

Date de dépôt : 15 avril 2015

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de MM. Jacques Jeannerat, Alain Meylan, Gabriel Barrillier, Jacques Béné, Frédéric Hohl, Christophe Aumeunier, Ivan Slatkine, Renaud Gautier, Bernhard Riedweg, Antoine Barde, Olivier Cerutti, Pierre Weiss : pour la prise en considération d'un partenariat public-privé en vue du financement et de la réalisation de la traversée du lac

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 15 mai 2014, 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 :

- que les infrastructures routières du canton et de l'agglomération présentent un taux d'engorgement problématique et croissant;*
- que les fonds fédéraux créés en vue du financement des grands projets d'infrastructure se tarissent;*
- qu'il est dans l'intérêt du canton et de sa région de voir se développer les infrastructures de transport du pays, tant ferroviaires que routières, sur son axe est-ouest;*
- que les documents de planification de l'aménagement cantonal à l'horizon 2030, notamment le Plan directeur cantonal et Mobilités 2030, insistent sur l'importance de la réalisation de la traversée du lac à moyenne échéance;*
- que la réalisation de la traversée du lac permettrait de soulager le réseau routier existant et pourrait notamment contribuer à réduire le trafic au centre-ville de près de 30%;*
- qu'un rééquilibrage de la concentration de l'habitat et des activités entre les rives du Rhône est souhaitable;*

- *que la réalisation de la traversée du lac et le développement de l'habitat et des activités sur la rive gauche sont étroitement liés,*

invite le Conseil d'Etat

- *à maintenir son engagement en faveur de la réalisation de la traversée du lac à moyenne échéance;*
- *à considérer l'option du partenariat public-privé comme alternative pour le financement des infrastructures publiques en général et de la traversée du lac en particulier;*
- *à évaluer la possibilité de financer l'exploitation de la traversée du lac par un péage urbain affecté;*
- *à engager sans tarder la discussion avec des partenaires privés en vue du financement et de la réalisation de la traversée du lac dans les quinze ans à venir;*
- *à évaluer le risque pour l'Etat d'une telle forme de financement;*
- *à présenter une vision pour le développement de l'habitat et des activités sur la rive gauche intégrant les capacités offertes par la réalisation de la traversée du lac;*
- *à informer régulièrement le Grand Conseil sur l'état d'avancement du dossier.*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 15 mai 2014, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion 2179 portant sur la prise en considération d'un partenariat public-privé en vue du financement et de la réalisation de la traversée du lac. Le présent rapport apporte une réponse complète à chacun des points de cette motion en s'appuyant notamment sur les dernières actions du Conseil d'Etat concernant ce projet.

Engagement de l'Etat à réaliser la traversée du lac et le boucllement autoroutier

Le 6 avril 2011, le Conseil d'Etat a remis 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 3 500 000 F 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.

Durant cette période de définition du projet, le Conseil d'Etat a à plusieurs reprises réaffirmé son engagement à réaliser le boucllement autoroutier. Ainsi, le projet est aujourd'hui explicitement intégré à l'ensemble des documents de planification du canton et de son agglomération.

Le plan directeur cantonal, adopté par le Conseil d'Etat en février 2013, et le projet d'agglomération de deuxième génération, adopté par les partenaires genevois, vaudois et français en juin 2012, réaffirment tous deux la nécessité de réaliser ce boucllement autoroutier.

« Mobilités 2030 – stratégie multimodale pour Genève », adopté par le Conseil d'Etat le 15 mai 2013, formalise les principales étapes de développement des infrastructures de transport, dans la perspective, à l'horizon 2030, de la réalisation de ce boucllement autoroutier.

Le plan directeur du réseau routier 2011 – 2014, adopté par le Conseil d'Etat le 21 décembre 2011 et voté par le Grand Conseil le 25 janvier 2013, identifie également le boucllement autoroutier et la traversée du lac comme un projet à l'horizon 2030.

Enfin, il convient de mentionner le Discours de Saint-Pierre en date du 10 décembre 2013, dans lequel il est explicitement fait référence au développement autoroutier et à la traversée autoroutière du lac, tout en évoquant les conditions du financement de cette dernière.

« Nous préparerons, avec le soutien déjà acquis de la Confédération, l'élargissement de l'autoroute de contournement (...). Il s'agira aussi d'étudier si un péage ou un partenariat privé permettra de réaliser une traversée du lac, sachant que son financement exclusif par le seul canton est irréaliste dans les conditions budgétaires et d'endettement actuelles. »

Elargissement autoroutier puis boucllement autoroutier : une stratégie en deux étapes

La stratégie cantonale de développement du réseau autoroutier s'articule en deux étapes. Elle est cohérente avec les travaux réalisés par le canton et les services de la Confédération ces dernières années.

