

*Date de dépôt: 14 janvier 2003*

*Messagerie*

## **Rapport**

**de la Commission des travaux chargée d'étudier:**

- a) **PL 8662-A**     **Projet de loi de M<sup>me</sup> et MM. Gabriel Barrillier, Luc Barthassat, Thomas Büchi, Hubert Dethurens, Janine Hagmann, Blaise Matthey, Jean-Marc Odier, Pierre-Louis Portier, Jacques Jeannerat, Alain Meylan et Olivier Vaucher ouvrant un crédit d'investissement de 35 370 652 F pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 - RC 1 route de Thonon (reprise du PL 7784)**
- b) **P 1360-B**     **Pétition pour un tunnel à Vézenaz**

**RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

### **Rapport de M. Hugues Hiltpold**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des travaux du Grand Conseil a examiné le projet de loi 8662 lors de ses séances des 17 et 24 septembre, 1<sup>er</sup> et 8 octobre 2002 sous la pittoresque présidence de M. Dominique Hausser et des 22 octobre et 5 novembre 2002 sous l'éminente présidence de M. Thomas Büchi.

Ont participé aux travaux de la commission : M. Laurent Moutinot, conseiller d'Etat chargé du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (ci-après DAEL), M. Jean-Bernard Haegler, ingénieur cantonal, directeur – génie civil du DAEL, M. Pierre Vonlanthen, directeur adjoint – génie civil du DAEL, M. René Leutwyler, chef du service des ponts du DAEL, M. Jean-Daniel Favre, chef de la division de l'aménagement cantonal et régional du DAEL, et M. François Reinhard, directeur des bâtiments du DAEL.

Les procès-verbaux des séances ont été rédigés avec diligence par M<sup>me</sup> Jacqueline Meyer et M. Hubert Demain, à qui vont nos plus vifs remerciements.

## **1. PROPOS LIMINAIRES**

Le 19 décembre 1997, le Grand Conseil renvoyait à la Commission des travaux le projet de loi 7784 du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 32 230 295 F pour les travaux de construction d'une traversée couverte du village de Vésenz sous la T 105 - RC 1 route de Thonon.

Quelques mois plus tard, lors de la séance du 3 décembre 1998, dans sa réponse à deux interpellations urgentes, le conseiller d'Etat chargé du DAEL annonçait le retrait de ce projet, retrait justifié à l'époque par des mesures de restrictions budgétaires.

Aujourd'hui, à la lumière des changements intervenus au niveau de la conjoncture en général (politique en matière de protection contre le bruit, et nouvelles données financières en particulier), les auteurs du présent projet de loi ont déposé le projet de loi 8662 sur la base du projet de loi 7784 en y apportant quelques modifications et mises à jour d'ordre budgétaire.

Il est apparu, en cours de traitement par la Commission des travaux, quelques erreurs d'ordre arithmétique qui ont été corrigées et qui font l'objet des articles amendés de ce projet de loi.

## **2. HISTORIQUE**

Il y a près de 30 ans que la commune de Collonge-Bellerive a établi ce dossier, suite à la décision cantonale de réaliser une artère à quatre voies pour traverser le village de Vésenz.

A la demande de la commune, le Conseil d'Etat avait alors admis le principe de la réalisation d'une tranchée couverte pour cet ouvrage.

Après moult péripéties administratives (décision en faveur d'un tunnel en 1985, intégration de cette option dans le plan directeur communal en 1986, réactualisation du dossier en 1988, etc.), le Conseil d'Etat répond en 1990 à une pétition (munie de près de 3000 signatures !) que cet objet n'est en aucun cas prioritaire pour le canton.

La commune de Collonge-Bellerive ne se décourage pas pour autant et, en 1992, elle fait réaliser à son compte une préétude de faisabilité.

En 1996, le peuple genevois rejette la traversée de la rade. Le DAEL (plus connu à l'époque sous le sigle DTPE) reprend alors le dossier et propose de le financer intégralement.

Dès 1997, le cours des événements s'accélère :

- avril : mise à l'enquête publique du projet et délivrance d'un préavis favorable de l'Office fédéral des routes ;
- juin : vote d'un crédit de 2,5 millions de francs par le Conseil municipal pour les aménagements de surface (décision acceptée par arrêté du Conseil d'Etat en juillet);
- décembre : dépôt par le Conseil d'Etat du projet de loi 7784 ouvrant un crédit d'investissement pour la réalisation de la traversée couverte de Vézenaz, projet renvoyé sans discussion à la Commission des travaux.

L'état des finances cantonales connaissant les difficultés dont tout le monde se souvient, le Conseil d'Etat renonce pratiquement dans la même foulée aux traversées de Meyrin, Onex et Vézenaz. Pour des raisons budgétaires, il retire donc le projet de loi 7784 le 3 décembre 1998.

Le 5 décembre 2000, le DAEL délivre une autorisation de construire basée sur les dossiers suivants :

- LER 2561 – 1,
- DD 96 396 – 1,
- Rapport d'impact définitif.

En juin 2001, une pétition de 5500 signatures est déposée au Service du Grand Conseil par le groupement de citoyens « Ras-le-bol » pour demander la reprise du projet (P 1360).

Le 19 août 2002, la commission LCI a statué en déclarant recevables les deux recours formés par l'ATE-WWF et MM. Hoffmann, Brunner et Anavi et, de fait, annulé l'autorisation de construire DD 96396 et la décision d'approbation LER 2561.

### 3. CONTEXTE

#### 3.1. Sur le plan fédéral

Depuis plusieurs années, les pouvoirs publics considèrent les nuisances sonores comme une problématique à part entière. Preuve en est d'abord le vote par les Chambres fédérales de la loi sur la protection de l'environnement (le 7 octobre 1983), laquelle admet l'impact d'un bruit trop élevé et répété sur la santé des personnes qui le subissent. A suivi en 1986 l'adoption d'une ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), qui insiste très clairement sur la nécessité de prévenir et lutter contre le bruit, soit en prenant des mesures techniques pour réduire le problème « à la source », soit en installant des dispositifs antibruit.

Cette ordonnance, qui fixe notamment les valeurs limites de tolérance et les normes techniques pour les bâtiments, prévoit ainsi quatre degrés de sensibilité au bruit :

- zones avec une protection accrue contre le bruit (zones de détente) ;
- zones sans aucune entreprise gênante (zones d'habitation, de constructions et installations publiques telles qu'écoles, hôpitaux, etc.) ;
- zones avec entreprises moyennement gênantes (zones mixtes, artisanales, agricoles) ;
- zones avec entreprises fortement gênantes (zones industrielles).

Les niveaux sonores sont exprimés en décibels (dB), dont voici quelques exemples : bruissement de feuilles (20 dB), rue résidentielle de jour (60 dB), rue à trafic intense (75 dB), avion de ligne à 300 m (90 dB). Le seuil d'alerte est fixé à 85 dB, celui de danger à 90 dB et celui de douleur à 130 dB. Pour améliorer les conditions d'existence et de travail, le législateur fédéral considère que des mesures peuvent être prises à plusieurs niveaux, notamment celui :

- de la planification (aménagement du territoire) ;
- de la source (véhicules, exploitations et entreprises) ;
- du « chemin » parcouru par le bruit (utilisation de revêtements phono-absorbants, édification de murs antibruit, etc.) ;
- de celui qui « reçoit » le bruit (installation de double vitrage, isolation des murs, etc.).

A cet égard, le projet de traversée de Vézenaz répond parfaitement à cette problématique en réduisant considérablement ces immissions dans cette zone à vocation de pôle régional et fortement densifiée ces dernières années.

### 3.2. Sur le plan cantonal

Les autorités de notre canton ont décidé en 1994 d'établir un *cadastre des immissions du bruit routier du canton de Genève*. Le site de l'Etat de Genève consacré à ce problème fournit à cet égard un grand nombre d'informations aussi intéressantes qu'édifiantes ([www.geneve.ch/bruit/info-sitg.html](http://www.geneve.ch/bruit/info-sitg.html)).

Force a en effet été de constater la proportion toujours croissante de Genevois exposés au bruit du trafic routier, la multiplication des pétitions et plaintes y relatives et les importants coûts induits au niveau de la santé publique, de la dépréciation des logements, pour ne citer que ces aspects.

Dans cette optique, le Conseil d'Etat a déposé le 25 octobre dernier un projet de loi (8644) *ouvrant un crédit d'investissement de 85 millions de francs sur onze ans (2002-2012), avec subvention pour les routes et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales*.

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un programme pluriannuel d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et de la route nationale en ses tronçons genevois. Son objectif principal consiste à réaliser les mesures préconisées nécessaires à la mise en conformité des routes concernées avec les exigences de l'OPB, dans le respect des exigences existantes en matière de protection de la santé, des sites et paysages, du patrimoine architectural et de la préservation de l'espace-rue. Le coût total des opérations est pris en charge à raison de 49 % par la Confédération et 51 % par le canton.

De plus, cet ouvrage doit permettre un accès plus facile aux véhicules privés se rendant au P+R de Genève-Plage, libérant ainsi la surface pour les transports collectifs et le trafic local.

Le Conseil d'Etat a publié le 28 novembre 2001 un rapport au Grand Conseil sur les évitements de localités (RD 429). Bien que les évitements de Chancy et le dénivelé de Vézenaz ne soient prévus que dans un deuxième temps dans l'ordonnancement de mise en œuvre des cinq projets retenus, le Conseil d'Etat précise clairement qu'« *il convient de souligner que, au niveau de l'Etat, cet ordonnancement correspond à des priorités en matière de financement. Il va cependant de soi que des communes pourraient prendre l'initiative de réaliser rapidement tel ou tel ouvrage, en assurant le financement* ».

En proposant de prendre à sa charge, non seulement une part substantielle du coût de l'ouvrage, la commune de Collonge-Bellerive est prête à financer aussi la part de l'Etat en prenant à sa charge les intérêts de l'emprunt

correspondant à la quote-part du canton à fonds perdus et ce, pendant une durée de cinq années.

