CONSEIL CONSULTATIF TRAVERSÉE DU LAC

TRAVERSÉE DU LAC ET BOUCLEMENT AUTOROUTIER

Positionnement des jonctions de bouclement autoroutier et leur insertion dans le territoire

Avis et recommandations du Conseil consultatif au Comité de pilotage Traversée du lac pour les études d'avant-projet de la Traversée du lac

Rapport final du 17 décembre 2018

Table des matières

1. Pour mémoire **2**

2. Résumé **3**

3. Liste des recommandations **5**

3.1. Objectifs des recommandations 5

3.2. Tableau synthétique des recommandations 9

3.3. Recommandations sur un raccordement du contournement autoroutier suisse avec l'infrastructure autoroutière française 15

3.4. Recommandations sur le nombre de jonctions 18

3.5. Recommandations spécifiques pour le point de jonction de Vengeron 19

3.6. Recommandations spécifiques pour le point de jonction de Rouelbeau 20

3.7. Recommandations spécifiques pour le point de jonction de Puplinge 21

3.8. Recommandations spécifiques pour le point de jonction de Thônex-Vallard 23

4. Processus de formation de l'opinion du Conseil consultatif **25**

5. Conclusions **26**

Annexe 1. Objet de l'avis du Conseil consultatif **29**

Annexe 2. Plan d'action 2014-2030 du bouclement autoroutier **33**

Annexe 3. Documents consultés et disponibles pour le rapport **35**

1. Pour mémoire

Le Conseil d'Etat (CE) propose de s'éloigner du centre en optant pour une traversée autoroutière, du Vengeron à la Belotte, puis couplée au réseau français via un axe créé au travers de la région Arve-et-Lac.	Dès 2007
Une étude menée par l'administration cantonale confirme cette option.	En 2011
L'Office fédéral des routes (OFROU) réalise les études d'opportunité de plusieurs variantes de traversée du lac (arrêté sur la suppression des goulets d'étranglement 2009). Le projet Vengeron-Rouelbeau-Puplinge-Vallard est évalué comme le meilleur en permettant le plus gros potentiel de report de trafic du cœur d'agglomération, en contribuant aussi à une meilleure structuration des réseaux de transport de la rive gauche et en offrant le potentiel maximal de déchargement de l'actuelle autoroute de contournement.	En 2013
L'initiative 157 "Pour une grande traversée du Lac" est acceptée par 62 % des votants.	5 juin 2016
Le CE crée le Conseil Consultatif Traversée du Lac (CCTL) composé de 22 représentants des communes, des partis politiques et de la société civile	16 novembre 2016
Première réunion du CCTL. Sa première mission est d'instruire la question du franchissement du lac en pont ou en tunnel.	28 novembre 2016
*Le CE dépose le Projet de loi (PL)**12164** ouvrant un crédit d'étude de 6.3 millions CHF pour le financement d'une première tranche des études d'avant-projet de la Traversée du Lac, du bouclement autoroutier et des mesures d'accompagnement associées.*	27 juillet 2017
Le CCTL transmet au CE son rapport et préconise une traversée en "tunnel-pont-tunnel".	25 septembre 2017
Le CE confie pour l'année 2018 deux nouvelles missions au CCTL soit: ■ l'élaboration d'un cahier de recommandations qui sera intégré au cahier des charges des mandats d'avant-projet financés par le crédit d'étude en examen par le Grand Conseil, ■ l'examen du positionnement des jonctions du bouclement autoroutier et de leur insertion dans le territoire.	13 décembre 2017
La commission des travaux a voté le PL12164 ouvrant un crédit d'étude pour le financement des études d'avant-projet de la Traversée du Lac, du bouclement autoroutier et des mesures d'accompagnement associées. Le PL déposé par le CE proposait un montant de 6.3 millions CHF afin de financer une première tranche des études d'avant-projet. La commission a amendé ce montant, le portant à 24.6 millions CHF afin de correspondre aux dépenses nécessaires à l'ensemble des études d'avant-projet (voir l'exposé des motifs du PL 12164, p. 17).	24 avril 2018
Le CCTL a transmis son rapport contenant 35 recommandations liées à l'impact que pourrait avoir la construction de la Traversée du lac sur la nature, le patrimoine, le paysage et l'environnement, ainsi qu'à l'évolution des modes de transport, afin d'apporter une nouvelle dimension à l'ouvrage et d'anticiper de futurs développements.	4 juillet 2018
Le projet de loi est toujours pendant devant le Grand Conseil et devrait être traité dans le courant du mois de décembre 2018 ou du mois de janvier 2019.	Actuellement
Le Canton privilégie un financement Fédéral nécessitant d'inscrire le tronçon autoroutier dans le réseau des routes nationales	Initialement pour 2030, désormais envisagée en 2040 selon audition du chef du département des infrastructures du 31 octobre 2018

2. Résumé

Premier rapport de septembre 2017 recommande la construction d'une **Traversée du lac tunnel-pont-tunnel**

Le Conseil consultatif de la Traversée du lac (ci-après CCTL) a été instauré par le Conseil d'Etat de la République et du canton de Genève pour accompagner les démarches portant sur le projet de bouclement autoroutier et rendre un avis aux différentes étapes stratégiques du projet.

Deuxième rapport de juillet 2018 préconise d'intégrer **35 recommandations au cahier des charges** pour les mandataires des études d'avant-projet

Après avoir rendu un premier rapport en septembre 2017 recommandant la construction d'une Traversée du lac au moyen d'un tunnel-pont-tunnel, le Conseil d'Etat lui a confié, au mois de décembre 2017, deux nouvelles missions pour l'année 2018.

La première, essentiellement technique a fait l'objet d'un deuxième rapport rendu en juillet 2018 préconisant d'intégrer 35 recommandations au cahier des charges des études d'avant-projet de la Traversée du lac.

Troisième rapport de décembre 2018 retient 9 recommandations en lien avec les jonctions et le tracé

La deuxième mission, qui fait l'objet du présent rapport, a pour but d'examiner le positionnement des jonctions du bouclement autoroutier et de leur insertion dans le territoire. Pour ce faire le CCTL a interprété de manière assez large son mandat en évaluant le raccordement sur le réseau français et les implications du tracé sur la rive gauche.

Le CCTL considère que le bouclement autoroutier doit être relié au secteur du carrefour des Chasseurs

Le CCTL a pu mettre en évidence une série de neuf recommandations permettant de tenir compte des sensibilités et enjeux de la rive gauche. Si les jonctions du Vengeron, de Rouelbeau et de Puplinge ne sont pas fondamentalement remises en cause, le CCTL a mis en évidence les orientations que les études à venir devront suivre.

La principale « innovation » du travail réalisé a été d'apporter un avis consensuel sur l'intérêt d'une connexion entre le bouclement autoroutier et le secteur du carrefour des Chasseurs en France.

Avec ce rapport les missions confiées par le Conseil d'Etat au CCTL sont achevées en laissant ouverte la question de la poursuite des travaux de ce Conseil. En l'état, il s'agit de doter l'Etat des budgets nécessaires pour réaliser les études indispensables à la réalisation des ouvrages liés au bouclement autoroutier genevois.

Le Conseil est d'avis qu'un budget de 24 millions est nécessaire pour maintenir l'engagement vis-à-vis du vote populaire du 6 juin 2016 en faveur d'une grande traversée du Lac.

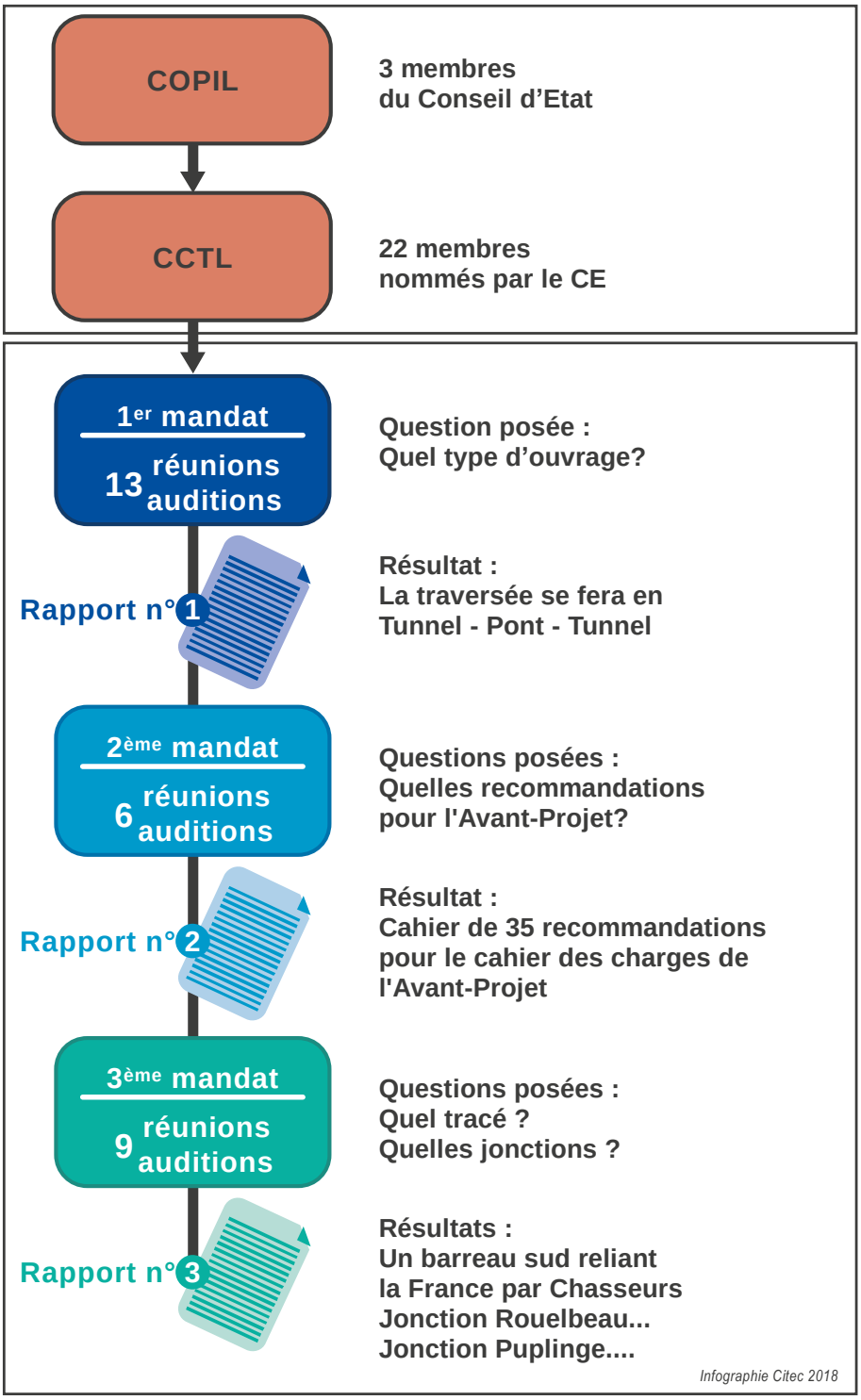


Figure 1 – Planning et missions données par le Conseil d'Etat au Conseil Consultatif

