

Projet présenté par les députés :

M^{m^{es}} et MM. David Amsler, Ivan Slatkine, Jacques Jeannerat, Frédéric Hohl, Mario Cavaleri, Jean-Claude Ducrot, Olivier Wasmer, Eric Bertinat, Roger Golay, Olivier Sauty, Christophe Aumeunier, Beatriz de Candolle, Edouard Cuendet, Victoria Curzon Price, Nathalie Fontanet, Fabienne Gautier, Jean-Michel Gros, Ariane Reverdin, Francis Walpen, Jean-Marc Odier, Anne Marie von Arx-Vernon, Didier Bonny, Michel Forni, Eric Ischi, Antoine Bertschy, Stéphane Florey, Claude Jeanneret, Pierre Weiss, Fabiano Forte, Nelly Guichard, Béatrice Hirsch et Renaud Gautier

Date de dépôt : 23 février 2009

Projet de loi

ouvrant un crédit complémentaire de 21 800 000 F à la loi 8662 du 4 avril 2003 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 – RC 1 route de Thonon

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

Art. 1 Crédit complémentaire d'investissement

¹ Un crédit complémentaire de 21 800 000 F (y compris TVA et renchérissement) à la loi 8662 du 4 avril 2003 est ouvert au Conseil d'Etat pour couvrir les adaptations techniques nécessaires, le renchérissement et la part initialement attendue de la Confédération.

² Il se décompose de la manière suivante :

	F
– Travaux de gros et second œuvre de la tranchée couverte	20 582 000
– Travaux préparatoires et de surface	3 037 000
– Equipements électromécaniques	1 787 000
– Travaux de génie civil pour les services	73 636

– Travaux d'aménagements extérieurs définitifs	pm
– Honoraires ingénieurs	1 030 000
	Total 26 509 636
– Renchérissement 1997-2002 (cinq ans à 1,5 %)	2 050 000
– Pendant les travaux (2,5 %)	708 000
– Complément électromécanique	1 000 000
	Total 30 267 636
– TVA 7,6 %	2 300 340
– Attribution au fonds cantonal de décoration 1 %	302 676
	Total 32 870 652
– Acquisition de terrains	2 500 000
	Total 35 370 652
	(montant selon L 8662)

Adaptations techniques (nouvelles normes et directives) F

Mesures pour aménagements futurs destinés au passage du tram selon plan loi H 1 50 (renforcement dalle de couverture et travaux spéciaux)	600 000
Adaptations techniques électromécaniques (augmentation centrales de ventilation souterraines)	5 370 000
Complément honoraires ingénieurs (génie civil, géotechnique, électromécanique, gestion déchets, sécurité, suivi environnemental)	2 900 000
Essais et analyses (sondages, laboratoire, essais)	530 000
Mesures de circulation pdt travaux, information et communication, indemnités, divers	1 600 000
	Total 11 000 000

Renchérissement (2002 à 2008 sur L 8662)	5 200 000
Renchérissement (2008 à 2009 sur adjudication)	920 000
Renchérissement complémentaire pdt travaux (2009 à 2011)	2 800 000
Complément TVA 7.6%	1 510 000

Total compléments 21 430 000

Total 56 800 652

Arrondi à 56 800 000

La participation du canton se limitant aux montants suivants : F

– Coût de construction	54 300 000
– Participation de la Confédération	0
– Participation de la Commune de Collonge-Bellerive	17 500 000

Total 36 800 000

(montant correspondant selon L 8662 : 15 000 000)

– Acquisition des terrains	2 500 000
----------------------------	-----------

Total 39 300 000

(montant correspondant selon L 8662 : 17 500 000)

Total montant crédit complémentaire 21 800 000

Art. 2 Subvention fédérale

Il est renoncé à la subvention fédérale prévue à l'article 2 de la loi 8662 du 4 avril 2003.