La première étape consiste à élargir l'autoroute de contournement actuelle progressivement à l'horizon 2020 – 2025.

La seconde étape consiste à réaliser le boucllement autoroutier en reliant les autoroutes suisse et française entre le Vengeron et Thônex-Vallard avec la grande traversée du lac et le boucllement Est.

Une première étape confirmée

Le 26 février 2014, le Conseil fédéral a approuvé le 2^e message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement. Dans ce message mis à jour, les tronçons genevois de l'autoroute de contournement sont classés en priorité 1 et 2, assurant par là leur financement par l'actuel fonds d'infrastructure et confirmant ainsi la première étape de la stratégie genevoise de développement des infrastructures autoroutières. Sur cette base, l'OFROU a engagé les études devant conduire à la réalisation de l'élargissement pour l'entier des sections du contournement autoroutier genevois.

Été 2014 : rapport de synthèse « Traversée du lac – pour le boucllement autoroutier de Genève » et son plan d'actions

L'engagement concret de la seconde étape de la stratégie de développement du réseau autoroutier s'est matérialisé, durant l'été 2014 avec la rédaction d'un rapport complet sur le boucllement 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, et 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 Périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA) 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 les différents niveaux de péage.

Cette réflexion, menée par un groupe interdépartemental et coordonnée par le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture avait notamment pour but de convaincre les autorités fédérales de la pertinence de la traversée du lac et du contournement Est, tout en examinant les conditions d'un éventuel préfinancement cantonal en vue de réaliser les infrastructures à l'horizon 2030.

Le rapport d'étude a été validé par le Conseil d'Etat le 15 octobre 2014, accompagné de son plan d'actions visant à la réalisation de la traversée du lac à l'horizon 2030.

Les conclusions de ce rapport mettent en évidence plusieurs points confirmant la pertinence de la réalisation du boucllement autoroutier et sa faisabilité à l'horizon 2030.

Du point de vue du développement territorial, il s'avère que 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 d'un préfinancement 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 confirmé. Les solutions de financement se dessinent ainsi dans cette perspective. Elle est basée 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 d'un financement total de l'ouvrage, ce dernier point dépendant essentiellement des capacités d'investissement de l'Etat à l'horizon 2025. Pour la suite, des travaux approfondis devront préciser le projet et plus particulièrement les conditions de cette forme de financement.

Enfin, l'intérêt du boucllement autoroutier pour la requalification du cœur d'agglomération est confirmé et se concrétise, permettant ainsi de repenser l'accessibilité de l'agglomération, d'améliorer la performance des transports publics et de renforcer la qualité de l'espace rue.

Le plan d'actions « Boucllement autoroutier – Plan d'actions 2014 – 2030 », adopté conjointement au rapport d'étude, définit quant à lui les principaux sujets à traiter et les jalons nécessaires pour assurer la réussite et la mise en service du projet de boucllement autoroutier en 2030.

Il détermine notamment les volets techniques, financiers, juridiques, administratifs et politiques qui devront être traités ces prochaines années pour confirmer la réalisation du boucllement autoroutier selon le planning défini.

Il détermine également les principales étapes nécessaires à la réalisation du boucllement autoroutier dans l'hypothèse d'un préfinancement cantonal des infrastructures avec, à terme, une reprise par la Confédération.

Le rapport relatif au boucllement autoroutier ainsi que le plan d'actions y relatif sont annexés au présent document.

Péage urbain ou péage sur infrastructure

Dès lors que l'on envisage de mettre en place une tarification d'usage par l'intermédiaire d'un péage pouvant être affecté au financement d'une infrastructure de transport, deux cas sont à distinguer :

- la mise en place d'un péage sur une infrastructure routière ou autoroutière;
- la mise en place d'un péage de zone, de type péage urbain.

Mise en place d'un péage sur une infrastructure

La mise en place d'un péage sur le réseau routier public n'est en principe pas autorisée. Cependant, si la Constitution fédérale stipule à son article 82, alinéa 3 «³ L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe.», elle prévoit dans le même alinéa la possibilité d'autoriser des exceptions : « L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions ».