3. Liste des recommandations

3.1. Objectifs des recommandations

La mise en service d'une TLac répond à différentes phases décrites par la SIA (Société Suisse des Ingénieurs et Architectes) dans le tableau ci-dessous. La planification temporelle mentionnée est issue de la Planification actuelle du DI et du Plan d'Action 2014-2030 du bouclement autoroutier telle qu'elle avait été présentée au peuple lors de la votation populaire de 2016 et que le CCTL considère toujours comme souhaitable et réalisable (Annexe 2).

Tableau 1 – Phases-Etapes SIA du Projet TLac (source DI et annexe 2)

Type de crédit nécessaire	Phases Norme SIA 108	Phases partielles Norme SIA 108	Plan Action 2014-2030 (annexe 2)	Planification actuelle du DI
Fonctionnement	1. Définition des objectifs	11. Enoncé des besoins	Dès 2011	Dès 2011
	2. Etudes préliminaires	21. Définition du projet de construction, étude de faisabilité.	En cours	En cours
		22. Procédure de choix de mandataires	2019	2019
Investissement	3. Etude du projet	31. Avant-projet	2019-2022	2019-2024
		32. Projet de l'ouvrage	2022-2024	2024-2029
		33. Procédure de demande d'autorisation/mise à l'enquête publique	2024-2025	2029-2032
	4. Appels d'offres	41. Appels d'offres (entreprise)	2024-2025	2032
	5. Réalisation	51. Projets d'exécution	2025-2030	2032-2035
		52. Exécution de l'ouvrage	2025-2030	2035-2040
		53. Mise en service, achèvement	Fin 2030	2040
Fonctionnement	6. Exploitation	61. Fonctionnement	Fin 2030	Dès 2040
		62. Surveillance/contrôle/ entretien		
Crédit renouvellement		63. Maintenance		

Le projet de la Traversée du lac, se situe actuellement au niveau de la phase 2, « Etudes préliminaires », entre les phases partielles 21. « Définition du projet de construction - étude de faisabilité » et 22. « Procédure de choix de mandataires ». Les travaux du CCTL permettront de compléter la rédaction du cahier des charges visant la sélection des mandataires (22) devant réaliser l'avant-projet (31).

Cette phase 31 d'avant-projet devrait durer entre 3 et 5 ans (selon le processus de vote du ou des projets de loi d'investissement nécessaires). C'est dans le cadre de la procédure de choix des mandataires que seront intégrées les recommandations du Conseil consultatif.

Les études d'avant-projet du franchissement du lac seraient réalisées par le biais d'un concours sous forme de mandats d'étude parallèles (MEP).

Pour mémoire les recommandations du CCTL concerneront les études planifiées au niveau de l'avant-projet du bouclement autoroutier suivantes :

- Un concours sous forme de mandats d'étude parallèles pour le franchissement du lac,
- Mandats généraux (mobilité sur l'ensemble de l'agglomération / nature, paysage et environnement / urbanisme),
- Un mandat d'étude géotechnique,
- Des lots « Tunnels » de groupements pluridisciplinaires pour les tunnels de Thônex, Choulex et Collonge-Bellerive,
- Des lots « Echangeurs » de groupements pluridisciplinaires pour les échangeurs du Vengeron et de Vallard,
- Des lots « Jonctions » de groupements pluridisciplinaires pour les jonctions de Puplinge et Rouelbeau,

Un crédit d'études de 24.6 Millions de CHF est nécessaire pour couvrir l'ensemble de ces mandats et finaliser un avant-projet complet.

Avec un projet de loi (PL) de 6.3 millions la première tranche d'études serait la suivante :

- Concours sous forme d'un mandat d'étude parallèle pour la traversée du Lac,
- Mandats généraux (mobilité sur l'ensemble de l'agglomération / nature, paysage et environnement / urbanisme),
- Première partie des études des jonctions (concernant leur intégration dans le territoire et leur connexion au réseau routier).

Les études des jonctions seraient à compléter ensuite, et les études géotechniques ainsi que celles des échangeurs et des tunnels viendraient dans un second temps (une fois un second PL complémentaire voté).

Ce point sera prochainement tranché par le Parlement.

Tableau 2 – Etudes de la phase Avant-Projet en fonction du PL

Etudes	PL 24.6 millions	PL 6.3 millions
Concours sous forme de mandats d'étude parallèles pour le franchissement du lac	x	x
Mandats généraux (mobilité sur l'ensemble de l'agglomération / nature, paysage et environnement / urbanisme)	x	x
Mandat d'étude géotechnique	x	
Des lots « Tunnels » de groupements pluridisciplinaires pour les tunnels de Thônex, Choulex et Collonge-Bellerive	x	
Des lots « Echangeurs » de groupements pluridisciplinaires pour les échangeurs du Vengeron et de Vallard ;	x	
Deux lots « Jonctions » de groupements pluridisciplinaires pour les jonctions de Puplinge et Rouelbeau	x	x*

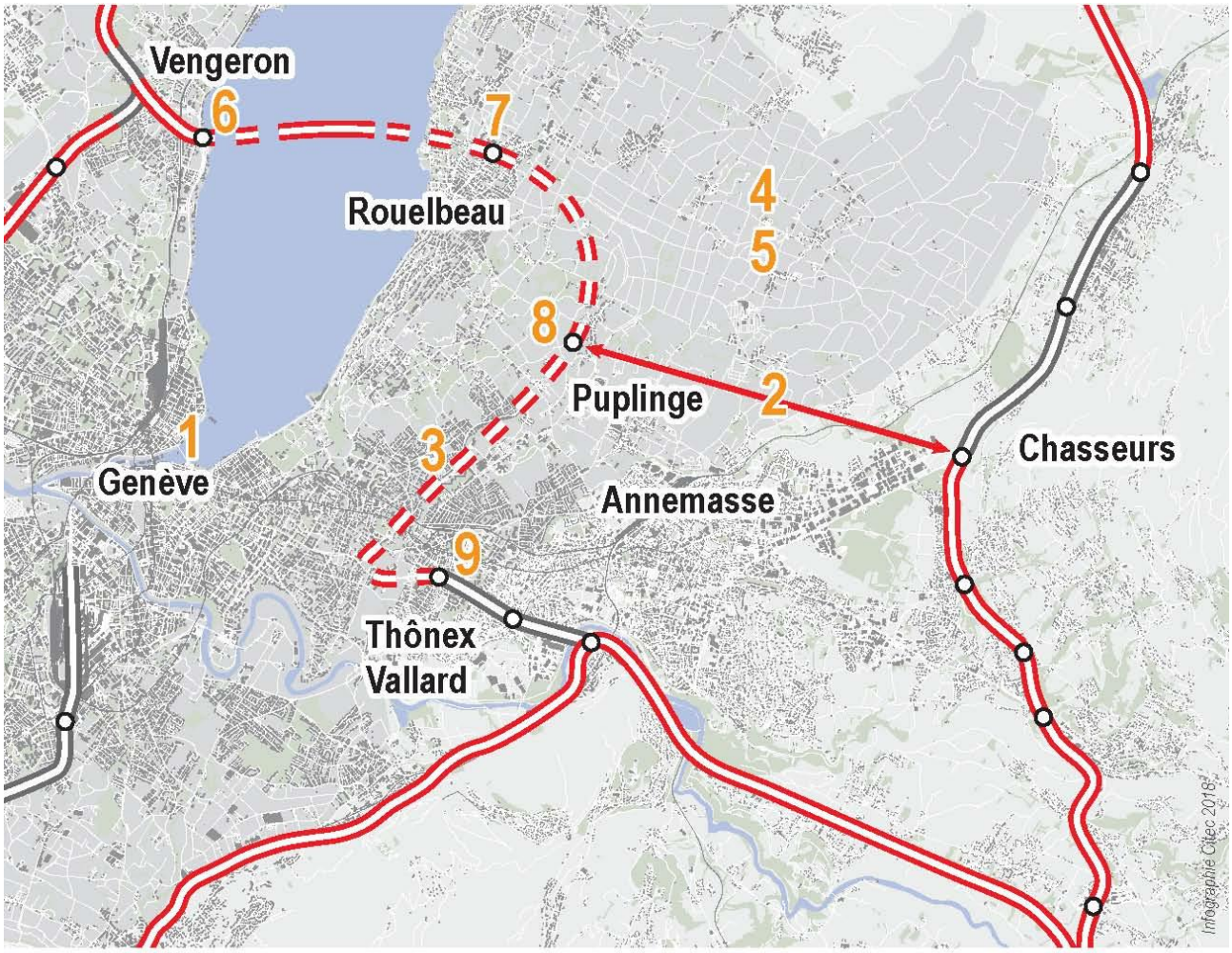
* 1ère partie des études des jonctions (intégration dans le territoire et connexion au réseau routier)

A noter que le tracé du projet TLac devant évoluer vers l'intégration d'une liaison complémentaire transfrontalière rejoignant le réseau autoroutier français au niveau du carrefour des Chasseurs selon les recommandations du CCTL, l'étude d'avant-projet de cette liaison devra être intégrée à la liste des principaux mandats décrits ci-dessus.

