances de l'Etat, qui doit éventuellement participer aux investissements. Durant l'exploitation, le montant de l'annuité que l'Etat doit reverser au partenaire privé varie également fortement en fonction de sa participation. Cette part dans l'investissement initial est mise en regard d'un paiement de la totalité de l'investissement par l'Etat, qui constitue une situation de référence. Dans ce dernier cas, l'Etat réaliserait l'ouvrage sans partenaire privé.
- 2 La mise en place ou non d'un péage sur l'infrastructure constitue la deuxième variable : soit l'utilisateur paie à chaque passage, soit c'est la collectivité qui paie, sur la base d'un montant négocié avec le partenaire privé pour chaque passage de véhicule, compensant ainsi les coûts induits. Ce point influe directement sur le volume de trafic empruntant l'ouvrage, pouvant conduire à une rationalisation de sa construction, donc sur son coût, et sur l'équilibre financier en phase d'exploitation. En effet, avec un péage sur l'infrastructure, les utilisateurs contribuent directement au financement. Dans le cas contraire, c'est la collectivité publique qui paie.

Il convient de noter que la possibilité de réaliser la traversée du lac seule, dans une logique de construction par étape et de réduction de l'investissement, a été examinée. Cependant, cette option ne présente d'intérêt, ni en matière de mobilité, ni en matière de financement. Elle a donc été écartée.

Les scénarios sont évalués pour la durée du contrat de partenariat, soit, ici, 50 ans. Cette durée comporte deux principales phases :

- Une phase de conception et de réalisation des ouvrages, estimée à 10 ans, durant laquelle le partenaire privé et, cas échéant, l'Etat, investissent pour réaliser le projet ;
- Une phase d'exploitation, estimée à 40 ans, durant laquelle le partenaire privé exploite et entretient les ouvrages, l'Etat lui versant alors l'équivalent d'un « loyer ». C'est également durant cette phase qu'un éventuel péage peut être perçu.

A la fin du contrat, les ouvrages reviennent à l'Etat.

Pour compléter ces scénarios de partenariat public-privé (dans lesquels l'Etat investit entre 0 et 50%), la variante où l'Etat investit seul (100%) est également mentionnée pour comparer les impacts financiers de ces scénarios.

Les évaluations de détail des scénarios figurent dans le tableau ci-après.

SCÉNARIO 1 : BOUCLEMENT AUTOROUTIER COMPLET ET PÉAGE

Dans ce scénario, on considère la réalisation du boucllement autoroutier complet et la mise en place d'un péage sur la Traversée du Lac. Selon la contribution de l'Etat à l'investissement, le coût global pour la collectivité est estimé entre 7,2 et 3,6 milliards de francs, auxquels il faut retrancher les recettes du péage estimées à 4,8 milliards de francs sur la durée du contrat.

SCÉNARIO 2 : BOUCLEMENT AUTOROUTIER COMPLET SANS PÉAGE

Dans ce scénario, on considère que le boucllement autoroutier est réalisé sans mettre en place de péage sur la Traversée du Lac. Le coût global pour la collectivité est alors estimé entre 8,4 et 4,1 milliards de francs selon la participation de l'Etat à l'investissement. Aucune recette n'est à attendre du péage.

FINANCEMENT DE TOUT OU PARTIE DE L'INFRASTRUCTURE PAR L'ÉTAT : 3 SOLUTIONS ENVISAGEABLES

Le financement d'une partie du projet par l'Etat peut s'envisager selon trois principales modalités ou une combinaison de celles-ci.

- La réalisation d'économies : l'Etat peut décider d'économiser dans d'autres domaines et de renoncer ou d'ajourner certains investissements de manière à dégager des fonds propres.
- L'augmentation des ressources : l'Etat peut augmenter une part du prélevement fiscal pour financer le projet.
- L'emprunt : l'Etat peut recourir à l'emprunt pour financer partiellement ou entièrement le projet. Ceci tenant compte du mécanisme de frein à l'endettement tel que prévu dans la loi. L'endettement induirait pour l'Etat le paiement d'intérêts durant la période du contrat, devant être pris en compte dans les annuités versées pendant la période d'exploitation. Dans le tableau ci-contre, cet élément se traduit par la notion de « coût de la dette ».

Si à ce stade des réflexions il est prématuré de définir le mode de financement qui sera privilégié, il est malgré tout important d'intégrer dans les scénarios envisagés une prise en charge du paiement de la dette (avec une hypothèse de taux d'intérêt à 2%), qui est, du point de vue financier, l'hypothèse la plus contraignante.

Le tableau ci-après propose une synthèse de ces différents éléments.

	SCÉNARIO 1			SCÉNARIO 2		
	Bouclement autoroutier. Péage. Traversée du Lac à 2x2 voies.			Bouclement autoroutier Pas de péage. Traversée du Lac à 2x3 voies.		
INVESTISSEMENT (10 ans – 2020 - 2030)						
Coût des ouvrages	2'800	2'800	2'800	3'300	3'300	3'300
Participation de l'État	0% -	50% 1'400	100% 2'800	0% -	50% 1'650	100% 3'300
EXPLOITATION (40 ans – 2030 - 2070)						
Annuités et charges pour l'Etat	180	100	20	210	110	20
Recettes annuelles liées au péage	120	120	120	-	-	-
Résultat annuel, hors coût de la dette	60	-20	-100	210	110	20
SYNTHESE						
Coût total sur la durée du PPP, hors coût de la dette	7'200	5'400	3'600	8'400	6'050	4'100
Coût total sur la durée du PPP avec recettes du péage, hors coût de la dette	2'400	600	-1'200	8'400	6'050	4'100
Coût total sur la durée du PPP, avec coût de la dette	8'400	7'000	5'600	12'800	11'250	9'700
Coût total sur la durée du PPP avec recettes du péage, avec coût de la dette	3'600	2'200	800	12'800	11'250	9'700

Légende : Les coûts sont exprimés en millions de francs et arrondis à la dizaine de millions de francs.

Le **coût des ouvrages** varie en fonction de la présence ou non d'un péage : la traversée du lac est à 2x2 voies avec un péage, à 2x3 voies sans péage.

La **participation de l'Etat** est une des variables du scénario : d'un financement par le privé uniquement (0%) à un financement par l'Etat seul (100%). Dans ce dernier cas, l'Etat ne s'engage pas dans un PPP.

Les **annuités et charges pour l'Etat** sont versées par l'Etat au partenaire privé. Elles couvrent l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage (estimé à environ 20 millions de francs/an) et le remboursement de l'investissement du privé.

Les **recettes annuelles liées au péage** sont perçues par l'Etat.

Le **résultat annuel, hors coût de la dette** correspond aux annuités et charges auxquelles les recettes du péage sont soustraites.

Le **coût total sur la durée du PPP hors coût de la dette** correspond au coût global du projet, pour l'Etat, sur la période d'investissement et d'exploitation.

Le **coût total sur la durée du PPP avec recettes du péage, hors coût de la dette** correspond au coût précédent auquel on retranche les recettes du péage sur la période d'exploitation.

Le **coût total sur la durée du PPP avec coût de la dette** correspond au coût global du projet, pour l'Etat, sur la période d'investissement et d'exploitation, en intégrant l'hypothèse, conservatrice, que l'Etat emprunte pour financer l'investissement, tant en phase de construction, qu'en phase d'exploitation (paiement des annuités).

Le **coût total sur la durée du PPP avec recettes du péage, avec coût de la dette** correspond au coût précédent, auquel on retranche les recettes du péage sur la période d'exploitation.

2.2 UNE SOLUTION SE DESSINE

Sur la base de ces analyses, plusieurs conclusions peuvent d'ores-et-déjà être formulées pour définir les premiers contours d'une solution.

LA MISE EN PLACE D'UN PÉAGE

La forte utilisation estimée de l'ouvrage permet d'envisager la mise en place d'un péage sur le tronçon de la Traversée du Lac. Le péage optimal se situe autour de 8 francs (payé par environ 37'500 usagers par jour en 2030).

A titre de comparaison, si aucun péage n'est mis en place, le trafic sur la traversée est de l'ordre de 80'000 véhicules par jour en 2030.

Dans tous les cas, le péage doit se situer sur la Traversée du Lac, car sur les autres tronçons, le risque de report de trafic sur le réseau cantonal est trop important.

Ses recettes contribueraient non seulement fortement au financement des coûts du cycle de vie, mais aussi à un redimensionnement de l'ouvrage qui pourrait être envisagé (2x2 voies au lieu de 2x3 voies sur la Traversée du Lac en cas de péage).

UN INVESTISSEMENT INITIAL SIGNIFICATIF

Un investissement initial significatif de la part du Canton de Genève pour la construction de l'ouvrage (de l'ordre de la moitié du coût de construction) permet d'obtenir les conditions proches de l'équilibre en phase d'exploitation dans le cadre d'un partenariat public-privé.

En effet, en fonction des options retenues pour ce financement - emprunt, apport propre, ou augmentation des ressources - le résultat en période d'exploitation peut être proche de l'équilibre, voire légèrement excédentaire. Cette option permettrait également au Canton de conserver une capacité de négociation renforcée dans l'hypothèse d'un contrat qui le lierait au partenaire privé.