À ce jour, la seule exception en vigueur concerne le tunnel routier international du Grand-Saint-Bernard. Cette exception est réglée par un arrêté fédéral « approuvant la convention entre la Confédération suisse et la République italienne, relative à la construction et à l'exploitation d'un tunnel routier sous le Grand-Saint-Bernard » en date du 17 décembre 1958 (RS 725.151) et la convention internationale y relative (RS 0.725.151). La perception des taxes de passage est évoquée respectivement aux articles 2 et 6 de chacun de ces documents. La vignette autoroutière, aujourd'hui en vigueur, constitue en quelque sorte une seconde exception à la gratuité des routes.

D'un point de vue législatif, et sur la base du modèle du tunnel du Grand-Saint-Bernard, il s'agirait donc, dans le cas de la mise en place d'un péage sur la traversée du lac, d'obtenir une autorisation de l'Assemblée fédérale.

Mise en place d'un péage de zone (péage urbain par exemple)

Toujours sur la base de l'article 82, alinéa 3, de la Constitution fédérale, il faut considérer que l'instauration d'un péage de zone (par exemple de type péage urbain) représenterait une dérogation importante à cette disposition constitutionnelle. Par ailleurs, dans ce cas, le but principal de la mise en place de ce type de péage pourrait être mis en cause car il ne serait pas directement lié à la réalisation d'une infrastructure mais à la contribution aux finances d'une entité publique.

Ainsi, d'un point de vue législatif, la mise en place d'un péage de zone (péage urbain par exemple) nécessiterait une modification de la Constitution fédérale.

Compte-tenu du planning envisagé pour la réalisation du boucllement autoroutier et des conséquences législatives décrites précédemment concernant la mise en œuvre d'un système de péage, la mise en place d'un péage sur l'infrastructure (ici la traversée du lac) paraît être à ce stade l'option la plus raisonnable pour contribuer au préfinancement de l'ouvrage.

Dès janvier 2015 : mise en œuvre du plan d'actions pour la réalisation du bouclage autoroutier

Le 4 mars 2015, par voie d'arrêté ci-joint, le Conseil d'Etat a validé l'organisation spécifique en charge de la mise en œuvre du plan d'actions, adopté le 15 octobre 2014.

Ainsi, un comité de pilotage est constitué qui réunira les conseillers d'Etat chargés des départements présidentiel (PRE), de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) et de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), respectivement MM. François Longchamp, Luc Barthassat et Antonio Hodgers. Il est présidé par M. le conseiller d'Etat Luc Barthassat.

Ce comité de pilotage supervisera un groupe de suivi présidé par l'ingénieur cantonal qui regroupera les directions générales et offices concernés : direction générale du génie civil, direction générale des transports, office de l'urbanisme, direction générale des finances de l'Etat, direction générale de l'environnement, direction générale de l'eau, direction générale de la nature et du paysage, direction générale de l'agriculture, service des affaires extérieures et fédérales (projet d'agglomération et représentants aux affaires fédérales), service de la promotion économique.

La coordination générale du projet est, quant à elle, assurée par la direction générale des transports.

Au-delà du travail d'instruction du dossier qui lui est propre, la direction de projet va engager un travail en étroite collaboration avec les partenaires de Genève pour ce dossier, à savoir :

- les communes genevoises concernées;
- les services de la Confédération;
- l'Etat français;
- la Région Rhône-Alpes;
- les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie;
- l'Assemblée Régionale de Coopération (ARC) du Genévois français (composée des intercommunalités et communes du bassin lémanique);
- l'ATMB (Autoroutes du tunnel du Mont-Blanc).

En mettant en place une structure de projet spécifique, dédiée à la réalisation du bouclage autoroutier qui bénéficiera de crédits affectés, le Conseil d'Etat réaffirme sa volonté de voir se réaliser rapidement le bouclage autoroutier, les requalifications du cœur d'agglomération qui

devront nécessairement l'accompagner et le développement de la rive gauche du lac.

Conclusion

Compte tenu des éléments développés ci-avant, le Conseil d'Etat considère que son action menée depuis ces dernières années concernant la réalisation du boucllement autoroutier répond aux demandes formulées par le Grand Conseil par l'intermédiaire de cette motion.

Ainsi, le Conseil d'Etat affirme un engagement en faveur de la réalisation de la traversée du lac à moyenne échéance. Cet engagement se matérialise désormais avec la mise en place d'une structure de projet ad hoc chargée de mettre en œuvre le plan d'actions visant à réaliser le boucllement autoroutier à l'horizon 2030.

Par ailleurs, le programme de travail assigné par le Conseil d'Etat à la direction de projet chargée du dossier concerne non seulement la réalisation du boucllement autoroutier, mais également les mesures de requalification dans le cœur d'agglomération et le projet de territoire de la rive gauche liés à la réalisation de cette infrastructure.