Additionné à la participation de la Confédération, l'effort de la commune permettra à l'Etat de Genève de reporter la charge de cet investissement pendant une demi-décennie. Cette solution a le mérite de permettre au canton d'orienter son engagement financier vers d'autres projets que le Conseil d'Etat juge plus prioritaires.

Enfin, d'entente avec les autorités de la commune de Collonge-Bellerive, les auteurs de ce projet de loi remanié estiment qu'il est urgent que le Grand Conseil vote ce crédit pour permettre au canton de bénéficier à temps de la subvention fédérale, laquelle est planifiée jusqu'en 2004.

### **3.3. Sur le plan communal**

Après le retrait du projet de loi en 1998, la commune poursuit ses efforts et dépose une autorisation de construire LER, obtenue le 8 décembre 2000.

Encouragée par le soutien manifesté à la traversée souterraine par les collectivités publiques voisines de Anières, Choulex, Cologny, Corsier, Gy, Hermance, Jussy, Meinier, Presinge, Puplinge et Vandœuvres, Collonge-Bellerive vote un crédit de 9,5 millions de francs pour financer la part communale de l'ouvrage le 27 mars 2000 ; trois mois plus tard, le DAEL entérine cette décision par arrêté du Conseil d'Etat.

D'autre part, les communes de Collonge-Bellerive, d'Anières, de Corsier et d'Hermance participent financièrement pour le maintien de la fréquence de la ligne de bus E des TPG qui avait été unilatéralement réduite par le canton.

## **4. PROJET**

### **4.1. Intégration dans le site**

Le projet est presque entièrement situé sous le domaine public cantonal. Le village de Vézenaz est actuellement coupé en deux par la route de Thonon, dont le volume de trafic a considérablement augmenté ces trente dernières années.

Le projet prévoit, outre la réalisation d'une tranchée couverte pour permettre le passage en souterrain du trafic de transit, un réaménagement de toute la surface du centre du village afin de rendre à Vézenaz sa vocation d'origine. L'intégration du projet dans l'environnement villageois de Vézenaz est idoine au niveau de l'urbanisme. Il ne causera pas de discontinuité supplémentaire dans le tissu bâti, les trémies d'accès étant situées à l'extérieur du périmètre du village et des projets d'aménagements potentiels.

Un traitement de surface propre à restituer un caractère convivial est également proposé pour les chaussées en surface sur la tranchée couverte.

## 4.2. Tranchée couverte

L'ouvrage permet le passage direct entre les débouchés des chemins Neuf-de-Vésénaz et de La-Californie, soit une traversée souterraine sous la chaussée existante, sur une longueur de 520 m environ. Deux voies de circulation sont prévues, une par sens. Les dimensions de l'ouvrage correspondent aux normes techniques et professionnelles en vigueur. Seuls les véhicules automobiles et les poids lourds sont autorisés à circuler dans l'ouvrage. Les deux-roues légers (cyclistes et cyclomotoristes) ainsi que les piétons bénéficient des itinéraires de surface. La circulation des transports publics (TPG) est également effectuée en surface. Il est prévu d'équiper l'intérieur du tunnel d'un revêtement en carrelage, cela pour des questions de conservation à long terme et de maintenance économique de l'ouvrage. Les trémies d'accès ainsi que les 60 premiers mètres du tunnel sont revêtus d'éléments paraphones pour l'absorption du bruit.

La vitesse du trafic à l'intérieur est limitée à 50 km/h pour les véhicules légers et 40 km/h pour les poids lourds.

La pente longitudinale moyenne de l'ouvrage se situe à environ 2% avec un maximum vers la trémie côté Genève de 4,6%. La liaison aux voiries existantes de la route de Thonon est effectuée par des trémies dont la pente est d'environ 5% côté Genève et 8% côté Thonon.

Le tracé de la tranchée couverte s'inscrit dans une géométrie dictée par les emprises disponibles pour l'ouvrage et les impératifs d'exécution des travaux. Ainsi, le tracé relève des courbures allant d'un rayon minimum de 280 m à un élément rectiligne.

Le tunnel étant du type bidirectionnel, il est pourvu d'une ventilation active constituée par quatre ventilateurs hélicoïdaux réversibles en cas d'incendie. L'air d'apport est aspiré par des grilles situées en surface dans les locaux de ventilation en retrait des trémies de part et d'autre du tunnel. Cet air est pulsé à travers des gaines à l'intérieur du tunnel. L'air vicié est expulsé par les trémies.

L'ouvrage est également équipé d'une conduite incendie, de niches «SOS» et autres équipements électriques usuels et nécessaires.

### **4.3. Aménagements de surface**

Les aménagements de surface constituent un élément essentiel du projet, notamment pour son intégration définitive dans le site. Il est prévu un réaménagement de toute la surface.

Les voiries actuelles sont restituées afin d'assurer le trafic local des riverains et le trafic en direction de la route d'Hermance. En particulier, l'actuel carrefour de Vézenaz (carrefour route de Thonon-route d'Hermance-chemin du Vieux-Vézenaz) est réorganisé et géré par un giratoire, ce qui devrait sensiblement améliorer la situation actuelle aux heures de pointe.

Entre les trémies d'accès du tunnel, les aménagements sont traités de manière sobre mais homogène afin d'assurer une bonne unité de l'ensemble. Ils comprennent essentiellement:

- des aménagements de sol délimitant des zones de trottoirs, des pistes cyclables et giratoire par des pavés de béton de teinte gris clair type granit, s'harmonisant avec les revêtements routiers en enrobés bitumineux;
- un mobilier urbain constitué de bancs, corbeilles à déchets et Atribus;
- des bornes de protection des passages piétons;
- des poteaux d'équipement de stationnement pour les bicyclettes;
- la plantation d'arbres dans des bacs de plantation formant deux mails plantés de part et d'autre de la chaussée de surface;
- un éclairage public conçu de manière à assurer un éclairage suffisant des chaussées et des trottoirs ainsi qu'une ambiance homogène dans le village;
- une remise en état des lieux, notamment des propriétés afin que celles-ci retrouvent l'état existant antérieur à la réalisation de la tranchée couverte.

L'aménagement de surface définitif, conséquence des travaux de la tranchée couverte, constitue une véritable valeur ajoutée pour le village de Vézenaz et représente, à ce titre, un élément important de tout le projet.

### **4.4. Services publics, assainissement**

Dans le cadre des travaux, le réseau des canalisations publiques (Services industriels de Genève, téléphone, éclairage public, etc.) est adapté et intégré au projet. Pour respecter les différentes étapes de construction, certaines



canalisations sont prévues à titre temporaire pour assurer en tout temps l'approvisionnement des riverains et du réseau. Les services publics respectifs prennent à leur charge les coûts pour les travaux concernant le nouveau positionnement de leurs conduites.

Par souci de cohérence avec le plan directeur communal de l'assainissement, un collecteur pour eaux usées est également prévu sous le radier de la tranchée couverte.

#### **4.5. Exécution des travaux**

L'exécution des travaux pour la réalisation de la tranchée couverte est divisée en plusieurs phases de travail afin de satisfaire aux impératifs de circulation et d'approvisionnement du réseau des services publics.

Une première phase de travaux préliminaires consiste à préparer les emprises pour la tranchée couverte. Il s'agit de déplacer les canalisations et le réseau public en dehors du gabarit de construction.

Par la suite, les murs de la tranchée seront exécutés sur la longueur de l'ouvrage par étapes et par demi-chaussée. Ces murs sont constitués d'une paroi moulée continue, c'est-à-dire réalisée depuis le niveau de la chaussée actuelle par excavation d'éléments de tranchée et bétonnage consécutif. En suivant, les éléments de dalle sont réalisés par demi-chaussée.

L'excavation de la tranchée à proprement parler se réalise selon la méthode d'exécution «en taupe», soit par terrassement sous la dalle de couverture préalablement réalisée de la tranchée couverte. Cette méthode permet, d'une part, une exécution de l'ouvrage par demi-chaussée, nécessitée pour maintenir le trafic en tout temps et, d'autre part, de réduire les nuisances des travaux de terrassement sur la longueur de l'ouvrage. Les matériaux d'excavation sont ainsi directement évacués par les trémies d'accès.

Après la réalisation des travaux de béton armé et d'excavation de la tranchée couverte, les équipements intérieurs ainsi que le remblayage et l'aménagement de surface peuvent être entrepris.

#### **4.6. Durée des travaux**

Le planning d'intention relatif à la construction de la tranchée couverte de Vésenaz prévoit une durée des travaux de 36 à 42 mois selon les options d'exécution et le choix des phasages.

Les travaux relatifs à l'aménagement définitif de surface se greffent sur le programme pilote de la construction de la tranchée couverte et dépendent des options retenues.

## 5. AUDITIONS

### 5.1. **Audition de la commune de Collonge-Bellerive – MM. O. Cerutti, maire, D. Hamsler, conseiller administratif, et M. J.-M. Maspero, conseiller administratif, MM. M. Rey, architecte, M. Savary, ingénieur et M<sup>e</sup> F. Membrez, avocat**

M. Cerutti rappelle en préambule que la traversée de Vézenaz a été abordée par le Conseil d'Etat depuis plusieurs années déjà. Suite au retrait du projet par le Conseil d'Etat, l'idée de la traversée a été reprise dans le plan directeur communal de 1986 et réactualisé en 2000. Il indique qu'en 1992 la commune a fait réaliser une étude de faisabilité à son compte et qu'en 1993, sur mandat du Conseil municipal, le Conseil administratif a obtenu un accord de principe du Conseil d'Etat sur l'obtention d'un prêt sans intérêt sur 20 ans pour réaliser cet ouvrage. En 1996, suite au refus de la traversée de la Rade, le Conseil d'Etat avait repris le dossier en main et avait présenté le projet de loi 7784 dont l'entrée en matière avait alors été refusée par la commission des travaux de l'époque. En 1997, convaincu de la légitimité de cette traversée, la commune a poursuivi les études qui ont donné lieu à un vote du Conseil municipal. En 1999, le projet a été repoussé par le Conseil d'Etat ne faisant alors pas partie des priorités du moment. Enfin en 2001, une pétition a recueilli plus de 5300 signatures et a donné lieu au projet de loi 8662.

