



Date de dépôt : 15 novembre 2023

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite de Matthieu Jotterand : Quelle est la position du Conseil d'Etat sur l'extension de l'autoroute Genève-Lausanne ?**

En date du 22 septembre 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

Le Parlement fédéral est en passe de débloquer des sommes importantes pour le développement du réseau routier national, notamment l'axe Genève-Lausanne, en particulier sur le tronçon Genève (Le Vengeron) – Nyon (VD)¹.

D'un côté, Monsieur le conseiller fédéral Albert Rösti affirme que les cantons genevois et vaudois sont en faveur de cet élargissement autoroutier et, de l'autre, nous pouvons lire dans les médias que le canton de Genève pense quant à lui que ce projet ne pourra de toute façon pas être réalisé d'ici à 2030.

A l'aune de cette divergence apparente dans les temporalités, je saurais gré au Conseil d'Etat de nous faire part de sa position sur :

- l'élargissement en tant que tel de cet axe,*
- l'horizon temporel qu'il envisage, respectivement espère suivre,*
- La façon dont il compte faire le lien avec les objectifs actuels de réduction du trafic motorisé et*
- sur la coordination, les synergies ou au contraire les risques qu'il voit par rapport au développement en cours de l'axe ferroviaire parallèle.*

Je remercie par avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

¹ https://www.parlament.ch/fr/services/news/Pages/2023/20230920105429450194158159038_bsF074.aspx.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Position du Conseil d'Etat sur l'élargissement de l'autoroute en tant que tel

Le Conseil d'Etat est favorable à l'élargissement de l'autoroute entre Perly et Nyon, qui subit des congestions quotidiennes s'étalant sur plusieurs heures, congestions qui iront en augmentant au regard du dynamisme de la région genevoise et de l'arc lémanique. La Confédération a classé ce goulet d'étranglement en degré III, à savoir que la demande dépasse la capacité de la route de plus de 20%. C'est dans ce contexte que le canton de Genève a communiqué le 27 avril 2022 son soutien au projet de la Confédération d'élargir l'autoroute. Il répondait ainsi à la consultation fédérale sur le projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

L'autoroute joue un rôle majeur dans le concept de mobilité multimodal du canton de Genève. En effet, si elle permet d'assurer les échanges routiers internationaux, cette infrastructure doit également canaliser une part importante du trafic accédant à l'agglomération urbaine genevoise, de manière à libérer l'hypercentre et les centres urbains d'une part importante du trafic de transit. En cela, elle s'inscrit dans les principes d'organisation du réseau routier de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), qui s'appuie sur le périphérique autoroutier pour contourner l'agglomération urbaine.

C'est pourquoi le département de la santé et des mobilités collabore avec l'Office fédéral des routes (OFROU), qui pilote les études de l'élargissement de l'autoroute, pour coordonner les projets fédéraux et cantonaux partageant de nombreuses interfaces. Dans ce cadre, le canton s'est montré force de proposition, en particulier en faveur de la bonne intégration de l'infrastructure au sein du territoire. Le Conseil d'Etat milite pour que les nouvelles capacités autoroutières qui seront créées soient mises à profit en expérimentant de nouveaux usages, par exemple en dédiant des voies aux transports publics et aux covoitureurs, de manière à favoriser un taux de remplissage des véhicules plus important que ce qui est observé aujourd'hui.

L'horizon temporel que le Conseil d'Etat envisage, respectivement espère suivre

En premier lieu, le Conseil d'Etat indique qu'il n'y a aucune divergence dans les temporalités entre les planifications fédérales et cantonales. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a annoncé la réalisation de l'élargissement autoroutier à l'horizon 2030, à travers les procédures fédérales que doit appliquer l'OFROU, et le canton se cale sur cet horizon.

Il convient de préciser que le Conseil fédéral, lors de sa séance du 25 octobre 2023, a approuvé le projet général de l'élargissement de l'autoroute entre Le Vengeron et Nyon, qui définit les grandes lignes du projet avec le rapport d'impact sur l'environnement et l'indication des coûts. Les services cantonaux et les communes concernées ont été consultés et ont donné leur avis. Par la suite, ce projet devra encore être approfondi en phase d'étude du projet définitif, puis être soumis à l'enquête publique, de sorte que les travaux ne pourront pas commencer avant 2030, quand bien même les Chambres fédérales ont inscrit les crédits d'engagement pour le développement de ce tronçon dans le programme de développement stratégique PRODES des routes nationales de 2023 à 2027.

Les autres projets d'élargissement sur les tronçons de l'autoroute entre Perly et Bernex, entre Bernex et Meyrin-Vernier et entre Meyrin-Vernier et l'aéroport sont moins avancés, mais ils arrivent à la fin de l'élaboration de leurs projets généraux et seront soumis au canton et aux communes concernées pour consultation en 2024. Seul le projet d'extension entre Genève-Aéroport et Le Vengeron est au bénéfice d'un projet définitif et a par conséquent été définitivement approuvé par le Conseil fédéral dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement. Le début des travaux sur ce premier tronçon est prévu pour 2027.