Selon le CCTL, les études géotechniques doivent être réalisées en amont dans le PL de 6.3 millions.

Ces informations sont essentielles pour l'ensemble des études et mandats d'étude parallèles.

3.2. Tableau synthétique des recommandations



1
Etudier les mesures d'accompagnement dans le cadre du projet de TLac et assurer leur financement, l'objectif étant que leur mise en oeuvre soit réalisée en même temps que celle de la TLac.

2
Poursuivre les études d'avant-projet avec une connexion dans le secteur de la jonction de Puplinge et le carrefour des Chasseurs.
Entreprendre les coordinations avec les autorités françaises pour une réalisation conjointe avec la TLac.

3
Poursuivre les études d'avant-projet sur le tronçon Puplinge - Thônex Vallard en mettant en évidence les avantages-inconvénients et en requestionnant son dimensionnement.

4
Elaborer un concept paysager à l'échelle territoriale et locale afin que les jonctions portent un projet paysager s'appuyant sur l'identité des sites concernés en considérant le projet dans sa globalité et en tenant compte des impacts généraux et notamment des gaz à effets de serre.

5
Déterminer le nombre de jonction en rive droite et rive gauche en tenant compte des nouveaux compléments tels que la connexion vers le carrefour des Chasseurs.

6
Déterminer la localisation et répondre à la question s'il faut réaliser une jonction au Vengeron ou pas ? et si oui s'il s'agit d'une jonction ou d'une demi-jonction?

7
Etudier le déplacement de la jonction de Rouelbeau initialement prévue par l'étude cantonale de 2011, de manière à capter le trafic le plus en amont possible avec une meilleure connexion au réseau principal.

8
Etudier le déplacement de la jonction de Puplinge en assurant toutefois son rôle de desserte du secteur des Communaux d'Ambilly.

9
Etudier le tronçon Thônex-Vallard Puplinge, le dimensionner et définir le type de jonction à réaliser à Thônex-Vallard (jonction ou demi-jonction?).

Suite à la recommandation n°4 du premier rapport relative à l'examen du tracé et des jonctions, la question du tracé a été débattue au sein du CCTL. La méthode retenue par le Conseil a consisté à partir du général à une échelle européenne et finir sur les aspects locaux au niveau des jonctions.

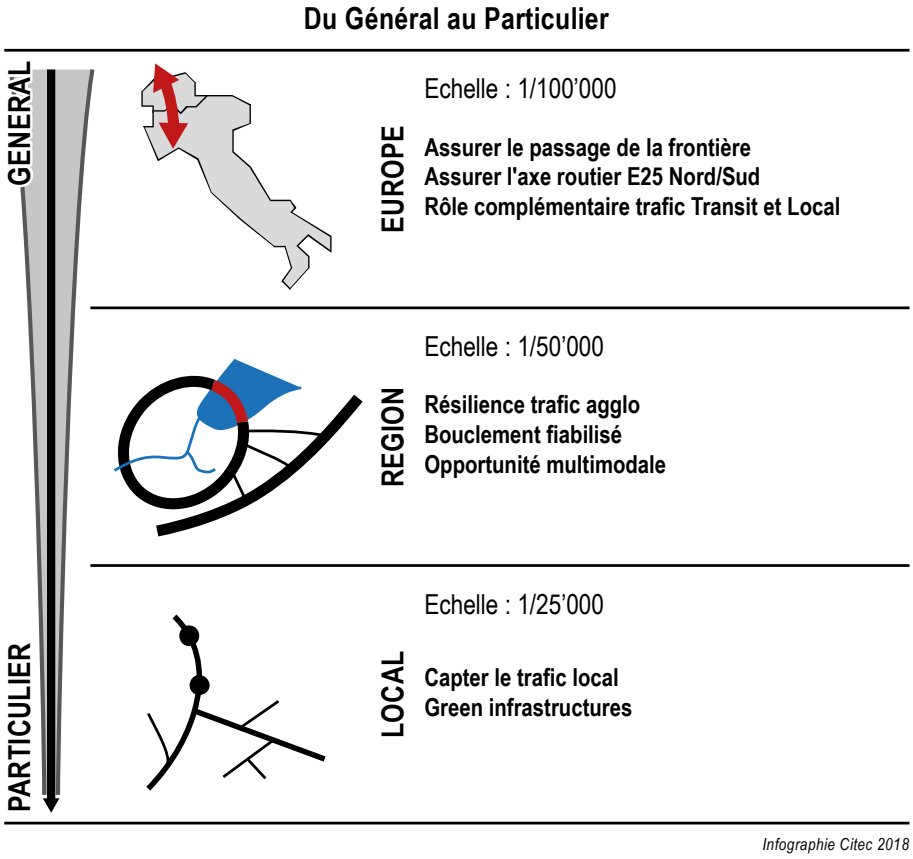


Figure 3 – Rôle de la TLac Du général au particulier

En réponse au point particulier de la recommandation n°4 du Rapport n°1, le Conseil a pu se faire une idée plus claire sur le rôle de la traversée dans un contexte européen (à savoir l'axe européen **E25 Rotterdam-Gênes via Genève et le Tunnel du Mont-Blanc**).

Le but recherché par le Conseil est d'accroître les chances du projet au regard des négociations avec les instances fédérales concernées à Berne, sachant que l'OFROU a souligné que pour qu'une prise en charge fédérale soit possible le projet devait être accepté par le Parlement fédéral.[1]

Figure 4 Itinéraire E25 officiel

[1] *Page 26 Rapport n°1 du 25 septembre 2017*

La TLac pourra être prise en charge par Berne suite à une interpellation, motion ou initiative cantonale auprès de l'Assemblée fédérale, devant être acceptée par le Parlement fédéral[2]

Les présentations et documents de l'administration ont pris en compte les développements routiers au niveau de l'agglomération suivants:

- projet de mise à 2x3 voies de l'autoroute entre Nyon et le Vengeron dont l'horizon de réalisation est fixé à 2030 environ,
- projet de mise à 2x3 voies de l'autoroute du Vengeron jusqu'à Vernier, qui est financée et dont la réalisation est prévue vers 2025,
- prolongement de cette même autoroute à 2x3 voies jusqu'à Bardonnex, dont l'horizon de réalisation est fixé à 2030 environ,
- projet TLac,
- projet de mise à 2x3 voies de l'autoroute de contournement côté France, entre l'échangeur de Saint-Julien et l'échangeur d'Etrembières, prévue par ATMB et le département vers 2025/2030,
- prolongement de la mise à 2x2 voies du désenclavement du Chablais entre Thonon et l'agglomération Annemassienne.

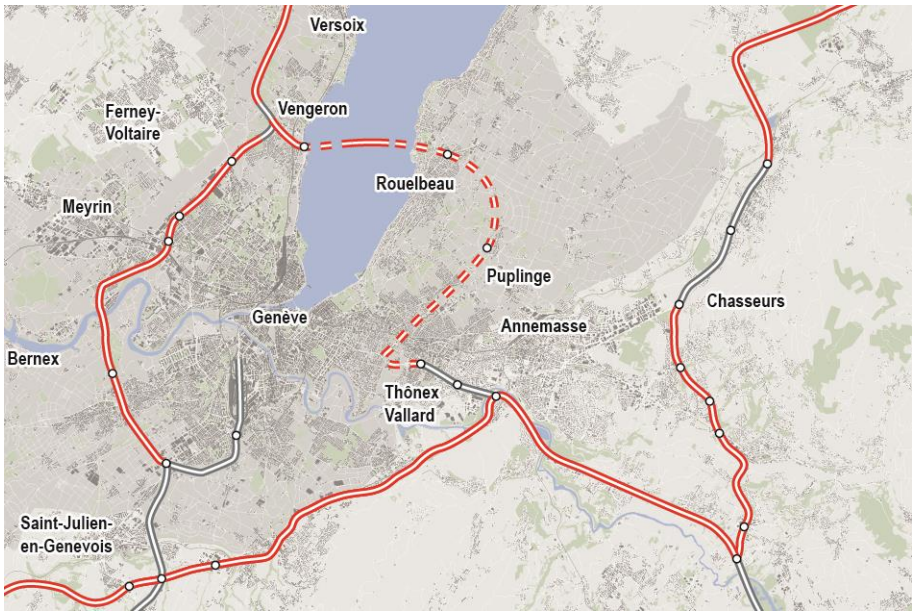


Figure 5 – Les projets à l'horizon 2030 (Source : Projet d'agglomération)

[2] *Le Fond pour les Routes nationales et le Trafic d'Agglomération (FORTA) donne les moyens financiers nécessaires à la Confédération pour l'achèvement du réseau des routes nationales. C'est l'Assemblée fédérale qui détermine le réseau des routes nationales par un arrêté qui énumère les sections de ces axes routiers et les attribue à une des classes définies. La TLac devra faire l'objet d'une demande d'inscription auprès du Conseil fédéral, qui rédigera ensuite un message à l'attention du Parlement, lequel statuera.*

Le Conseil a pu constater qu'à l'échelle européenne, la TLAC est bien connectée au réseau des autoroutes, A40 Lyon et A41 Annecy (par la douane de Bardonnex) et la A40 Mont-Blanc (douane de Thônex-Vallard).

Les cinq itinéraires européens majeurs de grand transit ont été analysés, en termes de maillage et de temps de parcours.

