

Date de dépôt : 28 juillet 2011

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit autofinancé de 25 443 914 F pour des travaux de renaturation du cours d'eau de l'Aire et de ses affluents – sécurisation du quartier Praille-Acacias-Vernets (3e étape : réalisation du tronçon aval pont de Lully – pont des Marais)

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné ce projet de loi lors de ses séances des 14 et 21 juin 2011 sous la présidence de M^{me} Anne Mahrer, en présence de M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat, M. Alexandre Wisard, directeur du service de la renaturation des cours d'eau, M. Francis Delavy, adjoint du service de la renaturation des cours d'eau au DIM. Le procès-verbal a été assuré avec son talent habituel par M^{me} Camille Selleger.

M^{me} Künzler explique qu'il s'agit de la 3^e étape de la renaturation de l'Aire, une des parties les plus conséquentes et remise en 3^e partie, puisque on a d'abord préféré sécuriser le village de Lully où il y avait eu des inondations. Cette étape est extrêmement importante, puisqu'elle sécurise tout le projet Praille-Acacias-Vernets (PAV). Il existe actuellement des risques d'inondations qui sont potentiellement graves et surtout qui aurait des conséquences extrêmement néfastes sur les constructions à venir.

Du point de vue environnemental, le projet de loi améliore un corridor biologique qui est l'un des derniers fonctionnels sur la Champagne et la France voisine. Cette étape est aussi très intéressante au niveau biologique avec l'introduction d'anciens méandres et la revalorisation des espaces boisés au bord de l'Aire.

Enfin, il s'agit aussi d'un espace de détente au bord de futures urbanisations qui auront lieu, à savoir le PAV, mais aussi les Cherpines. Il y aura donc un parc linéaire, avec une fonction biologique importante. C'est sans doute une des parties les plus intéressantes de ce projet de renaturation, et peut-être la plus impressionnante dans ses résultats.

M. Wisard rappelle que le Grand Conseil a déjà été saisi par deux fois de demandes concernant la renaturation de l'Aire. La première fois, c'était en 2001. Dans le programme de renaturation des cours d'eaux à Genève, il y a deux cours d'eau qui sont les plus importants, ce sont la Seymaz et l'Aire, parce que ces deux cours d'eau sont canalisés depuis de nombreuses décennies et parce qu'il y avait des problèmes de sécurité (inondations). Il fallait donc en même temps revitaliser le cours d'eau et gérer les flux. On est donc parti un peu plus tôt avec la Seymaz, parce que cela répondait à une attente du Grand Conseil. Il y a eu plusieurs motions à ce sujet dans les années 1990. Mais en même temps que l'on travaillait sur la Seymaz, on a travaillé sur l'Aire. Pour cette dernière, la particularité est d'avoir lancé un concours dans les années 2000. En lançant ce concours, il y avait une demande pour avoir de multiples compétences dans les groupes qui allaient travailler sur le projet : des ingénieurs, des biologistes, des architectes et des environnementalistes.

Fin 2000, le groupement de mandataires désigné était assez hétéroclite sur le plan des cantons, avec un architecte genevois, des ingénieurs vaudois et tout le volet environnemental assuré par des Jurassiens. Ce qui a été fait, c'est de travailler par étapes. Le but n'était pas de saucissonner pour faire passer chaque tranche, mais chaque étape était liée à la maîtrise du foncier. Donc il y a eu 3 projets de lois.

Le premier, en 2001, était pour un crédit de 5 millions pour permettre de couvrir toutes les études jusqu'à cette 3^e étape et qui permettait de réaliser un certain nombre de travaux en amont du pont du Centenaire. Cette loi a été bouclée avec un non-dépensé.

Le 2^e projet de loi date de 2005, adopté en 2006, et concernait Lully. Il y a eu là-bas des inondations qui étaient liées aux eaux pluviales et non au débordement de la rivière. Les travaux sont terminés, le chantier a été levé en novembre 2010. Il reste encore de l'entretien par rapport à toutes les plantations réalisées. Et on espère pouvoir boucler cette 2^e loi à l'automne, mais il reste encore des terrains à acheter. C'est le DCTI, par le biais du service des opérations foncières, qui s'en occupe.

Avec ce 3^e projet loi d'investissement, le but est de réaliser l'étape de ce qui se trouve à l'aval de ce qui a été réalisé à Lully. Ce qui est particulier,

dans ce 3^e projet de loi, c'est qu'entretemps ont été introduites les normes IPSAS. Pour chaque chantier, il faut désormais clairement distinguer ce qui relève du budget de fonctionnement et ce qui relève du budget d'investissement. L'investissement représente donc 25 millions de francs, auquel il faudra ajouter, pour les années 2012 à 2014, 9 millions pour le budget de fonctionnement. Donc la réalité des coûts pour cette étape, c'est 34 millions de francs.