Si l'Etat finançait la totalité du contournement autoroutier sans s'engager dans un partenariat public-privé, les simulations financières démontrent, avec l'hypothèse d'un péage, un bilan excédentaire en phase d'exploitation et sur l'ensemble de la période de 50 ans. En effet, pour l'heure, les conditions-cadres financières sont favorables à l'Etat: à la différence de certains pays, le Canton de Genève obtient pour ses financements des taux relativement favorables et plus attractifs qu'une entreprise/entité privée.

PÉAGE

L'EXEMPLE DU TUNNEL DU GRAND SAINT-BERNARD

Le tunnel du Grand-Saint-Bernard est jusqu'à présent la seule route en Suisse soumise à un péage. Pour le traverser, une voiture doit payer un péage à hauteur de 30,90 francs ou emprunter la route traditionnelle qui passe le col à 2'469m d'altitude, fermée en période hivernale.

La Convention relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard entre la Confédération suisse et la République italienne date de 1958. Elle stipule que l'ouvrage doit être construit par une société suisse et une société italienne, et que son exploitation doit être assurée par une société anonyme détenue à part égale par les deux sociétés précitées. La concession, qui définit entre autre le péage maximal, est valide pendant 70 ans dès la réception des travaux.

2.3 UNE FAISABILITÉ AVÉRÉE ET PLUSIEURS ACTIONS À ENGAGER

Les réflexions confirment la faisabilité d'un financement du boucllement autoroutier pour 2030. Elles privilégient :

- ↳ La mise en place d'un péage sur la Traversée du Lac, à acquitter par chaque usager
- ↳ La participation de l'Etat au financement initial de l'infrastructure de manière significative, voire totale.

Les réflexions ultérieures permettront de préciser la solution à préconiser. Ainsi, il subsiste plusieurs sujets qui devront être traités dans les prochaines années pour la rendre possible, ces derniers dépendant de la Confédération (par exemple, possibilité de mettre en place un péage, propriété de l'ouvrage), mais également directement du Canton (le mécanisme de frein à l'endettement sera déterminant pour évaluer la part de l'Etat dans le financement). Il faudra ainsi obtenir l'accord de l'assemblée fédérale pour instaurer un péage sur la Traversée du Lac, selon les dispositions de la Constitution fédérale (article 82, alinéa 3).

Le choix d'un engagement de l'Etat avec un partenaire privé dépend surtout de sa capacité d'investissement à l'horizon 2025.

Par ailleurs, celle-ci devra être optimisée. La possibilité de faire participer au financement les caisses de pension pour renforcer le poids de l'Etat dans l'éventualité d'un partenariat avec le privé peut être une piste à explorer. Autre exemple, certaines options constructives empêchent ou permettent le passage des poids lourds. Dans ce dernier cas, ces véhicules contribuent au financement via les recettes perçues au niveau du péage.

Enfin, il faut rappeler que ces scénarios de financement sont à envisager, pour le Canton, dans la perspective d'un préfinancement et d'un transfert des ouvrages à la Confédération. Aussi, les conditions de participation de cette dernière restent encore à déterminer, tant en termes de financement qu'en termes de délai.

UNE RÉGION MIEUX CONNECTÉE

Le projet de traversée du lac permettra, à long terme, de désenclaver la rive gauche en accompagnant son développement et son urbanisation.

-  GRAND GENÈVE
-  RIVE GAUCHE DU LAC
-  GRANDS PROJETS URBAINS

GRAND GENÈVE

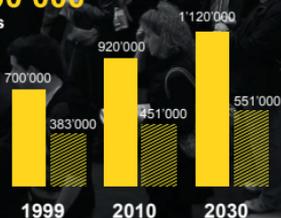
Canton de Genève

DÉVELOPPEMENT DU GRAND GENÈVE

entre 2010 et 2030

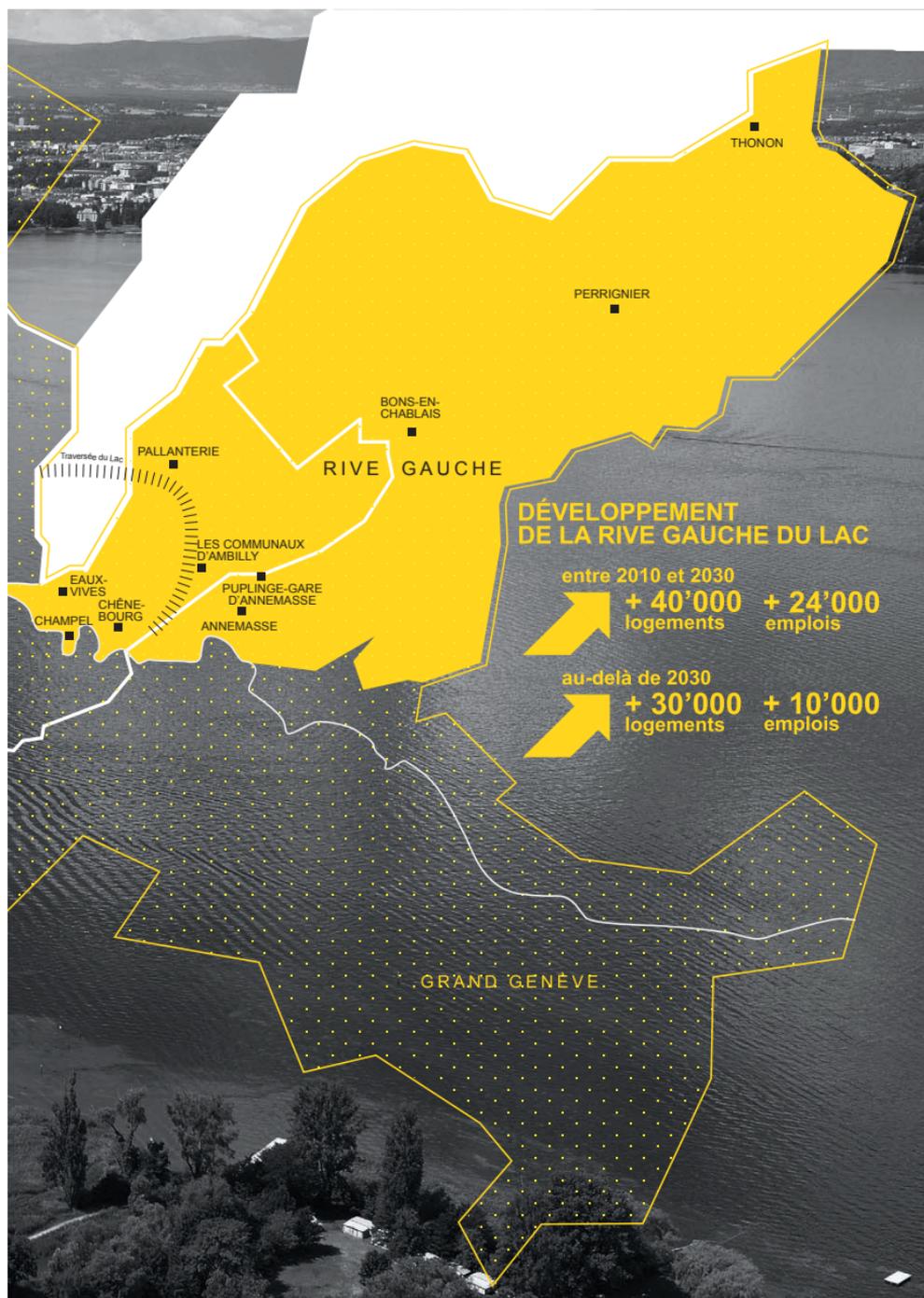
+ 200'000
habitants

+ 100'000
emplois



 habitants

 emplois



CHAPITRE 3

UNE RÉPONSE AU DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION

LE BOUCLEMENT AUTOROUTIER, COMPLÉMENT INDISPENSABLE POUR LE FUTUR RÉSEAU ROUTIER

À l'horizon 2030, la rive gauche du lac présente un potentiel de +35'000 logements et +20'000 emplois. ce développement se réalise au travers de grands projets d'urbanisation coordonnés avec le développement d'infrastructures de transport. ainsi, dans la suite de la réalisation de ceva et d'axes forts de transport public, le boucllement autoroutier représente le complément indispensable pour structurer le futur réseau routier de l'agglomération et améliorer l'accessibilité de la rive gauche du lac.

En mars 2013, l'Office fédéral des routes (OFROU) indiquait, en conclusion de son étude d'opportunité sur la résorption des goulets d'étranglement sur les routes nationales, que la Traversée du Lac offrait une nouvelle accessibilité au territoire de la rive gauche du Lac. Or l'étude de l'OFROU soulignait également à l'époque le faible niveau de développement urbain de ce territoire, avec le risque de dispersion du bâti qui pourrait induire une telle infrastructure. Compte tenu de l'insuffisance de la desserte en transports collectifs dans la partie nord-est de l'agglomération transfrontalière, le risque d'étalement urbain était en effet identifié comme important, en particulier en périphérie, en dehors des axes forts du réseau.

