

*Date de dépôt : 21 août 2019*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Christina Meissner, Anne Marie von Arx-Vernon, Delphine Bachmann, Geneviève Arnold, Olivier Cerutti, Guy Mettan, François Lance, Jean-Marc Guinchard, Jean-Charles Lathion, Jean-Luc Forni, Bertrand Buchs, Marie-Thérèse Engelberts : Vitrine de l'aéroport : des ponts plutôt qu'une impasse**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 31 janvier 2019, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

*Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :*

- la demande de renseignement (DR N°18'496) relative à la future vitrine économique de l'aéroport (VEA) couvrant une superficie de 50 000 m<sup>2</sup>;*
- la volonté exprimée dans le cadre du projet d'agglomération de limiter sévèrement la consommation de sol rural et de profiter au maximum des infrastructures existantes et, dans le périmètre de l'aéroport, de traduire cette volonté en « jetant un pont au-dessus du réseau routier afin de gagner en surfaces de continuité urbaine et lier la zone aéroportuaire au centre-ville »;*
- que l'option actuellement retenue est de construire la vitrine économique de l'Aéroport (VEA) sur la zone de développement 3 (ZD3) et la zone villas existant le long de l'autoroute entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï (zone dite de Cointrin Ouest);*
- que cette option impliquera l'achat des parcelles privées actuellement occupées par des villas;*

- que le coût d'acquisition du foncier au prix moyen actuel en zone de développement pour des villas (1800 F/m<sup>2</sup>) représente un investissement d'environ 90 millions de francs;
- que la couverture de l'autoroute entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï représenterait une surface d'environ 40 000 m<sup>2</sup> (environ 700 mètres linéaires);
- que la couverture de l'autoroute entre l'avenue Louis-Casaï et Palexpo représenterait une surface d'environ 90 000 m<sup>2</sup> (1400 mètres linéaires);
- que l'autoroute est entièrement en mains publiques;
- que la Confédération a débloqué les financements nécessaires à la réalisation de la 3<sup>e</sup> voie autoroutière entre l'échangeur de Ferney et le tunnel de Vernier;
- que cette couverture permettrait de résoudre le problème du bruit autoroutier dans ce secteur;
- que le financement des mesures antibruit de la Confédération prévues à cet endroit pourrait être affecté à la couverture de l'autoroute;
- que le canton de Fribourg, confronté à une problématique semblable a estimé les coûts d'une couverture autoroutière à environ 100 000 CHF le mètre linéaire (ml);
- qu'il est opportun de mener une réflexion sur un concept d'urbanisme et de mobilité intégrée;
- que cette couverture permettrait de réaliser un projet de densification urbaine répondant à la philosophie voulue par la nouvelle loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT);
- que la couverture permettra également de nouvelles connexions en mobilité douce ainsi qu'une réorganisation des flux de circulation,

invite le Conseil d'Etat

- à développer, conjointement avec la Confédération, une vision à long terme du secteur compris entre l'échangeur de Ferney et le tunnel de Vernier prenant en compte les adaptations futures des voies de circulation dont la 3<sup>e</sup> voie autoroutière et ses jonctions avec le réseau de mobilité à cet endroit;
- dans le cadre de cette vision, à étudier la faisabilité du point de vue technique et temporel de couvrir totalement ou partiellement l'autoroute entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï et entre l'avenue Louis-

*Casaï et Palexpo, variante de couverture légère et variante permettant de construire des immeubles plus conséquents;*

- *de déterminer la répartition du coût de cet ouvrage entre les différents acteurs impliqués (Confédération, canton, aéroport, CFF, communes, ...);*
- *à rendre rapport au Grand Conseil.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La façade sud de l'aéroport est soumise à un fort développement tant sur le plan de l'urbanisation que de l'infrastructure aéroportuaire. L'ensemble de ces développements urbains, aéroportuaires et infrastructurels doit s'intégrer dans une vision urbaine cohérente et s'accompagner d'un maillage d'espaces publics et de liaisons de mobilité douce de qualité.

Dans ce cadre, l'autoroute A1 constitue à la fois une opportunité de mieux desservir le secteur (amélioration de l'accessibilité à l'aéroport notamment), mais aussi une contrainte forte pour son développement :

- contrainte physique, qui limite le foncier disponible pour le développement de l'aéroport et le coupe de la ville pourtant très proche;
- contrainte environnementale, liée aux nuisances de bruit, de pollution de l'eau et aux risques d'accidents majeurs générés par l'infrastructure.

