

*Date de dépôt : 12 novembre 2012*

## Rapport

### **de la Commission des travaux chargée d'étudier la pétition pour préserver l'environnement actuel des chemins de la Praleta et du contour d'Arare**

*Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Christiane Favre (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Miguel Limpo (page 25)*

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Christiane Favre**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a traité cette pétition lors de quatre séances, les 17 avril, 28 août, 4 et 18 septembre 2012. Les travaux ont été présidés par M<sup>me</sup> Lydia Schneider Hausser. Ils ont bénéficié de l'experte présence de M. Pierre-Alain Girard, secrétaire adjoint du DCTI (aujourd'hui département de l'urbanisme), ainsi que de MM. Alexandre Prina et Cédric Labey, respectivement directeur de la planification et ingénieur à la direction générale de la mobilité. Les procès-verbaux des séances ont été tenus par M. Guillaume Gönczy avec une précision appréciée du rapporteur.

### **Audition des pétitionnaires, Mme Robert-Tissot, MM. Bissat et Hofer, de l'Association Résidence Les Marais**

M. Hofer présente l'association. Il indique que la résidence Les Marais est une copropriété qui se trouve à la pointe reliant le chemin des Marais et la Petite-Pralette. L'association a pour but de gérer cette copropriété sans régie. M. Hofer précise qu'elle compte parmi ses membres plusieurs conseillers

municipaux, anciens ou actuels, et qu'elle bénéficie du soutien la commune de Confignon.

L'association s'est immédiatement positionnée contre la motion 2022 en envoyant une lettre au Grand Conseil le 2 décembre 2011. La décision de rédiger une pétition a suivi. M. Hofer affirme que cette opposition ne se résume pas à la préoccupation des propriétaires quant à la circulation qu'engendrerait l'élargissement de la route. L'idée étant aussi de préserver l'axe de pénétrante verte voulue lors des travaux de l'autoroute.

M. Hofer admet qu'à certains égards le projet proposé par la motion est tentant. Mais il y voit un risque, celui d'une incitation à ne pas prendre l'autoroute. Il mentionne le trafic de la zone industrielle de Plan-les-Ouates, appelée à se développer. Il rappelle que l'une des raisons pour lesquelles le corps électoral genevois a voté en faveur d'une autoroute de contournement est qu'elle dessert les zones industrielles.

D'autres arguments sont évoqués. L'un d'eux est le maintien de cette césure verte, nécessaire sur le plan cantonal et en lien avec la renaturation de l'Aire. Il trouve incohérent de prévoir un fort développement d'habitations aux Cherpines et de prévoir simultanément la construction d'une grande route en surface qui créerait d'importantes nuisances aux futurs habitants. Par ailleurs, il s'agira d'un écoquartier, à trafic automobile réduit. M. Hofer prévoit qu'il sera plus naturel aux habitants du quartier qui veulent emprunter l'autoroute de s'engager à l'échangeur de Perly plutôt qu'à celui de Bernex. L'argument du trafic interne lui paraît dès lors erroné. Il mentionne ensuite quelques exemples de quartiers préservés malgré la présence de grands axes routiers.

### *Questions et commentaires des commissaires*

Un député (L), signataire de la motion, rappelle que celle-ci demande un crédit d'étude et qu'elle n'a pas encore reçu réponse du Conseil d'Etat. Revenant au trafic poids lourds évoqué par M. Hofer, il précise qu'il n'a jamais été dans l'esprit des motionnaires de créer un axe routier pour le trafic des camions. Il rappelle que les maires des communes de Bernex et Confignon, MM. Dal Busco et M. Dinh Manh, sont venus devant cette commission affirmer l'importance d'une route de liaison autre que le Pont de Lully, celui du Centenaire ou l'autoroute de contournement. Ils ont par ailleurs évoqué la possibilité d'une liaison TPG. C'est donc au vu de ces arguments, en faveur des habitants des communes de la région et dans un esprit constructif que cette motion a été déposée.

S'il s'avère que, contrairement à ce qu'ils ont affirmé, les magistrats ne veulent pas de cette route, le même député ne voit pas de problème à retirer

cette motion. Il est néanmoins surpris de ces avis contradictoires et ne serait pas étonné de recevoir bientôt une pétition des habitants de Lully se plaignant d'un surplus de circulation inter-quartier.

M<sup>me</sup> Robert-Tissot indique que l'association a été surprise par le 3<sup>e</sup> paragraphe de l'exposé des motifs qui mentionne « un gabarit idéal de 13 ou 14 mètres, avec une voie de 3,5 mètres dans chaque sens afin de permettre d'absorber le trafic privé, poids lourds et les transports publics ». Il ne s'agirait donc plus de trafic privé mais de trafic de transit, beaucoup plus important. Le fait de faire passer un bus en alternance n'est pas un problème. Son inquiétude concerne la construction d'un axe routier, qui, à terme, pourrait s'urbaniser autour. Citant le maire de Bernex qui précisait que le tram précède les constructions, elle craint que l'urbanisation des Cherpines se poursuive de ce côté, alors que le plan directeur communal prévoit une césure verte.

Le député signataire comprend que les pétitionnaires soient interpellés par ce paragraphe, mais il précise encore une fois que ce sont la DGM et le DCTI qui ont fourni ces données techniques et non les motionnaires. Un responsable du projet de renaturation de l'Aire indiquait par ailleurs que cette motion aurait un sens si elle intervenait dans la continuité de ce projet. S'il a bien compris les craintes des auditionnés, le député observe enfin qu'ils ne sont pas opposés à une route de délestage qui permette de reporter une partie du trafic du pont de la Moulaz.

M. Bissat relève que la fermeture du pont de Moulaz est apparue soudainement et s'étonne qu'on ferme un pont pour renforcer celui qui se trouve quelques mètres plus loin.

M. Hofér rappelle que, si l'autoroute est engorgée, elle est conçue pour le trafic de transit. Il juge qu'on ne peut résoudre un problème de capacité d'autoroute en instaurant des petits itinéraires parallèles.

Un député (L) observe que, lorsque l'autoroute est surchargée, chacun passe où il peut. Il souhaiterait dès lors que les opposants aux itinéraires parallèles soient tous favorables à la traversée du lac. Il aimerait par ailleurs savoir si le problème provient plutôt du pont ou plutôt du croisement entre le chemin de la Praleta et celui des Marais, point où les automobilistes risquent de zigzaguer à travers les villas pour rejoindre la route de Soral. Diriger la circulation tout droit, en direction de la route de Soral, serait de nature à éviter le transit par le quartier des Marais.

Selon M<sup>me</sup> Robert-Tissot, l'agrandissement du pont et la création d'une route en prolongement créerait une situation épouvantable à la croisée de

Confignon. Elle ne voit pas l'intérêt d'engorger la route de Chancy en créant une route en amont de la circulation.

Un député (R), signataire de cette motion, rappelle que la commune de Confignon est directement concernée par la construction du quartier des Cherpines, partiellement sis sur son territoire. Il existera donc des problèmes de liaison entre ce quartier et le reste de la commune. En ne réalisant pas un tel ouvrage, on accentue l'éclatement de celle-ci. Il pense nécessaire d'assurer un lien physique entre les différentes parties de la commune et de permettre au bus de passer sans reporter le trafic de transit. Il reste donc persuadé de l'utilité de cette motion.

M. Hofer reconnaît que l'intention de la motion est bonne. Il pense toutefois qu'un bus de type navette suffirait. Un bus articulé serait à son sens surdimensionné. S'agissant du crédit d'étude, il aurait souhaité que cette dernière soit subordonnée à une étude de flux, afin de ne pas mélanger le trafic interne et celui de transit.

M<sup>me</sup> Robert-Tissot juge possible de faire passer un bus en alternance, pour éviter d'agrandir trop fortement le pont.

### **Premier débat de la commission**

Une députée (Ve) rappelle le courrier reçu de la commune de Confignon. Il fait état d'une certaine opposition à la M 2022 alors que l'attitude de la commune était favorable au projet durant l'audition.