Dès lors, l'OFROU appelait de ses vœux des études complémentaires, destinées à démontrer « la volonté de développement de la rive gauche (Suisse et France) », mais aussi le fait qu'une telle infrastructure ne menaçait pas l'objectif de « développement urbain vers l'intérieur », prôné tant par les pouvoirs publics cantonaux que fédéraux. Par ailleurs, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) indiquait dans son rapport d'examen du projet d'agglomération de 2ème génération (PA 2) « (...) qu'il s'agira également d'avoir un regard critique concernant l'élargissement du réseau national afin de garantir la vision cohérente de l'agglomération en matière d'urbanisation et de transport ».

Se basant sur le scénario moyen des projections démographiques de l'observatoire statistique transfrontalier, le projet d'agglomération du Grand Genève est dimensionné pour accueillir 200'000 habitants et 100'000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030. Traduisant le fort engagement partenarial en matière de développement territorial entre les autorités suisses et françaises signataires, ce document applique les principes de coordination entre l'urbanisation et les transports. Il s'agit d'accueillir le développement à l'intérieur du périmètre de l'agglomération, sans accroître l'étalement urbain, qui présente l'inconvénient de repousser l'habitat encore plus loin des pôles d'emploi et des axes de transports publics structurants.

Il s'agit donc ici d'apporter des informations supplémentaires, sur les potentiels et sur la maîtrise du développement de la rive gauche, pour le secteur Arve-Lac dans le canton de Genève, et pour le périmètre comprenant, sur France, l'agglomération annemassienne, les communautés de communes du Bas-Chablais et des Collines du Léman, ainsi que Thonon-les-Bains. Ces informations s'appuient, d'une part, sur le Plan directeur cantonal genevois (PDCn) et sur le projet d'agglomération du Grand Genève et, d'autre part, sur une projection chiffrée du nombre de nouveaux logements et de nouvelles places de travail.

3.1 LA PLANIFICATION TERRITORIALE

La demande de complément d'étude de l'OFROU a précédé l'examen, par les services de l'administration fédérale, du projet de plan directeur cantonal Genève 2030 et du projet d'agglomération de 2ème génération du Grand Genève. Aujourd'hui connues, ces planifications fournissent d'ores et déjà un certain nombre de réponses, notamment en matière de lutte contre l'étalement urbain et d'amélioration de la qualité des systèmes de transport.

UNE AGGLOMÉRATION COMPACTE, CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN

Dans la continuité du projet d'agglomération de 1^{ère} génération, les mesures liées à la lutte contre l'étalement urbain ont été jugées favorablement par la Confédération dans son rapport d'examen du PA 2. Outre les différentes stratégies de densification, elles comprennent, pour le secteur de la rive gauche du lac, plus d'une vingtaine de grandes mesures d'urbanisation. Parmi ces mesures figurent plusieurs grands projets concernant les secteurs de Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries, de la Pallanterie, des Communaux d'Ambilly, de Puplinge-Gare d'Annemasse, de Thonon-les-Bains, de Bons-en-Chablais et de Perrignier. Les projets cantonaux nécessiteront de résoudre la problématique des surfaces d'assolement, mais l'ensemble des mesures contribueront à rééquilibrer le développement urbain, notamment en intégrant la création d'une zone d'activités, dans le secteur de la Pallanterie.

Le secteur Annemasse – Trois-Chêne se caractérise déjà par un modèle d'urbanisation continu et cohérent. La réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) et les propositions supplémentaires issues des démarches menées au sein du périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Genève – Eaux-Vives – Annemasse introduiront une nouvelle dynamique dans la relation entre Annemasse et Genève. Ce changement provient principalement du renforcement des connexions urbaines (transports publics et mobilité douce) et du développement de la gare d'Annemasse. C'est le caractère de l'ensemble du corridor urbain entre les Eaux-Vives et Annemasse qui est appelé à changer de manière importante, avec un renforcement notable des Trois-Chênes comme centre urbain.

En dehors des axes forts et en particulier sur le territoire français, le rapport d'examen décrit comme problématiques la dispersion des zones à bâtir et l'absence de mesures contraignantes pour la réduire. Les récentes études de planification françaises tiennent à présent compte de ces enjeux, à commencer par la consommation du sol. Ainsi, le secteur du Chablais se structure autour de plusieurs pôles locaux et régionaux situés sur des axes de transport structurants et fait face à une forte pression urbaine sur les espaces naturels. Les orientations du PA 2 visent à consolider l'aire urbaine d'agglomération régionale de Thonon-les-Bains, en se recentrant autour de la gare du Réseau Express du Grand Genève et préconisent un renforcement des approches intercommunales (Plans locaux d'urbanisme (PLU) intercommunaux / plans directeurs intercommunaux) dans l'espace périurbain et rural, pour le vitaliser et le structurer. En pratique, l'Association régionale de coopération des collectivités du genevois (ARC) a engagé en 2013 une nouvelle démarche InterSCOT, visant à produire un projet de territoire commun à l'échelle du Genevois français, dont chaque Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du territoire français du Grand Genève tiendra compte.

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORTS

D'une manière générale, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a évalué favorablement l'amélioration de la qualité du système de transports du Grand Genève. La stratégie sectorielle du PA 2 concernant la mobilité répond à trois principes :

- ✚ développer un réseau ferré lourd comme véritable ossature des transports publics du Grand Genève,
- ✚ développer et maintenir le réseau autoroutier comme armature du réseau routier d'agglomération,
- ✚ créer un réseau de mobilités douces.

Pour permettre le fonctionnement du réseau suprarégional (autoroutes et voies rapides) et du réseau interurbain, avec la mise en place d'un système de desserte par poche destiné à éviter le transit par les quartiers, il est nécessaire de réaliser le bouclage autoroutier. Dans le cadre de l'étude sur la résorption des goulets d'étranglement, l'OFROU a évalué la réalisation de ce bouclage. Le rapport conclut que cette infrastructure offre des gains importants, en termes d'organisation de la mobilité et pour la qualité de vie dans le cœur d'agglomération, et permet de réduire l'ampleur de l'élargissement de l'autoroute actuelle.

Il est important de souligner que le bouclage autoroutier ne doit pas être considéré comme un simple accroissement de la capacité routière. Au contraire, cette infrastructure constitue une réelle opportunité de renforcer le caractère multipolaire de l'agglomération et de diminuer au maximum le trafic de transit non souhaité au centre, en le reportant sur des axes périphériques et en orientant de manière plus rationnelle qu'aujourd'hui le trafic d'échange.

Ce développement s'inscrit bien dans la stratégie combinée de développement de l'ossature des transports collectifs (particulièrement le Réseau Express du Grand Genève) et des projets de développement du territoire, exprimée au sein du Projet d'agglomération, notamment pour désenclaver la rive gauche du lac et renforcer son développement. En effet, dans l'organisation des déplacements sur la rive gauche, la Traversée du Lac vient en complément d'autres projets. Parmi ceux-ci il faut rappeler la mise en service de CEVA, de trois lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) et du prolongement d'une ligne de tram.

Ainsi, la mise en service de CEVA permettra de connecter directement le cœur de l'agglomération et le Chablais, au sein du Réseau Express du Grand Genève. En matière d'urbanisation, ce développement influence directement les planifications territoriales des communes situées le long de la voie ferrée, avec 5 grands projets liés aux gares de ces localités. Une ligne BHNS est planifiée sur la RD1005 reliant Genève à Thonon-les-Bains et assurant la desserte d'un grand projet et de deux centres locaux. Dans le cœur de l'agglomération, le prolongement du tram vers Annemasse et une ligne BHNS reliant Genève à Annemasse, via les futurs grands projets des Communaux d'Ambilly et de Puplinge – gare d'Annemasse, amélioreront la cohérence du développement urbain du couloir Genève-Annemasse. De plus, une ligne BHNS complémentaire dans l'agglomération d'Annemasse permettra une connexion avec le tram et avec la gare d'Annemasse et desservira près de 80% de la population d'Annemasse Agglo. A cela vient s'ajouter une réorganisation de l'offre en transport en commun à l'horizon de la mise en service de CEVA, afin d'améliorer la cohérence et la complémentarité des réseaux (lignes urbaines, régionales ou de rabattement). Il est important de mentionner que toutes ces infrastructures sont planifiées avant la Traversée du Lac et qu'elles engendreront, dès leur mise en service, des modifications de comportement en matière de mobilité.

En cohérence avec ces infrastructures de transports collectifs orientées vers le Réseau Express et le cœur d'agglomération, le bouclage autoroutier intervient comme un complément indispensable à l'accessibilité de la rive gauche du lac.

Pour ce qui concerne la partie de l'agglomération située sur le territoire français, l'ARE estime encore insuffisantes la couverture et l'efficacité du système de transports publics, si la coordination entre urbanisation et transports n'est pas améliorée. En regard de cette critique, il faut signaler que l'ensemble des collectivités françaises ont désormais repris dans leurs documents de planification règlementaires les orientations du PA 2 visant à freiner l'étalement urbain et à promouvoir un développement plus dense des centres desservis par les transports en commun.

3.2 EXAMEN CHIFFRÉ DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DE LA RIVE GAUCHE

Les études de base du PDCn¹ et différents scénarios spatialisés construits dans le cadre du projet d'agglomération ont permis d'estimer les potentiels de développement de la rive gauche à l'horizon 2030.