S'agissant de l'invite à développer, conjointement avec la Confédération, une vision à long terme du secteur compris entre l'échangeur de Ferney et le tunnel de Vernier, le Conseil d'Etat a entériné les dispositions suivantes sur le secteur dénommé « Façade sud de l'aéroport », compris entre le front aéroportuaire et la Ville de Genève (secteur encadré par la route de Meyrin et la route de Ferney) :

- **l'orientation d'une ambition renouvelée sur ce secteur**, articulant un développement économique porteur d'innovation avec la réalisation de nouveaux quartiers de logements attractifs (densification de la zone villas notamment), d'espaces et équipements publics fédérateurs et de solutions de mobilité adaptées à cette ambition;
- **le principe d'une implication cantonale forte sur ce secteur**, tant sous l'angle du développement économique que de l'aménagement du territoire, de l'environnement et des infrastructures, afin de :
  - consolider la vision territoriale et économique, la stratégie de mise en œuvre et le plan d'actions en découlant;
  - piloter de manière coordonnée les développements urbains, économiques et infrastructurels de ce secteur.
- **la mise en place d'une gouvernance ad hoc sur ce périmètre.**

De plus, du point de vue des infrastructures routières, l'ensemble des besoins fonctionnels du front aéroportuaire a fait l'objet d'une planification moyen-long terme en étroite collaboration avec la Confédération (cf. carte en annexe).

Plusieurs ouvrages de franchissement de l'autoroute sont désormais planifiés et, pour certains d'entre eux, en phase de conception. Ces nouveaux franchissements permettront des optimisations de parcours pour accéder aux différents secteurs, une meilleure utilisation de l'espace à disposition et des transports collectifs performants. Parmi ces nouveaux ouvrages figurent :

- un nouveau pont entre la route François-Peyrot et la Voie-des-Traz (pont Pavillon);
- un nouvel ouvrage de franchissement au-dessus de l'autoroute pour le tramway Nations – Grand-Saconnex entre la route de Ferney et le site du parc relais P+R P47 (ouvrage intégrant également une liaison de mobilité douce);
- un nouveau pont entre la route des Batailleux et la route François-Peyrot (pont Peyrot);
- une amélioration de l'échangeur actuel entre la route de l'Aéroport et la route François-Peyrot, en face de l'International Center Cointrin (jonction de l'aéropostale).

L'ensemble de ces ouvrages constitue un maillage dense et des liens de communication multimodaux efficaces entre les différents secteurs situés de part et d'autre de l'autoroute.

S'agissant de l'invite à étudier la faisabilité du point de vue technique et temporel de couvrir totalement ou partiellement l'autoroute, dans le contexte décrit précédemment, une couverture partielle ou totale de l'autoroute pourrait permettre :

- de limiter les nuisances liées à l'autoroute (bruit routier en particulier);
- de dégager des surfaces pour l'aménagement d'espaces publics et d'interfaces de mobilité dont l'insertion est difficile sur ce secteur, de dégager de nouvelles constructibilités, dans une optique de limiter la consommation du sol rural, conformément au plan directeur cantonal 2030 (fiches C01 et C02);
- de dégager de nouveaux potentiels de logements à long terme, au sud de l'autoroute, là où le bruit routier deviendrait plus contraignant que le bruit aérien (à évaluer – en application des courbes cibles du PSIA);
- d'améliorer la perméabilité entre l'aéroport et son environnement urbain, en particulier pour les connexions en mobilité douce;
- d'intégrer le développement du terminal principal dans une vision urbaine plus large en lien avec le bois du Jonc et la densification de la zone villas au sud de l'autoroute. Sur ce point, il faut rappeler que Genève Aéroport a désormais abandonné le projet « Cointrin Vision » qui consistait à couvrir

une partie de l'autoroute au profit d'un projet économiquement plus raisonnable et établi uniquement sur son droit distinct permanent (DDP). Ce nouveau projet, nommé « CAP 2030 », qui consiste en une transformation majeure du terminal 1 afin d'améliorer les flux visiteurs et passagers, est en cours d'études préliminaires. Les projets consistants à prévoir un développement commercial avec de nouvelles surfaces construites n'en font pas partie.