Si les deux itinéraires de grand transit Nord/Sud et Est/Ouest évitent la Suisse et n'ont aucun avantage à emprunter les autoroutes vers Genève dont la TLac qui est trop excentrée (occasionnant des détours et des temps de parcours importants, sans parler du franchissement de deux douanes), la situation est différente pour l'axe de grand transit Nord-Ouest/Sud-Est. En effet, les itinéraires recommandés les plus rapides passent par Lyon, le tunnel du Fréjus et Turin, ou alors Lyon, la A40, le tunnel du Mont-Blanc et Turin. Le premier itinéraire évite Genève, alors que le deuxième effleure Genève mais ne trouve aucun intérêt avec la TLac.

L'axe européen Sud-Ouest/Nord-Est passe bien par Genève, mais par la douane de Bardonnex, puis le Plateau. La TLac ne présente donc aucun intérêt pour cet axe de grand transit européen.

Enfin, quant à la question de l'itinéraire Nord/Sud (E25), Rotterdam-Gênes via Genève et le Tunnel du Mont-Blanc, la TLac apporte une plus-value en fiabilisant l'itinéraire et en le raccourcissant de quelques kilomètres.

Au vu des connaissances acquises, le Conseil consultatif a validé que la TLac revêt un intérêt modéré au niveau du réseau des autoroutes européennes.

Au **niveau régional (bassin lémanique)**, les apports d'experts et débats au sein du CCTL ont permis de mettre en évidence les intérêts que la TLac apporte au réseau des routes principales du territoire.

En effet, en dehors de l'itinéraire Lausanne – Aoste plus attractif en passant par Villeneuve et le tunnel du Grand-Saint-Bernard et l'itinéraire Lausanne – Annecy qui passe par la douane de Bardonnex, tous les autres itinéraires :

- Lausanne - Nyon - Chamonix/Mont-Blanc (Turin),
- Lausanne - Nyon - Chablais savoyard,
- Gex - Chablais savoyard

sont rendus plus efficients avec la TLac.

Lors de la présentation de cette étude, le Conseil consultatif a pris connaissance et validé le fait que la TLac apporte un intérêt marqué au niveau régional et s'interroge sur la gouvernance du projet ; notamment s'il faut intégrer les autorités vaudoises à ce stade des études.

Au **niveau local (l'agglomération du Grand Genève)**, les études réalisées convergent et confirment la nécessité de la TLac.

Avec la TLac, la structuration du réseau est possible et les mesures sur le réseau secondaire favorisées

Une large majorité des membres du CCTL et les maires[3] ont reconnu l'utilité (avec des mesures d'accompagnement en faveur de la mobilité douce et des transports publics) et la nécessité de la TLac comme cela est mentionné dans le projet d'agglomération, dont l'objectif est de répondre à la croissance démographique de manière adaptée. La volonté de structuration des autorités est de densifier autour des gares, où se trouve un réseau de transports collectifs forts, et de préserver les zones agricoles ainsi que les corridors verts, avec la limitation de l'extension des zones à bâtir. Pour que cela fonctionne, le réseau routier structurant doit être amélioré de manière à pouvoir prendre des mesures sur le réseau routier moins structurant. L'enjeu est de pouvoir s'appuyer sur un périphérique complet d'agglomération permettant de relier les pôles secondaires et de sortir du cœur d'agglomération en traversant le moins possible de zones urbanisées.

Parmi les avantages discutés de la TLac, la possibilité de disposer d'un contournement complet jusqu'à Vallard offrant une alternative en cas de perturbation (autoroute côté aéroport/Perly ou TLac) liée à de la maintenance, un accident ou autres travaux, a fait débat au sein du Conseil, considérant que la TLac n'a pas nécessairement et uniquement vocation à apporter des réponses en cas de perturbations sur l'autoroute, mais aussi à décharger la A1.

Le Conseil consultatif fait part de ses réactions quant à la pression sur le développement urbain que cette nouvelle infrastructure induira à terme sur la rive gauche française et suisse. (En effet, ces prochaines années, la rive gauche genevoise ne connaîtra pas d'extensions urbaines majeures, du fait de la contrainte des surfaces d'assolement).

Le Conseil consultatif s'interroge aussi sur la possible réduction de l'effet de l'infrastructure dans le temps (effet fort de réduction du trafic au début qui s'amenuise dans le temps) si des mesures de requalification au centre n'étaient pas mises en place parallèlement à la mise en service de la TLac.

Le risque est d'avoir une amélioration au cœur de l'agglomération et sur le réseau secondaire au début, puis une augmentation progressive et globale du trafic sur l'ensemble du réseau.

Les travaux du CCTL ont permis de mettre en évidence différents effets positifs au niveau de l'agglomération du Grand Genève, mais aussi l'importance des mesures d'accompagnement.

[3] *Audition du 23 juin 2018 des Conseillers administratifs, Maires et Adjoints des communes genevoises de la région Arve-Lac*

Le besoin de complémentarité entre les modes de transport, ainsi que leur développement (transports publics, mobilités douces et transport individuel motorisé) permettant d'accompagner l'essor de l'agglomération sont mentionnés. Les transports publics sont la structure de base et seront encore favorisés en rabattement sur les gares du Léman Express. Les modes doux devront jouer un rôle grandissant sur les courtes distances. Mais pour faire face à l'augmentation de mobilité envisagée dans l'agglomération (en lien avec l'augmentation de la population), il ne sera pas possible de faire l'économie de la TLac.

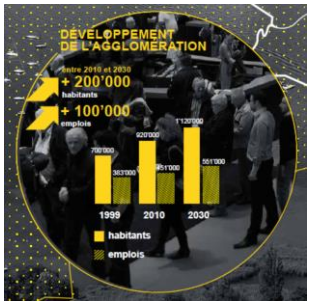


Figure 6 Source Traversée du lac Rapport de synthèse 15.10.2014

Au vu de ces débats, le CCTL convient de l'intérêt régional et local de la TLac et formule la recommandation suivante pour le cahier des charges de l'avant-projet.

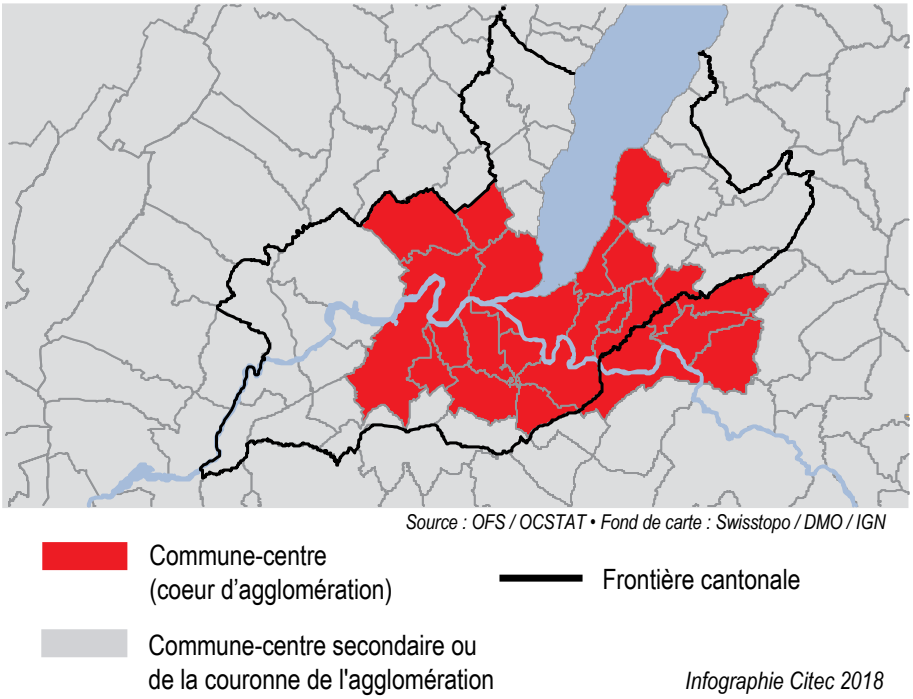


Figure 7 – Coeur d'agglomération selon OCSTAT février 2015

Recommandation n°1

Afin d'éviter que les bénéfices sur le réseau secondaire liés à l'offre supplémentaire de la TLac soient progressivement perdus, le CCTL demande à ce que les mesures d'accompagnement[4] sur le réseau secondaire du cœur d'agglomération soient étudiées dans le cadre du projet de TLac et que leur financement soit assuré, l'objectif étant que leur mise en œuvre soit réalisée en même temps que celle de la TLac.

[4] *IN 157: L'Etat prend des mesures d'accompagnement. En particulier, il s'appuie sur la Traversée du Lac pour aménager les rives avec les communes concernées, réduire les nuisances dans les zones urbanisées, renforcer l'efficacité des transports publics, favoriser la mobilité douce et créer de nouveaux espaces publics*

3.3. Recommandations sur un raccordement du contournement autoroutier suisse avec l'infrastructure autoroutière française

La question du raccordement de la TLac au réseau français est centrale car elle s'inscrit dans le contexte d'agglomération du Grand Genève.