S'agissant plus particulièrement du boucllement autoroutier, l'option du partenariat public-privé comme alternative pour le financement de la traversée du lac fait clairement partie des hypothèses sur lesquelles s'appuient aujourd'hui les réflexions du Conseil d'Etat, dans la perspective d'un préfinancement cantonal des ouvrages avec un transfert à terme – et dans des conditions à déterminer – à la Confédération.

De même, la possibilité de financer l'exploitation de la traversée du lac par un péage urbain affecté est intégrée. Il convient néanmoins de noter qu'en l'état des réflexions, un péage sur l'infrastructure paraît plus adapté à l'objectif de réalisation à l'horizon 2030 en contribuant au financement des investissements.

L'analyse approfondie pour l'Etat d'une telle forme de financement va être un des premiers sujets traité par la direction de projet chargée du dossier de la traversée du lac.

En fonction de l'option de préfinancement qui sera retenue dans les prochaines années, les discussions avec les partenaires privés en vue du financement et de la réalisation de la traversée du lac pourront avoir lieu, notamment, cas échéant, pour déterminer les termes d'un éventuel contrat devant lier l'Etat à ces partenaires.

Enfin, le Conseil d'Etat s'engage à faire régulièrement un point sur l'état d'avancement du dossier, notamment avec un rapport annuel sur l'état des travaux en cours.

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 :

Anja WYDEN GUELPA

Le président :

François LONGCHAMP

Annexes :

- 1) *« Boucllement autoroutier plan d'actions 2014-2030 », du 15 octobre 2014*
- 2) *« Traversée du lac : pour le boucllement autoroutier de Genève », du 15 octobre 2014*
- 3) *Arrêté du Conseil d'Etat du 4 mars 2015 relatif à la mise en place de l'organisation de projet dédiée au boucllement autoroutier*



BOUCLEMENT AUTOROUTIER

PLAN D' ACTIONS 2014 - 2030

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT
LE 15 OCTOBRE 2014



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

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 boucllement 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 boucllement autoroutier de Genève ».

JANVIER – JUIN 2015

- ↳ Dépôt éventuel d'une initiative populaire cantonale « pour la réalisation du boucllement 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 boucllement 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