Ces potentiels sont basés sur des projections, fondées sur un ensemble d'hypothèses en matière d'évolution démographique, de taux de réalisation des développements envisagés, voire de degré d'intervention de l'Etat. En faisant varier ces hypothèses, il est toutefois possible d'obtenir une estimation raisonnable de l'urbanisation de la rive gauche.

Compte-tenu de l'horizon de mise en service (2030) et de la durée d'exploitation d'une infrastructure telle que le bouclage autoroutier (plus d'une cinquantaine d'années), il est pertinent de mettre en évidence les perspectives d'urbanisation à plus long terme. Pour ce faire, les potentiels liés à la saturation de l'ensemble des capacités d'accueil du canton (actuelles ou prévues par le PDCn) ont été estimés, tandis que les tendances à l'échelle de l'agglomération ont elles aussi été extrapolées à long terme.

Evolution du nombre de logements et d'emplois sur la rive gauche du lac de 2010 à 2030 et au-delà

	LOGEMENTS		EMPLOIS	
	estimation basse	estimation haute	estimation basse	estimation haute
France	23'100	26'400	11'100	16'000
Suisse	12'300	14'200	7'200	8'200
Horizon 2010-2030				
Total rive gauche	35'400	40'600	18'300	24'200

	LOGEMENTS	EMPLOIS
France	42'000	18'000
Suisse	27'000	13'000
Cumul au-delà de 2030		
Total rive gauche	69'000	31'000

¹ Plan directeur cantonal, « Etude des besoins et de l'offre en logement », septembre 2011 et « Etude des besoins et de l'offre en surfaces d'activités », juin 2012.

En tenant compte des hypothèses considérées, on obtient des projections d'augmentation de l'ordre de +35'000 à +40'000 logements et de +18'000 à +24'000 emplois à l'horizon 2030. A long terme, ce secteur de l'agglomération pourrait accueillir +30'000 logements et +10'000 emplois supplémentaires.

Considérant les portions de territoire prises en compte, ces potentiels apparaissent particulièrement importants, tant en valeur effective qu'en regard des objectifs d'urbanisation des territoires dans leur ensemble, prévus dans le cadre du PDCn et du PA 2.

3.3 POTENTIELS D'ACCUEIL ET MAÎTRISE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL À LONG TERME

La réalisation de la traversée du lac prévue à l'horizon 2030 se justifie aujourd'hui car elle permet

- d'améliorer l'accessibilité de l'Est de l'agglomération,
- de réduire les temps de parcours à l'intérieur du Grand Genève et
- de délester certains tronçons routiers du centre de l'agglomération.

A cette échéance, les mesures prévues par les planifications actuelles auront déjà déployé leurs effets, en termes de « développement vers l'intérieur », mais aussi de report modal en faveur des transports publics. Les infrastructures de transports collectifs telles que CEVA et les lignes de BHNS contribueront par exemple à modifier les comportements en matière de mobilité à l'échelle de l'agglomération.

Compte tenu de la nouvelle loi fédérale sur l'aménagement du territoire, les planifications futures à l'échelle régionale devront maintenir une logique de limitation de l'étalement urbain et d'amélioration des systèmes de transports. Appliquée au périmètre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois depuis 2007, la coordination entre urbanisation et transports est une réalité dont tient compte l'ensemble de la planification territoriale.

L'enclenchement des opérations d'aménagement précitées entraînera une dynamique propice à l'urbanisation progressive et circonscrite de la rive gauche. Ainsi, au-delà de 2030, le développement territorial se poursuivra sur les secteurs en cours de mutation dans une logique de densification. Le potentiel important de développement urbain permettra de répondre pour une bonne part aux besoins futurs de l'agglomération.

C'est dans ce contexte que la Traversée du Lac s'inscrit comme infrastructure intégrée au concept territorial, à même d'accueillir les futurs besoins de déplacements, à l'échelle de l'agglomération comme au niveau supra-régional.

TRAVERSÉE DU LAC: PONT OU TUNNEL?

Deux solutions qui ont chacune
des points forts et des points faibles.



TUNNEL

Entre
Le Vengeron et La Pallanterie
1,9 milliard

**COÛT DE
CONSTRUCTION**

3 à 4 millions
par année

**COÛT
D'EXPLOITATION**

**DÉVELOPPEMENT DE
LA MOBILITÉ DOUCE**

L'isolation sonore
est totale

**ISOLATION
SONORE**

Contrairement
au pont, le tunnel
n'a aucun impact
sur le paysage.

**PRÉSERVATION
DU PAYSAGE**

**ATTRAIT
TOURISTIQUE**

Le tunnel ne constitue
pas un obstacle
au déplacement
des oiseaux,
contrairement
au pont

**PRÉSERVATION
DE LA FAUNE**





PONT



COÛT DE CONSTRUCTION

Entre
Le Vengeron et La Pallanterie
1,4 milliard



COÛT D'EXPLOITATION

0,5 million par année



DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DOUCE

Le pont permet
d'intégrer facilement
une piste cyclable
et une voie piétonne

ISOLATION SONORE

L'isolation sonore
est partielle

PRÉSERVATION DU PAYSAGE



ATTRAIT TOURISTIQUE

Le pont peut avoir
un impact positif
sur le tourisme
et l'image de Genève

PRÉSERVATION DE LA FAUNE

CHAPITRE 4

PONT OU TUNNEL : DEUX POSSIBILITÉS

SOLUTIONS TECHNIQUES ENVISAGÉES

Deux solutions techniques sont envisagées pour permettre le franchissement du lac : un pont ou un tunnel. ce chapitre présente leurs avantages et leurs inconvénients, en fonction des coûts, des nuisances, de l'impact sur l'environnement et le paysage, et des modes de déplacement.

4.1 COÛTS

Ainsi, du point de vue des **coûts de construction**, l'avantage va au pont. En effet, de la Jonction de la Pallenterie à l'échangeur du Vengeron, le coût de construction s'élève à 1,395 milliard de francs pour la variante avec un pont et à 1,915 milliard de francs pour la variante en tunnel.

Afin de comparer équitablement les deux variantes, la solution d'un tunnel foré a été écartée. Cette dernière empêche effectivement la circulation des poids lourds, et n'offre donc pas les mêmes capacités d'usage.

Concernant les **coûts liés à l'exploitation des ouvrages**, là aussi, l'avantage est pour le pont.

Pour le pont, les dépenses liées à l'exploitation de l'ouvrage sont comprises entre 0,4 et 0,5 millions de francs par an.

Pour le tunnel les coûts sont très largement supérieurs, ils représentent entre 3 et 4 millions de francs par an et sont donc près de dix fois plus élevés que la solution du pont.

Les coûts d'exploitation comprennent les frais d'entretien courant et l'ensemble des coûts liés à la ventilation, à l'éclairage, à la maintenance et à la surveillance des dispositifs nécessaires pour assurer la sécurité des usagers.

4.2 ENVIRONNEMENT

Concernant le **bruit et la pollution de l'air**, les deux solutions sont équivalentes.

Quelle que soit la solution choisie, il est démontré que ces ouvrages ont peu d'impact, à l'échelle du Canton, en matière de bruit et de pollution de l'air.

Le tunnel a cependant le désavantage de concentrer les émissions aux abords des cheminées de ventilation. Le pont, lui, a le désavantage de ne pas permettre une isolation complète des émissions sonores, même si celles-ci demeurent faibles.

Du point de vue de l'**intégration paysagère**, l'avantage va au tunnel qui ne présente aucun impact sur le paysage.

Si les ponts haubanés sont relativement transparents, comme le montrent de nombreux exemples, la présence d'un pont modifiera indéniablement le paysage du Petit Lac.

Même si son intégration, de même que celle de l'île artificielle prévue dans le cadre de l'étude cantonale réalisée en 2011, accueillant l'accrochage côté rive gauche, peut être calibrée avec précision, l'impact visuel est bien réel.

La variante en tunnel n'a pour sa part aucun impact sur le paysage.

Pour le critère touristique, plusieurs exemples démontrent qu'un pont impacte favorablement l'image de la région dans lequel il est construit.

La présence d'un pont sur le Petit Lac présente un fort potentiel, favorable pour l'image de Genève, avec un nouvel attrait pour les visiteurs de ses rives.

Un tunnel ne présente aucun avantage en matière d'attractivité.

A titre d'exemple, le viaduc de Millau en France, mis en service en 2004, constitue un attrait touristique important de la région. L'ouvrage en lui-même attire aujourd'hui plus d'un million de visiteurs en période estivale; une aire touristique a été spécialement créée pour permettre d'admirer l'ouvrage, de telle sorte que le viaduc est devenu une véritable destination touristique.

Du point de vue de la **faune et de la flore**, malgré un impact sur le domaine lacustre durant la construction, le tunnel est avantagé par rapport au pont en phase d'exploitation.

En effet, le pont présentera un impact sensible sur le déplacement des oiseaux. Il pourra notamment constituer un obstacle pour les migrateurs. L'implantation de l'île, imaginée sur la rive gauche pour permettre l'accrochage de l'ouvrage au niveau de la Pointe-à-la-Bise, est prévu près de la réserve naturelle située à cet endroit. La création de l'île artificielle pourrait présenter une opportunité d'étendre la réserve naturelle.