Un député (L) souhaite rencontrer à nouveau les conseillers administratifs auditionnés à l'époque, car cette motion avait été rédigée pour aller dans le sens des préoccupations communales. Il aimerait entendre la direction du département de la mobilité, puisque le paragraphe qui a mis le feu aux poudres est un argument donné par elle lors d'une audition concernant la renaturation de l'Aire. Il rappelle que la motion ne demande qu'un crédit d'étude. Il suggère de suspendre les travaux sur cette pétition jusqu'à la réponse du Conseil d'Etat.

Un député (Ve) adhère à cette proposition et demande d'effectuer les auditions une fois la réponse à la motion reçue.

La proposition de suspendre les travaux jusqu'à la réponse du Conseil d'Etat à la M 2022 est mise aux voix :

Pour :	13 (1 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 1 S)
Contre :	2 (1 MCG, 1 S)
Abstention :	–

La proposition est acceptée.

## Reprise des travaux

La motion a reçu réponse du Conseil d'Etat. Celle-ci n'a pas satisfait les auteurs de la motion qui l'ont renvoyée en commission. Il est décidé de reprendre les travaux avec les auditions prévues.

*(Note du rapporteur : ces auditions concernant aussi bien la motion que la pétition, elles seront relatées sans distinction dans ce rapport)*

### **Audition de MM. Jean-Luc Gauthey, chef de secteur de l'office de l'urbanisme, Alexandre Prina et Cédric Labey, respectivement directeur de la planification et ingénieur, au département de la mobilité**

En préambule, M. Prina indique que la réflexion sur la problématique de la mobilité a débuté il y a quelques mois déjà, en raison de l'arrivée du quartier des Cherpines. Il a d'abord porté sur le quartier lui-même, afin d'organiser l'urbanisation, puis sur le territoire plus large. Ces études sont en cours de finalisation. La présentation est donc celle d'un travail en cours.

M. Labey appuie cette présentation sur un rapport visuel (*voir document annexé*). Il présente une carte du réseau actuel et précise qu'il s'agit principalement d'un réseau dit « secondaire », autoroute exceptée. Il expose une illustration de la moyenne du trafic des jours ouvrés en 2011, qui prend en compte le fonctionnement du tram TCOB. Cette carte permet de constater que la charge de trafic sur le chemin de la Mourlaz est en contradiction avec la définition du réseau routier. En effet, le trafic sur ce chemin (réseau secondaire) est supérieur à celui de la route de Lully (axe primaire). Il existe donc un dysfonctionnement entre la hiérarchie du réseau et l'usage de ce dernier par les automobilistes.

L'offre TPG est canalisée en deux couloirs, les lignes de bus 4 et D, ainsi que le tram TCOB sur la route de Chancy. Il n'existe pas de liaison tangentielle nord-sud, à l'exception de la ligne 42 qui reste peu efficace car elle serpente beaucoup.

M. Labey évoque ensuite la saturation du réseau autoroutier et les différents points de saturation. En cas de saturation, nombre de véhicules sortent de l'autoroute pour emprunter le réseau parallèle qui permet parfois un meilleur cheminement (trafic de fuite). Le chemin de Mourlaz est utilisé par ce type de trafic.

M. Labey évoque ensuite les projections de déplacements à l'horizon 2030, tenant compte du quartier des Cherpines. Ce dernier proposera 3 000 logements pour 2 500 emplois, tandis que le nouveau quartier de Bernex amènera 5 700 logements et autant d'emplois. Bernex devrait générer environ 65 500 déplacements par jour en échange, soit approximativement

30 000 véhicules ; les Cherpines généreront environ 48 000 déplacements en échange, soit 20 000 véhicules. La génération de trafic des deux projets serait donc de l'ordre de 50 000 véhicules par jour, représentant 60 000 déplacements par jour.

M. Labey présente la carte indiquant la distribution des déplacements pour le quartier des Cherpines à l'horizon 2030. En analysant la direction des flux provenant des Cherpines, on réalise que le principal couloir de déplacement resterait Genève, avec 6 700 déplacements quotidiens. Prêt de 5 000 déplacements Cherpines-Bernex sont également à prévoir. M. Labey insiste toutefois sur le caractère incertain de ces chiffres, lesquels pourraient être prochainement revus à la hausse. Il expose de même la carte de distribution des déplacements projetés à l'horizon 2030 pour Bernex, montrant les quelques 30 000 déplacements quotidiens prévus entre Bernex et Genève.

Au vu de ces volumes de déplacements, de nouvelles liaisons sont à prévoir. Plusieurs hypothèses ont été envisagées. Certaines ont d'ores et déjà été rejetées, à l'instar d'un nouvel échangeur routier ou d'une nouvelle liaison avec Lully. D'autres s'avèrent infaisables topographiquement, telle une nouvelle liaison avec Onex, ou incohérentes, comme une nouvelle liaison avec Genève. Une liaison avec St-Julien est envisagée, en collaboration avec les autorités françaises. Une liaison avec Bernex possède un potentiel certain, elle est donc à étudier.

S'agissant de l'axe Cherpines-Bernex, le trafic, sans nouvelle liaison, s'élèverait à prêt de 14 000 véhicules répartis entre le chemin du Pont-du-Centenaire et la route de Lully. Avec la réalisation d'une nouvelle liaison, on peut s'attendre à une diminution de 60% du nombre de véhicules par jour sur ces deux axes, tandis que la « diagonale Praleta » se verrait empruntée quotidiennement par 11 300 véhicules. Il serait toutefois regrettable qu'une liaison routière traverse l'écoquartier de part en part.

M. Labey précise encore que ces réflexions sont menées en s'appuyant sur le futur réseau autoroutier (horizon 2030) et sur les projets de transports publics en cours. Il conclut en indiquant que les objectifs sont de poursuivre les études en cours et d'en mener d'autres.

### *Questions des commissaires*

Répondant à un député (L) qui a l'impression que la vision sectorielle a supplanté la vision globale des problèmes routiers du canton, M. Labey précise que le projet prend en compte l'ensemble du projet d'agglomération. S'il n'a pas été présenté ce soir c'est qu'il est en cours de consolidation.

Un député (L) juge que la présentation n'est pas en phase avec la réponse donnée par le Conseil d'Etat à la M 2022. Le Conseil d'Etat ne se montre en effet pas favorable au développement d'un axe Praleta, sauf pour les transports publics, le trafic routier n'ayant selon lui qu'à se reporter sur les axes des ponts de Lully et du Centenaire. Or, ce report sera difficile sur les axes du pont du Centenaire, inadapté, et sur le pont de Lully où les riverains émettront sans doute de fermes objections.

M. Prina observe que le trafic qui va franchir l'Aire dans la direction nord-sud s'élève à 14 000 véhicules par jour, sur deux voies de circulation, ce qui correspond à des charges de trafic acceptables. Dès lors, l'économie de moyens voudrait que ces deux axes soient utilisés pour assurer le trafic d'échange. Toutefois, des affinements doivent être effectués dans le détail de la mise en œuvre, sur les carrefours environnants notamment.

Le même député relève qu'il ne s'agit pas uniquement de déplacements de quartier mais du trafic de fuite. Ignorer ce trafic revient à faire fi de la réalité.

#### **Audition de M. Gilbert Vonlanthen, maire de la commune de Bernex**

M. Vonlanthen dit sa commune très inquiète de la suppression du pont de la Moulaz et du déplacement de trafic évident qui s'en suivra. Il signale que certaines informations qui figurent dans les considérants de la pétition sont erronées. Ainsi, les pétitionnaires prétendent que le pont de Lully est emprunté par 4 000 véhicules quotidiennement alors que les études et les comptages effectués confirment la présence actuelle de 9 400 véhicules jour, ce chiffre passera à 13 000 après la fermeture du pont de Moulaz. Il existe donc déjà des signes qui prouvent que, sans l'aménagement d'une autre route de liaison entre les Cherpines et le haut de Confignon, le secteur sera engorgé.

