

*Date de dépôt : 2 septembre 2015*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de M. Mathias Buschbeck :  
Elargissement de l'autoroute de contournement et traversée du  
lac : tout vouloir, ne rien avoir ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 26 juin 2015, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), « L'autoroute de contournement de Genève est, aujourd'hui déjà, très sollicitée. [...] Sur la base des résultats de l'étude [visant à définir les mesures permettant de remédier aux futurs embouteillages], l'OFROU a pu tirer les principales conclusions suivantes :*

*Seule l'augmentation de la capacité de l'autoroute actuelle permet de résoudre les problèmes de trafic de manière durable. L'adjonction d'une voie de circulation par sens est ainsi recommandée [...].*

*La construction d'une grande Traversée du Lac n'est pas une solution au goulet d'étranglement [...]. Par conséquent, une intégration de ce tracé dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales est actuellement prématurée. »*

*Le Conseil fédéral a donc tranché contre la traversée du lac en demandant aux Chambres fédérales de soutenir l'élargissement de l'autoroute de contournement.*

*Malgré ce message très clair de Berne, tant le Conseil d'Etat que le Grand Conseil s'entêtent à vouloir s'engager pour la réalisation d'une traversée du lac, dont Berne ne veut pourtant pas entendre parler pour le moment.*

*A travers ces attermolements, il existe un risque important que les représentants des autres cantons demandent un ajournement des crédits concernant l'élargissement de l'autoroute de contournement, dont une part non négligeable n'est pourtant pas acquise.*

**Questions :**

- Quel est le coût total de l'élargissement de l'autoroute de contournement de Genève entre le Vengeron et l'échangeur de Perly ?*
- Quelle part de ce montant a déjà été votée par l'assemblée fédérale ?*
- Conséquemment, quel est le montant et la part des crédits pour l'élargissement de l'autoroute de contournement qui n'ont pas encore été votés et qui sont donc mis en danger par la chevauchée téméraire d'une majorité du Grand Conseil et du Conseil d'Etat ?*

**RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT**

Le coût total de l'élargissement autoroutier entre Coppet et Perly est estimé par la Confédération à 1,3 milliard de francs (prix 2005, hors renchérissement et TVA), soit environ 1,5 milliard de francs (avec la TVA et les aléas).

Entre le Vengeron et Perly, ce coût est de 1,1 milliard de francs (prix 2005, hors renchérissement et TVA).

La Confédération priorise les différentes sections des routes nationales en « modules », classés de 1 (module le plus prioritaire) à 4 (module le moins prioritaire).

Le fonds d'infrastructure dispose de 20 milliards de francs, dont 5,5 milliards sont affectés à l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales au cours des prochaines années. Les projets des modules 1 et 2 sont estimés à 5,5 milliards de francs, donc finançables par ce fonds.

Le 26 février 2014, le Conseil fédéral a approuvé le 2<sup>e</sup> message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement. Dans ce programme, **l'ensemble des sections genevoises du contournement autoroutier sont classées en modules 1 et 2.**

L'Assemblée fédérale a approuvée le 16 septembre 2014 la libération de plus de 1 milliard de francs pour traiter d'une partie des sections classées en module 1. La section Vengeron – Aéroport, devisée à 50 millions de francs, fait partie de ce premier train de projets dont le financement a été débloqué.

Un peu plus de 1 milliard de francs reste donc affecté dans le fonds fédéral relatif à l'élimination des goulets d'étranglements du réseau des routes nationales pour les autres sections genevoises de l'autoroute de contournement, toutes classées en module 2.

Il n'est toutefois pas exact de penser que ce milliard de francs pourrait être mis en danger ou servir à financer la Traversée du Lac. En effet, les projets envisagés pour supprimer les goulets d'étranglement doivent être conformes à la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFI<sub>infr</sub>), du 6 octobre 2006) et être constitués « (...) de voies de circulation supplémentaires aménagées sur les routes nationales existantes sur une longueur d'au moins deux kilomètres. », définition à laquelle ne correspond par la Traversée du Lac.

Par ailleurs, si dans ses études l'OFROU considère que l'élargissement de l'autoroute actuelle est nécessaire pour supprimer les goulets d'étranglement, il indique également que la Traversée du Lac « génère une utilité supplémentaire, permettant de réduire fortement les temps de parcours à l'intérieur du Grand Genève et un délestage supplémentaire de certains tronçons routiers urbains. » L'OFROU attend toutefois encore quelques précisions sur ce projet, notamment du point de vue du développement territorial et des requalifications du centre.

Les démarches engagées ces derniers mois par le Conseil d'Etat concernant ce projet de bouclement autoroutier vont ainsi dans le sens souhaité et doivent notamment répondre aux besoins de précisions exprimés par la Confédération.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
François LONGCHAMP