Puis viendra une 4^e étape qui est le bassin de décantation à l'amont du pont de Certoux, mais qui est une opération beaucoup plus modeste et qui sera couverte par le budget de fonctionnement.

Présentation détaillée du projet

M. Delavy indique qu'il est en charge du projet de renaturation de l'Aire depuis une dizaine d'années. Cette renaturation concerne 4,5 km dans toute la partie rurale, entre la frontière et le pont du Centenaire à Onex.

C'est un projet type de développement durable. Dans le cadre des 3 principales étapes, il y a l'élément économique qui consiste à assurer une protection complète des biens et des personnes sur l'ensemble du bassin, versant suisse, jusqu'à son embouchure dans l'Arve.

Au niveau social, il s'agit d'établir un nouveau dispositif territorial et paysager, en réhabilitant ce cours d'eau qui était enserré dans un canal historique, et un peu déconnecté de la population. Là, une promenade a été créée sur l'ensemble du linéaire.

Quant au niveau environnemental, il s'agit de rétablir les fonctions naturelles d'une rivière. Même les renards et les hérissons ne pouvaient venir s'y abreuver, tellement elle était inaccessible. La rivière sera réhabilitée au niveau du pont de l'autoroute, en la remettant dans un méandre historique. Il n'est pas possible de le faire partout. Il est prévu un bassin de rétention et de gestion des crues extrêmes, avec une digue de forme particulière. Cette promenade constituera le parc péri-urbain des Cherpines. Il s'agit non seulement d'un espace public, avec un volet social et de développement durable, mais également de la gestion des eaux pour protéger le futur quartier PAV.

Il s'avère que le passage routier sera supprimé sur la route de Mourlaz, projet qui a déjà été validé il y a 10 ans. Cela permet d'éviter de reconstruire un pont de 8-10 millions de francs et de laisser un certain espace et une dynamique à la rivière. S'agissant d'une route communale, il n'y avait pas la nécessité de refaire un pont d'importance. Le projet ayant démarré avant celui des Cherpines, se pose la question d'une route interquartier entre les

Cherpines et la mairie de Confignon. Ces deux projets sont compatibles, dans la mesure où il a été prévu une digue qui laisserait, entre l'autoroute et la digue, la possibilité de construire une route qui permettrait le passage d'une ligne de bus.

S'il avait fallu reconstruire un pont, et s'agissant d'une route communale, c'est la commune de Confignon qui aurait dû payer l'ouvrage, soit un « copié-collé » du pont de Lully qui a coûté 7 millions. Il est clair que la commune n'était pas très chaude d'avoir à assumer un tel investissement. Cela dit, cette 3^e étape du projet de renaturation en lui-même ne préterite pas l'avenir en matière de mobilité et de circulation.

La digue a une forme relativement douce pour s'intégrer au mieux sur le territoire. Un des objectifs est d'éviter que les volumes d'eau n'aillent taper sur le pont autoroutier et créent des remous. L'autoroute, dans la plaine de l'Aire, a été enfouie lors de sa construction. Il faut donc faire passer la rivière dessous. Le débit au niveau de la galerie du Pont-Rouge est de l'ordre de 65 m³. Cette capacité est donc insuffisante et il y a un risque d'inondation dans le cas d'une crue centennale. Cela dit, même si cela paraît monstrueux, le niveau d'eau serait relativement faible. Par contre, avec l'urbanisation, on a creusé environ 245 000 m³ de trous. Ce sont donc des zones qui peuvent être remplies très vite et créer de gros problèmes en Ville de Genève.

Concernant le fossé d'assainissement fluvial à travers la plaine de l'Aire, il y avait eu des problèmes d'intégration paysagère, avec des digues de 2-2,5 m. On se trouve dans la même situation, avec des modelés de terrain et un noyau dur à l'intérieur pour qu'à la première grosse crue il n'y ait pas tout qui parte en morceaux.

Dans le cadre d'une crue annuelle, soit environ 20 m³/s, il y a déjà une mise en action de la galerie de décharge. Et dans le cas d'une crue de 30 ans, il y a formation d'un petit lac temporaire qui peut s'étendre jusqu'à 18 ha sur des zones boisées, puis agricoles. Donc les maisons ne sont pas touchées à l'exception des petites villas qui sont le long de la route de Murlaz et dont les inondations ne dépasseront pas 50 cm. Ces maisons en zone agricoles sont des petites granges qui ont ensuite été rénovées. La question de les caréner reste en suspens.

La Confédération impose de prendre des mesures de protection pour des temps de retour centennaux. Maintenant, il faut voir quels sont les objectifs pour le projet PAV.