Un député (L) rappelle que les magistrats des communes de Bernex et de Confignon avaient, lors de leur précédente audition, tenus des propos identiques, d'où le dépôt de la M 2022. Suite à cela, une pétition a été déposée par les habitants de Confignon. Ces derniers craignent particulièrement le trafic poids lourds. En effet, le département avait indiqué l'existence de réserves pour permettre ce type de trafic sur le pont de la Praleta. Il est toutefois évident que le but de la motion n'est pas d'encourager le trafic poids lourds sur cet axe. Il aimerait confirmation qu'il n'y a pas de trafic poids lourds dans le quartier.

M. Vonlanthen le confirme.

Une députée (S) demande à l'auditionné s'il a pris connaissance d'autres alternatives que cette route pour faire passer ces flux.

M. Vonlanthen répond par la négative. Au vu du développement futur de Bernex, il se dit très inquiet. Un parc de 190 logements est en attente d'autorisation de construire. Ces logements vont encore alourdir le trafic dans le secteur. Il répète que, au vu des études effectuées, il est indispensable de compenser la destruction du pont.

Un député (L) demande quel est le degré de collaboration avec les communes de Confignon et d'Onex. Au vu de ce qui a été dit lors de l'audition des pétitionnaires, la commune de Confignon semble avoir modifié son avis initial.

M. Vonlanthen observe que les dialogues sont bons, même s'il existe des points de divergence. Initialement le Conseil administratif de Confignon n'était pas opposé au projet.

Répondant à la remarque d'un député (L) qui mentionne le temps de trajet supplémentaire pour aller de Bernex-Nord aux Cherpines sans le pont de la Praleta, M. Vonlanthen confirme que cela n'irait pas dans le sens du développement durable. Il conclut en répétant qu'une solution devra impérativement être trouvée, si possible avec l'accord des trois communes.

### **Audition de M<sup>me</sup> Sylvie Jay, conseillère administrative de la commune de Confignon**

La Présidente rappelle que la commune de Confignon a déjà été auditionnée. Un courrier où la commune revient sur les positions précédemment adoptées est ensuite parvenu au Grand Conseil. L'audition d'aujourd'hui a donc pour but de connaître la position actuelle de la commune de Confignon quant à la route de liaison potentielle.

M<sup>me</sup> Jay indique que la commune soutient la pétition car elle subit déjà beaucoup de trafic de transit. Elle précise qu'une étude a été demandée afin de mettre en évidence les conséquences de ce trafic pour la commune. Ainsi, les autorités sont-elles préoccupées par la fermeture du pont de Mourlaz et un éventuel transfert des flux via la Praleta. La commune reconnaît que la possibilité d'une tangentielle passant par le pont de la Praleta existe mais elle ne la souhaite pas. Elle constate que le développement des Cherpines incitera la population à prendre le tram plutôt que de transiter par cette éventuelle tangentielle.

Ainsi, la commune de Confignon ne craint que le trafic de transit et n'est pas opposée au passage de transports publics de la mobilité douce, s'il est

possible de restreindre l'accès de cette voie à ces types de transports. M<sup>me</sup> Jay rappelle qu'il s'agit d'une zone protégée, proche d'une césure verte.

Un député (L) constate qu'il existe là une certaine confrontation entre l'intérêt général et l'intérêt particulier des communes. Il demande s'il est envisageable de réaliser un ouvrage souterrain afin de concilier les intérêts divergents et si la commune de Confignon est encline à un tel projet.

M<sup>me</sup> Jay observe qu'une voie souterraine serait idéale, mais croit connaître l'existence d'un gazoduc qui empêcherait cette réalisation.

M. Prina confirme l'existence de ce gazoduc.

Un député (L) rappelle que, dans le cadre de la 3<sup>e</sup> étape de la renaturation de l'Aire, les maires des deux communes avaient été auditionnés. Ces derniers avaient émis des inquiétudes quant à l'évolution du trafic suite à la fermeture du pont de la Moulaz. C'est à la suite de cela que la motion a été déposée. Cette motion fait mention de dimensions permettant le trafic poids lourds, mais il y a confusion. Si la route devait être dimensionnée pour faire passer des bus TPG, il n'était pas du tout dans l'intention des motionnaires de permettre le passage des camions. Le député rappelle que cette motion ne demande qu'un crédit d'étude afin de répondre aux différentes préoccupations en matière de voies de circulation. Il aimerait savoir quelle est la position de la commune de Confignon quant au développement de la région.

M<sup>me</sup> Jay observe que la nécessité de créer un lien entre le village de Confignon et les Cherpines a été relevée. Mais elle juge cet espoir illusoire. A titre de comparaison, elle évoque la séparation qui existe entre le quartier de Cressy et le reste de la commune. Elle est d'avis qu'une scission similaire va se créer avec le nouveau quartier.

Mme Jay suppose que les flux de voitures vont se diriger vers la route de Lully, plus adaptée que les petits chemins. Par ailleurs, elle rappelle que les flux qui circulent par ces chemins engendrent des charges pour la commune, ainsi qu'une certaine dangerosité. Elle est donc d'avis qu'il faut respecter la hiérarchie du réseau.

Elle relève encore le fait que le problème principal se situe en amont, au niveau de l'engorgement de l'autoroute, puisque l'essentiel du trafic susmentionné est un trafic dit « de fuite ». La commune de Confignon s'oppose donc à une tangentielle, sauf si elle est empruntée par les transports en commun et la mobilité douce. Elle répète qu'il s'agit d'une zone à préserver.

Un député (L) déduit de cet exposé que la commune de Confignon n'est pas opposée à une étude, si elle est axée sur les transports publics,

notamment. Il comprend bien les craintes des habitants mais les nuisances actuelles engendrées par le pont de la Mourlaz vont disparaître avec sa fermeture. Le but de la motion était d'étudier les possibilités d'une tangentielle, afin de prévoir, le cas échéant, la construction d'un ouvrage ad hoc en même temps que la renaturation de l'Aire et non pas 10 ans après, ceci pour une économie de coût.

Un député (L) s'étant étonné que la commune n'ait rien fait pour s'opposer à la fermeture du pont de la Mourlaz, M<sup>me</sup> Jay indique que des voies sont prévues pour le report du trafic.

Un député (R) a quelques inquiétudes s'agissant de la cohésion de la commune. Il s'étonne du fait que M<sup>me</sup> Jay semble banaliser l'augmentation de la population et la future « séparation » des quartiers dont elle a fait mention.

Mme Jay ne crois pas avoir été aussi pessimiste et précise que ses propos n'engagent qu'elle. Elle ne fait que constater la difficulté de gérer ce genre de situation. Le quartier des Cherpines proposera des commerces et des lieux sociaux, elle en déduit que la motivation des habitants à se rendre au centre de Confignon sera moindre.

Un député (Ve) ayant demandé la position de la commune sur la proposition du Conseil d'Etat de relier Bernex-Confignon à Plan-les-Ouates par une ligne de bus, M<sup>me</sup> Jay répond que la commune est ouverte à une solution passant par des transports en commun, tant que cela n'ouvre pas la voie à d'autres flux de circulation motorisés individuels.

### **Débat de la commission**

Un député (UDC) ayant demandé un complément d'information sur le gazoduc évoqué, M. Prina confirme que ce gazoduc longe l'autoroute du côté de la Praleta. Il se confronte dès lors à un éventuel ouvrage souterrain.

Un député (L) s'étonne de l'attitude attentiste du Conseil d'Etat dans sa réponse à la M 2022, car la présentation effectuée en début de séance est assez alarmante sur la situation future. Il est donc d'avis qu'effectuer une étude parallèle à la renaturation de l'Aire est une bonne chose. Une liaison entre Bernex-nord et les Cherpines paraît indispensable.