TRAVERSÉE DU LAC

POUR LE BOUCLEMENT AUTOROUTIER
DE GENÈVE

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT
LE 15 OCTOBRE 2014

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

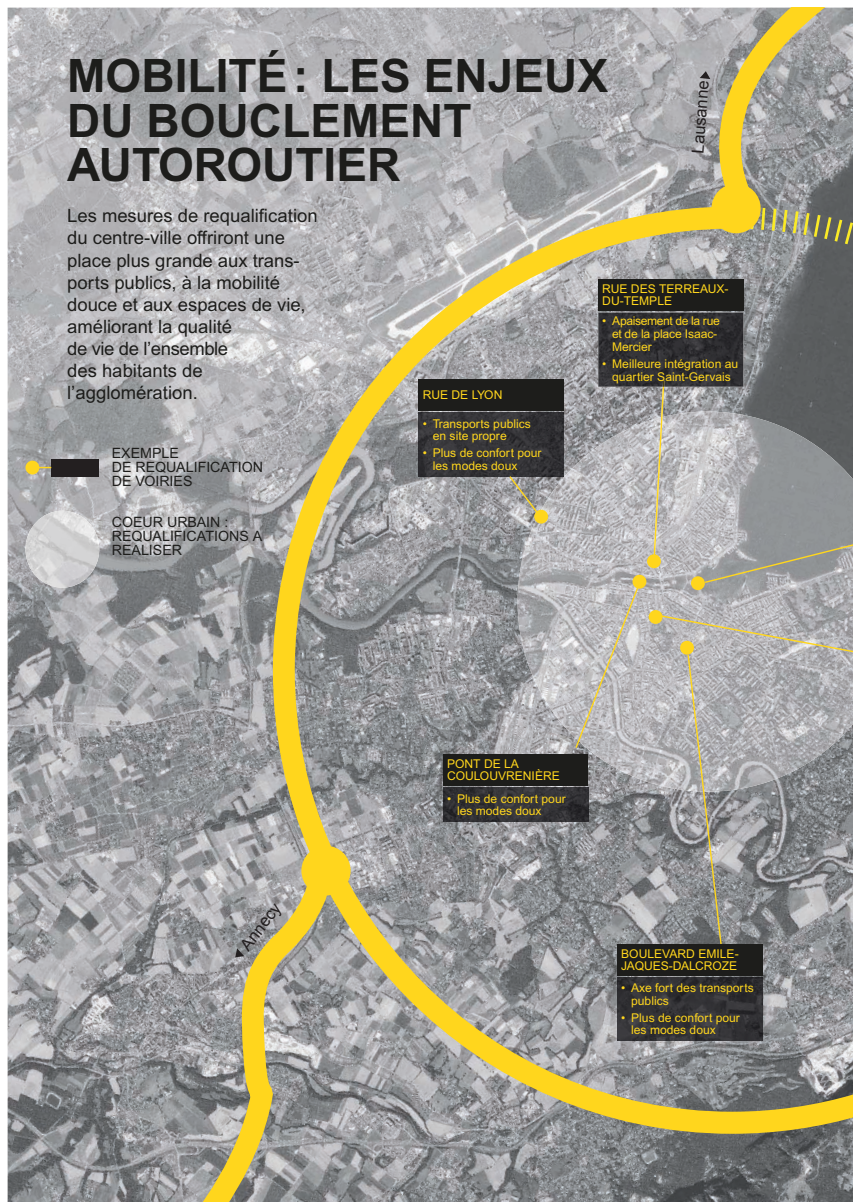
- Plus de confort pour les modes doux

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

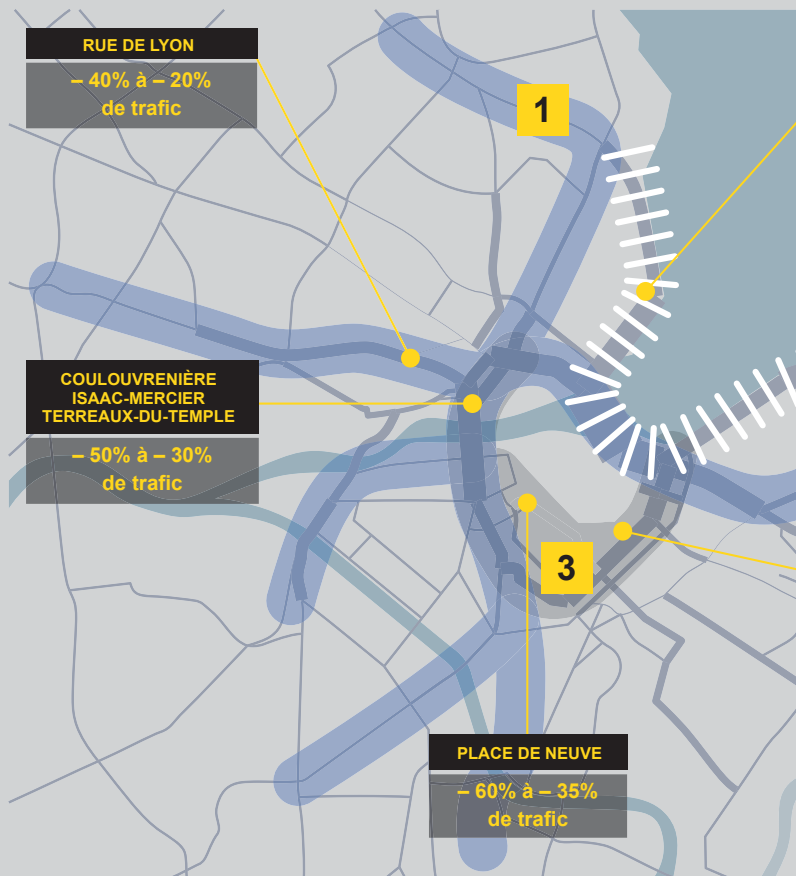
Sur la base de l'organisation détaillée ci-dessus, les circulations au centre seront revues. Cela permet, d'une part, de mieux prendre en compte les différents usages de l'espace public et, d'autre part, de rendre plus lisible l'organisation des réseaux de transport pour les citoyens. Il en résulte que 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

BOULEVARD EMILE-JACQUES-DALCROZE

– 75% à – 50%
de trafic

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.