Pour mesurer les impacts sur la faune et la flore il convient de distinguer deux phases : la construction et l'exploitation. En phase d'exploitation, l'avantage est très marqué pour le tunnel. En phase de construction, l'impact est comparable, avec les travaux autour des accrochages sur les rives. L'impact de ces travaux sur le domaine lacustre est défavorable à la variante en tunnel.

4.3 USAGES

Concernant la possibilité d'intégrer des **circulations en modes doux**, seul le pont offre raisonnablement cette possibilité, compte-tenu de la distance considérée.

Le pont permet d'intégrer facilement pistes cyclables et cheminements piétons. Il offre un point de vue remarquable sur Genève et sur le Lac Léman. L'ouvrage serait destiné à devenir un objectif de promenade, en offrant une intéressante alternative de déplacement pour certaines destinations.

Le tunnel ne présente aucune option d'intégration intéressante en matière de modes doux.

Enfin, l'intégration d'un **tablier ferroviaire en parallèle de la traversée routière** est plutôt envisageable avec un pont.

Ainsi, le pont permettrait aussi d'imaginer l'intégration d'un aménagement ferroviaire, même si la finesse de l'ouvrage et donc son intégration dans le paysage devaient en pâtir.

Pour la variante de construction en tunnel, les contraintes géométriques sont fortes. Elles entraîneraient des surcoûts trop importants pour permettre d'envisager la réalisation en parallèle d'un axe routier et d'un axe ferroviaire.

RÉALISER UNE TRAVERSÉE FERROVIAIRE DU LAC, EST-CE UNE PRIORITÉ ?

Le réseau ferroviaire de l'agglomération se compose de liaisons radiales, renforcées par la construction de CEVA, construites en étoile autour du nœud ferroviaire de Cornavin. Les coûts et délais de réalisation importants des axes ferroviaires nécessitent un choix réfléchi, à chaque étape. Ainsi, les nouveaux axes ferroviaires doivent, de fait, desservir les zones les plus denses des villes et agglomérations et non pas les contourner.

Dès lors, si la Traversée du Lac a tout son sens en matière d'infrastructure autoroutière, un franchissement ferroviaire du lac ne s'inscrit pas dans ces objectifs. Elle offre des compléments certes intéressants au réseau ferroviaire de l'agglomération, telles que l'amélioration de la desserte du Chablais ou de la rive gauche du Canton, mais ceux-ci sont loin d'être prioritaires. Par ailleurs, elle génère aussi beaucoup de doublons avec des fonctions déjà existantes ou en cours de construction comme le CEVA, dont les marges de manœuvre dans l'augmentation de l'offre sont très importantes notamment pour la desserte du Chablais.

Il convient aussi de préciser que la démarche plan cadre des CFF (travail d'élaboration d'hypothèses de développement du réseau à l'horizon 2050 pour permettre la réservation préventive d'emprises) avait pris en compte dans ses premiers travaux la création d'une radiale Genève – Collonges – Douvaine – Thonon franchissant le lac. **Elle a été écarté en cours d'étude, l'infrastructure ayant été jugée démesurée au regard de son utilité.**

Ainsi, un projet ferroviaire purement genevois n'a pas de sens. De ce fait, il doit s'accompagner d'aménagements importants se prolongeant côté français (par exemple vers Thonon) dans lesquels **l'Etat français n'est aujourd'hui pas engagé et, compte-tenu des perspectives financières actuelles, ne souhaitera vraisemblablement pas s'engager.**

Ainsi, si une traversée ferroviaire du lac doit se faire, elle doit se situer dans les dernières priorités de développement de réseau et s'envisager dans une logique internationale dépassant le Canton de Genève. En tout état de cause, elle ne constitue pas un élément de programme déterminant pour une réalisation de la Traversée du Lac pour l'horizon 2030.

CONCLUSION

Les études menées au cours de l'été 2014 ont permis de clarifier et préciser le projet de boucllement autoroutier de Genève et ses mesures d'accompagnement.

Du point de vue du développement territorial, il s'avère que les outils à même d'apporter des garanties quant au risque d'étalement urbain à long terme sont aujourd'hui en cours de validation auprès des services de la Confédération, ou en cours de finalisation pour la partie française.

Les potentiels aujourd'hui connus à l'horizon 2030 en termes de développement de la rive gauche nécessiteront de développer l'accessibilité autoroutière de cette partie de l'agglomération. Par ailleurs, les développements envisageables au-delà de 2030, période d'exploitation de l'infrastructure, viennent encore renforcer ce besoin de développer l'accessibilité, avec un boucllement autoroutier.

L'intérêt du pré-financement par le Canton du boucllement autoroutier, en vue d'une mise en service à l'horizon 2030 et dans la perspective d'un transfert des ouvrages à la Confédération est ainsi confirmé.

En effet, des solutions de financement se dessinent, basées sur la mise en place d'un péage sur l'infrastructure et d'une participation financière significative de l'Etat à l'investissement initial, dans le cadre d'un éventuel partenariat avec le privé, voire un financement de la totalité de l'ouvrage par l'Etat.

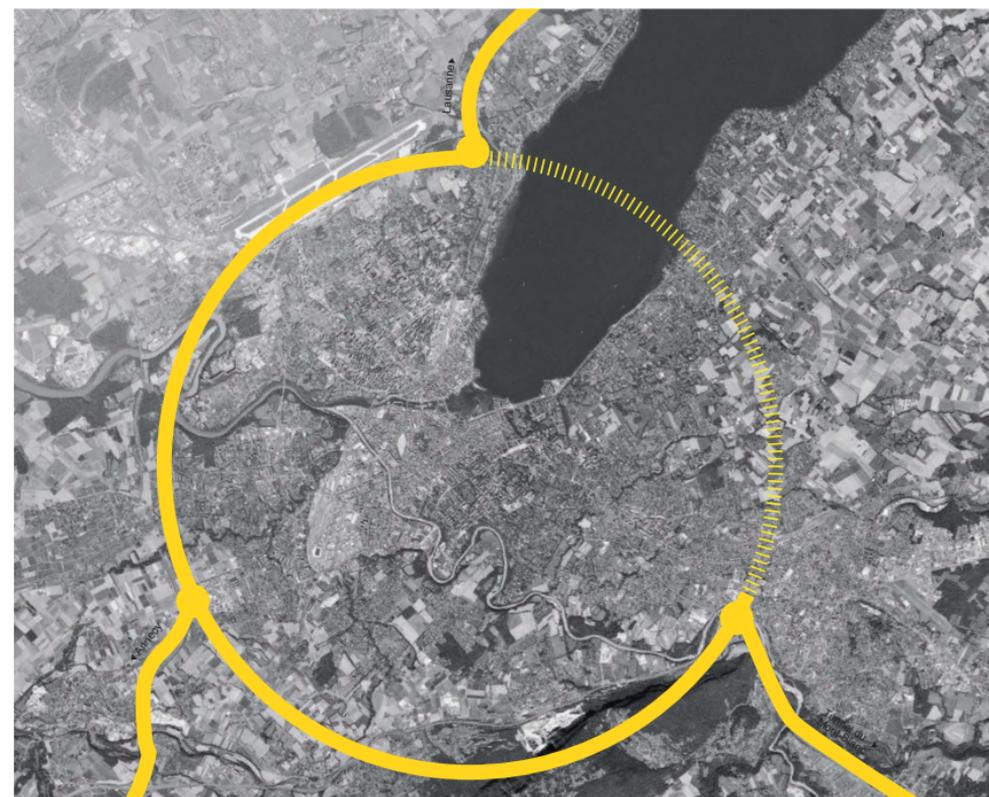
Même si des travaux ultérieurs et approfondis devront préciser le projet et plus particulièrement les conditions de cette forme de financement, il est possible d'envisager, aujourd'hui, la réalisation du boucllement autoroutier à moyen terme.

Enfin, l'intérêt du boucllement autoroutier pour la requalification du cœur d'agglomération est confirmé et se concrétise. Là encore, certaines mesures nécessiteront d'être précisées dans leur contenu et devront être validées, notamment en fonction du niveau de péage sur la Traversée du Lac : il s'agira dans les prochaines années de mettre sur pied l'ensemble du schéma de mobilité détaillé, qui accompagnera la réalisation du boucllement autoroutier.

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE L'AGRICULTURE (DETA)
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS
4, chemin des Olliquettes
1213 Petit-Lancy
Adresse postale : case postale 271 – 1211 Genève 8

Tél. +41 (0)22 546 78 00
Fax +41 (0)22 546 78 01
www.ge.ch/transport





BOUCLEMENT AUTOROUTIER

PLAN D' ACTIONS 2014 - 2030

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT
LE 15 OCTOBRE 2014



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS
ET DE L'AGRICULTURE (DETA)

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

Directeur Général : Blaise Hochstrasser

DIRECTION DE LA PLANIFICATION GÉNÉRALE

Directeur : Alexandre Prina

Chef de projet : Matthieu Baradel

© Etat de Genève, novembre 2014

TABLE DES MATIÈRES

BOUCLEMENT AUTOROUTIER

AVANT-PROPOS	5
CHAPITRE 1	
SUJETS À TRAITER	7
CHAPITRE 2	
PRINCIPAUX JALONS	9

AVANT-PROPOS

Le plan d'actions détaillé ci-après constitue une proposition du groupe technique basée sur les conclusions des études réalisées dans le cadre du rapport « Traversée du Lac – pour un bouclage autoroutier de Genève » de septembre 2014.