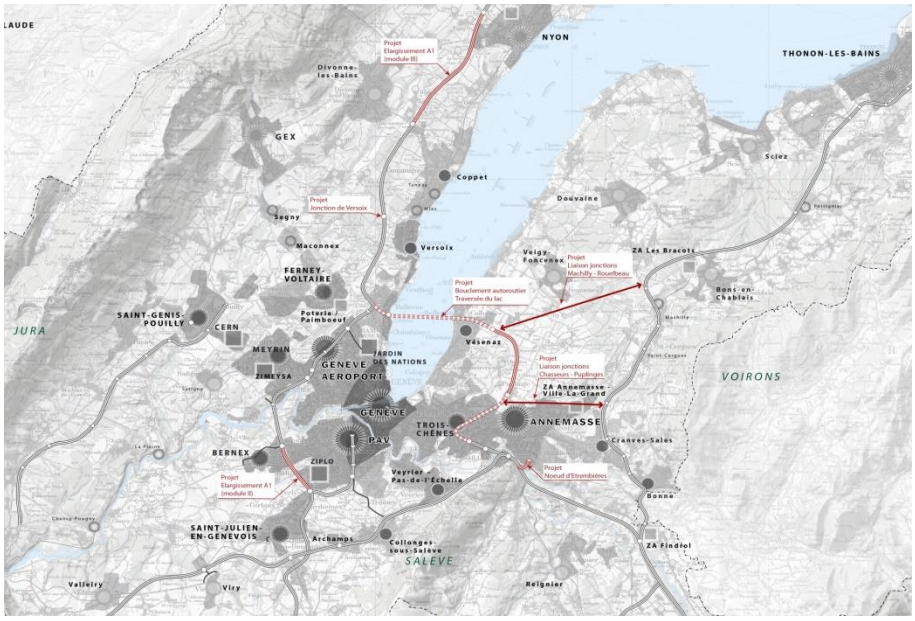


Figure 8 – La TLac et les deux barreaux de connexion envisagés (Source : Projet d'agglomération)

Il convient de rappeler que pour les communes de la rive gauche, l'accrochage du bouclement autoroutier sur le réseau autoroutier français et son inscription dans une dimension transfrontalière et internationale est indispensable pour canaliser le trafic et éviter du trafic de transit qui viendrait percoler au sein du territoire de la rive gauche.

Trois questions principales ont été abordées au cours des débats.

- La connexion autoroute-Chasseurs, Puplinge-Machilly,
- La connexion Rouelbeau-Chasseurs, Rouelbeau-Veigy, et
- La connexion autoroute-Thônex/Vallard.

Les apports ont permis de faire converger la position du CCTL vers une nouvelle connexion Puplinge carrefour des Chasseurs et le maintien de la connexion Puplinge Thônex-Vallard (projet officiel validé par l'OFROU). La question du dimensionnement de la connexion Puplinge – Vallard reste cependant ouverte, et doit faire l'objet d'une nouvelle étude.

Connexion Puplinge Chasseurs = Limite d'urbanisation et Rôle d'évitement d'Annemasse

Les experts ont montré qu'une liaison nord vers Rouelbeau, s'intègrerait dans une logique de trafic grande distance ou de désenclavement sans vocation à assurer une desserte du territoire. Au niveau de Puplinge, cette liaison aurait vocation à venir en limite d'urbanisation et deviendrait un élément de contournement et d'accès à l'agglomération annemassienne.

Parmi ces arguments, il faut relever que lors des débats, il a été mentionné que la ville d'Annemasse avait remplacé la ville de Vernier à la place de deuxième commune de l'agglomération du Grand Genève et qu'il était donc adéquat dans une perspective d'agglomération de privilégier la variante de connexion par Puplinge Chasseurs qui joue aussi le rôle d'évitement de la ville d'Annemasse.

Figure 9 – La TLac et le barreau de connexion Puplinge Chasseurs (Source : Projet d'agglomération)

Même si un raccordement direct entre Puplinge et le carrefour des Chasseurs pouvait remettre potentiellement en question le bouclement autoroutier avec la douane de Vallard, il est rappelé que cette étude avait déjà été faite. Les conclusions ont montré que cette connexion permettait de « pomper le trafic inutile du centre-ville », de délester l'A1, de mieux faire circuler les transports en commun et de développer les mobilités douces[5].

De plus, le CCTL est d'avis que le nouveau barreau entre Puplinge et les Chasseurs aura pour effet de décharger sensiblement l'autoroute A1 entre le Vengeron et Bardonnex, en permettant à un nombre non négligeable d'automobilistes se rendant dans la Vallée Verte, le Chablais français, la région d'Annemasse et plus loin, de ne plus prendre l'autoroute de contournement A1 dont la surcharge est actuellement un problème majeur pour Genève.

[5] *Rapport Traversée du lac et bouclement autoroutier septembre 2017 page 15*

Constatant:

- La qualité et la richesse de milieux naturels très rares entre Rouelbeau, le plateau de la haute Seymaz et Machilly,
- La position défendue par les communes de la région Arve-Lac ainsi que celle des différentes autorités françaises auditionnées (Etat, Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, Pôle métropolitain du Genevois Français, Thonon Agglo, Annemasse Agglo, Ville d'Annemasse) en faveur d'un accrochage du bouclement autoroutier sur le réseau autoroutier français,
- La construction en France voisine d'une liaison 2x2 voies entre Machilly et Thonon à un horizon de 2024 ainsi qu'une liaison reliant le carrefour des Chasseurs à l'A40 à l'horizon 2030 ; (Voir Figure 5),
- Les risques d'augmentation du trafic de transit au sein des communes de la région Arve-Lac,
- La nécessité d'insérer le projet du bouclement autoroutier dans le cadre d'un projet d'agglomération transfrontalière.

Recommandation n°2

Le CCTL demande à ce que les études d'avant-projet se poursuivent avec une connexion entre l'autoroute et le carrefour des Chasseurs. A cet effet, que les coordinations avec les autorités françaises soient entreprises pour permettre une réalisation conjointe avec la TLac.

Recommandation n°3

Le CCTL demande à ce que les études d'avant-projet se poursuivent sur le tronçon Puplinge - Thônex Vallard en mettant en évidence les avantages-inconvénients pour le cœur d'agglomération genevois et en questionnant son dimensionnement, voire sa réalisation.

3.4. Recommandations sur le nombre de jonctions

Les études réalisées à ce jour pour définir le nombre de jonctions en lien avec la Traversée du lac ont conduit à un tracé avec une jonction sur la rive droite au Vengeron et deux jonctions Rouelbeau et Puplinge sur la rive gauche pour assurer une meilleure efficacité de l'ouvrage et une bonne desserte du territoire.

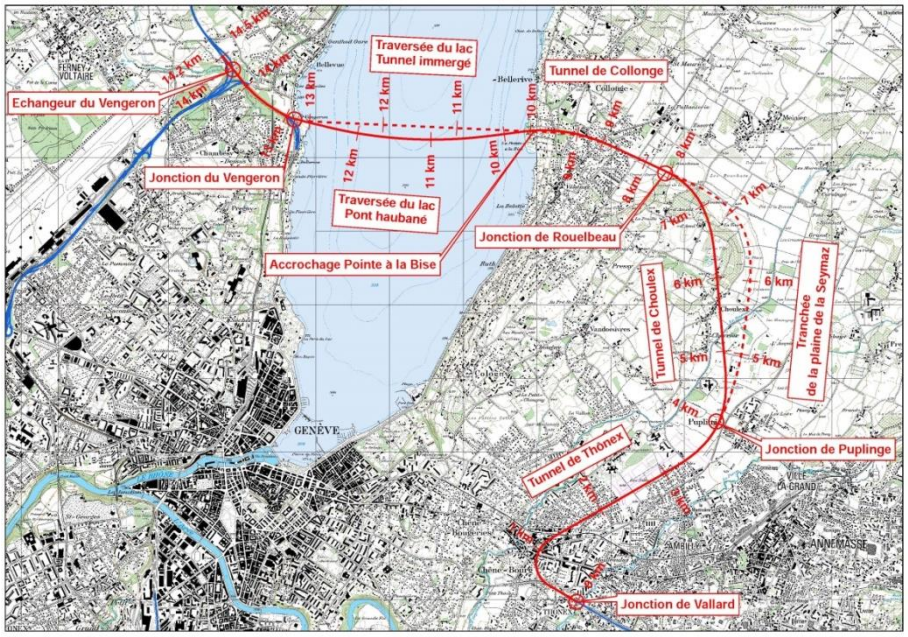


Figure 10 – Tracé et études d'insertion des jonctions rive droite et rive gauche (Source Rapport de synthèse des études de faisabilité DCTI mars 2011 – page 38)

Au vu des nombreux échanges et surtout avec la nouvelle option de relation directe avec le réseau français par le carrefour des Chasseurs et le questionnement sur le dimensionnement de la liaison par Thônex-Vallard, le CCTL est d'avis que la question de deux jonctions sur la rive gauche devrait être posée.

Ainsi :

Recommandation n°4

Quel que soit le nombre de jonctions, considérant la nécessité de préserver le paysage dans la région Arve-Lac, le CCTL demande au comité de pilotage d'inscrire dans le mandat général nature paysage et environnement, les recommandations suivantes:

- inscrire le projet du bouclement autoroutier dans un concept paysager à l'échelle territoriale et locale afin que les jonctions portent un projet paysager s'appuyant sur l'identité des sites concernés,
- initier une démarche pour définir les différents lieux à protéger et à transformer aux abords des jonctions du bouclement autoroutier,
- mettre en place des mesures de protection et de valorisation paysagère au niveau des jonctions du bouclement autoroutier pour renforcer les qualités et l'identité des lieux,
- considérer le projet dans sa globalité en tenant compte des impacts généraux et notamment des gaz à effets de serre.

Recommandation n°5

Le CCTL recommande que les études qui seront menées sur les jonctions commencent par répondre à la question du nombre et de l'opportunité de jonctions en rive droite et rive gauche en tenant compte des nouveaux compléments tels que la connexion vers le carrefour des Chasseurs.

3.5. Recommandations spécifiques pour le point de jonction de Vengeron

La mobilité générale et automobile en particulier vont connaître de grands changements dans le secteur rive droite du lac. La mise en 2X3 voies de l'autoroute entre Nyon et Vernier, la réalisation de la route des Nations et de la Jonction du Grand-Saconnex, accompagnée de l'extension du tramway du Grand-Saconnex va modifier le schéma de mobilité du secteur des Nations. La solution recommandée de Tunnel-Pont-Tunnel pour la Traversée du lac a des conséquences sur les accrochages, alors que la probable création d'une nouvelle jonction à Versoix pourrait rendre moins importante la nécessité d'une jonction Vengeron. Cette situation pourrait contribuer un peu à minimiser le coût de l'ouvrage en rive droite.