Un député (L) observe que les communes de Bernex et de Confignon sont toutes deux préoccupées quant au futur de la mobilité dans la région. Par ailleurs, des projets autoroutiers ont été évoqués, il aimerait en savoir plus à ce sujet. Finalement, il se demande s'il ne faudrait pas profiter de l'élargissement de l'autoroute de contournement pour envisager une tangentielle partant du chemin de la Praleta pour aller sur route de Chancy. A

ce stade, le groupe libéral reste favorable à un crédit d'étude afin de pousser la réflexion plus loin.

M. Prina indique que la Commission des transports auditionne l'office fédéral des routes (OFROU) en ce moment même. Plusieurs études sont menées : l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, une troisième voie Genève-Coppet et la traversée du lac.

M. Prina note encore que l'étude sur la traversée du lac met en évidence deux variantes. La première consiste en un élargissement de l'autoroute à 4 voies, pour répondre à la problématique des goulets d'étranglement (variante prônée par l'OFROU). La traversée du lac amène des améliorations notables en terme de trafic d'agglomération, mais elle nécessite malgré tout l'élargissement de l'autoroute, et ce jusqu'à Bernex. Les études montrent qu'il ne suffit pas de traiter le haut de l'autoroute mais qu'il faut songer au bas. Il faut donc s'orienter vers un allègement du trafic de fuite, car fondamentalement, ce trafic doit rester sur l'autoroute. Pour y parvenir, il faut que le temps de trajet sur l'autoroute soit plus concurrentiel que le passage sur les petits chemins.

Un député (L) rappelle que les points chauds de l'autoroute de contournement sont l'échangeur de Perly, le matin, et le tunnel de Vernier ainsi que la douane de Bardonnex le soir. Il demande aussi si le fait de supprimer une des deux voies du tunnel de Vernier, afin d'assurer une certaine sécurité, a déjà été étudié.

M. Prina indique que la douane de Bardonnex est l'un des points qui doivent être travaillés avec les douanes et l'OFROU. A la deuxième question, il répond par la négative et précise que le travail s'oriente plus vers le dernier échangeur de Jonction-Canada et l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence. S'agissant du tunnel de Confignon, la seule solution possible semble être la gestion dynamique du trafic, on peut ainsi augmenter le débit en réduisant sa vitesse.

Un député (S) souhaite savoir dans combien de temps les études du secteur Praleta seront achevées. Il se demande s'il n'est pas plus judicieux d'attendre le résultat de ces études pour proposer ensuite un crédit d'étude plus ciblé que celui de la M 2022 et propose d'ajourner le traitement de la pétition.

M. Prina indique que les études en cours devraient être achevées à §mi-2013.

Un député (R) relève que les problèmes de liaison entre le quartier de Cressy et Confignon avaient été évoqués et prévus lors des travaux. Il s'insurge contre ce manque de prévisibilité, de cohérence et de mémoire.

L'autoroute de contournement n'était pas faite pour du trafic interne mais le trafic du centre-ville a été reporté peu à peu sur la périphérie. L'autoroute n'avait pas été dimensionnée pour cela. Dans le cadre des études de « Circulation 2000 », datant des années 90, il a été relevé la nécessité d'une traversée du lac pour que cela fonctionne. Aujourd'hui, Berne vient à préférer une solution d'autoroute à 4 voies. Mais lorsque les travaux s'engageront Genève sera une ville sinistrée. Il est en effet impensable de faire passer le trafic ailleurs.

Un député (L) indique que son groupe s'opposera à l'ajournement de la pétition. Il rappelle que l'une des conditions au vote de la 3<sup>e</sup> étape de la renaturation de l'Aire était le dépôt de cette motion. Il regrette ce manque de vision à moyen terme tout comme l'investissement de 25 millions pour la renaturation qui risque d'être démolie par la construction d'un nouveau pont dans 10 ans. Il est impératif d'effectuer ces travaux en trouvant une solution pour le trafic.

L'ajournement de la P 1817 est mis aux voix

Pour :	6 (2 S, 3 Ve, 1 PDC)
Contre :	7 (3 L, 2 R, 1 UDC, 1 MCG)
Abstention :	–

La demande d'ajournement de la P 1817 est refusée.

### ***Deuxième partie du débat***

La motion ayant été renvoyée en commission dans l'intervalle, le débat sur la pétition se poursuit en présence de MM. Prina et Labey.

Une députée (Ve) suggère de statuer sur la pétition et de la renvoyer au Conseil d'Etat. Revenant sur la motion, elle comprend que les motionnaires soient insatisfaits de la réponse du Conseil d'Etat mais juge, au vu de ce qui a été présenté, et en tenant compte de l'audition de la commune de Confignon, qu'il n'y a, pour l'heure, pas d'autres réponses à apporter. Un certain nombre d'études sur le secteur seront à disposition en 2013, elle juge que le deuxième traitement de la motion peut attendre jusque-là.

M. Prina confirme que les études sont menées à différentes échelles (plaine de l'Aire, Cherpines, transport collectif en tangentielle). Ces études mettent en évidence des constats en matière d'évolution du trafic, qui amèneront le département à définir un plan d'action décliné sur tout le secteur, d'ici 2013. Une fois ces mesures définies, les études à mener seront plus aisément chiffrables. Cette motion trouverait donc sa réponse au travers des crédits d'investissements qui seraient déposés.

M. Labey ajoute que l'une des mesures dont il est fait mention serait l'amélioration des aménagements du chemin du Pont-du-Centenaire, qui est actuellement peu à même de supporter du trafic supplémentaire.

Un député (R) rappelle que le quartier des Cherpines, comme celui de Bernex-Nord, vont avoir une densité de population très importante et que cette forte population devra circuler. Le besoin de cette tangentielle ressort de l'exposé de M. Prina. Par ailleurs, la commune a besoin d'une liaison physique entre ses différents secteurs. Cette liaison n'est qu'une voie de compensation à la fermeture du chemin de Mourlaz. Une fois l'ouvrage réalisé, rien n'empêche de décider quel type de véhicule pourra y circuler. Il est choqué par le manque de préoccupation des autorités communales quant à l'unité de la commune de Confignon. Par ailleurs la pétition paraît résulter d'inquiétudes infondées, basées sur des déclarations mal interprétées. Il propose son classement.

Une députée (L) qui était alors magistrat communal et membre du jury dans le concours de projet de renaturation de l'Aire, se dit touchée par le sujet. A l'époque, les autorités communales présentes avaient exprimé leurs soucis quant à la suppression de ce pont et l'assurance de la possibilité d'une nouvelle voie les avait rassurées. Ces déclarations rassurantes avaient été faites par le chef du département alors que le quartier des Cherpines n'était pas encore prévu. Elle comprend que la commune de Confignon soit réticente, mais constate qu'en refusant cette nouvelle voie cette commune renvoie ses problèmes de circulation aux communes voisines.

Répondant à une question de la même députée, M. Labey précise que la fermeture du Pont de la Mourlaz est prévue au début octobre 2012 et qu'un comptage est en cours afin d'avoir une image du flux de trafic actuel.

M. Prina précise que l'objectif actuel est de poursuivre ces études et de les achever au printemps 2013. Il répète que ces dernières vont permettre de préciser les besoins et d'éviter un crédit d'étude flou.

Un député (S) juge qu'il serait judicieux d'attendre les résultats de ces études avant de statuer sur la motion.

Le projet de renaturation de l'Aire n'étant plus un projet urgent, un député (L) suggère de laisser le pont ouvert tant que le problème n'a pas trouvé de solution.

Un député (MCG) aimerait avoir les résultats du comptage rapidement, de manière à pouvoir discuter des mesures à entreprendre sans plus attendre.

La Présidente ayant demandé plus d'informations sur les mesures envisagées à court terme. M. Prina indique que le travail actuel se base sur le comptage effectué en 2011. Dès la fermeture du pont de la Mourlaz,

l'acceptabilité des mesures pourra être testée et elles pourront être modifiées le cas échéant. L'estimation du report des charges de trafic a montré que sur le moyen et long terme, les 14 000 véhicules se répartiront entre la route de Lully et la route du Pont-du-Centenaire, moyennant quelques travaux sur cette dernière voie. Il juge l'estimation de ces charges de trafic absorbables et acceptables.