Ce plan d'actions vise à définir les principaux sujets à aborder et les jalons nécessaires pour la réussite et la mise en service du projet en 2030.

CHAPITRE 1

SUJETS À TRAITER

LES SUJETS SUIVANTS DEVRONT ÊTRE TRAITÉS EN VUE DE LA RÉALISATION DU BOUCLEMENT AUTOROUTIER.

VOLET TECHNIQUE

Sujets visant à préciser le projet et les mesures de requalification

- Compléter les études existantes en vue d'une prise en compte par les services de la Confédération au niveau du Projet général (étude d'impact première étape,...)
- Préciser le tracé, l'altimétrie de la Traversée du Lac et l'accrochage du contournement autoroutier côté France avec les autorités françaises
- Localiser, définir précisément et programmer les mesures de requalification du cœur d'agglomération devant accompagner la réalisation du boucllement autoroutier

Sujets concernant l'urbanisation

- Préciser les conditions de réactivation des Grands projets d'urbanisation dans le secteur rive-gauche, en Suisse et en France
- Engager des négociations avec les communes relatives aux densifications
- Evaluer les effets induits de la construction du contournement autoroutier sur l'urbanisation et l'insertion urbaine des jonctions.

VOLET FINANCIER (FINANCEMENT DE L'OUVRAGE DANS LE CADRE D'UN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ)

- Approfondir les scénarios de financement, dont le partenariat public-privé, notamment sur les questions relatives aux thèmes suivants : participation financière de l'Etat tenant compte de sa capacité d'investissement au vu du mécanisme de frein à l'endettement, autres sources de financement, programmation financière, établissement d'un business plan détaillé
- Mener une enquête (type « préférence déclarée ») auprès de la population sur l'acceptabilité de la mise en place d'un péage et sa sensibilité au coût du péage
- Approfondir la faisabilité de la mise en place d'un péage qui contribuerait au financement de l'ouvrage.

VOLET JURIDIQUE

- Identifier, analyser, et cas échéant élaborer les bases légales nécessaires pour permettre la mise en place d'un partenariat public-privé et celle d'un péage sur la Traversée du Lac
- Confirmer la possibilité de participation des caisses de pension au financement.

VOLET ADMINISTRATIF

- Identifier, réserver et acquérir les terrains concernés par le projet et nécessaires à la densification
- Le cas échéant, élaborer l'appel d'offre relatif au partenariat public-privé.

VOLET POLITIQUE

- Le cas échéant, demander aux chambres fédérales, avec le soutien d'autres cantons, l'autorisation de la mise en œuvre d'un péage sur la Traversée du Lac, selon les dispositions de la Constitution fédérale (article 82, alinéa 3).
- Engager et poursuivre avec la Confédération des négociations en vue :
 - de définir les conditions d'un préfinancement cantonal de l'ouvrage
 - de définir les conditions de transfert des ouvrages et de l'évolution du statut des ouvrages
 - d'inscrire le contournement autoroutier dans le réseau des routes nationales et dans le programme stratégique associé au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

CHAPITRE 2

PRINCIPAUX JALONS

CE CALENDRIER DÉTAILLE LES PRINCIPALES ÉTAPES NÉCESSAIRES À LA RÉALISATION DU BOUCLEMENT AUTOROUTIER DANS L'HYPOTHÈSE D'UN PRÉFINANCEMENT CANTONAL DES INFRASTRUCTURES POUR UNE REPRISE ULTÉRIEURE DES OUVRAGES PAR LA CONFÉDÉRATION.

AUTOMNE 2014

- ↳ Transmission du rapport au Conseil d'Etat « Traversée du Lac – pour un bouclage autoroutier de Genève » aux autorités fédérales
- ↳ Validation par les autorités fédérales du Plan directeur Cantonal
- ↳ Prise de position des autorités fédérales sur le rapport « Traversée du Lac – pour un bouclage autoroutier de Genève ».

JANVIER – JUIN 2015

- ↳ Dépôt éventuel d'une initiative populaire cantonale « pour la réalisation du bouclage autoroutier de Genève ».
 - ↳ Constitution d'un comité de pilotage, constitué des membres de la DELTA (Délégation du Conseil d'Etat aux transports et à l'aménagement du territoire), des représentants des communes suisses concernées, des services de la Confédération et des partenaires français.
 - ↳ Constitution d'un groupe de suivi multidisciplinaire pour la suite des études comprenant :
 - Le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 - Le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
 - Le département présidentiel (Projet d'agglomération et Services des affaires extérieures et fédérales)
 - Le département des finances
 - Le département de la sécurité et de l'économie
- Ce groupe de suivi pourra, cas échéant, être élargi :
- Aux communes suisses concernées par le projet
 - Aux services de la Confédération : Office fédéral des routes et Office fédéral du développement territorial
 - Aux partenaires français (Etat, ATMB, communautés de communes)
 - Aux représentants des milieux économiques
- ↳ Dépôt d'un crédit d'étude par le Conseil d'Etat visant à « préciser et approfondir les éléments nécessaires à la réalisation du contournement autoroutier ».

MI-JUIN 2015 – FIN 2016

- ↳ Réalisation des études précédemment mentionnées sur les volets technique et financier (en particulier un business plan détaillé)
- ↳ Inscription au Plan décennal des investissements (PDI)
- ↳ Relance des Grands projets de développement sur la rive gauche (la décision concernant les Grands projets Pallanterie et Puplinge dépendra du retour des autorités fédérales sur la question du développement urbain)
- ↳ Actions au niveau fédéral en vue d'autoriser la mise en place d'un péage sur la traversée du lac
- ↳ Travail avec les services de la Confédération pour élaborer une convention définissant l'évolution du statut des ouvrages et les conditions de leur transfert à terme au sein du réseau des routes nationales.

FIN 2016 – MI-2017

- ↳ Votation populaire fédérale sur FORTA
- ↳ Votation populaire cantonale sur l'initiative « Pour la réalisation du bouclage autoroutier de Genève ».
- ↳ Volonté du Conseil d'Etat de pouvoir statuer sur le mode de financement du contournement autoroutier.

MI-2017 – 2020

- > En cas de partenariat public-privé pour la réalisation du boucllement autoroutier:
 - Elaboration du dossier d'appel d'offres du partenariat public-privé
 - Appel d'offres et négociations
 - Obtention de l'accord de l'Assemblée Fédérale pour autoriser la mise en place d'un péage sur la Traversée du Lac selon les dispositions de la Constitution fédérale (article 82, alinéa 3)
 - Signature du partenariat public-privé
 - Procédures cantonales pour voter les crédits (étude et réalisation)
- > En cas de pré-financement par le Canton seul du boucllement autoroutier:
 - Obtention de l'accord de l'Assemblée Fédérale pour autoriser la mise en place d'un péage sur la Traversée du Lac selon les dispositions de la Constitution fédérale (article 82, alinéa 3)
 - Procédures cantonales pour voter les crédits (étude et réalisation).

2020 – 2025

- > Réalisation des études et procédures relatives au contournement autoroutier (projet de détail, projet d'exécution, requêtes en autorisation de construire, ...)
- > Etudes de détail des mesures de requalification du cœur d'agglomération.

2025 – 2030

- > Construction du boucllement autoroutier
- > Développement progressif des mesures de requalification dans le cœur d'agglomération.

2030

- > Mise en service du boucllement autoroutier.

PLANIFICATION DES INFRASTRUCTURES MAJEURES FERROVIAIRES ET AUTOROUTIÈRES

La réalisation du boucllement autoroutier s'inscrit dans la suite de la mise en service d'autres infrastructures de transports d'importance du réseau ferroviaire et autoroutier, dont les travaux et la mise en service sont prévus dans les 15 prochaines années :

- | | |
|--|-----------|
| > Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) | 2014-2019 |
| > Élargissement de l'autoroute A1 | 2019-2025 |
| > Extension de la gare de Cornavin | 2021-2025 |
| > Boucllement autoroutier | 2025-2030 |

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE L'AGRICULTURE (DETA)
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS
4, chemin des Olliquettes
1213 Petit-Lancy
Adresse postale : case postale 271 – 1211 Genève 8

Tél. +41 (0)22 546 78 00
Fax +41 (0)22 546 78 01
www.ge.ch/transport



**MES CHOIX,
NOTRE MOBILITÉ**
VERS UNE MOBILITÉ PLURIELLE

AVANCEMENT DES TRAVAUX RELATIFS À LA TRAVERSÉE DU LAC

MOTION 2029

COMMISSION DES TRANSPORTS

14.04.2015



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POP. 2014: 123 456

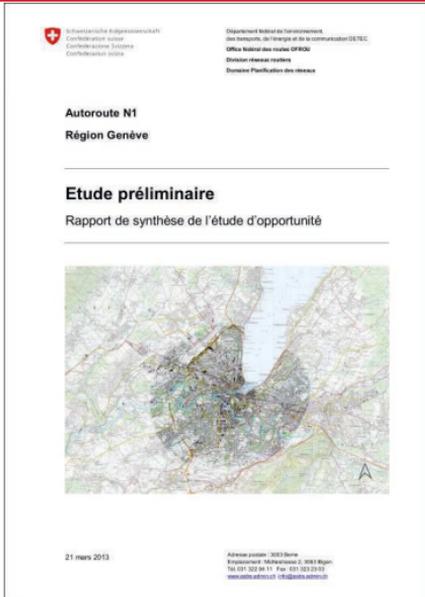
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