Il ajoute que les autorités de la commune souhaitent régler les problèmes de circulation du bassin de la rive gauche qui compte près de 22 000 habitants et notamment à Vézenaz qui est concernée par une circulation locale toujours plus importante. La réalisation de cette traversée aurait pour effet la diminution du trafic qui occasionne aujourd'hui de fortes émanations de CO<sub>2</sub> et de fortes nuisances sonores. La commune est ouverte à toute proposition ayant pour objet de faciliter les échanges de transports.

Il précise que, sur le plan financier, la participation de la commune est de 12,5 millions pour un coût total de 33 millions et la participation de la Confédération de 8,4 millions.

M. Hamsler souligne que, dans le plan directeur cantonal 2000, la traversée de Vézenaz en tranchée couverte n'a pas d'alternative et que c'est toute l'image future du village qui en découle. Ce village va accueillir à terme quelque 600 habitants de plus.

Il rappelle que le projet, dont le DAEL a délivré une autorisation de construire au début de 2001, a fait l'objet de deux recours par :

- les habitants de la route de Thonon, en dehors de l'emprise de l'ouvrage, qui redoutaient un non-aménagement de la route de

Thonon. Suite aux garanties offertes par les autorités d'un aménagement du tronçon concerné, ils ont retiré leur recours à la condition de l'engagement formel du début des travaux ;

- l'ATE-WWF qui reprochent le fait que le projet ne réserve pas en surface de zone suffisamment grande pour les transports multimodaux et reprochent les questions de protection antibruit.

Conscient de la problématique générée par ces recours, il indique que la commune va y répondre par le biais d'un recours, accompagné de tous les éléments précités ainsi qu'un document OPAM recensant tous les accidents majeurs survenus dans le secteur.

M. Rey présente le plan d'aménagement de Vézenaz et relève que l'ensemble des plans de quartier ont été étudiés en tenant compte de la traversée en tranchée couverte. La traversée prévue pénètre dans le village par la trémie ouest en haut de la rampe de Vézenaz et ressortira près de la chapelle protestante.

Le projet prévoit un tunnel aménagé avec une voie dans chaque sens, permettant un aménagement plus harmonieux du village, avec une voie dans chaque sens en surface (circulation de la route d'Hermance). Une possibilité existe de créer des passages piétons plus importants et de concevoir des mails ; de plus cette tranchée couverte n'empêche pas une éventuelle réalisation d'un transport lourd sur la rive gauche.

M. Savary indique que l'étude d'impact considère cet ouvrage d'intérêt régional du fait que cet axe est emprunté par un très fort trafic. Des simulations de trafic indiquent qu'avec une tranchée couverte on déduit 19 000 véhicules de transit, pour trouver entre 3000 et 4000 véhicules en surfaces sur la partie amont et 9000 sur la partie aval en provenance d'Hermance.

S'agissant du recours, M. Membrez informe les commissaires qu'en première instance l'autorisation est annulée mais que cette décision peut faire l'objet d'un nouveau recours. La décision de la commission de recours souffre de certaines erreurs. Un recours au Tribunal administratif va être déposé prochainement demandant l'annulation de la décision de la commission LCI et le maintien de l'autorisation de construire.

## **5.2. Audition de l'ATE et du WWF – MM. D. Christie et I. Capt**

M. Christie annonce que l'ATE est opposé à la réalisation de cet ouvrage en l'état du fait que cet objet ne correspond pas à des éléments juridiques et de qualité de vie selon les normes OPB et OPAir.

Il estime que la traversée de Vézenaz n'est pas un ouvrage prioritaire à l'échelle cantonale et déplore que la commune ait opté pour une option de traversée essentiellement routière au détriment des transports collectifs. Il reconnaît qu'un problème de transit de véhicules existe à cet endroit mais ajoute que le fait de réaliser une tranchée couverte fait que déplacer le problème de 500 m sans toutefois résoudre le problème du trafic de transit.

M. Capt justifie la position de l'ATE-WWF en notant que les mesures qui découleraient de la construction de cette traversée seraient assez modestes par rapport à la pollution sonores et olfactive et précise que la circulation maintenue au centre de Vézenaz n'améliorera pas la vie des habitants.

Il relève que le gabarit de construction de l'ouvrage est disproportionné par rapport à son environnement et note que le projet proposé n'aborde pas, à son sens, les problèmes de sécurité.

### **5.3. Audition des opposants – MM. R. Hoffmann et R. Brunner**

M. Hoffmann informe les commissaires qu'il a écrit, il y a plus de deux ans, aux autorités communales pour s'opposer au projet de la traversée en tranchée couverte en déplorant le manque de précision quant à l'aménagement du dernier tronçon de route, dès la construction du tunnel terminée.

Il ajoute que la construction de cet ouvrage va immanquablement provoquer une augmentation de trafic et relève la difficulté qu'auront les véhicules à s'insérer dans le trafic, notamment au droit des sorties des trémies.

M. Brunner indique qu'il n'est pas formellement opposé à cette traversée en tranchée couverte mais déplore trop d'inconnues, notamment en ce qui concerne les cheminements piétonniers jugés trop étroits.

### **5.4. Audition du TCS – MM. G. Zwahlen, président et V. de Oliveira, ingénieur de la circulation**

M. Zwahlen indique que ce projet de traversée couverte présente des avantages pour tous les modes de transports en répondant à l'article 160P de la Constitution genevoise en ce qui concerne le libre choix des modes de transports. En effet, le principe d'une traversée couverte est de permettre le passage du trafic de transit en sous-sol et de laisser les transports collectifs, les deux-roues et les piétons en surface.

Il précise que, dans le plan 2005 (§5) établi par l'OTC, la tranchée couverte de Vézenaz y figure et il est spécifié que cette la tranchée couverte permettra d'assurer davantage de tranquillité dans des zones non adaptées au

trafic de transit de véhicules privés. De plus, ce carrefour a provoqué de nombreux accidents et pose des problèmes de sécurité routière.

Aux avantages procurés par cette tranchée couverte, il conviendra de traiter les quelques inconvénients par des mesures de sécurité idoines.

M. de Oliveira souligne que cet ouvrage répond aux normes en vigueur s'agissant du bruit et de la pollution ; il permettra l'amélioration de la qualité de vie des riverains et la mise à disposition de la surface hors sol à d'autres usages.

### **5.5. Audition de l'association « Ras-le-Bol » – MM. P. Maillefer, initiateur du mouvement, C. Reiser et B. Christinaz**

M. Maillefer rappelle que le mouvement « Ras-le-Bol » représente l'état d'esprit actuel régnant dans la commune, suite aux promesses faites et non tenues. Il précise que la pétition a été signée par près de 5000 signataires habitant les environs.

M. Reiser évoque les arguments qui ont conduit les citoyens à soutenir la pétition que le mouvement « Ras-le-Bol » a lancée, soit :

- les besoins en matière de sécurité routière, notamment en ce qui concerne le carrefour particulièrement dangereux et la sécurité sur toute la longueur de l'axe ;
- la pollution atmosphérique et sonore, provoquée par le passage de près de 27 000 véhicules par jour ;
- la volonté des citoyens de recréer un véritable village de Vézenaz qui est actuellement coupé en deux par la route cantonale.

M. Christinat ajoute que cette traversée permettra un aménagement en surface afin que seules des voitures de la région puissent y circuler tout en assurant une sécurité pour les enfants et les personnes âgées en garantissant également la mise en place facilitée d'un réseau de transports publics collectifs.

## **6. DISCUSSIONS AU SEIN DE LA COMMISSION**

Le conseiller d'Etat en charge du DAEL a rappelé aux commissaires que le retrait du projet de loi 7784 en 1998 l'était à double titre, d'une part pour des raisons budgétaires mais également parce que cette traversée couverte de localité n'avait qu'un impact local et aucune conséquence sur l'évolution de la situation des transports au niveau cantonal et enfin parce que ce type d'ouvrage n'avait aucune incidence sur la diminution de trafic, au contraire

de la traversée couverte de Meyrin qui allie le tram et celle du Grand-Saconnex qui a une portée et un impact généraux.

M. Haegler a informé les commissaires que les principes de participation de la Confédération se limiteraient dorénavant à 1 projet par 4 ans. Ainsi, les prévisions de subvention fédérales en la matière du Conseil d'Etat sont les suivantes :

- 2004-2007. Traversée de Meyrin (liaison avec le tram),
- 2008-2011. Route des Nations et boucllement route de Ferney (liaison route principale à une route nationale),
- 2012-2015. Sans projet.

Il a été relevé par certains commissaires que le choix du Conseil d'Etat d'utiliser la subvention fédérale pour une traversée plutôt qu'une autre, bien qu'étayé par des arguments pertinents, ne restait pas pour autant immuable et qu'un signe politique clair du législateur pour une autre traversée jugée prioritaire restait possible.

Il a été fait mention des recours et de l'annulation de l'autorisation de construire et bien que certains commissaires n'aient pas jugé nécessaire de poursuivre l'examen du projet de loi, prétextant cette annulation de l'autorisation de construire, la majorité des commissaires a néanmoins jugé possible l'examen normal du projet de loi, étant entendu que ce cas de figure s'était souvent présenté précédemment, sans pour autant que l'examen ait été arrêté.

La problématique des nuisances sonores liées à ce type d'ouvrage a été abordée. Certains commissaires ont eu la conviction que les traversées en tranchées couvertes apportaient plus de nuisances qu'elles n'en résolvaient, notamment au droit des trémies. Mais la majorité des commissaires a relevé, sur la base d'une cartographie précise du bruit, que des améliorations sensibles à certains endroits étaient constatées tout en étant consciente que la problématique des entrées et sorties étaient réelles.