Ces considérations ont conduit le CCTL à formuler la recommandation suivante :

Recommandation n°6

Le CCTL recommande que les études qui seront menées en lien avec les jonctions soient réalisées de manière à tenir compte des nouveaux compléments tels que la typologie de traversée en Tunnel-Pont-Tunnel et la probable jonction de Versoix. Dans le cas spécifique de la jonction du Vengeron, les questions seront de déterminer sa localisation, s'il faut réaliser une jonction ou pas ? et si oui s'il s'agit d'une jonction ou d'une demi-jonction ?

3.6. Recommandations spécifiques pour le point de jonction de Rouelbeau

Le secteur Rouelbeau est un site exceptionnel tant du point de vue environnemental qu'archéologique et paysager.

« Les élus des communes ont exprimé des craintes de voir une augmentation de trafic souhaitant accéder au bouclement autoroutier en traversant les villages (notamment Meinier) et les nuisances en termes de qualité de vie et d'environnement liées. Ils proposeraient de déplacer cette sortie vers la zone industrielle de la Pallanterie qui va se développer et de mettre en place des mesures d'accompagnement.

Les études réalisées par les mandataires environnementaux ont mis en évidence des potentielles améliorations en modifiant le projet

«… avec une sortie plus éloignée du site de Rouelbeau. Idéalement, le futur tracé devrait se rapprocher des axes routiers existants. Un tracé décalé de 300 à 400 m contre le chemin du Bouchat (se rapprocher de la Pallanterie) permettrait d'une part d'éviter d'intervenir sur la zone d'inondation de Rouelbeau et d'autre part de réduire le dérangement de la faune et la fragmentation du site naturel. L'autre option, moins favorable, consisterait à décaler le tracé contre le coteau».[6]

Constatant :

- la position défendue par les communes de la région Arve-Lac,
- la nécessité d'augmenter la capacité de captation du nombre de véhicules sur la route de Thonon,
- les risques d'augmentation du trafic de transit au sein des communes de la région Arve-Lac,

Recommandation n°7

Le Conseil consultatif de la Traversée du lac recommande d'effectuer des études de faisabilité pour déplacer la jonction de Rouelbeau initialement prévue par l'étude cantonale de 2011, ainsi que pour créer une mesure d'accompagnement permettant de capter le trafic le plus en amont possible.

Figure 11 – Représentation actuelle du site Rouelbeau et projection future en phase exploitation de la TLac (Source : OCT)

[6] *Page 5 Rapport Ecotec Impacts sur les valeurs naturelles 20 juin 2016*

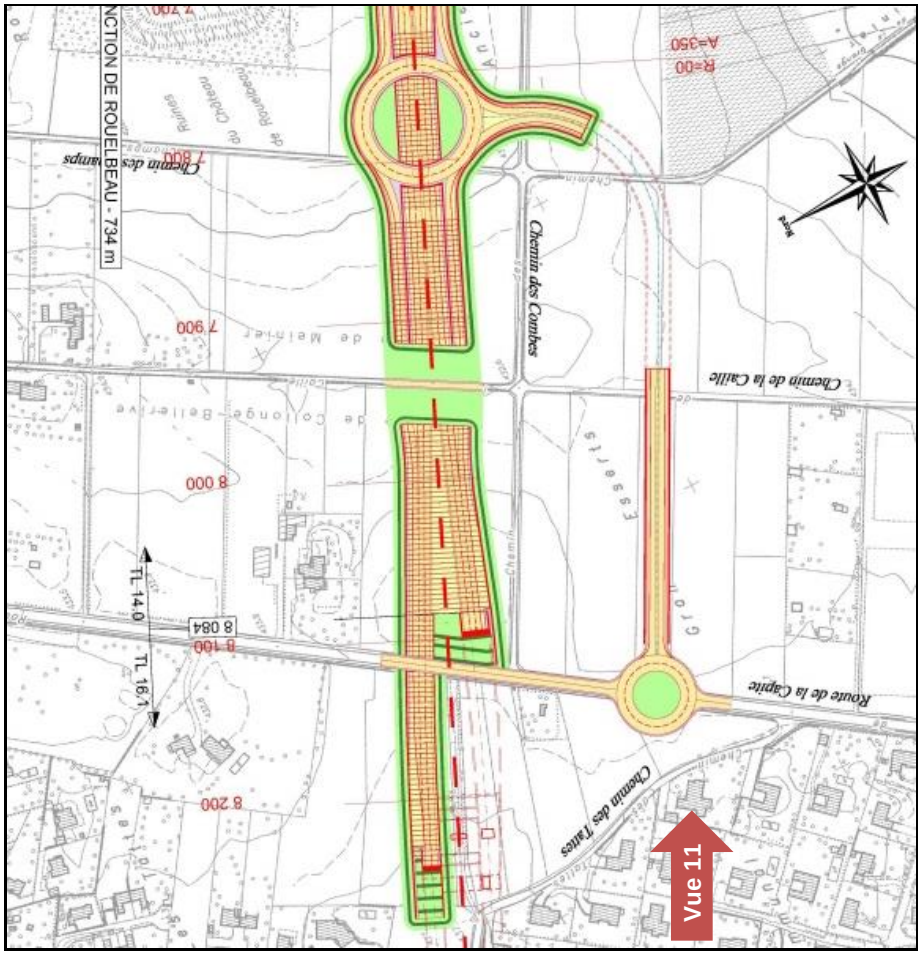


Figure 12 – Variante V2 Rouelbeau (Source : OCGC)

3.7. Recommandations spécifiques pour le point de jonction de Puplinge

« Concernant le secteur de Puplinge, deux problèmes majeurs sont évoqués : le positionnement de la sortie qui serait plus pertinent une centaine de mètres plus au sud, plus proche de la route de Mon-Idée et l'absence de liaison entre le bouclement autoroutier et le désenclavement du Chablais permettant de canaliser le trafic traversant les villages ».[7]

Le déplacement de la jonction de Puplinge devrait être envisagé afin d'éviter un trafic parasite à travers Puplinge et desservir les nouveaux quartiers se développant de part et d'autre de la frontière. La question de l'opportunité d'améliorer l'accessibilité routière à la gare d'Annemasse depuis le nord devra être évaluée avec Annemasse Agglo, ce pôle d'échanges étant prioritairement orienté sur les transports collectifs.

[7] *Page 27 Rapport n°1 du 25 septembre 2017*

Constatant :

- la position défendue par les communes de la région Arve-Lac,
- les risques d'augmentation du trafic de transit au sein des communes de la région Arve-Lac,
- le besoin de desservir le secteur des Communaux d'Ambilly

Le Conseil consultatif de la Traversée du lac recommande d'effectuer des études visant à déplacer la jonction de Puplinge en assurant toutefois son rôle de desserte du secteur des Communaux d'Ambilly.

Recommandation n°8

Figure 13 – Représentation actuelle du site Puplinge et projection future en phase exploitation de la TLac (Source : OCT)

Figure 14 –Variante V4 Puplinge (Source : OCGC)

3.8. Recommandations spécifiques pour le point de jonction de Thônex-Vallard

« Pour le secteur de Thônex et Ambilly, qui prévoit un développement conséquent ces prochaines années (+4'000 logements), les représentants de la rive gauche soulignent la nécessité de "désenclavement" et de son urgence par une infrastructure majeure telle que le bouclement autoroutier ».[8]

La recommandation de connecter le réseau suisse au réseau français par le carrefour des Chasseurs questionne le maintien et le dimensionnement de la liaison Puplinge - Vallard. L'objectif est de pouvoir capter le maximum de trafic automobile de manière à « vider » au maximum le cœur d'agglomération en évitant que le trafic ne traverse le centre plutôt qu'utiliser la Traversée du lac.

Avec le secteur Mon Idée et les flux pendulaires traversant les douanes, ainsi que les développements immobiliers importants dans le secteur des Communaux d'Ambilly, il est important que la complémentarité entre Thônex-Vallard et Puplinge soit garantie pour assurer une bonne perméabilité en évitant toutefois un effet aspirateur trop grand. En l'état actuel des connaissances du bouclement, sur l'incidence d'une liaison Puplinge Chasseurs, le CCTL n'a pu statuer sur la nécessité de maintenir la connexion avec Thônex-Vallard.

En conclusion, il recommande :

Recommandation n°9

Le Conseil consultatif de la Traversée du lac recommande dans le cas spécifique de la jonction de Thônex-Vallard de dimensionner le tronçon jusqu'à Puplinge de la TLac et de définir le type de jonction à réaliser (jonction ou demi-jonction ?).

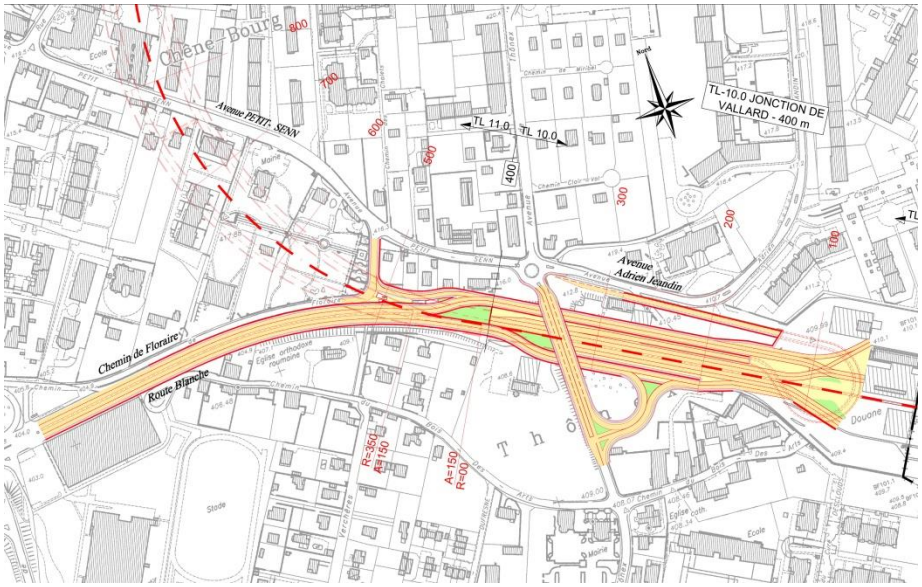


Figure 15 – Variante V3 Thônex Vallard 2011 (Source : OCGC)

[8] *Page 27 Rapport n°1 du 25 septembre 2017*

4. Processus de formation de l'opinion du Conseil consultatif

Pour mener à bien ses travaux, le Conseil consultatif a pu débattre et formaliser ses recommandations grâce à plusieurs auditions d'experts qui lui ont permis de se forger une opinion quant aux recommandations qu'il entendait transmettre au Conseil d'Etat. Il est nécessaire de préciser que pour faciliter le travail du Conseil consultatif de la Traversée du lac, certaines auditions ont été menées durant le premier semestre 2018, en raison des synergies existantes avec le mandat confié pour cette période par le Conseil d'Etat et qui a fait l'objet de la rédaction du rapport n°2 publié en juillet 2018.