En cas de crue extrême, il est prévu des déversoirs latéraux, situés face à face pour que l'énergie puisse s'autoréguler et diminuer les remous. Le tout passe sous le pont de l'autoroute. La galerie de décharge a été devisée à

14-16 millions et elle a fini à 28 millions, parce qu'on est tombé sur de la molasse à la fin, ce qui a fait exploser les coûts. Elle avait été pensée pour prendre 60-65m³ et quand il y a eu les événements de Lully en 2002, on s'est rendu compte qu'une partie était passée plus bas, dans la rivière, et qu'il manquait 15 m³. Cette galerie va être retapée cet été, mais les 10-15 m³ perdus, il faut pouvoir les récupérer plus haut et les stocker.

Les temps de submersion, même pour les événements « Q200 », c'est 2-3 jours. Ce qui veut dire qu'on ne met pas en péril les cultures agricoles. Mais s'il devait y avoir des pertes de culture, l'Etat s'engage à indemniser rapidement les agriculteurs.

Au bassin de rétention de Lully s'ajoutent la collecte des eaux de ruissellement et des déversements de l'Aire en rive gauche. Donc lors d'une crue, on arrive déjà retenir 10 m². Puis avec la 3^e étape, pour le même événement, on arrivera encore à retenir 15 m³. Ce qui fait qu'à la sortie du dispositif, il ne reste plus que 85 m³, dont 45 iront dans la galerie de décharge – au lieu des 65 prévus. Ce qui fait qu'il n'y a plus que 40 m³ qui arrivent en ville. Lors des inondations de Lully en 2002, il s'agissait de 60 m³.

Dans le cadre du projet PAV, il y a déjà 6 ans, ils avaient demandé que soient pris en compte dans les études et le master plan la remise à ciel ouvert de toute ou partie de l'Aire ou de la Drize, tout en gardant les galeries, sachant que l'Aire passe actuellement sous la route des Jeunes. Cela dit, s'il fallait mettre toute la partie à ciel ouvert, on ne pourrait plus rien construire. Cette problématique est donc incluse dans les études.

Volet social

Avec le nouvel espace public rural, on va requalifier toute la promenade en essayant de privilégier la mobilité douce le long de cet espace, et avec des zones récréatives. Il y a une clairière qui sera requalifiée en espace de loisirs et de détente. Les 65 000 m³ de matériaux de l'excavation de la rivière seront tous gérés sur place, ce qui évite de payer le chargement et le transport par camion qui coûte 60 F le m³ pour l'évacuation et la décharge. D'autre part, les piscines historiques vont être quasiment conservées en l'état et redeviendront des biotopes. Il rappelle qu'à l'époque des gens venaient apprendre à nager dans ces piscines. On a comblé certains endroits pour resserrer les écoulements. On a là de la truite qui se développe et se reproduit, la qualité de l'eau étant suffisante pour la reproduction des salmonidés. Mais il n'y aura pas partout des parties à ciel ouvert.

La commune de Confignon souhaitait avoir un accès direct à la rivière. Le pont de Moulaz ne sera donc pas supprimé, mais réservé aux piétons pour aller à la « plage de Confignon ». A cela s'ajoute le projet de la « placette de

Confignon », avec la construction d'une pergola. L'idée est d'avoir un peu d'ombre et de mettre du chèvrefeuille pour les odeurs.

Dans le cadre de la deuxième étape, il a fallu reconstruire pour la commune de Perly-Certoux le couvert qui était sur l'emprise de la rivière. Du coup, pour la 3^e étape, la commune a souhaité un bout couvert. Donc le système imaginé était un peu plus simple, sous la forme d'une pergola qui est nettement moins cher et qui sera fait sur l'ancien canal comblé, avec les matériaux d'excavation de la rivière. Cet espace sera mis à disposition de la commune, pour des fêtes ou des manifestations, par exemple.

Volet environnemental

Il y aura des surfaces généreuses, avec des zones de bois et forêts déjà existantes. La « plaque de chocolat » a fait l'objet de nombreux débats avec les architectes, les biologistes et les ingénieurs. Dans la première étape, on avait resserré le lit, dans la 2^e on avait créé lit majeur, mais on trouvait qu'il n'y avait pas assez de dynamique dès le départ. Donc, dans la 2^e étape, des troncs et des blocs ont été ajoutés pour créer de la diversité et des milieux différenciés propices à la biodiversité.

La morphologie des lieux est extrêmement entropique, avec des angles droits et des altitudes différentes, qui se situent dans des milieux géologiques différents. On s'est rendu compte qu'une fois les eaux lâchées, tout allait bouger et remuer. Lorsque la rivière sera lâchée, elle s'ébattra et fera son propre parcours. Cette idée est assez enthousiasmante, et elle a même plus à la Confédération, ainsi qu'à un professeur de Berkeley.