Une députée (L) demande si le chiffre de 7 000 véhicules par voie est une projection qui prend en compte le quartier des Cherpines. M. Prina ayant répondu par l'affirmative, elle demande quelle est la situation actuelle.

M. Prina ayant indiqué les chiffres de 5 000 véhicules/jour sur le pont de la Mourlaz, 3 000 sur le pont du Centenaire et 4 000 sur le pont de Lully, la même députée s'étonne de la faiblesse de ces estimations.

M. Prina indique que les hypothèses 2020-2030 prennent en compte un certain nombre d'infrastructures, notamment le tram de St-Julien et le CEVA. Elles entraînent une réaffectation des déplacements. A titre d'exemple, 30% du trafic de l'autoroute de contournement provient de la vallée de l'Arve et procède à un contournement via le Salève ; cette population empruntera le CEVA et libérera l'autoroute, diminuant ainsi le trafic de fuite.

La même députée relève qu'il y a beaucoup d'hypothèses à la base de ces projections et qu'il est dès lors difficile de leur faire confiance.

Une députée (Ve) observe que les réflexions s'orientent fatalement vers une augmentation du transport motorisé, un fatalisme qu'elle juge regrettable. Le Plan localisé du quartier des Cherpines le présente en effet comme un quartier à développement durable où les transports publics seront prioritaires.

Un député (L) se dit sceptique quant au discours optimiste en lien avec le report du trafic sur le CEVA. Ces réflexions omettent le trafic des entreprises locales nécessitant un véhicule utilitaire. Ce trafic ne peut se reporter sur les transports publics, quels qu'ils soient.

Une députée (Ve) l'admet, mais elle observe que lorsqu'il n'y aura plus que des professionnels sur les routes, il n'y aura plus de problème de circulation.

### **Le renvoi de la P 1817 au Conseil d'Etat est mis aux voix**

Pour :	7 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 L)
Contre :	8 (1 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 2 MCG)
Abstention :	–

**Le renvoi au Conseil d'Etat est refusé.**

**Le dépôt de la P 1817 sur le bureau Grand Conseil est mis aux voix**

Pour :	10 (2 S, 3 L, 1 PDC, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)
Contre :	4 (2 Ve, 1 R, 1 PDC)
Abstention :	1 (1 R)

**Le dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil est accepté.****Conclusion**

Cette pétition a été déposée en réaction à une motion qui demande un crédit d'étude pour la réalisation d'un itinéraire de remplacement à la fermeture du Pont de Mourlaz, soit la réalisation de travaux sur le Pont de la Praleta. La motion a reçu réponse du Conseil d'Etat. Cette réponse n'a pas été jugée satisfaisante et celle-ci a été renvoyée à la Commission des travaux. Après un travail parallèle, sur la pétition et la motion revenue en commission, cette dernière a été gelée dans l'attente de la finalisation des études en cours, relatives à la mobilité dans le secteur.

Les soucis des pétitionnaires ont donc été entendus dans le cadre de ces travaux, tant par la commission qui doit encore rendre ses conclusions sur la motion que par les responsables du département et les communes concernées, notamment celle de Confignon, à même de les relayer dans ses préavis le cas échéant, si le crédit d'étude demandé par la motion devait déboucher sur un projet concret.

La commission recommande dès lors le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil et vous remercie de suivre ses conclusions.

*Annexe :*

*Visuel présenté par le département relatif à la problématique évoquée dans cette pétition, soit au réseau routier et aux flux de circulation, actuels et futurs, dans le secteur.*

## **Pétition (1817)**

### **pour préserver l'environnement actuel des chemins de la Praleta et du contour d'Arare**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Lors de la séance du Grand Conseil tenue le 13 octobre 2011, vous avez accepté et renvoyé au Conseil d'Etat la motion 2022 demandant de déposer dans les plus brefs délais un crédit d'étude pour la réalisation de la route du pont de la Praleta afin que ce projet, jugé essentiel par certains députés pour le développement de ce secteur en termes de mobilité, puisse être réalisé en même temps ou dans la continuité des travaux de renaturation de l'Aire, 3<sup>ème</sup> étape.

#### **Nous nous opposons fermement à ce projet car :**

- Suite à la décision d'interdire toute circulation sur le pont de Mourlaz (actuellement plus de 5'300 véhicules/jour), la construction d'une route à grand trafic permettant d'accueillir des poids lourds, telle que proposée dans la motion, constituera un véritable appel d'air pour le trafic motorisé.
- Aujourd'hui déjà, quand l'autoroute de contournement est surchargée, on peut constater une augmentation considérable du trafic sur le chemin de Mourlaz. Construire une route à grand trafic à l'aplomb de l'autoroute actuelle reviendrait à inciter les conducteurs à utiliser cette nouvelle « voie d'évitement », ce qui, en termes de développement durable, est une aberration alors que notre village s'est battu pour que l'autoroute soit enterrée afin de protéger les habitants de Confignon et de la presqu'île de Lœx des nuisances induites et conserver ainsi la biodiversité.
- Le nouveau pont de Lully, construit à grands frais – plusieurs dizaines de millions de francs – est actuellement utilisé par environ 4 000 véhicules/jour, soit moins que le vieux pont de Mourlaz appelé à disparaître. Sa capacité d'absorption est largement supérieure. Avoir consenti un tel investissement pour la construction de ce nouveau pont pour maintenir son utilisation au niveau actuel est une autre aberration.
- Le chemin de Praleta est une route de desserte à faible capacité. Il est largement utilisé pour la mobilité douce et les loisirs. L'élargir signifierait une nouvelle emprise sur la zone agricole. Or, Confignon est déjà lourdement affectée par le déclassement des Cherpines et il n'est pas

prévu de restituer le chemin de Mournalaz à la zone agricole. Ce serait aussi un frein très net au développement de la mobilité douce.

- La césure verte reliant l’Aire au Rhône est un élément vital pour l’environnement. Elle doit être préservée au maximum. Cette volonté est manifestée par nos autorités dans le Plan directeur communal 2006, adopté par le Conseil d’Etat la même année, et par une résolution du Conseil municipal votée à l’unanimité.

Pour les raisons évoquées dans la présente pétition qui a récolté 461 signatures dans un délai court amputé par les fêtes de fin d’année, nous vous demandons de renoncer à ce projet et de préserver l’environnement actuel de ce secteur.

N.B. 461 signatures  
*p.a. Association Résidence les  
Marais  
Monsieur Jorge Restrepo  
Chemin des Marais 24  
1232 Confignon*

# Audition commission des travaux – P 1817 - pour préserver l'environnement actuel des chemins de Praleta et du contour d'Arare

04/09/2012



Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement  
Direction Générale de la Mobilité