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



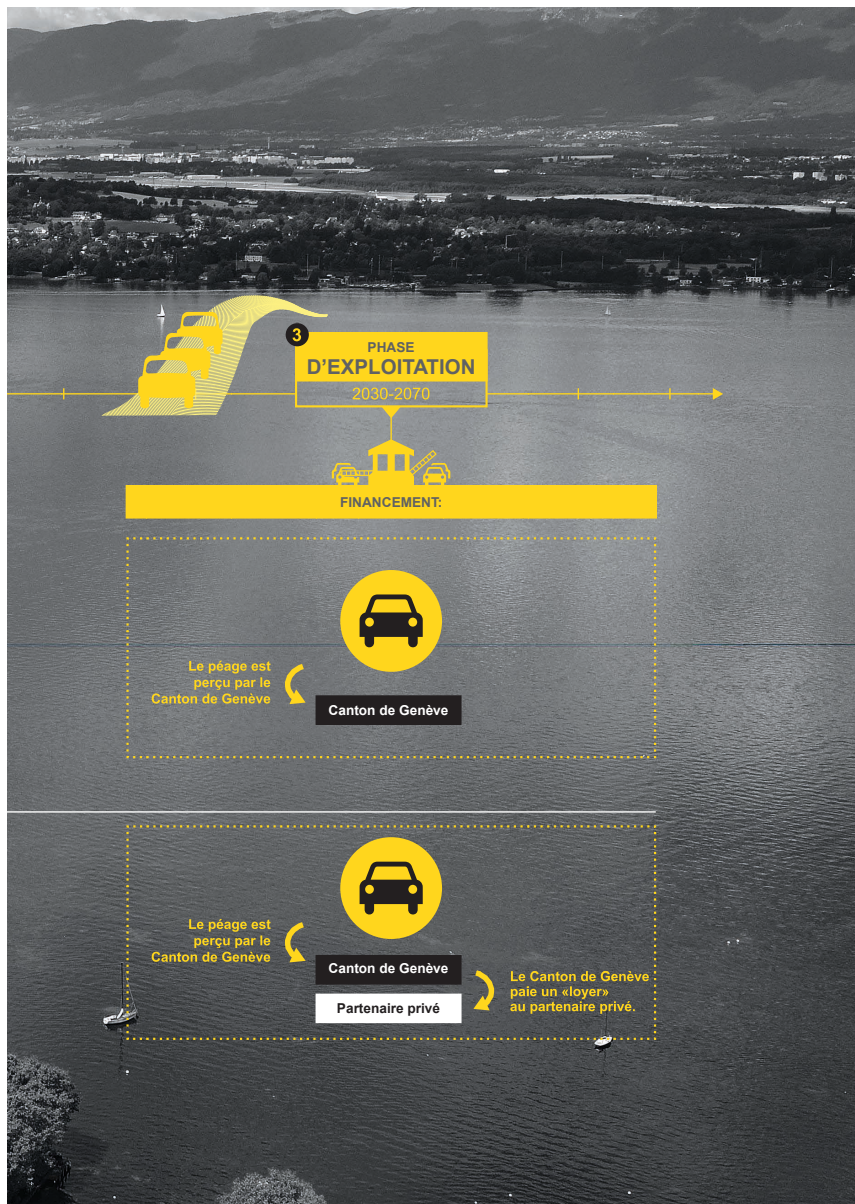
Canton de Genève

Partenaire privé



Canton de Genève

Partenaire privé



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

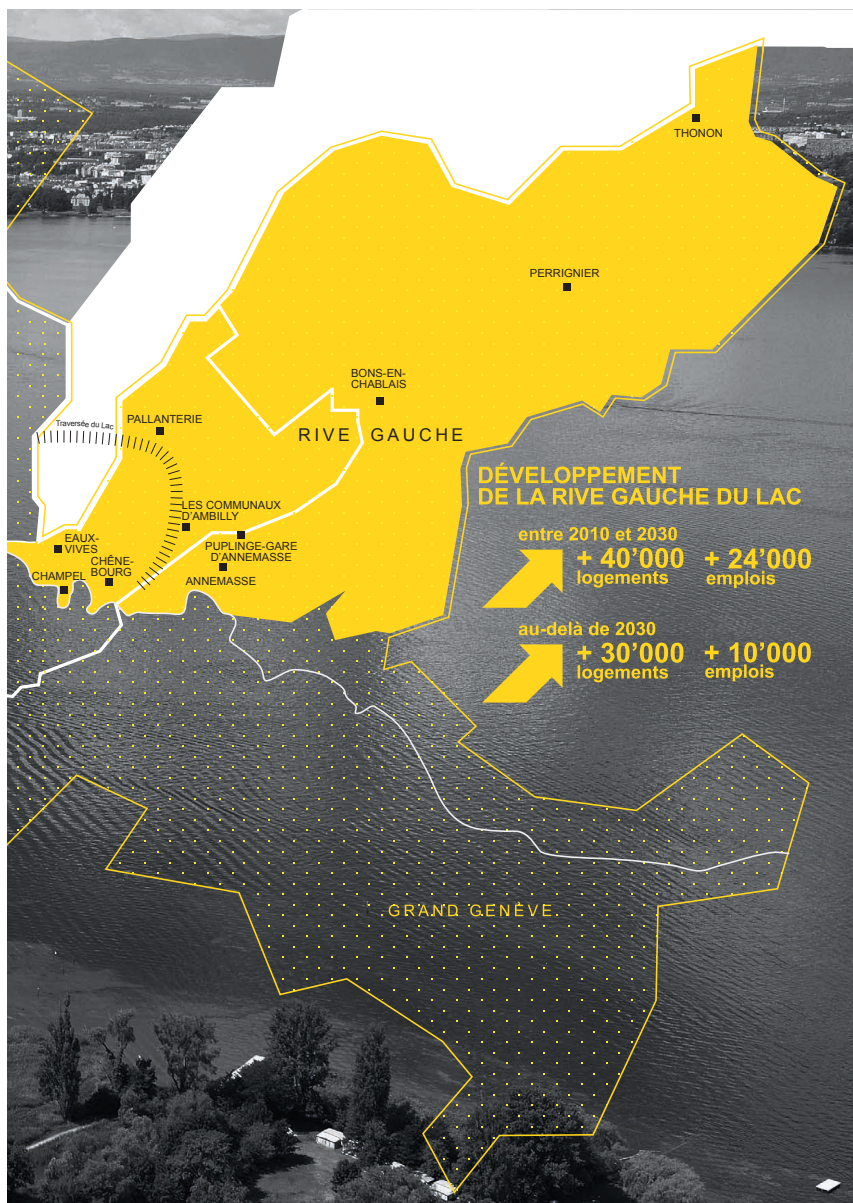
+ 200'000
habitants

+ 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 que 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 boucllement 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.

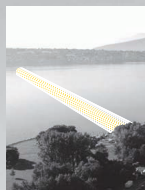
Compte tenu de la nouvelle loi fédérale sur l'aménagement du territoire, les planifications futures à l'échelle régionale devront maintenir une logique de limitation de l'étalement urbain et d'amélioration des systèmes de transports. Appliquée au périmètre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois 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



1109-2015



ARRÊTÉ

relatif à la mise en place de l'organisation de projet
dédiée au boucllement autoroutier

04 mars 2015

LE CONSEIL D'ÉTAT

Vu le plan directeur cantonal adopté le 20 septembre 2013, lequel prévoit dans son contenu la Traversée du Lac et du boucllement autoroutier;

vu le Projet d'agglomération signé le 28 juin 2012 par l'ensemble des partenaires du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, lequel prévoit également la réalisation de la Traversée du Lac et du boucllement autoroutier à l'horizon 2030;

vu la stratégie Mobilités 2030 adoptée par le Conseil d'Etat le 15 mai 2013, qui prévoit aussi la réalisation de la Traversée du Lac et du boucllement autoroutier à l'horizon 2030;

vu le discours de Saint-Pierre du 10 décembre 2013, lequel évoque la nécessité d'étudier si un péage ou un partenariat public-privé (ci-après PPP) permettrait de réaliser la Traversée du Lac;