Art. 3 Participation de la commune de Collonge-Bellerive

¹ La participation de la commune de Collonge-Bellerive prévue à l'article 3 de la loi 8662 du 4 avril 2003 est augmentée de 8 000 000 F.

² La participation de la commune de Collonge-Bellerive se décompose comme suit :

	F
– Participation aux frais de construction	9 500 000
– Complément	8 000 000
	Total 17 500 000

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

– Frais d'étude (déjà pris en charge et payés)	850 000
– Aménagements de surface (non compris dans les coûts de construction de l'art. 1 et pris en charge par la commune)	2 500 000
	Total 3 350 000

Total 20 850 000

(montant correspondant selon L 8662 : 12 850 000)

Total participation complémentaire 8 000 000

Art. 4 Participation des Services industriels de Genève

La participation des SIG s'élève à 2 000 000 F (ces travaux ne sont pas compris dans les montants de l'article 1).

Art. 5 Budget d'investissement

Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites aux budgets d'investissement dès 2009 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, dans les limites du cadre directeur fixant le maximum des investissements annuels.

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.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de traversée de Vézenaz en tranchée couverte est plus que jamais d'actualité. Conformément au plan directeur cantonal, Vézenaz joue aujourd'hui le rôle de pôle régional pour les 25 000 habitants du secteur Arve et Lac, ou plus de 50 000 habitants en tenant compte des communes des Trois-Chêne. Commerces, centres administratifs publics et privés, logements, écoles publiques et privées, crèche, restaurants... une grande partie de l'activité économique de la région est concentrée à Vézenaz et il est inconcevable que ce village soit toujours scindé en deux par un flux incessant de plus de 35 000 véhicules par jour.

D'un point de vue sécuritaire, les accidents se multiplient sur ce tronçon de route cantonale. On ne compte plus les accidents sur le carrefour principal et deux événements mortels sur la route de Thonon sont toujours dans les mémoires. Cela ne peut plus durer !

Rappelons que l'autorisation de construire accompagnée d'un rapport d'impact qui a suivi la procédure complète est entrée en force depuis plusieurs années. Quant aux acquisitions foncières, elles sont négociées depuis longtemps et ne demandent plus qu'un programme précis des travaux pour être finalisées.

Mais alors, depuis six ans, depuis le vote de la loi 8662 en 2003, que s'est-t-il passé ? Pourquoi les travaux n'ont-ils pas débutés tout de suite ?

Appel d'offres et adjudication des mandats

Dans un premier temps, il était question de réaliser le projet en entreprise générale. Cependant, au vu de la complexité des travaux de génie civil, il a été décidé de réorganiser administrativement le projet et de le réaliser en méthode traditionnelle, c'est-à-dire avec des mandats d'ingénieurs et d'architectes distincts et des appels d'offres aux entreprises spécialisées pour la réalisation des travaux. Cette décision a nécessité une procédure d'appel d'offres et d'adjudication des mandats selon les AIMP.

Adaptation aux nouvelles normes de sécurité des tunnels

La première tâche des ingénieurs et architectes mandatés a été d'adapter le projet aux nouvelles normes de sécurité des tunnels. En particulier, il a été

nécessaire d'augmenter le renouvellement d'air dans le tunnel et d'adapter la dimension des centrales de ventilation.

Prise en considération du développement du réseau de trams

Le développement du réseau de trams indique une volonté cantonale de réaliser une voie en direction de Genève-Plage, puis de Vézenaz (loi H 1 50). Aucune date de réalisation n'est fixée pour l'instant, mais la traversée de Vézenaz doit tenir compte de cette volonté cantonale. Le projet de tranchée couverte a été modifié pour tenir compte de cette volonté.

Financement de la Confédération par le fonds d'urgence

La traversée de Vézenaz a été inscrite dans la liste des projets urgents, c'est-à-dire prêts à débiter. Ces projets pouvaient profiter du fond d'urgence de la Confédération. Les raisons de l'éviction de la traversée de Vézenaz de la liste des projets urgents sont peu claires. Il semblerait que le DT, responsable de l'établissement de cette liste, ait prétexté un manque de financement cantonal, ce qui est parfaitement faux. En effet, les projets inscrits dans le fonds d'urgence de la Confédération disposent d'un subventionnement de 50% et les montants inscrits dans la loi L 8662 auraient largement suffi pour couvrir l'investissement.