Certains commissaires ont jugé l'investissement consenti trop important eu égard aux bénéfices escomptés et qu'il serait préférable d'utiliser cet investissement à des solutions plus adéquates en matière de réductions de nuisances sonores et d'air.

D'autres commissaires ont évoqué le report de l'investissement proposé sur une solution de type transports collectifs publics (type tram ou/et RER) mais il est apparu que seule une solution de type RER performant apporterait la solution attendue dans ce contexte, mais ne résoudrait pas pour autant pas le problème du délestage du trafic frontalier dans l'immédiat.

## 7. CONCLUSION

La majorité de la commission (l'Entente) est arrivée à la conclusion que le projet de traversée en tranchée couverte de Vésenaz correspond à un ouvrage jugé de nécessité locale, puisque délestant le trafic de transit en sous-sol tout en requalifiant le centre du village en lui redonnant une dimension humaine, et de nécessité régionale, du fait de la localisation géographique de Vésenaz qui draine un flux journalier de près de 27 000 véhicules qui n'ont d'autre choix que de circuler à cet endroit.

En revanche, la minorité de la commission (l'Alternative) a jugé quant à elle que ce projet de traversée en tranchée couverte ne répondait en rien à la problématique du trafic de transit au centre des localités et que l'investissement proposé serait mieux investi dans d'autres domaines, les transports collectifs par exemple ou à travers des mesures de réduction des nuisances sonores.

## 8. VOTE

Le président met aux voix l'entrée en matière du projet de loi 8662 :

*L'entrée en matière est acceptée à la majorité par **8 oui** (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC) et **7 non** (2 Ve, 3 S, 2 AdG).*

Le conseiller d'Etat en charge du DAEL propose aux commissaires de surseoir au vote du 2<sup>e</sup> débat du projet de loi 8662 et les informant que ce vote risque de prêter à la réalisation de la tranchée couverte du Grand-Sacconnex, jugée prioritaire par le Conseil d'Etat (cf. RD 429).

Le président met aux voix l'arrêt des travaux du projet de loi 8662 au vote d'entrée en matière:

*L'arrêt des travaux au vote d'entrée en matière est refusé à la majorité par 6 oui (2 Ve, 2 S, 1 AdG) et **8 non** (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC).*

### Art. 1 Crédit d'investissement

*Dernier paragraphe de l'article 1 :*

la participation du canton se limitant aux montants suivants :

	F
– Coût de construction, environ	32 900 000
– Participation de la Confédération	– 8 400 000
– Participation de la Commune de Collonge-Bellerive	<u>– 12 850 000</u>
<b>Total</b>	<b>11 650 000</b>
– Acquisition des terrains	<u>2 500 000</u>
<b>Total</b>	<b>14 150 000</b>

*Amendement :*

**Art. 1**            **Crédit d'investissement**

*Dernier paragraphe de l'article 1 :*

la participation du canton se limitant aux montants suivants :

	F
– Coût de construction, environ	32 900 000
– Participation de la Confédération	– 8 400 000
– Participation de la Commune de Collonge-Bellerive	<u>– 9 500 000</u>
<b>Total</b>	<b>15 000 000</b>
– Acquisition des terrains	<u>2 500 000</u>
<b>Total</b>	<b>17 500 000</b>

Le président met aux voix l'article 1 amendé du projet de loi 8662 :

*L'article 1 amendé est adopté à la majorité par **8 oui** (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC) et **6 non** (2 Ve, 3 S, 1 AdG).*

**Art. 2**            Subvention fédérale

Le président met aux voix l'article 2 du projet de loi 8662 :

*L'article 2 est adopté à la majorité par **8 oui** (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC) et **6 non** (2 Ve, 3 S, 1 AdG).*



### Art. 3 Participation de la commune

La participation de la commune de Collonge-Bellerive (selon décisions y relatives de son Conseil municipal) se décompose comme suit :

	F
– Frais d'étude	850 000
– Aménagements de surface	2 500 000
– Participation aux frais de construction	<u>9 500 000</u>
<b>Total</b>	<b>12 850 000</b>

N'est pas comprise dans ce total la prise en charge par la commune de Collonge-Bellerive des intérêts de l'emprunt pour la participation du canton pendant une période de cinq ans qui ascendent à :

$$\frac{14\,150\,000}{2} \times 4\% \times 5 \text{ ans} = 1\,415\,000 \text{ F}$$

*Amendement :*

### Art. 3 Participation de la commune

La participation de la commune de Collonge-Bellerive (selon décisions y relatives de son Conseil municipal) se décompose comme suit :

	F
– Participation aux frais de construction	<b>9 500 000</b>

Pour mémoire, autres frais pris directement en charge par la commune de Collonge-Bellerive dans le cadre de la réalisation complète de l'ouvrage :

	F
– Frais d'étude (déjà pris en charge et payés)	850 000
– Aménagements de surface (non compris dans les coûts de construction et pris en charge par la commune)	<u>2 500 000</u>
<b>Total</b>	<b>3 350 000</b>

N'est pas comprise dans ce total la prise en charge par la commune de Collonge-Bellerive des intérêts de l'emprunt pour la participation du canton pendant une période de cinq ans qui ascendent à :

$$\frac{17\,500\,000}{2} \times 4\% \times 5 \text{ ans} = 1\,750\,000 \text{ F}$$

Le président met aux voix l'article 3 amendé du projet de loi 8662 :

*L'article 3 amendé est adopté à la majorité par **8 oui** (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC) et **6 non** (2 Ve, 3 S, 1 AdG).*

#### **Art. 4** Participation des Services industriels de Genève

Le président met aux voix l'article 4 du projet de loi 8662 :

*L'article 4 est adopté à la majorité par **8 oui** (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC) et **6 non** (2 Ve, 3 S, 1 AdG).*

#### **Art. 5** Budget d'investissement

Les travaux débutant en 2002, ce crédit est inscrit au budget d'investissement en 2007, sous la rubrique 55.03.00.501.31.

*Amendement :*

#### **Art. 5** Budget d'investissement

Ce crédit est inscrit au budget d'investissement 5 ans après l'ouverture du chantier, sous la rubrique 55.03.00.501.31.

Le président met aux voix l'article 5 amendé du projet de loi 8662 :

*L'article 5 amendé est adopté à la majorité par **8 oui** (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC) et **6 non** (2 Ve, 3 S, 1 AdG).*

#### **Art. 6** Financement et couverture des charges financières

Le financement de ce crédit est assuré par le recours à l'emprunt, dont les charges financières en intérêt sont couvertes par la commune de Collonge-Bellerive pendant cinq ans et dont l'amortissement sera couvert par l'impôt cantonal à partir de 2007.

*Amendement :*

#### **Art. 6** Financement et couverture des charges financières

Le financement de ce crédit est assuré par le recours à l'emprunt, dont les charges financières en intérêt sont couvertes par la commune de Collonge-Bellerive pendant cinq ans et dont l'amortissement et l'intérêt seront couverts par l'impôt cantonal 5 ans après l'ouverture du chantier.

Le président met aux voix l'article 6 amendé du projet de loi 8662 :

*L'article 6 amendé est adopté à la majorité par **8 oui** (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC) et **7 non** (2 Ve, 3 S, 2 AdG).*

#### **Art. 7 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur sa valeur résiduelle à partir de 2007 et est porté au compte de fonctionnement.

*Amendement :*

#### **Art. 7 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur sa valeur résiduelle à partir de son inscription dans le budget de l'Etat et est porté au compte de fonctionnement.

Le président met aux voix l'article 7 amendé du projet de loi 8662 :

*L'article 7 amendé est adopté à la majorité par **8 oui** (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC) et **7 non** (2 Ve, 3 S, 2 AdG).*

#### **Art. 8 Utilité publique**

Le président met aux voix l'article 8 du projet de loi 8662 :

*L'article 8 est adopté à la majorité par **8 oui** (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC) et **7 non** (2 Ve, 3 S, 2 AdG).*

#### **Art. 9 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève**

Le président met aux voix l'article 9 du projet de loi 8662 :

*L'article 9 est adopté à la majorité par **8 oui** (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC) et **7 non** (2 Ve, 3 S, 2 AdG).*

Au vu de ce qui précède, la majorité de la commission (*8 oui (1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC) et 7 non (2 Ve, 3 S, 2 AdG)*) vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à voter ce projet de loi amendé.

Il y a lieu de préciser que, dans la mesure où la problématique posée par les pétitionnaires de la pétition 1360 a été traitée lors de l'examen du projet

de loi 8662, la commission unanime vous propose, Mesdames et Messieurs les députés, de déposer la pétition 1360 sur le bureau du Grand Conseil.

Annexes

1. *Recours de la commission de recours en matière de construction du 19 août 2002,*
2. *Plan de l'ouvrage souterrain et de l'aménagements de surface de la traversée en tranchée couverte de Vézenaz,*
3. *Coupes des extrémités de la traversée en tranchée couverte de Vézenaz,*
4. *Coupe type de la traversée en tranchée couverte de Vézenaz,*

## **Projet de loi (8662)**

**ouvrant un crédit d'investissement de 35 370 652 F pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 - RC 1 route de Thonon (reprise du PL 7784)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### **Art. 1      Crédit d'investissement**

<sup>1</sup>Un crédit d'investissement de 35 370 652 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert pour couvrir les frais de construction d'une traversée de Vézenaz en tranchée couverte sous la T 105 - RC 1 route de Thonon, dont les trémies d'accès sont situées à l'aval du chemin Neuf-de-Vézenaz et à l'amont du chemin de La-Californie, y compris ses raccordements à la route de Thonon ainsi que divers travaux d'adaptation.