Si l'on propose ces losanges, on cherche quand même à s'assurer que la rivière n'aille pas s'échapper de ce secteur de 50 à 70 m de large. Donc ils sont en train de calculer précisément l'angle de ces losanges, l'idée étant de ne pas créer de protections de berge. Rien n'est prévu dans ce sens.

Lorsque l'Aire a été canalisée dans les années 1930, il y avait deux gros chantiers d'utilité publique, à savoir la route des Jeunes et la canalisation de l'Aire. Ce qui a été fait était relativement simple, rectiligne. Et les anciens méandres ont été utilisés comme décharges et ont été recouverts de terre. Donc aujourd'hui on tombe sur de la ferraille, et des pointages ont été faits. Raison pour laquelle il a été indiqué 5% de divers et imprévus.

Coûts

Le projet a été devisé en décembre 2010 à 34,5 millions. Avec les normes IPSAS, cela représente un investissement de 25,4 millions, puisqu'on arrive à prendre en charge au niveau du fonctionnement environ 9,1 millions répartis sur 3 ans. Il relève qu'il y a une subvention relativement importante de l'Office fédéral. Suite à la rencontre avec les experts aujourd'hui, cette

subvention devrait se monter au minimum à 10 millions de francs. Ce montant est pratiquement sûr, même si rien n'a, pour le moment, été signé. La demande a été faite.

Suite aux crues en Suisse centrale en 2005 et 2007, le Conseil national a voté d'importants plans de renaturation de cours d'eau suite à l'initiative des pêcheurs suisses. Cette initiative « eaux vivantes » est partie de Genève. Lors d'une ouverture de la pêche, le président des pêcheurs suisses a trouvé le projet de renaturation formidable et a souhaité pouvoir faire la même chose partout en Suisse. La fédération a donc lancé l'initiative « eaux vivantes » qui a été discutée aux chambres fédérales. Les pêcheurs ont ensuite retiré leur initiative, suite à la modification de la loi fédérale sur les eaux. Et dès le 1^{er} janvier 2011, il y a 40 millions de francs par an qui sont prévus pour la revitalisation. On peut donc également demander de l'argent à Berne au titre de la revitalisation. Ils sont donc assez prudents en parlant de 10 millions de subventions, mais ils espèrent un peu plus. En 2000, le canton de Genève ne touchait rien. La loi sur l'aménagement des cours d'eau ne prévoyait pas d'accorder de subventions aux cantons riches (Zurich, Zoug, Genève). Et à partir de 2000, ils ont décidé de se baser sur la loi sur la protection de la nature, ce qui permettait de toucher, bon an mal an, 1-1,5 millions. Puis en 2008, les règles du jeu ont changé. La Confédération a introduit la RPT qui nous a très clairement prétérités puisqu'elle prévoit des subventions au prorata des km de cours d'eau : Genève a 300km, les Grisons 11 000. Maintenant, avec l'introduction de la revitalisation, ils ont bon espoir de pouvoir toucher sur tous les tableaux.

Une participation communale est aussi demandée, mais pas au niveau financier. Il s'agit de mise à disposition du foncier, parce que si l'essentiel ce sont des zones de bois et forêts, il y a quelques parcelles en zones agricoles, comme à Confignon. Ce qui est très important, c'est que les communes puissent assurer l'entretien de tous ces espaces publics. L'Aire sera entretenue par le canton, parce que c'est une rivière cantonale. Mais l'espace public, ils espèrent que ce seront les communes qui se chargeront de l'entretien. Il y a déjà un bon retour d'expérience sur la commune de Bernex lors de la 2^e étape. En 1982, le Conseil d'Etat a pris un arrêté qui interdisait la pêche et la baignade pour des raisons sanitaires. Cet arrêté était en vigueur jusqu'en 2005. Comme il y a eu des travaux d'assainissement, l'interdiction de pêche pu être levée en 2005. Le DIM montre une dernière diapositive qui a été prise après Pâques à la hauteur du centre sportif de Certoux : c'était inimaginable il y a 15 ans. Cela montre d'où l'on vient et pourquoi il est important de continuer de travailler dans ce sens.

Première discussion

Un député UDC demande si la totalité des terrains nécessaires à la réalisation du projet de loi a été acquise.