vu la loi cantonale 10015 adoptée le 25 janvier 2008 ouvrant un crédit d'étude de 3 500 000 F pour la réalisation d'une traversée lacustre de Genève, entre le Vengeron (rive droite) et les environs de la Belotte (rive gauche) avec raccordement direct au réseau routier et/ou autoroutier suisse et français;

vu le rapport sur la réalisation d'une traversée lacustre à Genève adopté par le Conseil d'Etat le 6 avril 2011, qui confirme l'utilité de la Traversée du Lac sur la base de l'étude menée dans le cadre de la loi 10015;

vu le communiqué de l'Office fédéral des routes (OFROU), du 20 juin 2012, rappelant que l'option de la Traversée du Lac doit être analysée sous l'angle du développement territorial dans le cadre d'un autre groupe de travail interinstitutionnel et que son opportunité dépend de la volonté de développement de la rive gauche (Suisse et France);

vu l'arrêté du Conseil d'Etat du 16 avril 2014, demandant qu'un rapport complet lui soit remis à l'automne 2014, précisant les aspects relatifs aux mesures d'accompagnement mobilité et urbanisation et au financement de la Traversée du Lac sous l'angle d'un éventuel PPP;

vu l'arrêté du Conseil d'Etat du 15 octobre 2014 validant le rapport "Traversée du Lac – pour le boucllement autoroutier de Genève", de septembre 2014 ainsi que son plan d'actions "Mise en service du boucllement autoroutier : Plan d'actions 2014 – 2030" et chargeant le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) de poursuivre l'instruction du

- 2 -

dossier selon les étapes mentionnées dans le plan d'actions, et en particulier de lui proposer une organisation de projet en rapport avec les enjeux et les procédures applicables.