<sup>2</sup>Il se décompose de la manière suivante :

F

– Travaux de gros et second œuvre de la tranchée couverte, y compris travaux de finition intérieurs et honoraires d'entreprise générale	1) 20 582 000
– Travaux préparatoires et de surface, y compris honoraires entreprise générale	1) 3 037 000
– Equipements électromécaniques et diverses installations techniques, y compris honoraires entreprise générale	1) 1 787 000
– Travaux de génie civil pour les services, y compris honoraires entreprise générale	1) 73 636
– Travaux d'aménagements extérieurs définitifs à charge de la commune de Collonge-Bellerive	1) p.m.
– Honoraires ingénieurs	1) <u>1 030 000</u>
	26 509 636
– Renchérissement 1997-2002 (cinq ans à 1,5 %)	2 050 000
– Pendant les travaux (2,5 %)	708 000
– Complément électromécanique	<u>1 000 000</u>
	30 267 636
– TVA 7,6 %	<u>2 300 340</u>
– Attribution au fonds cantonal de décoration 1 %	<u>302 676</u>
	32 870 652
– Acquisition de terrains	2 500 000

1) Chiffres selon PL 7784 du 19 novembre 1997

la participation du canton se limitant aux montants suivants :	F
– Coût de construction, environ	32 900 000
– Participation de la Confédération	– 8 400 000
– Participation de la Commune de Collonge-Bellerive	<u>– 9 500 000</u>
<b>Total</b>	<b>15 000 000</b>
– Acquisition des terrains	<u>2 500 000</u>
<b>Total</b>	<b>17 500 000</b>

*N. B. : L'ouvrage étant cantonal, son exploitation et son entretien seront du ressort cantonal.*

### **Art. 2 Subvention fédérale**

Une subvention fédérale au titre des routes principales suisses, estimée en l'état à environ 28 % de 30 millions, soit 8 400 000 F, est portée en déduction des dépenses.

### **Art. 3 Participation de la commune**

La participation de la commune de Collonge-Bellerive (selon décisions y relatives de son Conseil municipal) se décompose comme suit :

	F
– Participation aux frais de construction	<b>9 500 000</b>

Pour mémoire, autres frais pris directement en charge par la commune de Collonge-Bellerive dans le cadre de la réalisation complète de l'ouvrage :

	F
– Frais d'étude (déjà pris en charge et payés)	850 000
– Aménagements de surface (non compris dans les coûts de construction et pris en charge par la commune)	<u>2 500 000</u>
<b>Total</b>	<b>3 350 000</b>

N'est pas comprise dans ce total la prise en charge par la commune de Collonge-Bellerive des intérêts de l'emprunt pour la participation du canton pendant une période de cinq ans qui ascendent à :

$$\frac{17\,500\,000}{2} \times 4\% \times 5 \text{ ans} = 1\,750\,000 \text{ F}$$

**Art. 4 Participation des Services industriels de Genève**

La participation des SIG s'élève à 1 000 000 F (ces travaux ne sont pas compris dans les montants de l'article 1).

**Art. 5 Budget d'investissement**

Ce crédit est inscrit au budget d'investissement 5 ans après l'ouverture du chantier, sous la rubrique 55.03.00.501.31.

**Art. 6 Financement et couverture des charges financières**

Le financement de ce crédit est assuré par le recours à l'emprunt, dont les charges financières en intérêt sont couvertes par la commune de Collonge-Bellerive pendant cinq ans et dont l'amortissement et l'intérêt seront couverts par l'impôt cantonal 5 ans après l'ouverture du chantier.

**Art. 7 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur sa valeur résiduelle à partir de son inscription dans le budget de l'Etat et est porté au compte de fonctionnement.

**Art. 8 Utilité publique**

L'ensemble des travaux résultant de la réalisation prévue à l'article 1 est décrété d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

**Art. 9 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève du 7 octobre 1993.



## Pétition

(1360)

### **pour un tunnel à Vésenaz**

Mesdames et

Messieurs les députés,

- Parce que le village de Vésenaz est traversé par une route cantonale, d'importance nationale, et utilisée chaque jour par plus de 25 000 véhicules ;
- parce que Vésenaz a droit à un autre avenir que celui d'une localité transpercée par un axe routier détruisant l'unité du village ;
- parce que le développement passé et actuel de Vésenaz exige des mesures d'accompagnement en matière d'aménagement et de circulation routière pour redonner son harmonie au village et une sécurité adéquate à ses habitants ;
- parce que l'Etat doit tenir ses promesses et ses engagements et ainsi assumer ses responsabilités (divers courriers du Conseil d'Etat de 1993 à ce jour) ;
- parce que la Commune de Collonge-Bellerive a démontré sa volonté d'améliorer la qualité de vie à Vésenaz en menant à terme, à ses frais, le dossier technique de la tranchée couverte et en assurant le financement de la part communale de l'ouvrage,

conformément à l'article 11 de la Constitution genevoise et à la loi sur l'exercice du droit de pétition, les soussignés demandent au Grand Conseil de reprendre l'examen du projet de loi 7784, déposé par le Conseil d'Etat le 19 décembre 1997, ouvrant un crédit d'investissement pour la réalisation de la tranchée couverte de Vésenaz.

N. B. : 5 318 signatures

Ras-le-bol

c/o Philippe Maillefer

Chemin du Petray 25

1222 Vésenaz

## RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE



## POUVOIR JUDICIAIRE

## COMMISSION CANTONALE DE RECOURS EN MATIERE DE CONSTRUCTIONS

Recours n° 6692 et 6702

---

## DÉCISION

du 19 août 2002

Dans la cause

**Monsieur Richard HOFFMANN**

**Monsieur Ramon ANAVI**

**Monsieur Roland BRUNNER**

p.a. Monsieur Richard HOFFMANN, 98a, rte de Thonon, 1222 Vésenaz

**ATE, Association Transports et Environnement, section de Genève**

**et ATE, Association Transports et Environnement World Wide Fund for Nature**

**(WWF) Suisse et sa section genevoise WWF-Genève**

Représentées par Me Yasmine DJABRI, avocate,

5-7, rue du Clos, 1207 Genève

contre

**DEPARTEMENT DE L'AMENAGEMENT, DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT**

et

**Commune de COLLONGE-BELLERIVE**

Représentée par Me François MEMBREZ, avocat, 9, rue Bellot, 1206 Genève

et

Intervenante :

**TOURING CLUB, Section genevoise**

Représenté par Me Yves BONARD, avocat, 1, rue Monnier, 1206 Genève

Vu l'autorisation préalable et définitive de construire du 5 décembre 2000 publiée dans la FAO du 8 décembre 2000, dossier DD 96'396-1.

Vu l'approbation LER du 5 décembre 2000, publiée dans la FAO du 8 décembre 2000, dossier LER 2561-1.

Vu le recours formé contre l'autorisation de construire DD 96'396 et contre l'approbation LER N°2561 par ATE Association Transports et Environnement, section de Genève à Genève, ATE Association Transports et Environnement à Berne, World Wide Fund for Nature (WWF) Suisse et sa section genevoise, WWF Genève par acte du 8 janvier 2001 de Me Yasmine Djabri expédié par pli postal du même jour au greffe de la Commission cantonale de recours en matière de constructions.

Vu le mémoire complémentaire au recours déposé par Me Djabri par acte du 8 février 2001.

Vu le recours contre "la construction d'une tranchée couverte à Vézenaz", formé par acte du 18 décembre 2000 de Richard Hoffmann domicilié 98a, route de Thonon à Vézenaz, Roland Brunner domicilié 100, route de Thonon à Vézenaz et Ramon Anavi, domicilié 98b, route de Thonon à Vézenaz accompagnés par 62 signataires opposés à la traversée de Vézenaz en tranchée couverte.

Vu l'intervention du Touring Club Suisse, section genevoise par acte du 23 février 2001 reçu au greffe de la Commission cantonale de recours en matière de constructions le 27 février 2001.

Vu le procès verbal d'audience de la Commission cantonale de recours en matière de constructions du 4 mai 2001.

Vu les ordonnances de la Commission cantonale de recours en matière de constructions des 7 juin 2001, 12 octobre 2001 et 14 janvier 2002.

Vu les observations de Me Yasmine Djabri des 2 juillet 2001 et 21 février 2002.

Vu les observations de la commune de Collonge-Bellerive par actes de Me François Membrez des 22 février 2001, 9 mars 2001, 2 juillet 2001 et 21 février 2002.

Vu les observations du Touring Club Suisse, section genevoise, par actes de Me Yves Bonnard des 8 juin 2001 et 20 février 2002.

Vu les observations de Richard Hoffmann, Roland Brunner et Ramon Anavi du 12 février 2001.

Vu les observations du Département de l'aménagement de l'équipement et du logement (ci-après DAEL) des 11 juin 2001, 12 novembre et 25 janvier 2002.

Vu les pièces produites, notamment le préavis de la Commission cantonale d'urbanisme du 30 avril 1997 avec le procès-verbal de la séance de la Commission d'urbanisme du 23 avril 1997, le préavis de la Commission cantonale d'urbanisme du 17 janvier 2002 avec le procès-verbal de la Commission cantonale d'urbanisme du 14 janvier 2002, le rapport d'impact, cahier 1 et 2 du Bureau d'ingénieurs ZS Trafitec S.A. du mois de janvier 1999.

Vu les pièces produites par les parties et les dossiers du DAEL.

Attendu qu'il ressort de la procédure **LES FAITS** suivants :

1. La commune de Collonge-Bellerive entendant procéder à la construction d'une tranchée couverte sous la route de Thonon et à l'aménagement des voies de circulation en surface, a déposé en date des 15 février 1999, sous dossier DD 96'396 et LER 2596 une demande définitive en autorisation de construire et une requête en approbation LER.
2. Le projet prévoit la mise en dénivelé de la route cantonale N° 1, route de Thonon, « au droit de la traversée du village Vézenaz ». L'ouvrage, exécuté en tranchée couverte permettra le passage direct entre les débouchés des chemins Neuf-de-Vézenaz et de Californie, sur une longueur couverte de 520 mètres, à laquelle viennent s'ajouter deux trémies d'accès d'une longueur d'environ 100 mètres chacune.