Les études du PACA (Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération) Genève – St-Genis – Gex, conduites en 2011 (et ayant servi de base à l'élaboration du projet d'agglomération et du plan directeur cantonal 2030), identifiaient déjà l'opportunité de couvertures partielles de l'autoroute en divers points de la façade aéroportuaire (au droit de l'avenue Louis-Casaï, du terminal principal de l'aéroport et du parc Sarasin) dans l'optique de supprimer la barrière autoroutière, de donner de l'impulsion à la transformation des tissus riverains de villas et de constituer des lieux d'accueil pour des activités et des espaces publics. La couverture de l'autoroute figure également parmi les mesures de mise en œuvre de la fiche B06 du plan directeur cantonal 2030 visant à maintenir l'attractivité de l'aéroport en tenant compte de sa situation urbaine et en minimisant son impact environnemental.

On note également que le projet d'axe stratégique réseaux, voté par le Grand Conseil en mars 2018, prévoyant l'enfouissement de la ligne à haute tension qui surplombe l'autoroute par endroits, permettra la construction de programmes au-dessus de l'infrastructure.

En revanche, du point de vue de la mobilité, étant donné les développements d'infrastructures évoqués ci-avant et planifiés, une couverture totale ou partielle n'apporterait guère qu'une plus-value limitée. En cela, l'amélioration des échanges serait très localisée (propre aux nouvelles densifications réalisées) et orientée principalement vers la mobilité douce (MD).

Par ailleurs, le coût d'une étude de faisabilité technique portant sur l'ensemble du tronçon envisagé, entre la route de Meyrin et Palexpo, et incluant des expertises sur les normes à appliquer pour ce type d'ouvrage, est estimé à plus de 5 millions de francs.

Par conséquent, le canton recommande, si l'opportunité d'un tel projet est avérée, de limiter ce type d'étude aux tronçons où sa pertinence apparaît probante tant du point de vue territorial que d'une possible viabilité économique. A ce titre, des montages de type partenariat public-privé seront privilégiés. Le canton pourra ainsi s'appuyer sur les démarches déjà engagées

dans ce sens par la Confédération (OFROU), en lien avec des acteurs privés spécialisés dans le développement de projets immobiliers sur l'autoroute.

Concernant la partie ouvrage du projet, seuls des éléments relatifs à une couverture légère peuvent être illustrés en l'état de nos connaissances et par analogie avec l'exemple de la tranchée couverte de Vézenaz (TCV) mise en service en janvier 2014 en partenariat avec la commune de Collonge-Bellerive.

D'une longueur totale de 900 mètres, cette tranchée comprend un tronçon enterré de 500 mètres, deux trémies de 100 et 120 mètres et des raccords routiers sur 180 mètres. Elle possède deux voies de circulation (trafic bidirectionnel), soit une largeur totale d'environ 9,30 mètres pour une hauteur de 5,30 mètres. Sa dalle de couverture a été dimensionnée pour supporter uniquement le trafic local motorisé (max. 40 tonnes), les transports publics et la mobilité douce.

Le coût final de cet ouvrage, y compris les acquisitions foncières et les aménagements de surface (routes, trottoirs, accès privés, etc.) a été de 63,6 millions de francs, soit un ratio d'environ 71 000 francs par mètre linéaire pour une couverture légère à largeur très restreinte. Depuis sa mise en service, les frais d'exploitation (consommation d'électricité, d'eau et de maintenance des équipements d'exploitation et de sécurité – EES) pour cette tranchée couverte se montent à environ 150 000 francs par année.

#### Transposition au tronçon route de Meyrin – avenue Louis-Casaï :

Considérant la faisabilité du premier tronçon faisant partie de cette motion, compris entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï, la distance entre ces deux ouvrages est d'environ 700 mètres représentant une surface d'environ 40 000 m<sup>2</sup>. La largeur moyenne à couvrir est d'environ 60 mètres.

En se basant sur le ratio de la TCV ci-dessus et au vu de la largeur de l'ouvrage à réaliser, le ratio estimé serait d'environ 300 000 francs par mètre linéaire contre 100 000 francs par mètre linéaire avancés dans la motion, **soit un coût total d'environ 210 millions de francs**. Ce montant estimatif ne concerne qu'une variante pouvant supporter un trafic de 40 tonnes.

Il est précisé que ce montant ne tient pas compte de la modification de la passerelle technique SIG située côté Lausanne du pont de Val-Ombré, ni de la démolition de la passerelle Emile-Taddéoli.