Tous les terrains n'ont pas encore été acquis, parce que cela prend du temps. Il y a 65 propriétaires différents et c'est le service des opérations foncières du DCTI qui s'en occupe. Il a manqué un petit peu d'argent, parce qu'il a fallu acheter un peu plus pour faire le fossé d'assainissement à Lully. D'où la proposition de 200 000 F dans le devis pour terminer ces acquisitions foncières. Mais dans les grandes lignes, une majorité de terrains sont acquis. Le Conseil d'Etat valide toutes les opérations foncières, mais parcelle par parcelle. Demain il en validera deux. Sur la 2^e étape, toutes les négociations sont en cours de finalisation. Les travaux ont pu être faits, ce qui montre qu'il y a eu un accord préalable avec les propriétaires. Il y a cependant 1 ou 2 cas où il y a une divergence pour une indemnité. Ca se joue sur environ 10 000 francs. Tous les engagements sont respectés, notamment à travers la commission financière agricole (CFA) qui valide toutes les négociations foncières, puisqu'en matière d'agriculture, il faut passer par cette commission qui doit appliquer le droit foncier rural depuis les années 1990.

Au bilan, on aura acheté plus de terrains pour l'espace de renaturation. Et l'Etat n'a pas le droit de thésauriser cette zone agricole. Donc elle sera redistribuée via la Fondation de la zone agricole spéciale qui elle-même va utiliser ces terrains dans le cadre d'échange de terrains agricoles, sachant que tous les terrains achetés ne seront pas dévolus à la construction de serres. Il y a donc eu transmission d'un capital sous forme de terrains, puisque la 2^e étape prévoyait une indemnisation de 2 millions. Donc il y aura une partie foncière et une partie en liquide.

La partie « emprise foncière sur la zone agricole » de la 2^e étape était importante, puisqu'il y a eu 7,8 ha concernés. Dans la 3^e étape, il n'y a que 3,7 ha agricoles, le gros des emprises étant la zone de bois et forêts, soit 8,9 ha (voir p. 14 du projet de loi). Et sur cette surface, il y a une forêt qui est la propriété du WWF. C'est une réserve naturelle. Des discussions sont en cours avec le WWF pour savoir s'ils veulent rester propriétaires ou s'ils souhaitent la vendre, sachant que le prix en zone de bois et forêts n'est pas très cher.

Le même député demande si les 9 millions de fonctionnement seront pris sur la subvention fédérale ou sur le fonds de renaturation.

Ce sera pris sur le fonds de renaturation. Les 10 millions seront affectés en recettes et ils n'ont pas le droit de les toucher pour les affecter en dépenses, pour des questions de logique comptable. Donc toutes ces recettes

arrivent en fait pour embellir les comptes et alimentent le fonds de renaturation.

Une députée Verte évoque les grandes périodes de sécheresse suivies de l'arrivée d'une grande quantité d'eau. Il existe donc des risques de percolation sur les terrains avoisinants. Et dans les zones de rétention et d'écoulement on ne peut plus, ou moins bien, gérer l'eau à la parcelle. Les changements climatiques étant réels, elle demande si le projet prend bien en considération tout cela. Concernant les corridors biologiques et les raccords, elle demande une cartographie plus précise de ces corridors.

Les changements climatiques ont été intégrés dans le projet. L'impact le plus fort ce ne sont cependant pas les changements climatiques, mais l'organisation des terrains, dont certains s'étanchéifient. Et lorsqu'il pleut, l'eau ruisselle très vite. Les changements climatiques se voient notamment sur les crues, comme à Vaison-la-Romaine en 1992, ou à Lully en 2002. Et ces événements-là, il y en aura de plus en plus souvent. Ce sont des masses d'eau, sous forme de nuages, qui remontent de la Méditerranée au changement de saison, entre août et septembre. Ces éléments ont été intégrés dans le projet. Mais avec la nouvelle place donnée à la rivière, ces nouveaux débits peuvent passer.

Concernant les corridors biologiques, toute la plaine de l'Aire n'était pas un milieu naturel intéressant. Ce qui a le plus « boosté » le système, c'est le fossé d'assainissement fluvial qui est un couloir qui fonctionne extrêmement bien aujourd'hui, notamment pour la petite faune et les sangliers. Tout le système de la plaine de l'Aire a été reconnecté avec le système boisé avoisinant. Non seulement l'amélioration de la qualité de l'eau a permis le retour de la truite, mais en plus il y a des espèces d'oiseaux extrêmement rares en Suisse qui s'installent et nidifient. Le système biologique réagit très vite. Il y a aujourd'hui toute une faune qui circule librement.

De manière plus large, il y a des contacts avec les villages français. Entre le site de l'Etournelle et le Salève, il y a tout un corridor biologique qui est en train de se mettre en place. Il existe des contrats pour une centaine de mesures à mettre en place pour permettre la perméabilité. Avec cette plaine et la Champagne, c'est un des derniers couloirs fonctionnels qui existe dans le canton en lien avec la France, puisqu'on arrive jusqu'au Fort-de-l'Ecluse. Ce qui n'est pas le cas du côté du Salève. Il faudra prendre des mesures de remédiation assez fortes, dont une partie sera financée par le projet d'agglomération qu'il faudra mettre en place.