L'axe de l'ouvrage correspond à l'actuelle route de Thonon, dont la surface de chaussée sera restituée ultérieurement, réaménagée pour assurer les liaisons locales.

La pente longitudinale moyenne de l'ouvrage sous-terrain est de 2,18%, la liaison voirie existante étant effectuée au moyen de trémies dont les pentes sont de 4 % côté Genève et 8 % côté Thonon.

Deux voies de circulation sont prévues, une par sens. Seuls les véhicules automobiles, les poids lourds et les motocycles seront autorisés à circuler dans l'ouvrage. Les deux roues légers (cyclistes et cyclomotoristes) ainsi que les piétons se verront offrir des itinéraires en surface. La circulation des transports collectifs « lignes TPG » sera également effectuée en surface.

3. Par un préavis entériné le 30 avril 1997, la Commission cantonale d'urbanisme avait préavisé favorablement au projet de la tranchée couverte avec dénivelé de la route cantonale N° 1.

Considérant que le projet s'inscrivait dans les mesures d'assainissement des localités, que la configuration des lieux ne permettait pas de réaliser un évitement et que le projet permettait une amélioration notable du traitement de l'espace public favorisant l'écomobilité un sein de la commune, la Commission d'urbanisme avait préavisé favorablement relevant qu'il convenait d'apporter une attention particulière au traitement des trémies d'entrée et sortie pour minimiser l'impact visuel.

4. La Commission cantonale de recours en matière de constructions ayant demandé dans le cadre de l'instruction du dossier un préavis actualisé à la Commission cantonale d'urbanisme compte tenu de ce que le rapport d'impact de ZS Trafitec S.A. était daté du mois de janvier 1999, la Commission cantonale d'urbanisme par un préavis entériné le 17 janvier 2002 a alors préavisé défavorablement au projet.

Elle constate que la tranchée couverte revêt un caractère local et régional. Sans remettre en cause les avantages qui découleraient d'une solution réduisant les nuisances résultant du passage de 19'000 véhicules quotidiens, la Commission cantonale d'urbanisme relève plusieurs problèmes liés au projet.

Il est notamment relevé que le village Vézenaz est mal desservi par les transports publics et que sa densification se confronte régulièrement avec le tissu historique villageois, zone 4B, protégée, voire le détruit, alors que le village est destiné dans le nouveau plan directeur cantonal à devenir l'un des quatre centres périphériques avec Versoix, Satigny et Bernex. En outre, la volonté de désengorger le centre de Vézenaz par la canalisation du trafic de transit entre en contradiction avec le désir de drainer des clients par l'implantation de centres commerciaux aux portes du village. Enfin, la réalisation de la tranchée couverte a des incidences sur le tissu bâti environnant, sur les espaces publics adjacents, particulièrement à l'endroit des trémies, très proche du centre villageois. Les questions d'intégration urbaines et architecturales n'ont pas été traitées par l'étude d'impact.

La Commission cantonale d'urbanisme demande en conséquence un complément du dossier devant porter notamment sur une étude alternative de l'aménagement de la voie existante avec des données comparatives et réactualisées entre une tranchée couverte, une modération du trafic, une déviation du trafic ainsi qu'avec la comparaison avec des ouvrages similaires. Il s'agirait d'étudier également la mise en valeur de l'espace rue et de définir un concept clair de l'aménagement des espaces publics pour redonner une qualité de vie aux habitants.

5. Le service cantonal d'écotoxicologie a rendu un préavis le 31 janvier 2000.

Il conclut qu'il est favorable au projet sous réserve d'une autorisation coordonnée pour l'abattage d'arbres et de la réalisation d'un projet de plantation approuvé par le service des forêts, la protection de la nature et du paysage,

de considérer les mesures de minimisation contre le bruit comme mesures intégrées au projet et de réaliser une évaluation quantitative du risque conformément aux exigences de la direction de l'environnement.

Le 10 décembre 1999, le directeur de la section environnement et du service de sécurité du DIAE avait d'ailleurs écrit à Philippe Arrizabalaga, directeur du service cantonal d'écotoxicologie. Il relevait que les arguments brièvement développés par ZS Trafitec aux paragraphes 10.2 et 10.3 du rapport d'impact conduisant à une diminution du risque, paraissaient pertinents mais qu'une évaluation quantitative de la situation future par le biais d'un rapport succinct OPAM, le cas échéant par la méthode simplifiée restait nécessaire. Un tel rapport avait d'ailleurs déjà été demandé par le service cantonal d'écotoxicologie dans un préavis du 10 octobre 1997.

6. Les services de l'OTC du Département de justice et police et des transports ont rendu, en date du 17 janvier 2000, un préavis favorable sous diverses réserves quant à l'exécution des travaux.

Toutefois par une réponse à l'opposition au projet formée par Coordination transports et déplacements, Pierre André Jossenet urbaniste OTC, a établi une note à l'attention de la police des constructions le 21 janvier 2000. Il s'agit de savoir si l'ouvrage proposé est susceptible d'engendrer par lui-même un accroissement du trafic individuel motorisé sur l'axe et au centre de la ville de Genève. Selon cette notice aucune augmentation du volume de la circulation n'est envisageable durant les heures de pointe à l'échelle de la gestion de l'axe. L'ouvrage projeté n'aura donc pas d'influence en ce qui concerne l'entrée des véhicules en direction de la ville de Genève. D'autre part, et plus localement il est indéniable que l'ouvrage constitue à la hauteur de Vézenaz une augmentation de l'offre puisque la circulation disposera de deux voies supplémentaires auxquelles un débit maximum est garanti par l'absence d'intersection.

7. Pour le surplus, les divers préavis qui ont été rendus dans le cadre de l'examen des décisions DD 96'396 et LER 2596 sont favorables au projet.
8. Considérant principalement que le projet n'est pas compatible avec les exigences de la protection de l'environnement, qu'il conviendrait d'attendre la parution du plan régional des déplacements avant d'entreprendre un tel ouvrage, et que l'ouvrage projeté n'aura pas d'incidence sur les quelques 11'000 véhicules en provenance de la route d'Hermance, de Cologny qui passeront toujours à l'intérieur du village, les parties recourantes ont conclu à l'annulation des autorisations définitives de construire et de l'approbation LER.
9. Les recourants, habitant à Vézenaz, sont domiciliés proche de la trémie nord. Ils invoquent que l'ouvrage n'améliore pas la sécurité des piétons, que la tranchée couverte n'apporte aucune solution quant à l'augmentation du trafic, que la construction est en contradiction avec la création du centre commercial de Vézenaz dont l'unique accès aux véhicules se trouve sur la route d'Hermance et, en particulier, que la tranchée couverte aura pour conséquence qu'il sera presque impossible pour les habitants des voies perpendiculaires, soit notamment les chemins de Charvel et de Mancy, route de Thonon et Pierreuse, ainsi que pour les habitations situées tout au long de l'artère, de s'intégrer dans le flux des véhicules sans prendre des risques importants.
10. La commune de Collonge-Bellerive a conclu au rejet du recours formé par les associations ATE et WWF pour cause de tardiveté et pour défaut de qualité pour agir.

Considérant d'autre part que le projet est conforme à la législation de la protection de l'environnement elle a conclu au rejet des recours formés par les associations recourantes.

La commune s'en rapporte à justice quant à la recevabilité du recours par les habitants de Vézenaz et conclut au rejet au fond, considérant que la tranchée couverte qui a fait l'objet de préavis favorables améliorera l'accès au centre commercial de Vézenaz en réduisant considérablement le nombre de véhicules qui passera de 27.000 à 11.000 par jour.

11. Touring Club Suisse, section genevoise, dont l'intervention est contestée par les associations recourantes, conclut au rejet des recours formés par ATE suisse et sa section de Genève ainsi que par WWF suisse et sa section de Genève invoquant la tardiveté des recours et le défaut de qualité pour agir. Pour le surplus, Touring Club Suisse, section genevoise, conclut au rejet des recours considérant que le projet est conforme à la législation fédérale de la protection de l'environnement.
12. Le DAEL s'en rapporte quant à la recevabilité des recours et à l'intervention de Touring Club Suisse, section de Genève.

Au fond, il considère que le projet est une mesure d'assainissement fondée au regard des dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement et que les recours doivent être rejetés.

### **EN DROIT**

1. Déposés en temps utile, dans le délai de 30 jours dès la publication dans la FAO du 8 décembre 2000, les recours formés par les associations recourantes et par les divers signataires, opposants à la traversée couverte de Vézenaz sont recevables à la forme.
2. Les divers recourants en personne qui habitent proche de la sortie nord du tunnel sont directement touchés par le projet et ont qualité pour recourir en application de l'art. 60 let. b LPA.
3. ATE, Association Transports et Environnement, section de Genève et WWF, section genevoise ont qualité pour recourir en application de l'art. 93 al. 2 de la loi sur les routes du 28 avril 1967 (ATA 19 décembre 1985 WWF c/ PTP).

La qualité pour recourir d'ATE, association nationale et WWF, association nationale est établie d'autre part par l'art. 55 al. 1 à 3 LPE dans la mesure où ces associations sont désignées comme telles par le Conseil fédéral.

4. L'intervention du Touring Club Suisse, section de Genève, doit être rejetée. En effet, cette association n'a pas pour but l'étude des questions relatives à l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement ou à la protection des monuments, de la nature ou des sites au sens de l'art. 93 al. 2 de la loi sur les routes. En outre, Touring club Suisse, section de Genève, n'établit pas que la majorité de ses membres sont touchés directement et plus que quiconque par le projet au sens de l'art. 60 let. b LPA.

5. La publication de l'autorisation de construire dans la FAO du 8 décembre 2000 a été faite comme s'il s'agissait d'une autorisation préalable de construire et définitive en même temps. Cette forme de publication qui n'est pas prévue par la LCI sera traitée comme s'il s'agissait d'une autorisation définitive de construire rendue simultanément avec une décision d'approbation LER.
6. A teneur de l'art. 7 al. 3 L Routes du 28 avril 1967, l'approbation du département porte sur le tracé, le gabarit, les alignements et les niveaux en veillant à ce que soit pris en compte : les besoins des piétons, valides ou handicapés, des deux roues, des véhicules de transport publics et des services d'urgence, ainsi que les besoins de l'approvisionnement, des livraisons et de l'accès de la clientèle des commerces et des industries.