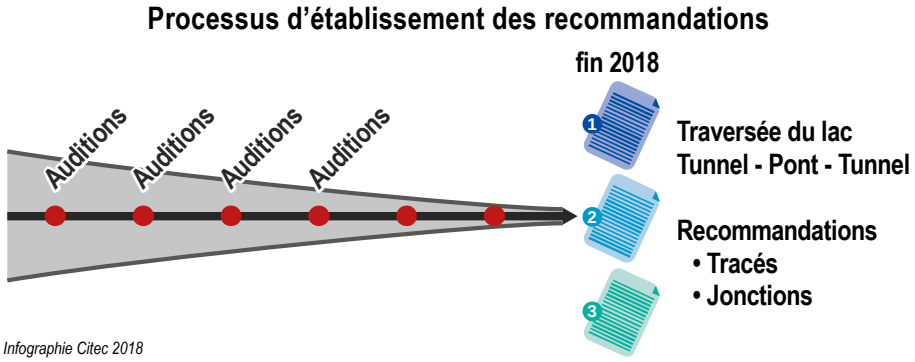


Figure 16 – Processus de travail – Du général au particulier

Les présentations et auditions réalisées par les personnes reçues, dont la liste est en Annexe A 1.3, ont permis de mettre à disposition des membres du Conseil consultatif, un socle de connaissances liées au projet du bouclement autoroutier.

Le processus d'établissement des recommandations s'est attaché à travailler du général au particulier, avec pour objectif la recherche du consensus au sein du Conseil.

Les 9 recommandations sont la synthèse de ce travail (voir figure page 9).

5. Conclusions

Dès 2013, l'office fédéral des routes (OFROU) réalise les études d'opportunité de plusieurs variantes de traversée du lac. Le projet Vengeron-Rouelbeau-Puplinge-Vallard est évalué comme le meilleur en permettant le plus gros potentiel de report de trafic du cœur d'agglomération, en contribuant aussi à une meilleure structuration des réseaux de transport de la rive gauche et en offrant le potentiel maximal de déchargement de l'actuelle autoroute de contournement.

Premier rapport de septembre 2017 recommande la construction d'une **Traversée du lac tunnel-pont-tunnel**

Avec l'adhésion de 62% des votants le 5 juin 2016, l'initiative 157 "Pour une grande traversée du Lac" donne une nouvelle impulsion au projet d'une traversée du lac. Dans cette suite le Conseil d'Etat crée le 16 novembre 2016, le Conseil consultatif Traversée du lac (CCTL) composé de 22 représentants des communes, des partis politiques et de la société civile.

Dans son premier rapport de septembre 2017 le CCTL préconise une traversée en "**tunnel-pont-tunnel".**

Deuxième rapport de juillet 2018 préconise d'intégrer **35 recommandations au cahier des charges** des études d'avant-projet

Dans son deuxième rapport de juillet 2018, le CCTL élabore un cahier de 35 recommandations qui sera intégré au cahier des charges des mandats d'avant-projet financés par le crédit d'étude actuellement en cours d'examen par le Grand Conseil.

Pour sa troisième mission, en lien avec l'examen du positionnement des jonctions du bouclement autoroutier et de leur insertion dans le territoire, le Conseil consultatif s'est forgé une opinion à la suite d'auditions technique et politique telles que :

- Les représentants des autorités françaises (Etat, départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, Annemasse Agglo, Thonon Agglo),
- Les Conseillers administratifs, les Maires et Adjoints des communes genevoises Arve-Lac,
- Les techniciens de l'administration.

Troisième rapport de décembre 2018 retient 9 recommandations en lien avec les jonctions et le tracé

Avec une démarche volontairement pragmatique, le Conseil consultatif s'est attaché en six séances à aboutir à la rédaction d'un rapport. La méthode retenue a consisté à partir du général, en analysant le rôle du bouclement autoroutier, pour finir sur les aspects plus locaux, tels que l'emplacement des jonctions et leur insertion paysagère.

Le CCTL considère que le bouclement autoroutier doit être relié au secteur du carrefour des Chasseurs

Au terme de ses travaux, le Conseil consultatif a retenu neuf recommandations adressées au Comité de pilotage. Elles visent entre autres à déterminer le nombre et le meilleur emplacement des jonctions prévues, d'étudier et d'assurer financièrement des mesures d'accompagnement, de poursuivre les études d'avant-projet en tenant compte d'une connexion entre le secteur Puplinge et le carrefour des Chasseurs en France. Le Conseil consultatif tient à souligner que les dimensions paysagère et l'environnementale ont été prises en compte dans la majorité des neuf recommandations.

Avec la publication de ce nouveau rapport, le CCTL nommé par le Conseil d'Etat jusqu'en décembre 2019 met fin à ce troisième mandat. La prochaine étape est le vote par le Grand Conseil du Projet de Loi d'investissement qui permettra de débuter les études d'avant-projet.

Une large majorité du CCTL est d'avis :

- qu'un PL à hauteur de 24 millions est nécessaire pour maintenir les engagements vis-à-vis du vote populaire du 6 juin 2016 en faveur d'une traversée du lac et
- que d'un point de vue technique le projet peut être réalisé d'ici 2030.

Pour le Conseil consultatif Traversée du lac

Genève, le 17 décembre 2018

Raymond LORETAN

Président

Sommaire des annexes

Annexe 1. Objet de l'avis du Conseil consultatif 29

A 1.1. Le Conseil consultatif Traversée du lac 29

A 1.2. Les mandats du Conseil consultatif Traversée du lac - Missions pour l'année 2018 30

A 1.3. Fonctionnement du Conseil consultatif et méthode de travail 31

Annexe 2. Plan d'action 2014-2030 du bouclement autoroutier 33

A 2.1. Principaux jalons « Document adopté par le Conseil d'Etat le 15 octobre 2014 » 33

A 2.2. Sujets à traiter « Document adopté par le Conseil d'Etat le 15 octobre 2014 » 34

Annexe 3. Documents consultés et disponibles pour le rapport 35

Annexe 1. Objet de l'avis du Conseil consultatif

A 1.1. Le Conseil consultatif Traversée du lac

Le Conseil consultatif Traversée du lac a été instauré par le Conseil d'Etat le 9 novembre 2016. Ses 22 membres ont été nommés le 16 novembre 2016 jusqu'au 31 décembre 2019 pour accompagner la réalisation des études en lien avec le bouclement autoroutier et la Traversée du lac.

Le Conseil consultatif est composé de :

- **Président :** M. Raymond LORETAN
- **Représentants de l'Association des communes genevoises :**
  - ✓ Communes de la rive droite : M. Philippe SCHWARM
  - ✓ Communes de la rive gauche : Mme Francine de PLANTA
  - ✓ Ville de Genève : M. Xavier de RIVAZ
- **Représentants des partis politiques formant un groupe au Grand Conseil :**
  - ✓ Ensemble à gauche : M. Thibault SCHNEEBERGER
  - ✓ Les Verts : M. Mathias BUSCHBECK
  - ✓ Parti socialiste genevois : M. Denis CHIARADONNA
  - ✓ Parti démocrate-chrétien : M. Philippe RUCHET
  - ✓ Parti libéral-radical : M. Antoine BARDE, remplacé par M. Michel DUCRET
  - ✓ Union démocratique du centre : M. André PFEFFER
  - ✓ Mouvement citoyen genevois : M. Alain PRIMATESTA
- **Représentante du Groupement transports et économie :** Mme Nathalie HARDYN
- **Représentant de la Coordination transports et déplacements :** M. Thomas WENGER
- **Représentant des milieux des usagers :** M. François MEMBREZ
- **Représentant de l'Association Partenariat public-privé :** M. Nicolas RUFENER
- **Représentant des milieux de la protection de la nature :** M. Jean-Pascal GILLIG
- **Représentant de la Commission des ports :** M. Marcel BEAUVERD
- **Représentante de la Commission des monuments, de la nature et des sites :** Mme Erica DEUBER ZIEGLER
- **Représentant des Milieux agricoles :** M. Marc FAVRE

- **Représentant de la Fédération des architectes et ingénieurs :** M. Daniel STARRENBERGER
- **Représentante de la Fédération suisse des urbanistes :** Mme Marie-Paule MAYOR
- **Représentant de la Commission d'urbanisme :** M. Oleg CALAME

Ces 22 membres représentant les partis politiques, les communes, les associations des usagers des transports et du lac, de la protection de la nature, de l'agriculture, du paysage, des milieux économiques, ainsi que des architectes, des urbanistes et des ingénieurs ont été mandatés, afin de rendre un premier avis sur la question d'une Traversée du lac en pont ou en tunnel puis durant le premier semestre 2018 d'élaborer un cahier de recommandations, qui sera intégré au cahier des charges des mandats d'avant-projet.