04.09.2012 - Page 1

## Sommaire

**Diagnostic de la situation actuelle**

**Evaluation des déplacements en 2030**

**Définir les besoins en mobilité**

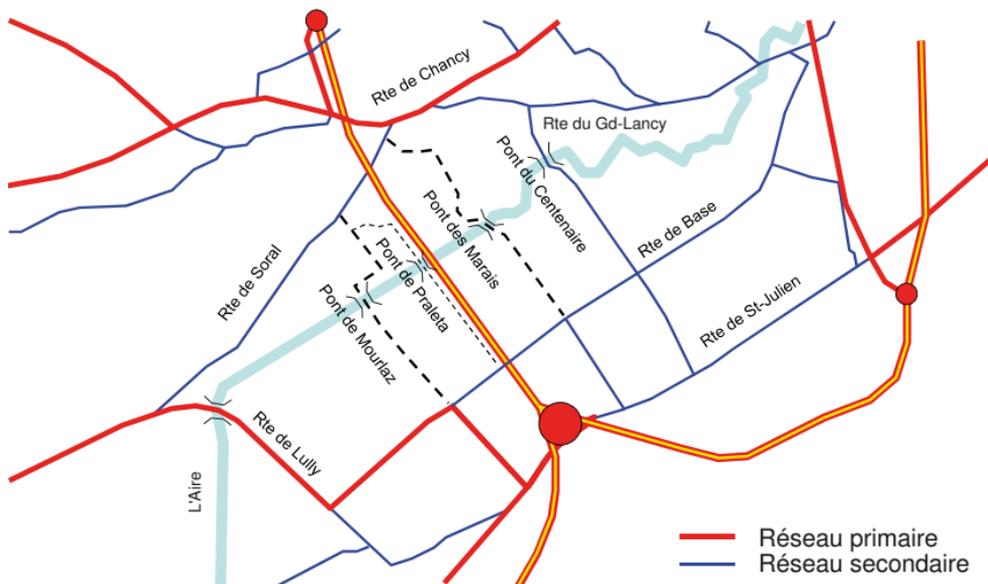
**Dimensionner les infrastructures sur la base des besoins**



Département de l'intérieur et de la mobilité  
Direction Générale de la Mobilité

04.09.2012 - Page 2

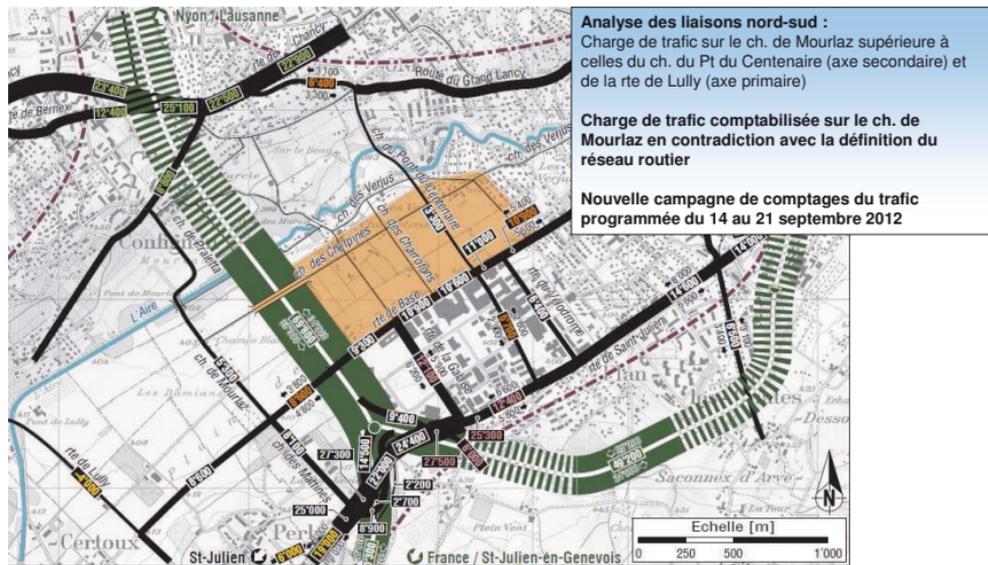
## Réseau actuel des voies



Direction Générale de la Mobilité

04.09.2012 - Page 3

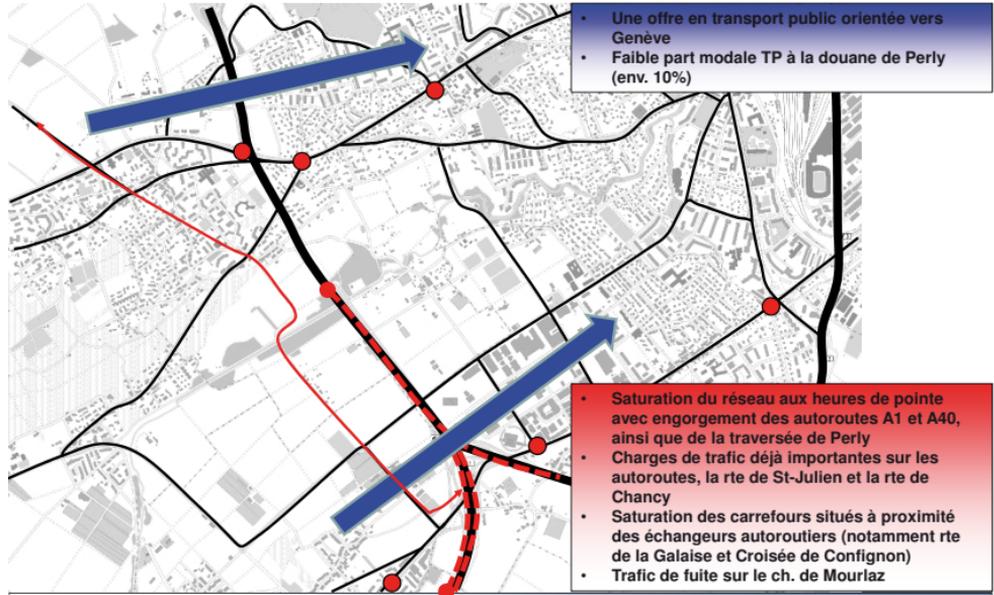
## Moyenne du trafic des jours ouvrés en 2011 (véhicules/jour)



Direction Générale de la Mobilité

04.09.2012 - Page 4

### Synthèse des dysfonctionnements



- Une offre en transport public orientée vers Genève
- Faible part modale TP à la douane de Perly (env. 10%)

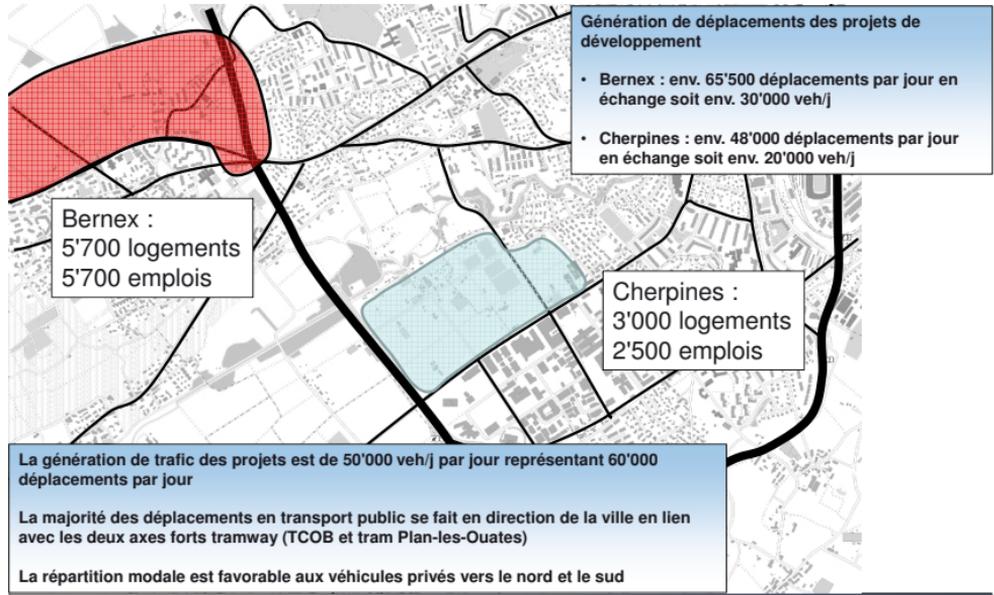
- Saturation du réseau aux heures de pointe avec engorgement des autoroutes A1 et A40, ainsi que de la traversée de Perly
- Charges de trafic déjà importantes sur les autoroutes, la rte de St-Julien et la rte de Chancy
- Saturation des carrefours situés à proximité des échangeurs autoroutiers (notamment rte de la Galaise et Croisée de Confignon)
- Trafic de fuite sur le ch. de Mourlaz