14.04.2015

HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT DU PROJET

- > **25.01.2008**
Loi 10'015 ouvrant un crédit d'étude de 3'500'000F pour la réalisation d'une traversée lacustre de Genève
 - > **11.04.2011**
Présentation des résultats de l'étude cantonale de faisabilité réalisée dans le cadre de la loi 10'015
 - > **21.03.2013**
Étude d'opportunité relative à la suppression des goulets d'étranglement (OFROU)
 - > **15.05.2013**
Adoption par le Conseil d'Etat de "Mobilités 2030 – Stratégie multimodale pour Genève"
 - > **15.10.2014**
Adoption par le Conseil d'Etat d'un rapport de synthèse "Traversée du Lac – Pour le boucllement autoroutier de Genève" et le plan d'actions y relatif
- } Définition d'un tracé
- } Utilité de la Traversée du Lac pour supprimer les goulets d'étranglement
- } Organisation des développements des réseaux de transport dans la perspective de la réalisation du boucllement autoroutier
- } Mise en œuvre du projet

ÉTUDE DE L'OFROU – GOULETS D'ÉTRANGLEMENT



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 Direction générale des transports

14.04.2015 Page 3

GOULETS D'ÉTRANGLEMENT : L'ÉTUDE DE L'OFROU

> SUR LA BASE DE L'ARRÊTÉ CONCERNANT LA SUPPRESSION DES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT, L'OFROU A RÉALISÉ LES ÉTUDES D'OPPORTUNITÉ ET DE VARIANTES NÉCESSAIRES, DONT DEUX POUR LA RÉGION GENEVOISE:

- Une pour le tronçon Perly (Bardonnex) – Le Vengeron
- Une pour le tronçon Le Vengeron - Nyon

- Dans sa phase de traitement des variantes, l'OFROU en a retenu 3
- La Traversée du Lac (projet cantonal) a été retenue comme variante



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement
 Direction générale de la mobilité
 Direction générale du génie civil

26.03.2013 Page 4

GOULETS D'ÉTRANGLEMENT : CONCLUSIONS DE L'OFROU

> POUR LA CONFÉDÉRATION,

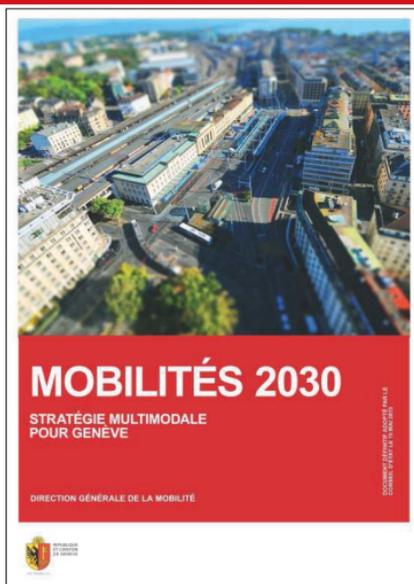
- L'élargissement de l'autoroute A1 sans ou avec la réalisation d'une Traversée du Lac sont les options qui restent en jeu. Elles ne s'excluent pas.
- L'élargissement de la route nationale actuelle est indispensable pour résoudre les goulets d'étranglement
- L'ampleur de l'élargissement dépend de la réalisation ou non de la Traversée du Lac
- L'option "Traversée du Lac" génère une "utilité" supplémentaire :
 - ⇒ En termes de délestage du réseau secondaire
 - ⇒ En termes d'amélioration de la qualité de vie
 - ⇒ En termes de desserte de la partie Est de l'agglomération
- La coordination entre l'urbanisation (de la rive gauche) et la Traversée du Lac doit encore être précisée

> 26.02.2014 : APPROBATION PAR LE CONSEIL FÉDÉRAL DU 2^{ÈME} MESSAGE RELATIF AU PROGRAMME D'ÉLIMINATION DES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT

- Les tronçons genevois de l'actuelle autoroute de contournement sont classés en priorité 1 et 2



MOBILITÉS 2030 – STRATÉGIE MULTIMODALE POUR GENÈVE

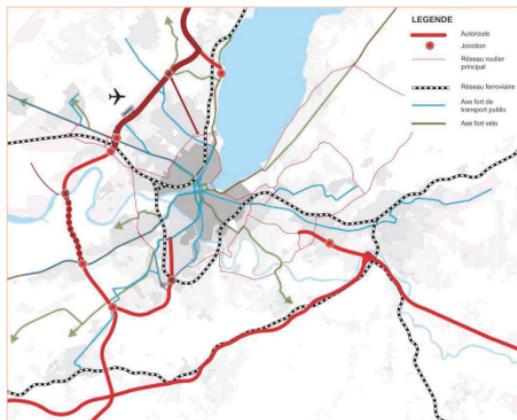


MOBILITÉS 2030 : UNE STRATÉGIE EN 3 ÉTAPES

ÉTAPE 1 : HORIZON 2020

> PROJETS STRUCTURANTS

-  ■ Élargissement de l'autoroute, 1^{ère} phase
-  ■ Nouvelles jonctions autoroutières
-  ■ Requalification du centre-ville
-  ■ RER transfrontalier
-  ■ Prolongement des lignes de tram
-  ■ Vélos en libre-service
-  ■ Axes forts cyclables
-  ■ Piétonisation du secteur de Rive
-  ■ Parking des Clés-de-Rive
-  ■ Première phase de développement des P+R

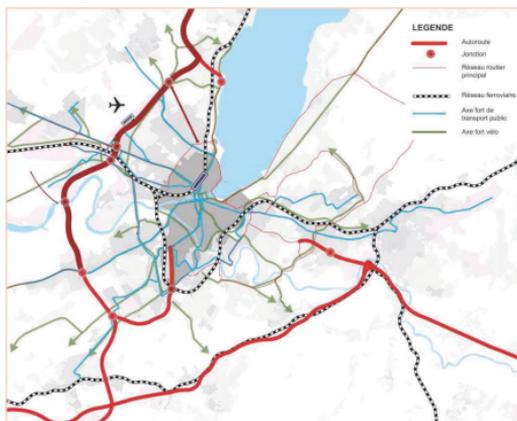


MOBILITÉS 2030 : UNE STRATÉGIE EN 3 ÉTAPES

ÉTAPE 2 : HORIZON 2025

> PROJETS STRUCTURANTS

-  ■ Élargissement de l'autoroute, 2^{ème} phase
-  ■ Poursuite de la hiérarchisation du réseau
-  ■ Agrandissement de la gare Cornavin
-  ■ Gare à Châtelaine
-  ■ Axes de ceinture forts pour les transports collectifs
-  ■ Voie verte cyclable d'agglomération
-  ■ Axes forts cyclables
-  ■ Construction de vélostations
-  ■ Poursuite de la piétonisation du centre-ville
-  ■ Poursuite du développement des P+R



MOBILITÉS 2030 : UNE STRATÉGIE EN 3 ÉTAPES

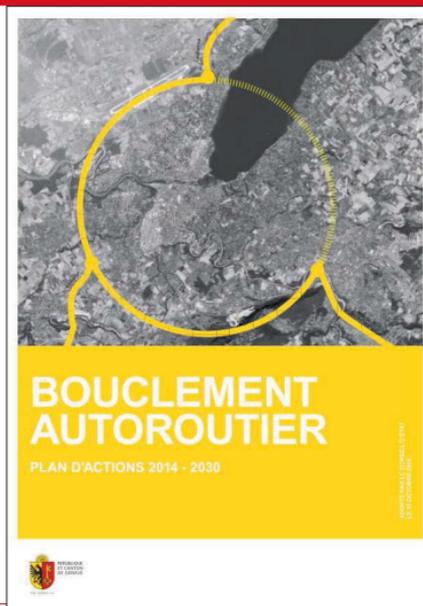
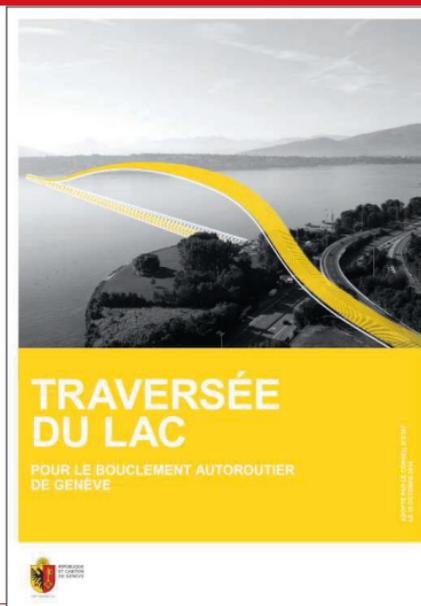
ÉTAPE 3 : HORIZON 2030