Il est important également de préciser qu'un crédit de 500 000 francs a été voté pour une étude d'avant-projet, maintenant terminée, pour réaliser une passerelle MD, côté Lausanne du pont de Val-Ombré, sur l'autoroute et la route de Pré-Bois. En cas de réalisation d'une tranchée couverte sur ce

secteur, cette passerelle, hormis au droit de la route de Pré-Bois, n'aurait plus de raison d'être.

#### Transposition au tronçon avenue Louis-Casaï – Palexpo :

Ce deuxième tronçon, a une longueur d'environ 1 400 mètres linéaires et représente une surface d'environ 90 000 m<sup>2</sup>. La largeur moyenne à couvrir est également d'environ 60 mètres. Toujours en admettant un ratio de 300 000 francs par mètre linéaire, et une charge admissible pour un trafic de 40 tonnes, **le coût total se monterait à environ 420 millions de francs.** Ce tronçon est actuellement franchi par 3 ponts (ponts de l'Aéropostale, de Mavigny et de l'Ecretet), par 3 passerelles (passerelles Charles-Bratschi, Mala-Bête et de Palexpo), ainsi que par un passage inférieur pour piétons et cycles (passage des Voyageurs).

Au-delà d'une couverture de 100 mètres, les problématiques techniques d'exploitation de l'autoroute se trouvent dans une configuration de type tunnel. Ces éléments devront être intégrés en particulier pour les surcoûts engendrés et les complexités d'exploitation.

Enfin, il convient de préciser que les montants précités ne tiennent compte que de la situation et de la géométrie actuelle existante et notamment de l'hypothèse d'un enfouissement total de la ligne à haute tension « Swissgrid » longeant ce secteur autoroutier (seul un tronçon sera prochainement en travaux). La faisabilité financière d'un tel projet devrait être établie en fonction de sa situation précise, des contraintes techniques y afférentes et selon les programmes envisagés sur la couverture. Une investigation approfondie pourrait permettre également d'étudier le retour d'expérience de la halle 6 de Palexpo.

### **Compléments d'informations**

Différents aspects sont à considérer dans le cadre des études :

#### Aspects sécurité :

Il est important de préciser que le trafic autoroutier se trouve, en semaine, dans le sens Lausanne-France, pratiquement systématiquement bloqué depuis l'aéroport jusqu'au tunnel de Vernier. Une attention toute particulière devrait donc être portée à l'étude des problématiques liées à la ventilation et aux issues de secours en cas d'incidents. Seules des études préliminaires poussées, selon les normes en vigueur, pourraient déterminer de manière plus précise la faisabilité de ce projet de construction, notamment en matière de sécurité et de réalisation d'éventuelles constructions d'immeubles sur cette nouvelle structure.

Elles devraient permettre de déterminer plus précisément le coût réel avant d'approcher les différents acteurs impliqués (Confédération, canton, aéroport, CFF, communes, etc.) pour définir une répartition des coûts.

Aspects planification :

La robustesse des planifications de transports (tous modes, mais essentiellement les transports collectifs) devra être testée dans le cadre d'une étude afin de vérifier la compatibilité des démarches ou d'envisager une adaptation des planifications.

Aspects constructifs :

Le secteur étant particulièrement dense, toute proposition de couverture devra être étayée par la faisabilité en phase construction, le maintien de l'exploitation de l'accessibilité au secteur et les autres développements simultanés (en particulier l'aéroport).

## **Conclusion**

Tenant compte de ces éléments, le Conseil d'Etat :

- est favorable au développement d'une vision consolidée à l'échelle du secteur « Façade sud de l'aéroport » dans le cadre de la gouvernance mise en place sur ce secteur, intégrant notamment les services de la Confédération (OFROU). Cette vision intégrera notamment les infrastructures routières planifiées à moyen-long terme sur le front aéroportuaire, telles que décrites dans la carte annexée;
- restera ouvert à des partenariats public-privé dans le cadre de cette vision pour le développement de projets immobiliers sur l'autoroute et évaluera l'opportunité d'étudier la faisabilité d'une couverture totale ou partielle de l'autoroute entre la route de Meyrin et la jonction autoroutière du Grand-Saconnex en intégrant les projets et planifications en cours sur ce secteur.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI

Le président :  
Antonio HODGERS

Annexe :

*Les infrastructures transport planifiées de la façade aéroportuaire*

- Interface TP
- Ouvrage route nationale
- Projet Gva
- Voie réservée bus (VRB) + Accompagnement MD
- Ouvrage de franchissement

**A 2030**