Selon l'art. 8 L Routes, pour les projets importants, le préavis de la Commission d'urbanisme se fonde notamment sur une étude de la justification de la route projetée ainsi que sur son impact sur l'environnement, y compris sur l'affectation des bâtiments et installations avoisinants.

Le projet apparaissant comme une mesure d'assainissement partiel puisque il n'a pas d'incidence sur les véhicules en provenance de la route d'Hermance et ceux qui accéderont aux commerces du centre, il convient d'examiner si cette mesure d'assainissement, qui apparaît comme locale l'emporte sur les contradictions relevées quant à l'urbanisme par la commissions cantonale d'urbanisme et quant aux inconvénients que causera l'ouvrage aux recourants dont les habitations sont proches des trémies ou dans des voies perpendiculaires.

7. En l'espèce, la commission cantonale d'urbanisme dans le dernier préavis rendu, entériné le 17 janvier 2002, a exprimé un avis défavorable au projet alors que, dans son préavis du 30 avril 1997, elle était favorable au projet considérant qu'il s'agissait d'un assainissement de la localité au même titre que d'autres localités.

Il ressort toutefois du préavis entériné le 17 janvier 2002 qu'il existe une contradiction entre la volonté de désengorger le centre de Vézenaz avec le désir de drainer des clients par l'implantation de centres commerciaux aux portes du village et que la tranchée couverte aura des incidences sur le tissu bâti environnant ainsi sur les espaces publics. En outre, la mesure envisagée n'aura pas d'incidence et n'améliorera pas le trafic des véhicules en provenance de la route d'Hermance, ni le centre du village en raison de la présence de centres commerciaux (art. 7 al. 3 L Routes).

8. Le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement n'a pas suivi ce préavis défavorable considérant que le projet constitue une mesure d'assainissement de la route actuelle.

Il fonde son argumentation sur le fait que le trafic journalier passant par la route de Thonon est de 25'000 à 27'100 unités et qu'il faudrait tenir compte d'une augmentation globale du trafic de 7 % pour l'ensemble du corridor aboutissant au quai rive gauche si on prend en compte l'intégralité du potentiel du développement actuel et la répartition modale actuelle. Quant au trafic en provenance de la route d'Hermance qui est de l'ordre de 11'000 unités par jour, il échappera à la mesure d'assainissement.



9. Or, il ressort du rapport d'impact de ZS Trafitec que les valeurs limites d'immission au sens des art. 7 et ss OPB sont actuellement dépassés en 17 points alors que les valeurs d'alarme le sont en 9 points (p. 48). Dans le futur, sans le projet, les valeurs limites d'immission seront dépassées en 16 points et les valeurs d'alarmes en 10 points, alors qu'avec la réalisation de l'ouvrage, les valeurs limites d'immission seront dépassées en 10 points mais les niveaux seront inférieurs à l'état actuel ainsi qu'à l'état futur sans le projet. Les valeurs d'alarme ne seront pas dépassées (p. 50 et 51).

S'agissant de la pollution de l'air, le rapport d'impact de ZS Trafitec SA prévoit que les prescriptions posées par les art. 16 et ss LPE seront respectées sur le plan global pour le centre du village de Vézenaz mais qu'il faut rappeler que le dépassement des concentrations de NO<sub>2</sub> existera toujours au niveau des portails. La réalisation du projet inclura une augmentation des immissions de NO<sub>2</sub>. L'augmentation des immissions induite par le projet par rapport à l'état futur sans le projet sera de l'ordre de 5 mg/m<sup>3</sup> pour six habitations (page 43).

10. Il faut donc constater que les habitants de Vézenaz domiciliés près de la sortie nord, subiront une augmentation de la concentration de NO<sub>2</sub>. Ils subiront d'autre part des inconvénients par les difficultés qu'il y aura à s'insérer dans le flux de la circulation sur la route de Thonon, en particulier proche du carrefour de la Pallanterie à la sortie nord du tunnel. La jonction de la route d'Hermance dans le centre du village reste aussi problématique que sans le projet.

Ces inconvénients doivent être considérés comme graves au sens de l'art. 14 al. 1 let a et e LCI dans la mesure où il n'apparaît pas que le projet permette sans difficultés de s'insérer dans le flux de la circulation.

Cette constatation doit être faite aussi à la jonction de la route d'Hermance qui débouche dans le centre du village.

Il y a donc abus du pouvoir d'appréciation du DAEL qui n'a pas suffisamment tenu compte de cette situation. L'avantage de l'assainissement causé par l'ouvrage ne l'emporte pas sur les inconvénients causés par sa réalisation (art. 14 al. 1 let. a et e LCI).

11. A ces constatations s'ajoute le fait que le village est un village protégé et que la CMNS n'a pas été consultée en ce qui concerne les bâtiments et les installations avoisinantes quand bien même l'autorisation de construire est une autorisation définitive. En l'absence d'un préavis de la CMNS, l'art. 106 LCI ne peut être appliqué. La CMNS aurait donc dû donner un préavis compte tenu des remarques de la commission cantonale d'urbanisme.
12. La sécurité en cas d'accidents n'est pas établie par le dossier qui ne contient aucun rapport à ce propos.

Or, à teneur de l'art. 5, al. 2 de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs du 27 février 1991 (OPAM), le détenteur d'une voie de communication est tenu de remettre à l'autorité d'exécution un rapport succinct concernant les risques.

En l'espèce, on peut lire dans le rapport d'impact de ZS Trafitec SA en page 73, qu'un rapport succinct OPAM pour l'ensemble de l'axe routier sera prochainement établi par l'autorité cantonale (premier semestre 2000).

Le rapport du 31 janvier 2000 du service d'écotoxicologie, constate également qu'il n'existe pas de rapport succinct OPAM ni pour la route principale ni pour l'ouvrage projeté et qu'un rapport succinct reste nécessaire. Un tel rapport a déjà été demandé par le service cantonal d'écotoxicologie dans un préavis du 10 octobre 1997.

Il faut donc constater qu'en l'absence d'un tel rapport la sécurité du projet qui est d'une longueur de 520 m. avec deux trémies d'accès d'une longueur de 100 m chacune, voire de l'axe routier n'est pas établie. Le principe de la coordination impose que cette question soit traitée à ce stade de la procédure, d'autant plus qu'il s'agit non seulement d'une décision d'approbation LER et d'une autorisation de construire préalable, mais bien définitive.

13. La décision d'approbation LER et l'autorisation définitive de construire doivent donc être annulées.

#### **Par ces motifs,**

### **LA COMMISSION CANTONALE DE RECOURS EN MATIERE DE CONSTRUCTIONS :**

#### **A la forme**

Déclare recevables les recours formés par l'Association Transports et Environnement, Berne et section Genève et par World Wide Fund for Nature (WWF) suisse et section Genève ainsi que par Richard Hoffmann, Roland Brunner, Ramon Anavi.

Rejette l'intervention du Touring Club Suisse, section Genève.

#### **Au fond**

Annule l'autorisation de construire DD 96'396 et la décision d'approbation LER 2561.

Ordonne la restitution des émoluments perçus lors du dépôt des recours aux recourants.

Condamne la Commune de Collonge-Bellerive et le Touring Club Suisse, section Genève, à payer chacun un émolument envers l'Etat de 500 F.

Les condamne conjointement et solidairement à payer à ATE Suisse, section Genève, et à WWF Suisse, section Genève, la somme de 1'500 F à titre de participation aux frais de la procédure.

Informe les parties qu'elles peuvent recourir auprès du Tribunal administratif dans un délai de trente jours à compter de la notification de la présente décision.

---

Siégeant : MM. REY, président  
MENTHA et Mme NERFIN.

Le président de la commission :  
R. REY

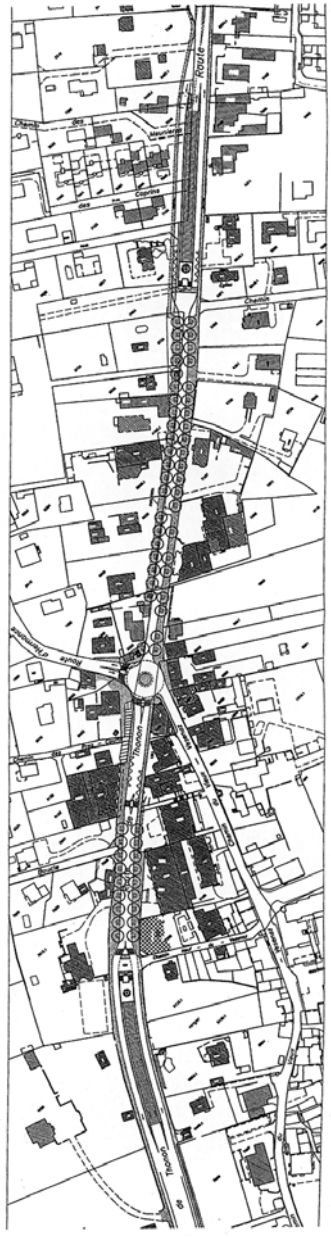
Copie conforme de cette décision a été communiquée par pli recommandé aux parties