> PROJETS STRUCTURANTS

-  Traversée du Lac et boucllement autoroutier
-  Nouveaux développements ferroviaires
-  Extension du réseau de tram
-  Poursuite du réseau d'axes forts cyclables
-  Renforcement des espaces publics et de la piétonisation du centre-ville



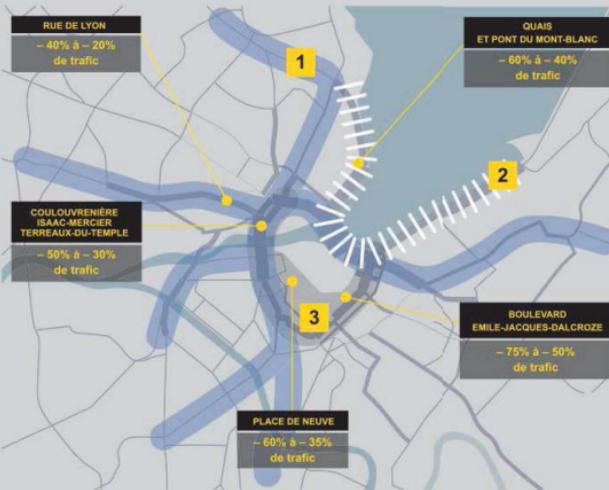
RAPPORT DE SYNTHÈSE SUR LA TRAVERSÉE DU LAC



ÉTUDE DE SYNTHÈSE D'OCTOBRE 2014 : OPPORTUNITÉS DE REQUALIFICATION DU CENTRE

OPPORTUNITÉS DE RÉAMÉNAGEMENT ET CORRESPONDANCES

AVEC LES ENJEUX ET LES EFFETS



La fourchette de réduction de trafic présentée correspond à l'effet de la mise en place d'un éventuel péage.

1 UN RÉSEAU D'AXES FORTS PLUS PERFORMANTS

Les interfaces structurantes de transports publics peuvent être efficacement protégées du trafic grâce à la Traversée du Lac. L'insertion des nouveaux axes forts planifiés est grandement facilitée.

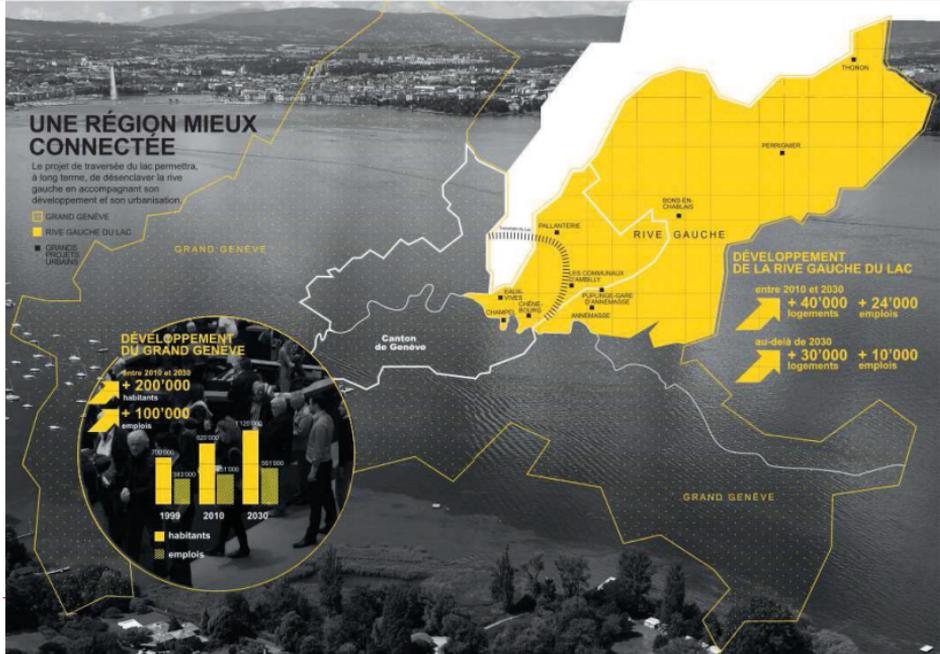
2 DES QUAIS RENDUS PLUS ACCESSIBLES

Les espaces publics des quais pourront devenir beaucoup plus accessibles depuis les quartiers grâce à la Traversée du Lac, nouvelles traversées et temps d'attente réduits. Sur le Quai du Mont-Blanc, le passage à une voie par sens facilite la création de passages pour piétons non régulés, rendant la priorité aux piétons.

3 UNE EXTENSION DE L'HYPER-CENTRE

Les axes de la ceinture fayziste, construite dès 1849 en lieu et place des anciennes fortifications, sont aujourd'hui très routiers. Les basses priorités avec la Traversée du Lac rendent possible une expansion du territoire piéton de la Cité vers son territoire historique. Les modes doux et les transports publics y retrouveraient pleinement leur place, tant pour des liaisons rapides que pour la promenade. Il s'agirait également d'un projet paysager et sensible mettant en valeur l'histoire de Genève au travers des espaces publics.

ÉTUDE DE SYNTHÈSE D'OCTOBRE 2014 : POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT EN RIVE GAUCHE



DÈS 2015 : MISE EN PLACE DE L'ORGANISATION DE PROJET POUR LA RÉALISATION DU BOUCLEMENT AUTOROUTIER

AUTOMNE 2014

- » Transmission du rapport au Conseil d'Etat « Traversée du Lac – pour un bouclage autoroutier de Genève » aux autorités fédérales
- » Validation par les autorités fédérales du Plan directeur Cantonal
- » Prise de position des autorités fédérales sur le rapport « Traversée du Lac – pour un bouclage autoroutier de Genève ».

JANVIER – JUIN 2015

- » Dépôt éventuel d'une initiative populaire cantonale « pour la réalisation du bouclage autoroutier de Genève ».
- » Constitution d'un comité de pilotage, constitué des membres de la DELTA (Délégation du Conseil d'Etat aux transports et à l'aménagement du territoire), des représentants des communes suisses concernées, des services de la Confédération et des partenaires français.
- » Constitution d'un groupe de suivi multidisciplinaire pour la suite des études comprenant :
 - » Le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 - » Le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
 - » Le département présidentiel (Projet d'agglomération et Services des affaires extérieures et fédérales)
 - » Le département des finances
 - » Le département de la sécurité et de l'économie
- » Ce groupe de suivi pourra, cas échéant, être élargi :
 - » Aux communes suisses concernées par le projet
 - » Aux services de la Confédération : Office fédéral des routes et Office fédéral du développement territorial
 - » Aux partenaires français (Etat, ATMB, communautés de communes)
 - » Aux représentants des milieux économiques
- » Dépôt d'un crédit d'étude par le Conseil d'Etat visant à « préciser et approfondir les éléments nécessaires à la réalisation du contournement autoroutier ».

MI-JUIN 2015 – FIN 2016

- » Réalisation des études précédemment mentionnées sur les volets technique et financier (en particulier un business plan détaillé)
- » Inscription au Plan décennal des investissements (PDI)
- » Relance des Grands projets de développement sur la rive gauche (la décision concernant les Grands projets Pallasterie et Puplinge dépendra du retour des autorités fédérales sur la question du développement urbain)
- » Actions au niveau fédéral en vue d'autoriser la mise en place d'un péage sur la traversée du lac
- » Travail avec les services de la Confédération pour élaborer une convention définissant l'évolution du statut des ouvrages et les conditions de leur transfert à terme au sein du réseau des routes nationales.

FIN 2016 – MI-2017

- » Voteation populaire fédérale sur FORTA
- » Voteation populaire cantonale sur l'initiative « Pour la réalisation du bouclage autoroutier de Genève ».
- » Volonté du Conseil d'Etat de pouvoir statuer sur le mode de financement du contournement autoroutier.

MI-2017 – 2020

- » En cas de partenariat public-privé pour la réalisation du bouclage autoroutier :
 - » Elaboration du dossier d'appel d'offres du partenariat public-privé
 - » Appel d'offres et négociations
 - » Obtention de l'accord de l'Assemblée Fédérale pour autoriser la mise en place d'un péage sur la Traversée du Lac selon les dispositions de la Constitution fédérale (article 82, alinéa 3)
 - » Signature du partenariat public-privé
 - » Procédures cantonales pour voter les crédits (étude et réalisation)
- » En cas de pré-financement par le Canton seul du bouclage autoroutier :
 - » Obtention de l'accord de l'Assemblée Fédérale pour autoriser la mise en place d'un péage sur la Traversée du Lac selon les dispositions de la Constitution fédérale (article 82, alinéa 3)
 - » Procédures cantonales pour voter les crédits (étude et réalisation).

2020 – 2025

- » Réalisation des études et procédures relatives au contournement autoroutier (projet de détail, projet d'exécution, requêtes en autorisation de construire, ...)
- » Etudes de détail des mesures de requalification du cœur d'agglomération.

2025 – 2030

- » Construction du bouclage autoroutier
- » Développement progressif des mesures de requalification dans le cœur d'agglomération.

2030

- » Mise en service du bouclage autoroutier.

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

14.04.2015 Page 13