On est en train d'identifier le lieu qui serait le plus pertinent. Ainsi, on est en train de mettre en place des corridors biologiques et des contrats liés à ces

corridors, comme cela a été fait pour les rivières et qui a extrêmement bien fonctionné. On essaie maintenant d'avancer avec une vision plus large, et il y a 4 secteurs qui sont en train d'être mis en place avec nos voisins français ou vaudois.

Une députée Verte n'a pas bien compris le montage financier. Concernant la planification des charges et des revenus de fonctionnement, il a été dit que l'entretien était dévolu aux communes avoisinantes. Or, elle constate qu'il y a quand même une somme relativement conséquente d'entretien de 2-3 millions par année.

Le DIM explique qu'il ne s'agit pas vraiment d'entretien. Selon les normes IPSAS, créer un biotope, ce n'est pas un investissement, parce qu'il s'agit de recréer et donc d'entretenir un espace pour la qualification des comptables. Ce sera pris sur les 9 millions de fonctionnement (ligne 314 du budget de fonctionnement et 318 honoraires). Et les 9 millions sont répartis sur quatre ans dans le budget de fonctionnement. Si l'on fait la somme de tous les chiffres des lignes 314 et 318, on arrive aux 9,1 millions.

Pour les honoraires, la difficulté au départ est d'avoir plusieurs corps de métiers : ingénieurs, architectes, biologistes,... Ce qui représenterait, si l'on prenait un pourcentage courant, un taux de 12-15%. Là on est au-dessus, notamment en raison de la diversité du pool. Ils sont partis des chiffres de la 2^e étape. On avait des prix très bas au niveau de l'exécution. On a donc pris le même prix de 22,7%. Il y a 3 experts : un architecte, un biologiste et un ingénieur. Le contrat reste à faire. Une réunion est prévue le 28 juin. On se base sur un devis général, puis on négocie le contrat. C'est un projet plus complexe, ce qui fait que la facture d'honoraires grimpe un peu plus haut.

Concernant le calcul du renchérissement, il s'agit d'un amortissement linéaire, ce qui signifie qu'on dépense tous les jours le même prix. Le devis général date de décembre 2010, les travaux commenceront en avril 2012 et se termineront au plus tard en mars 2014. Pendant ce temps, on dépense la même somme d'argent, que ce soit pour des mandats ou des travaux. Raison pour laquelle on a une linéarité. Après, les services financiers demandent une indexation annuelle de 2%. L'amortissement se fait sur 50 ans. La somme « intérêts et amortissements » d'1,5 millions est prélevée sur le fonds de renaturation, ce qui explique son autofinancement. Ce qui signifie qu'il faudra prévoir cette somme dans le budget de fonctionnement des 50 prochaines années et qui seront pris pour ces intérêts et investissements, et qui donc ne pourront servir à d'autres projets. Sachant que la Seymaz et l'Aire sont les deux plus gros projets, on peut se permettre de « plomber » le fonds de renaturation. Après 5-10 ans, on aura fait 95% du travail.

La même députée évoque la réussite du projet de la Seymaz. Elle demande s'il est aussi prévu d'expliquer les travaux pendant le chantier, pour accompagner le changement.

Pour l'Aire, pendant 18 mois, on a assuré une permanence une fois par mois. Les quatre premières fois, il y avait du monde, puis après ce sont les habitués qui venaient boire le verre de l'amitié. Maintenant, pour la 3^e étape, on pense ne pas renouveler cette permanence car il y a eu beaucoup de séances d'informations et il y a une association qui est très active en faisant chaque 6 mois le bilan de ce qui s'est passé. Les gens sont déjà très bien informés, ils attendent la réalisation et sont très positifs sur ce qui s'est fait pour la 1^{re} partie. Une plaquette sera distribuée dans tous les foyers des communes concernées. Comme à chaque chantier, il y aura deux panneaux : l'un au début, l'autre à la fin, avec un numéro de téléphone. Et en cours de chantier, des visites sont organisées par les communes et eux amènent leurs compétences techniques.

Un député libéral évoque le pont de la Praleta et cite : « Une étude d'aménagement plus fine devra être entreprise afin d'optimiser les conditions de sécurité routière et de circulation locale ». Il évoque par ailleurs la tranchée couverte de Vézenaz pour laquelle un crédit complémentaire de 2,2 millions vient d'être voté, parce qu'il n'y avait pas eu de crédit d'étude. Il souhaiterait qu'on évite que la même chose se produise. Il demande si cette étude d'aménagement a été faite ou s'il faut prévoir une audition de la DGM.

Le DIM répond que des études ont été faites qui montrent que dans les 5 à 10 prochaines années il n'y aura pas de problèmes, puisque les bâtiments ne sont pas construits, ce qui laisse une importante marge de manœuvre à la commune. Il n'est donc même pas sûr qu'il faille raccorder de manière plus importante Confignon et les Cherpines. En tout cas, les études ont été faites et montrent qu'il y a la possibilité de faire un pont beaucoup plus efficace autour de la retenue.