Genève, le

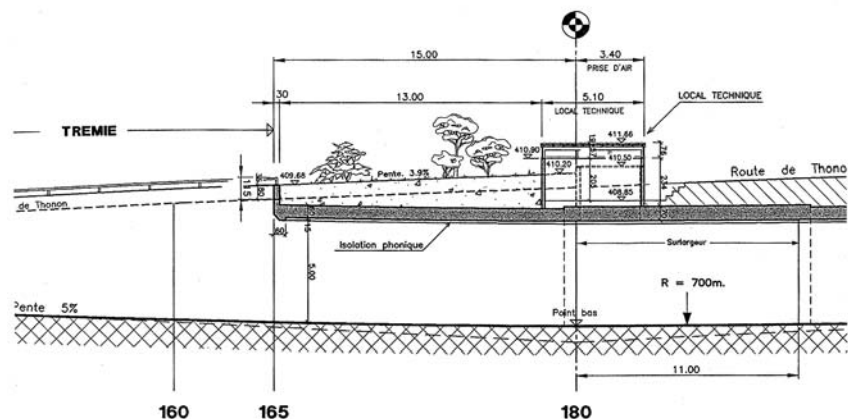
**OUVRAGE SOUTERRAIN**



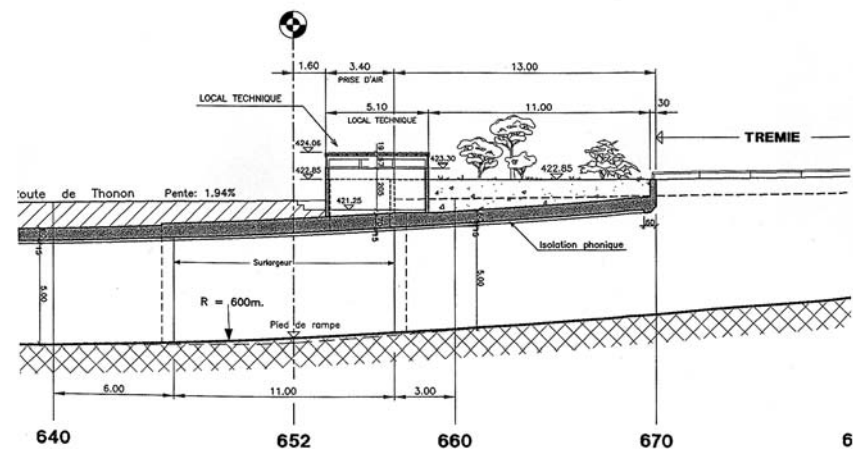
**AMENAGEMENT DE SURFACE**



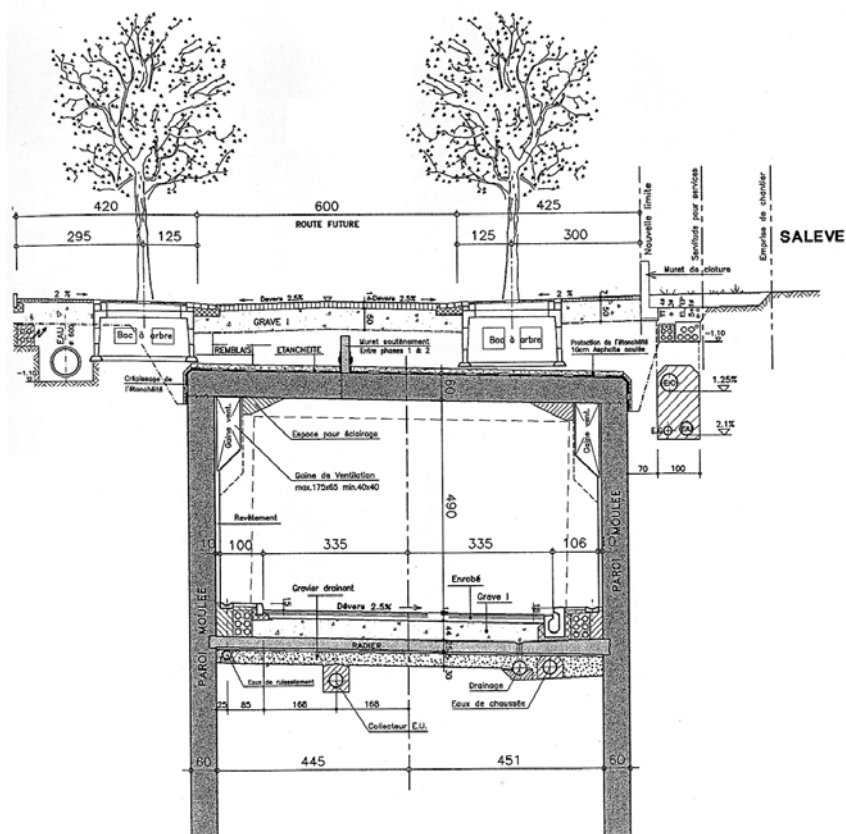
## EXTREMITE du TUNNEL COTE GENEVE



## EXTREMITE du TUNNEL COTE THONON



# COUPE TYPE (sur profil 520)



*Date de dépôt : 14 janvier 2003*

*Messagerie*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Morgane Gauthier**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Il y a un réel problème lié à la circulation automobile dans le village de Vézenaz et cela personne ne le nie. Quant à savoir si la solution proposée par les auteurs du projet de loi est bonne, il y a un grand pas que la minorité de la commission ne peut pas franchir. Encore une fois, nos débats tournent autour de la voiture, car le problème est là : il y a trop de véhicules qui génèrent trop de nuisances qui sont insupportables. Personne n'est épargné et chacun a son avis auquel il tient mordicus, que ce soit le riverain de la rue des Deux-Ponts ou encore le cycliste ou encore l'automobiliste qui aimerait être le seul usager du bitume.

Le projet de loi qui est soumis à nos suffrages a un seul intérêt, celui de la critique qui peut se faire sous plusieurs angles développés dans ce rapport de minorité.

La réalisation de ce tunnel ne résout pas les problèmes de bruit et de pollution du village de Vézenaz. En effet, au niveau des rampes d'accès, le niveau sonore sera augmenté ainsi que les émissions polluantes de NO<sub>2</sub>. Certains riverains, habitant vers les sorties du tunnel, se sont opposés au projet craignant un niveau de bruit supplémentaire ainsi que le manque d'aménagements. Il n'est pas prévu de rénover ou d'agrandir les trottoirs qu'empruntent les écoliers et aucune mesure de modération du trafic n'est envisagée. Dans la décision émanant de la commission de recours en matière de constructions (CCRC), il est précisé que ces habitants « subiront d'autre part des inconvénients par des difficultés qu'il y aura à s'insérer dans le flux de la circulation sur la route de Thonon, en particulier proche de la Pallanterie à la sortie nord du tunnel ». Le projet n'améliorera directement la vie de seulement environ 300 personnes !

Un autre argument en faveur de ce projet est de dire que le village sera plus convivial du fait de nouveaux aménagements et que les voiries seront rendues au trafic local des riverains (p. 18 de l'exposé des motifs). Mais c'est sans compter les 11 000 véhicules qui échappent au tunnel (véhicules provenant de la route d'Hermance qui sont obligés de transiter par le centre du village) et ceux voulant accéder au centre commercial situé en surface. La décision de la CCRC dit à ce sujet que « la jonction de la route d'Hermance dans le centre du village reste aussi problématique que sans le projet ».

La sécurité des piétons à la sortie nord n'est pas améliorée mais que dire de celle des automobilistes empruntant l'ouvrage ? Les tunnels posent de sérieux problèmes de sécurité, l'actualité de ces derniers temps nous l'a malheureusement prouvé.

L'intérêt cantonal d'un tel ouvrage n'est pas non plus démontré. Ce projet n'a pas été jugé prioritaire par le Conseil d'Etat qui l'a écrit dans le rapport sur les évitements de localités (RD 429-A) dont la majorité – qui soutient ce projet – a pris acte. De plus, au point 4.2 de ce dernier rapport, il est très clairement dit que pour ce projet « on ne peut pas parler d'intérêt général à l'échelle cantonale » et que « le dénivelé de Vézenaz présente les moins bonnes caractéristiques de l'évaluation » ! La minorité de la commission demande à nouveau une conception globale des déplacements et non pas des mesures ponctuelles telles que celles de ce projet !

Le seul aspect cantonal est celui du financement. Du fait que la commune de Collonge-Bellerive a les moyens de payer une partie de la facture, il faudrait que le canton en fasse de même. Est-ce que cela veut dire que seules les communes « riches » pourraient bénéficier de tels aménagements et que les autres doivent se débrouiller autrement ? Ce concept va à l'encontre d'une certaine solidarité cantonale. Dans un avenir budgétaire totalement incertain, un tel investissement ne présente pas d'intérêt.

Du point de vue financier encore, le projet de loi mentionne une subvention fédérale. Il nous a été longuement expliqué en commission que le système de subvention des routes par la Confédération se fait par tranches quadriennales. La tranche actuelle se termine à fin 2003. Les projets inscrits pour la tranche suivante sont la traversée de Meyrin et la route des Nations. Cela signifie que, même si le projet est accepté, en supposant que le Tribunal rende une décision en faveur du projet, la subvention ne portera que sur les travaux effectués durant l'année 2003, ce qui risque d'être bien inférieur aux plus de 8 millions inscrits dans le projet ! Dans le cas où la traversée de Vézenaz ferait partie de la tranche 2004-2007, il faudrait repousser les travaux de Meyrin alors qu'ils sont étroitement liés à la réalisation du tram.



Le montage financier de ce projet est totalement bancal ! Qui payera la différence de la subvention fédérale, quel est le plan de décaissement précis ? A cela, pas de réponse de la part des auteurs du projet en commission !

La minorité de la commission a donné des éléments de réponses pour éviter la construction de ce tunnel : la première est d'améliorer très nettement la desserte en transports publics sur cette partie de la rive gauche afin de rendre ce moyen de déplacement beaucoup plus attractif que le transport individuel, la deuxième est d'obtenir une analyse comprenant l'évolution et l'impact prévu de la liaison CEVA sur la région et finalement d'obtenir une réelle stratégie cantonale qui propose une alternative au « tout à la voiture » de la rive gauche.

La minorité de la commission vous invite à la rejoindre dans ses conclusions et de refuser ce projet afin de faire un pas vers une mobilité respectueuse de l'environnement et vers l'amélioration de la qualité de vie de chacun.