Direction Générale de la Mobilité

04.09.2012 - Page 5

### Nouveaux déplacements à l'horizon 2030



Génération de déplacements des projets de développement

- Bernex : env. 65'500 déplacements par jour en échange soit env. 30'000 veh/j
- Cherpines : env. 48'000 déplacements par jour en échange soit env. 20'000 veh/j

Bernex :  
5'700 logements  
5'700 emplois

Cherpines :  
3'000 logements  
2'500 emplois

La génération de trafic des projets est de 50'000 veh/j par jour représentant 60'000 déplacements par jour

La majorité des déplacements en transport public se fait en direction de la ville en lien avec les deux axes forts tramway (TCOB et tram Plan-les-Ouates)

La répartition modale est favorable aux véhicules privés vers le nord et le sud

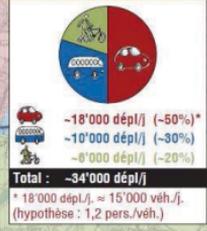


Direction Générale de la Mobilité

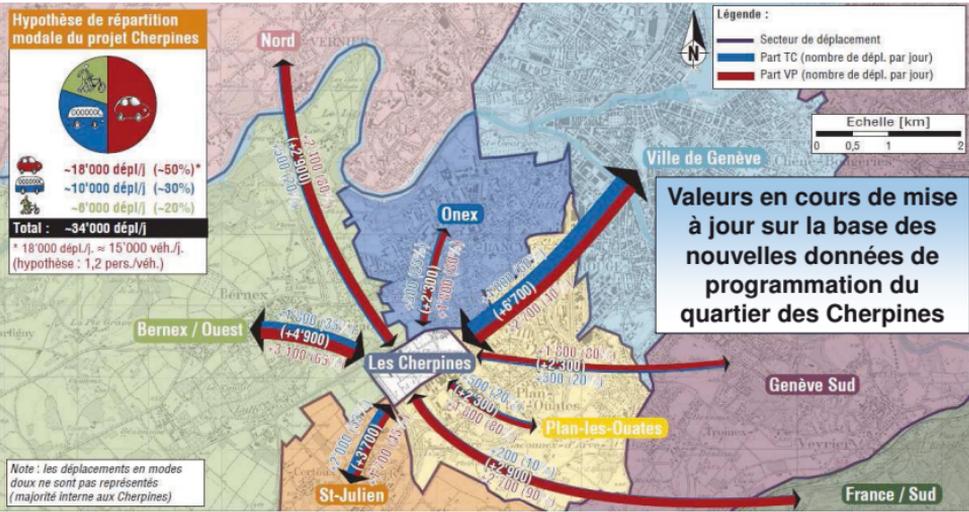
04.09.2012 - Page 6

### Distribution des déplacements à l'horizon 2030 - Cherpines

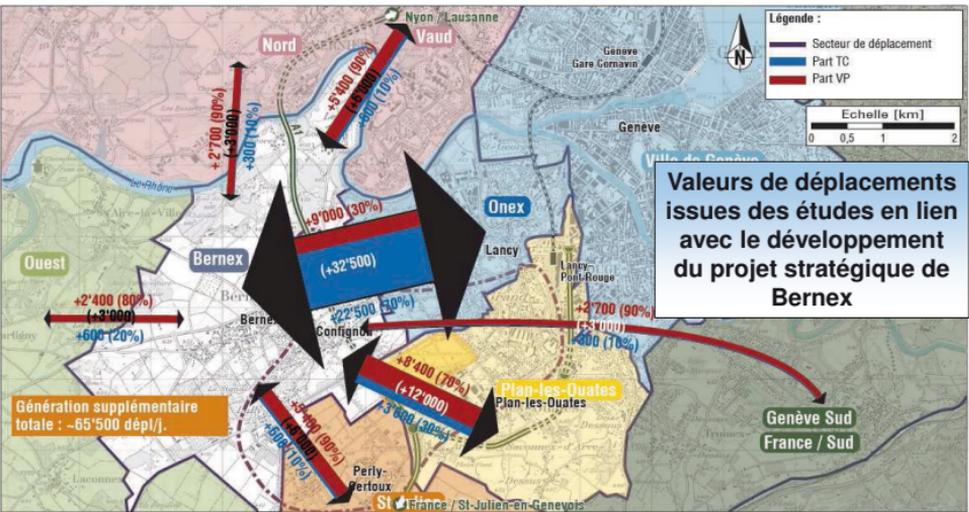
**Hypothèse de répartition modale du projet Cherpines**



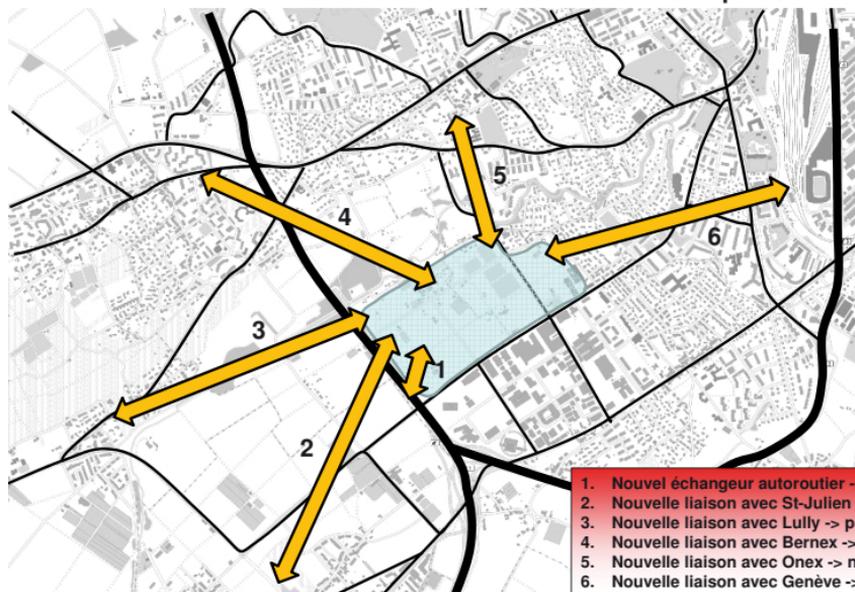
Note : les déplacements en modes doux ne sont pas représentés (majorité interne aux Cherpines)



### Distribution des déplacements à l'horizon 2030 - Bernex



### Eléments variables d'accessibilité aux Cherpines



1. Nouvel échangeur autoroutier -> non Perly
2. Nouvelle liaison avec St-Julien -> à étudier
3. Nouvelle liaison avec Lully -> pas d'intérêt
4. Nouvelle liaison avec Bernex -> à étudier
5. Nouvelle liaison avec Onex -> non faisable
6. Nouvelle liaison avec Genève -> non cohérent

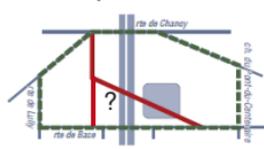


Direction Générale de la Mobilité

04.09.2012 - Page 9

### Evaluation quantitative du trafic

#### Axe Cherpines – Bernex



#### SANS NOUVELLE LIAISON

#### AVEC NOUVELLE LIAISON

#### Trafic sur liaisons existantes

#### Trafic sur liaisons existantes

#### Trafic sur nouvelle liaison

Lully + Centenaire  
(Mouriaz supprimé)