Concernant Vézenaz, le DIM a dit très clairement en Commission des transports combien cela allait coûter, et cela a été acté. Ce n'est pas compris dans le contrat de prestations des TPG. Les députés ont décidé de dire qu'on se débrouillera. Normalement, la commune de Collonge devait payer un tiers, mais elle a refusé de le faire. Lorsque le projet a été présenté, toutes les mesures ont été évoquées et actées. Mais le fait est que la commune de Collonge a refusé de payer.

Il s'avère en l'occurrence que le pont de la Praleta est un peu étroit et ne permet pas de faire passer les bus. Par contre, la place a été laissée depuis l'autoroute de contournement. Le contrat de prestations et le plan directeur

des transports collectifs ne prévoient pas de transport à cet endroit. Car pour l'instant, les Cherpines sont un champ de cardons. Il n'y a donc pas de clients à transporter pour les cinq prochaines années au moins et un petit pont suffit amplement.

Le même député veut savoir où vont aller les 10 millions de la Confédération et à quoi ils vont servir.

Réponse : le cash va venir sous deux formes : une subvention qui viendra en déduction des 25 millions. Donc les chiffres exacts apparaîtront dans la loi de bouclement. Pour la 2^e étape, on aura touché 5,9 millions. Et ce qui est pris sur les 9,1 millions de fonctionnement viendra alimenter le fonds. On estime l'échéance à la fin de l'année. Les autres cantons n'ont pas encore entrepris ces démarches de renaturation. La malchance de Genève est d'avoir fait ces travaux avant et qu'elle ne sera pas subventionnée pour tout ce qu'elle a fait jusque-là. Par contre, pour le futur – et en particulier pour cette étape – et comme on est prêt, en étant les premiers à avoir un projet prêt et concret, ce dernier pourra être financé. Une autre piste de financement se situe au niveau des assureurs. Un panel d'assureurs très intéressé est venu à Genève et a pu visiter tout ce qui concerne les renaturations. Ils sont partants, mais il faut encore les convaincre au niveau Suisse.

Le député libéral estime donc que le crédit présenté est surestimé par rapport à la dépense réelle, notamment grâce à la subvention de la Confédération. Il envisage donc un éventuel amendement pour réduire de 5 millions, estimant que cela ne poserait pas de problèmes.

Le DIM répond qu'il vaut mieux indiquer le coût réel. Parce que si le montant est diminué, la Confédération va forcément diminuer sa subvention. la transparence des coûts figurera dans la loi de bouclement. Concernant la Seymaz, si l'on obtient l'autorisation de construire, le chantier ouvrira en septembre. La 3^e étape de la Seymaz, autour de Champ-Dollon, est intégralement payée par la fondation Wilsdorf qui a déjà payé les $\frac{3}{4}$ de la 2^e étape. Elle envisage même de payer une 4^e étape. On cherche des financements complémentaires partout où c'est possible, et cela ne fonctionne pas trop mal.

Un député MCG relève qu'une grande partie de la source de l'Aire se trouve au pied du Salève, puis traverse St-Julien. Il demande si le réseau de St-Julien est complètement séparatif et si ce réseau et les autres de la région viennent alimenter l'Aire. Il demande, par ailleurs, si, dans le cadre des Charrottons, il est prévu un bassin de rétention. Puis, il demande si les Français participent au financement ou pourraient participer, et si une demande a été faite dans ce sens, comme cela a été fait pour l'Allondon avec

la galerie sous Chouilly. Enfin, concernant l'embouchure de l'Aire, il demande s'il y aura une remise à ciel ouvert au niveau de l'Arve.

Concernant les séparatifs, on lui répond que la France est en train d'y travailler. Elle a un gros retard en matière d'assainissement, raison pour laquelle ils sont partis sur les « contrats rivière », ce qui a permis de mutualiser les efforts. Le département et la région y contribuent. Dans le cadre de tous les nouveaux quartiers, sur le pays de Gex ou la Haute-Savoie, ils partent sur du séparatif. Mais il n'est pas prévu que la France participe au financement des trois étapes. Le deal avec les communes du Genevois, c'est qu'ils s'occupent de l'assainissement. Ils mettent actuellement des millions, parce qu'ils ont accumulé un énorme retard. Il rappelle que la station d'épuration de St-Julien polluait l'Aire il n'y a pas si longtemps. L'accord tacite est donc que Genève ne demande rien pour la renaturation, en échange la France ne demande rien pour l'assainissement.