La façon dont le Conseil d'Etat compte faire le lien avec les objectifs actuels de réduction du trafic motorisé

Pour atteindre ses objectifs climatiques, le Conseil d'Etat a élaboré une stratégie regroupant tout un panel de mesures décrites dans le plan climat cantonal (PCC) renforcé. Il compte aussi s'appuyer sur le projet d'élargissement de l'autoroute prévu par la Confédération, en préconisant la priorisation du covoiturage et des transports publics sur les futures nouvelles voies autoroutières.

Pour rappel, le PCC renforcé, adopté par le Conseil d'Etat le 14 avril 2021, prévoit un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 de -60% et la neutralité carbone en 2050, pour s'inscrire dans les recommandations du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et de l'Accord de Paris, également ratifié par la Suisse, visant une augmentation de la température moyenne contenue à +1,5°C.

En matière de mobilité, cet objectif se décline par une diminution globale du trafic individuel motorisé (TIM) de -40% en 2030, en tenant compte également du fait que 40% des véhicules devraient disposer d'une motorisation électrique à cet horizon.

Cette diminution ne va cependant pas s'opérer de façon homogène sur le territoire. Avec la mise en œuvre de la LMCE, celle-ci devrait être supérieure à l'objectif de -40% dans le centre-ville et dans les quartiers urbains denses. Le délestage de ces axes s'opérera grâce au report modal vers les transports publics et la mobilité douce, mais aussi en incitant le trafic restant à emprunter l'autoroute de contournement pour transiter d'une zone à l'autre du canton. L'autoroute actuelle, avec ce rôle de délestage, ne verra donc pas son trafic se réduire, même si une diminution globale progressive du TIM est attendue à l'échelle du canton.

Ainsi, le projet d'élargissement de l'autoroute, en offrant une troisième voie dédiée au covoiturage et aux transports publics sur les tronçons où cela est réalisable, va permettre de redonner de la capacité pendant les heures de pointe, afin de « sortir » le trafic du centre-ville, en privilégiant un taux de remplissage des véhicules plus important que ce qui est observé aujourd'hui.

En conclusion, la diminution du TIM concernera avant tout le réseau urbain, qui deviendra principalement le support de la mobilité décarbonnée (mobilité douce et transports publics). Sur le réseau autoroutier et certains axes routiers principaux, cela se traduira par un maintien, voire par une augmentation des charges de trafic. Dans cette perspective, le projet d'élargissement de l'autoroute doit être considéré comme un des moyens nécessaires permettant d'atteindre l'objectif de diminution globale du TIM sur notre canton, en réservant la troisième voie supplémentaire aux covoitureurs et aux transports publics.

Au-delà du contournement genevois, il en va de même sur la liaison autoroutière entre Genève et Lausanne, où il est nécessaire de reporter le trafic du réseau routier local longeant le lac. Le projet d'élargissement de l'autoroute entre Le Vengeron et Nyon permet de mettre en œuvre des requalifications des routes traversant les villes et villages de l'arc lémanique en faveur de la mobilité douce et des transports publics.

Position du Conseil d'Etat sur la coordination, les synergies ou au contraire les risques qu'il voit par rapport au développement en cours de l'axe ferroviaire parallèle

Aujourd'hui, les deux grandes infrastructures que sont l'autoroute et la ligne ferroviaire reliant les pôles de Lausanne et de Genève ont atteint les limites de leurs capacités et ne peuvent se substituer l'une à l'autre. Un incident sur l'une des deux a des répercussions importantes sur l'ouest de la Suisse. Qu'elles soient ferroviaires ou routières, les capacités doivent être augmentées.

Une étude prospective relative au développement de l'axe ferroviaire Lausanne-Genève a été réalisée sous mandat de l'Office fédéral des transports. Des propositions concrètes pour le doublement de la ligne ferroviaire existante ont été faites, avec un tracé envisagé se situant en majorité le long de l'autoroute. Le Conseil fédéral a proposé, dans son message du 16 août 2023, de réaliser une première étape de cette nouvelle ligne, avec la réalisation d'un tunnel à deux voies entre Morges et Allaman, dissocié de la ligne actuelle. Le Conseil d'Etat se félicite de cette réelle synergie qui se profile en vue de coordonner les projets de nouvelle ligne ferroviaire avec les projets d'élargissement de l'autoroute. Tout comme les études prospectives ferroviaires ont tenu compte du projet de troisième voie autoroutière, le canton de Genève veillera à ce que le Conseil fédéral intègre toutes les mesures nécessaires, y compris constructives, pour l'insertion de la nouvelle ligne ferroviaire.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :
Antonio HODGERS