Lully + Centenaire

Diagonale Praletta



Trafics liés aux

TJOM 2030

Autres projets

Cherpines



Direction Générale de la Mobilité

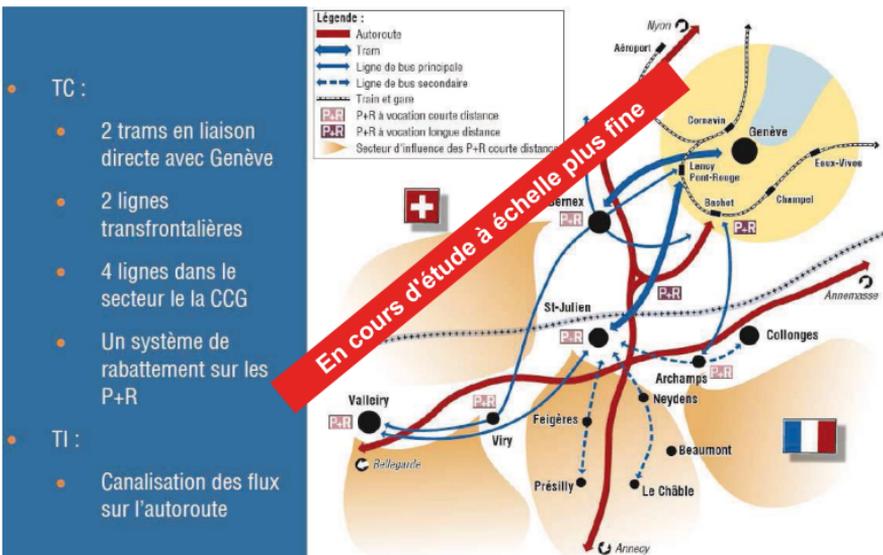
04.09.2012 - Page 10

## Exemple d'axe secondaire similaire au ch. du Pont du Centenaire



Chemin de la Seymaz à Vandoeuvres : env. 7'000 veh/j

## Concept de déplacement de la Plaine de l'Aire - 2030



## Conclusions

### Poursuivre les études en cours et engager les études à mener

- Projet de tramway entre Palettes et St-Julien – démarrage début 2013
- Liaison transport public entre Cherpines et Bernex – fin étude deb 2013
- Liaison entre St-Julien et Genève en relation avec le tram St-Julien – mi-2013
- Etudier la faisabilité de mesures d'aménagement du ch. du Pont-du-Centenaire ou autres mesures à définir pour les liaisons nord-sud – à engager en parallèle des études urbaines Cherpines
- Réaménagement de la rte de Base et du ch. des Mattines afin d'assurer l'accessibilité au quartier des Cherpines et de la ZIPLO
- Césure verte Bernex-Cherpines



# MERCI DE VOTRE ATTENTION



*Date de dépôt : 13 novembre 2012*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Miguel Limpo**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

L'Association Résidence Les Marais est née peu avant 2000 afin de gérer une copropriété située à proximité du potentiel pont de Praleta. L'association s'est positionnée très clairement contre la M 2022 par le biais de la présente pétition.

### **La motion 2022**

La motion qui suscite l'ire des pétitionnaires a été signée par des député-e-s du PLR, du PDC, de l'UDC et du MCG. Elle demandait au Conseil d'Etat de déposer dans les plus brefs délais un crédit d'étude pour la réalisation du pont de Praleta afin que ce dernier puisse être réalisé en même temps ou dans la continuité de la troisième étape des travaux de renaturation de l'Aire, suite à la fermeture du pont de Murlaz. Les considérants de la motion insistaient également sur le fait qu'il fallait « profiter des travaux prévus au niveau de la renaturation de l'Aire pour réaliser une nouvelle liaison routière tant pour les transports publics que privés ou poids lourds ».

Même si les signataires de la motion s'en défendent, cette nouvelle route aurait eu des dimensions favorisant la circulation de transit. L'exposé de la M 2022 ne peut pas être plus clair : « Cette route devrait, idéalement, avoir un gabarit de 13 ou 14 m avec une voie de 3,50 m dans chaque sens afin de permettre d'absorber le trafic privé, poids lourds et les transports publics ».

### **Un écoquartier à proximité d'un pont incitant au trafic de transit ?**

Le vrai risque avec la création de ce nouveau pont est que l'on incite les automobilistes à quitter l'autoroute de contournement et à prendre des routes de campagne peu adaptées à une circulation de transit. La zone industrielle de Plan-les-Ouates est appelée à se développer, et le trafic qu'elle génère pourrait se retrouver sur ce nouveau pont.

Pour l'association pétitionnaire, il serait incohérent de prévoir, d'une part, un fort développement d'habitations aux Cherpines et, d'autre part, la construction d'une route créant des nuisances importantes aux futurs habitants. D'autant plus que les Cherpines ont l'ambition d'être un écoquartier avec un trafic automobile réduit.

Par ailleurs, si les habitants de ce futur « écoquartier » veulent aller prendre l'autoroute, il leur sera plus naturel de s'engager à l'échangeur de Perly plutôt qu'à celui de Bernex, déjà fortement encombré.

Enfin, la charge de trafic actuelle sur le pont de Mourlaz est en contradiction avec la définition du réseau routier : le trafic sur ce chemin (réseau secondaire) est supérieur à celui de la route de Lully (réseau primaire). Le chemin de Mourlaz est donc déjà actuellement utilisé par le trafic de fuite de l'autoroute.

### **Des mesures complémentaires plutôt qu'un nouveau pont**

L'affirmation selon laquelle la destruction du pont de Mourlaz engorgerait le village de Lully est erronée. L'augmentation objective de la circulation sur le pont de Lully ferait passer la circulation à 14 000 véhicules. Cette charge de trafic (estimée) est tout à fait absorbable par les gabarits actuels.

L'une des mesures alternatives à la construction du pont de Praleta et dont a fait mention en commission M. Prina, directeur de la planification générale, serait l'amélioration des aménagements du chemin du Pont-du-Centenaire.

### **Préservation de la césure verte**

L'opposition de l'association ne se résume pas à la préoccupation de certains propriétaires quant à la circulation routière qu'engendrerait l'élargissement de la route. L'idée est également de préserver cet axe protégé de pénétrance verte qui est à la base même de l'idée d'enterrer la portion d'autoroute à proximité.

Il s'avère également que la construction d'un tunnel à cet endroit, sous l'Aire, serait impossible à cause de la proximité d'un gazoduc.

### **Position des communes concernées et retrait possible de la motion**

Les maires des communes de Bernex et Confignon, MM. Dal Busco et M. Dinh Manh, sont venus devant la Commission des travaux affirmer l'importance d'une route de liaison autre que le pont de Lully, le pont du

Centenaire ou l'autoroute de contournement. La position de la commune de Confignon a cependant changé suite aux nombreuses plaintes d'habitant-e-s.

Lors de l'audition de l'association pétitionnaire en commission, un député (L) avait même affirmé qu'il n'aurait aucun problème à retirer la motion le cas échéant. Au fil des débats, et malgré les (nouvelles) craintes exprimées par les autorités de Confignon, une majorité de la Commission des travaux a considéré que ces inquiétudes et ces plaintes n'avaient aucune raison d'être.

### **Perte de liens à l'intérieur de la commune de Confignon ?**

Un commissaire (R) s'est montré inquiet quant à la cohésion de la commune de Confignon et la manque de liaisons routières entre le village et le futur quartier des Cherpines. Cet argument a été balayé aussi bien par l'association Résidence Les Marais que par les autorités de Confignon. Le quartier des Cherpines, tout comme celui de Cressy, contiendra des commerces et des lieux sociaux : la motivation des habitants à se rendre au centre du village sera donc moindre.

### **Conclusion**

Les arguments du présent rapport suffisent amplement pour ne pas construire ce nouveau pont : les habitants à proximité et les autorités de la commune concernée sont opposés ; une renaturation de l'Aire coutant plusieurs millions doit justement permettre à la nature de reprendre ses droits ; un écoquartier se construit à proximité ; les chemins de campagne adjacents seront utilisés par un trafic de fuite de l'autoroute. Malgré ces raisons objectives, une majorité de la Commission des travaux a préféré soutenir ce nouveau projet de pont et se raccroche ainsi à un vieux projet qui n'a plus aucune pertinence au vu du contexte actuel.

La minorité de la commission, en revanche, convaincue de la demande légitime des habitantes et des habitants et de leurs arguments en défaveur de ce nouveau pont, soutient cette pétition avec conviction et vous appelle par conséquent à l'envoyer au Conseil d'Etat.