La première mission a fait l'objet d'un rapport « Traversée du lac en pont ou en tunnel ?- Avis et recommandations du Conseil consultatif au Comité de pilotage Traversée du lac » le 25 septembre 2017 (disponible via le lien https://www.ge.ch/document/traversee-du-lac-bouclement-autoroutier-rapport-final-25092017), dans lequel il recommande la construction d'un tunnel-pont-tunnel.

Le Conseil d'Etat a pris acte du rapport.

A 1.2. Les mandats du Conseil consultatif Traversée du lac - Missions pour l'année 2018

Le Conseil consultatif est missionné par le Comité du pilotage en charge du projet de bouclement autoroutier, à savoir :

- Monsieur Antonio HODGERS, Président du Conseil d'Etat
- Monsieur Serge Dal BUSCO, Conseiller d'Etat en charge du département des infrastructures
- Monsieur Pierre MAUDET, Conseiller d'Etat en charge du département de la sécurité

Par lettre du 13 décembre 2017, le Conseil d'Etat a confié deux nouvelles missions (mission n°2 et n°3) au Conseil consultatif pour l'année 2018 :

- élaborer un cahier de recommandations, qui sera intégré au cahier des charges des mandats d'avant-projet, — Objet du Rapport n°2
- examiner le positionnement des jonctions de bouclement autoroutier et leur insertion dans le territoire. — Présent Rapport n°3

La deuxième mission a été achevée au terme du premier semestre 2018 et a fait l'objet d'un rapport n°2 « Traversée du lac et bouclement autoroutier – Recommandations du Conseil consultatif pour les études d'avant-projet de la Traversée du lac » le 3 juillet 2018 (disponible via le lien https://www.ge.ch/document/rapport-traversee-du-lac-bouclement-autoroutier-recommandations-du-conseil-consultatif-integrer-au-cahier-charges-etudes-proje) dans lequel il préconise d'intégrer 35 recommandations dans le cahier des charges des études d'avant-projet du tunnel-pont-tunnel.

Le Conseil d'Etat a pris acte du rapport de la mission n°2.

La troisième mission susmentionnée fait l'objet du présent rapport.

A 1.3. Fonctionnement du Conseil consultatif et méthode de travail

Afin d'établir des recommandations sur le positionnement des jonctions et de leur insertion dans le territoire, le Conseil consultatif s'est réuni lors de neuf séances au cours du deuxième semestre 2018[9]. Durant cette période, son secrétariat a été assuré par M. Jérôme Gasser, directeur du projet Traversée du lac au Département des infrastructures (DI).

Pour étayer son avis, le Conseil consultatif a procédé à plusieurs auditions d'experts techniques et de collaborateurs de l'administration.

Les personnes auditionnées dans le cadre de ces séances sont les suivantes :

- M. Jean-Baptiste Ferey, Secrétaire générale adjoint, département des infrastructures, Etat de Genève,
- M. Fabrice Etienne, directeur du bureau d'ingénieurs Citec,
- M. Matthieu Baradel, Chef du projet d'agglomération, service des affaires extérieures et fédérales, Etat de Genève,
- Monsieur Laurent Cassan, directeur du bureau d'ingénieur GEOS.

Les autorités françaises lors de la séance du 23 mai 2018

- M. Jean-Marc Bassaget, sous-préfet de Saint-Julien-en-Genevois,
- M. Gérard Paoli, vice-président délégué, département de l'Ain,
- M. Denis Duverney, vice-président du Conseil départemental Haute-Savoie,
- M. Pierre-Jean Crastes, Pôle Métropolitain du Genevois Français,
- M. Jean Neury, Thonon Agglomération,
- M. Christian Dupessey, président d'Annemasse Agglo, Maire d'Annemasse.

[9] Une partie des séances qui se sont déroulées durant le premier semestre 2018 ont été également utilisées pour des auditions en préparation du traitement de ce troisième mandat du Conseil.

Les Conseillers administratifs, Maires et Adjoints des communes genevoises de la région Arve-Lac lors de la séance du 23 juin 2018

- Mme Catherine Kuffer, Maire de Vandoeuvres,
- M. Antoine Barde, Maire d'Anières,
- M. Antoine Cornut, Adjoint au maire de Gy,
- M. Alain Corthay, Maire de Meinier,
- M. Denis Chenevard, Adjoint au maire de Jussy,
- M. Gilles Marti, Maire de Puplinge,
- M. Patrick Rechsteiner, Maire de Choulex,
- M. Philippe Thorens, Maire de Collonges-Bellerive.

Audition de Monsieur le Conseiller d'Etat en charge du Département des Infrastructures lors de la séance du 31 octobre 2018

- M. Le Conseiller d'Etat Serge Dal Busco

Les Conseillers administratifs, Maires et Adjoints des communes genevoises de la région Arve-Lac lors de la séance du 31 octobre 2018

- M. Serge Broquard Maire de Presinge,
- M. Alain Corthay, Maire de Meinier,
- M. Pierre Debarge, Maire de Chêne-Bourg,
- M. Gilles Marti, Maire de Puplinge,
- M. Gérald Meylan, Maire de Gy,
- M. Patrick Rechsteiner, Maire de Choulex,
- M. Philippe Thorens, Maire de Collonge-Bellerive,
- M. Thierry Vidonne, Adjoint au Maire d'Hermance.

Annexe 2. Plan d'action 2014-2030 du bouclement autoroutier

A 2.1. Principaux jalons « Document adopté par le Conseil d'Etat le 15 octobre 2014 »

Automne 2014

Transmission du rapport au Conseil d'Etat « Traversée du Lac – pour un bouclement 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 bouclement autoroutier de Genève ».

Janvier – juin 2015

Dépôt éventuel d'une initiative populaire cantonale « pour la réalisation du bouclement 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 bouclement 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 bouclement 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 bouclement 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).

- 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 coeur d'agglomération.

2020 – 2025

- Construction du bouclement autoroutier
- Développement progressif des mesures de requalification dans le coeur d'agglomération.

2025 – 2030

- Mise en service du bouclement autoroutier

2030

A 2.2. Sujets à traiter « Document adopté par le Conseil d'Etat le 15 octobre 2014 »

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 coeur d'agglomération devant accompagner la réalisation du bouclement 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 (en lien avec le 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 oeuvre 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).

Annexe 3. Documents consultés et disponibles pour le rapport

Tableau 3 – Documents consultés et disponibles pour ce rapport

Nom de l'Etude	But(s) de l'étude	Auteur(s) et année
Etude cantonale de faisabilité du contournement Est de Genève	Définition du tracé et faisabilité technique.	Administration cantonale 2011
Autoroute N1, Région Genève : Etude préliminaire – rapport de synthèse de l'étude d'opportunité	Examen dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales pour améliorer la capacité d'absorption du tronçon jonction de Perly-échangeur du Vengeron qui à l'horizon 2030 n'absorbera pas le surcroit de trafic. Cette étude intègre également la TLac comme variante pouvant remplacer l'élargissement de l'autoroute de contournement.	OFROU 2013
Traversée du lac Léman –financement par un PPP	Expertiser les études réalisées par l'Observatoire Universitaire de la Mobilité1 et par Progtrans2 - présentées en détail sous le chapitre sur le sujet du financement en partenariat public-privé (PPP) de la Traversée du lac Concevoir un scénario de base en intégrant des variantes prédéterminées (construction de la Traversée du lac et du Contournement Est ou de la seule Traversée du lac, péage réel ou fictif, sur l'ensemble du trajet ou seulement sur la Traversée du lac) Evaluer la mise en œuvre de la solution préconisée	Rapp Trans SA Décembre 2014
Traversée du lac et bouclement autoroutier de Genève, mise en œuvre éventuelle d'un péage routier et d'un financement sous forme d'un partenariat public-privé	Etude juridico-économique qui porte sur: -l'approfondissement des conditions-cadre liées à l'introduction d'un péage routier; -le projet de Traversée du lac, ainsi que la mise en place d'un financement PPP.	Prof. François Bellanger, Ansgar Kauf et Aurélie Gavillet Octobre 2015
Bouclement autoroutier de l'agglo franco-valdo-genevoise: analyse des impacts sur les milieux	Définition de mesures et recommandations dans le but d'éviter, limiter et/ou compenser les impacts et contraintes identifiées.	Bureau ECOTEC Environnement SA Mai 2016
Bouclement autoroutier de l'agglomération franco-valdo-genevoise Analyse des impacts sur les milieux, la faune et la flore et proposition de mesures/recommandations	Définition de mesures et recommandations dans le but d'éviter, limiter et/ou compenser les impacts et contraintes identifiées. Evaluer la faisabilité du projet selon la législation concernant les domaines pris en compte ainsi que sa recevabilité auprès des acteurs concernés par la protection de la nature.	Bureau ECOTEC Environnement SA Juin 2016
Contournement Est de Genève-Lake Leman crossing-feasability study for submerged floating tunnel crossing	Etude de faisabilité sur la construction d'un tunnel flottant	Bureau d'ingénieurs Mott Macdonald Mai 2017
Bouclement autoroutier de l'agglo franco-valdo-genevoise: analyse des impacts sur l'avifaune, des variantes pont et tunnel du projet de Traversée	Cette étude est consacrée à l'impact de la TLac sur l'avifaune.	Bureau ECOTEC Environnement SA Juin 2017
Bouclement autoroutier de l'agglomération franco-valdo-genevoise:Analyse des impacts sur les milieux, la flore, la faune et le paysage des variantes pont et tunnel du projet de Traversée du lac	Cette étude est consacrée à l'impact de la TLac sur la flore, la faune et le paysage.	ECOTEC Environnement SA Juin 2017
Traversée du lac: étude de faisabilité financière	-Revue critique des hypothèses -Modélisation financière du projet de Partenariat Public Privé, analyse de faisabilité et préfinancement de l'Etat, -Etude des leviers financiers à disposition de l'Etat de Genève (ci-après, le « Canton ») pour améliorer la faisabilité financière du Projet sous la forme d'un PPP.	EDMOND DE ROTHSCHILD ASSET MANAGEMENT Juillet 2017