ARRÊTE :

1. Un comité de pilotage composé des membres de la délégation du Conseil d'Etat aux transports et à l'aménagement du territoire (DELTA) est constitué. Il est présidé par le Conseiller d'Etat en charge du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (ci-après DETA).
2. Un groupe de suivi, composé des directions générales et offices concernés du DETA, du département présidentiel (PRE), du département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), du département des finances (DF) et du département de la sécurité et de l'économie (DSE), est constitué. Il est présidé par le directeur général de la direction générale du génie civil (DGGC).
3. Le pilotage opérationnel du projet et sa coordination sont réalisés par la direction générale des transports (DGT).
4. Le comité de pilotage valide les grandes orientations au sujet des conditions de financement et de réalisation du boucllement autoroutier, sur la base des travaux préparés par le groupe de suivi, en collaboration avec les autorités fédérales.
5. Le groupe de suivi est chargé :
 - de procéder en priorité, avec les appuis techniques externes utiles, à un approfondissement des conditions-cadre sur lesquelles pourraient se fonder d'une part une demande de dérogation auprès de l'Assemblée fédérale s'agissant de l'introduction d'un péage routier, et d'autre part un financement de type PPP, à l'appui de différents scénarios, avec les répercussions qu'ils pourraient comporter;
 - de préciser la nature et les modalités de réalisation du boucllement autoroutier, des mesures de requalifications et du développement territorial de la rive gauche du Lac;
 - de présenter au Conseil d'Etat un manuel de projet détaillant les études à mener en vue de la mise en œuvre du Plan d'actions "Mise en service du boucllement autoroutier : Plan d'actions 2014 - 2030", avec une estimation des ressources humaines et financières nécessaires;
 - d'informer les partenaires que sont les communes, les services de la Confédération et les partenaires français, de la mise en place de la structure de projet, et de les associer de manière régulière aux travaux;
 - de faire un rapport annuel au Conseil d'Etat sur l'avancement des travaux d'instruction.

Communiqué à :

DETA 1 ex.
DALE 1 ex.
PRE 1 ex.
DF 1 ex.
DSE 1 ex.



Certifié conforme,

La Chancelière d'Etat

Annexe : Organigramme de l'organisation de projet

Organigramme de l'organisation de projet

(mise en place pour la période 2015 – 2020)

Responsabilités :

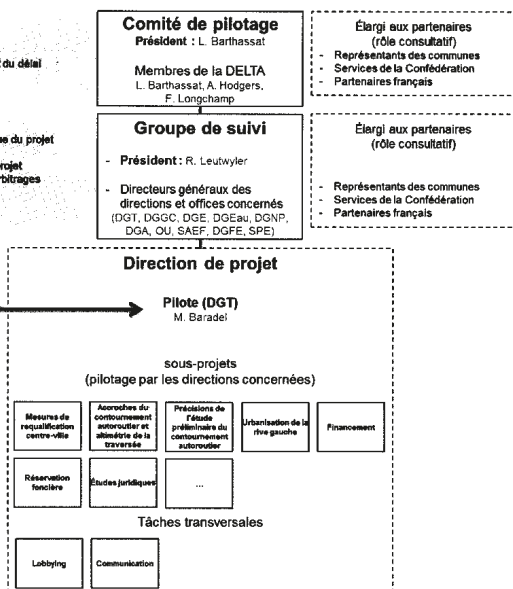
- Décisions politiques et stratégiques
- Définition des grandes orientations
- Détermination de l'enveloppe budgétaire et du délai

Responsabilités :

- Assure la direction opérationnelle et technique du projet
- Coordonner et libérer les ressources
- Valide les phases, supervise l'exécution du projet
- Résout les éventuels conflits, procède aux arbitrages nécessaires
- Valide le manuel de projet et le fait appliquer.

Responsabilités (vis-à-vis du groupe de suivi) :

- Assure le reporting au groupe de suivi, soutient la décision du groupe de suivi
- Gère la méthodologie
- Élabore le manuel de projet, assure sa diffusion
- Suit les projets, soutient les chefs de projet



Cette organisation est valable jusqu'au démarrage des études de réalisation du contournement autoroutier.