Toujours est-il que le fond d'urgence de la Confédération a permis de subventionner le TCMC, le TCOB et le CEVA, ce qui est une bonne chose, mais pas la traversée de Vézenaz.

Appel d'offre et adjudication des travaux

Après l'adaptation du projet aux nouvelles normes de sécurité et au passage d'un futur tram en surface, un appel d'offre complet selon les règles des AIMP a été réalisé. Le consortium d'entreprises désigné pour réaliser les travaux est connu. Les travaux peuvent donc débiter sans délais.

Inscription dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Comme il a été indiqué, la traversée de Vézenaz ayant été retirée de la liste des projets urgents, elle a été inscrite par le Conseil d'Etat dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois en catégorie A, c'est-à-dire pour des projets à réaliser entre 2011 et 2014. Dans son rapport, la Confédération a cependant déclassé ce projet en catégorie C, ne prévoyant pas une réalisation avant 2019 !

Les raisons évoquées pour justifier de ce déclassement sont un rapport coût-utilité insuffisant et un délestage uniquement partiel du centre du village. En prenant en compte les 25 000 habitants du secteur Arve et Lac concernés et soutenant le projet (plus de 50 000 habitants avec les Trois-Chêne), ainsi que la participation de la commune de Collonge-Bellerive de plus de 20 millions, ce rapport est forcément différent. Quant au délestage du centre du village, sur plus des deux tiers du tracé bordé d'habitations, ce sont environ 90% des véhicules qui emprunteront le dénivelé diminuant ainsi les nuisances (notamment selon l'Ordonnance fédérale de Protection contre le Bruit) et permettant de recréer une vie de village. Sur le dernier tiers du tracé, un report de trafic de la route d'Hermance sur la route de Thonon à l'amont du carrefour permettra de diminuer également la circulation.

A noter que le fonctionnaire fédéral qui a rédigé le rapport de la Confédération n'est autre qu'un ancien employé du DT ayant participé à la rédaction du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Il faut souligner que ce travail a été très bien accueilli par la Confédération car les projets retenus bénéficieront d'un subventionnement maximal de 40%. Par contre, il est surprenant que seuls des projets de transports collectifs aient été retenus en catégorie A ou B, et ce même sur territoire français. Par cette analyse, la Confédération néglige la requalification et la mise en valeur de centres régionaux genevois comme Vézenaz pour la rive gauche ou le Grand-Saconnex.

Le rapport de la Confédération sur le projet d'agglomération franco-valdo-genevois a donc été rédigé sans tenir compte de la volonté populaire de réaliser la tranchée couverte de Vézenaz, volonté populaire formalisée par la loi 8662 votée en 2003 par notre Grand Conseil.

En conclusion, en cette période de crise économique et comme beaucoup d'autres collectivités publiques, la politique anticyclique du Conseil d'Etat visant à augmenter les investissements publics a été unanimement reconnue. Afin de respecter la volonté populaire exprimée par le vote de la loi 8662 en 2003, le projet de la traversée de Vézenaz doit faire partie de cette politique des investissements. Le projet de la traversée de Vézenaz est autorisé et les travaux sont adjugés. Pour débiter ces travaux immédiatement, ce projet de loi augmente donc la participation du canton de Genève de 21,8 millions. Quant à la participation de la commune de Collonge-Bellerive, elle augmente de 8 millions, soit au total plus du tiers du montant du projet. Le Conseil municipal de la commune de Collonge-Bellerive se prononcera prochainement sur cette répartition et un crédit complémentaire communal sera proposé dès l'entrée en force du présent projet de loi.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à ce projet de loi.