Concernant la gestion des eaux des Cherpines, le séparatif est prévu, avec un bassin de rétention des eaux. Concernant l'embouchure, quand il a été demandé à la direction du PAV d'intégrer tout ou partie à ciel ouvert de l'Aire et de la Drize, il n'était pas question de travailler dans l'emprise actuelle. L'idée est non seulement de gérer les eaux à ciel ouvert, mais aussi de reconnecter biologiquement la rivière avec l'Arve. Mais cela n'arrivera pas forcément au niveau de Firmenich.

Un député radical souhaiterait connaître le prix d'achat. D'autre part, il demande si la garantie des entreprises est usuelle.

Cette garantie est de deux ans. Cela concerne moins les terrassements que les plantations. Les prix indiqués sont les prix maximum imposés par la CFA. Ils ont été discutés avec l'Union maraîchère genevoise, AgriGenève et la direction du service de l'agriculture. Il détaille ces prix :

- grande terre, grande culture : 8 F
- terre maraîchère : 12 F
- vigne : 15 F
- bois et forêts : 2 F

Le titulaire de bail en zone agricole reçoit une indemnité de 2 F pour la perte du bail. Cela représente un bail sur 6 ans, avec une valeur de rendement de 0,30 F le m². Tout cela fait l'objet de longues négociations et tous les agriculteurs sont traités de la même manière.

Quant à la garantie des entreprises, elle est de deux ans pour les plantations, en tant que garantie de bonne reprise. Pour ce qui concerne la commune de Bernex, tout se passe bien, puisque le fossé est un collecteur à

ciel ouvert et que l'idée est de le transmettre à la commune. Pour l'instant c'est encore l'entreprise qui a fait les plantations qui assure l'entretien des espaces publics, notamment les prairies fleuries. Par ailleurs, le chef de l'entretien de la commune est un ornithologue réputé. Il fera donc le nécessaire pour la bonne continuation, ce qui est une chance. Ils sont donc confiants, et les relations sont tout à fait amicales.

Un député socialiste demande si c'est leur service qui a conçu le projet, ou si ce c'est un mandataire extérieur, un bureau paysagiste, qui l'a fait.

Réponse : ce n'est pas leur service qui a la planche à dessin ou les ordinateurs. Ce que le DIM se contente de faire c'est de mettre autour de la table le directeur de la nature, celui de l'agriculture et quelqu'un de l'aménagement du territoire. Eux-mêmes arrivent avec leurs objectifs qu'ils incluent dans un cahier des charges. Et pour ce qui concerne l'Aire, ils ont lancé un concours d'étude parallèle. Ainsi, ils ne montent pas le projet en lui-même, mais définissent les objectifs dans le but de mandater et de sous-traiter. D'ailleurs, ils n'auraient pas la compétence : en hydraulique les choses se changent vite, notamment au niveau des modèles informatiques.

Le même demande, si dans le cas d'une crue de l'Arve, le parcours de l'Aire serait touché.

Réponse : on est en train de finaliser une carte des dangers de l'Arve. Elle sera validée d'ici la fin de l'année. Cela dit, il n'a pas d'idée quant à ce que la courbe de remous pourrait induire dans le tunnel sous la route des Jeunes. Cette carte est établie pour tout le canton. De ce qu'elle a vu, ce point particulier ne représente pas un grand danger. L'Arve prend sa source du côté de Chamonix et les bassins versants sont complètement différents. Ses crues, à la fin de l'été et au début de l'automne, sont essentiellement dues à de longues pluies frontales qui tombent sur Chamonix et tout le bassin versant. Quant à l'Aire, pour un épisode exceptionnel, ce sont des pluies entre novembre et février qui sont aussi frontales et qui tombent sur de la neige. Les réponses hydrologiques ne sont donc pas les mêmes et les deux phénomènes ne peuvent pas être parallèles.

Un député UDC trouve la plaquette de 2007 un peu luxueuse. Il souhaite donc savoir combien elle a coûté et combien va coûter la prochaine.

Le DIM ne peut pas répondre sur les montants. C'est la centrale commune d'achats qui attribue les mandats d'impression. Elle met en concurrence 2-3 imprimeries. Maintenant si la couverture est rigide, c'est pour que le document dure plus que deux semaines. Et il y a un travail graphique conséquent, avec des photos et schémas. C'est peut-être un peu trop cher, mais la logique est de travailler avec de la qualité. Quant à l'autre document

distribué, il est autofinancé par la publicité des entreprises, ce qui n'est pas possible pour la plaquette.

Seconde discussion

Une députée Verte relève que les deux projets de lois examinés font ressortir des questions sur les pratiques relatives aux honoraires. Elle pense que c'est une question qu'il faudrait examiner de plus près, éventuellement par le biais de la Commission de contrôle de gestion. Sinon, elle constate que le projet de loi est bien ficelé, qu'il répond aux obligations légales et qu'il s'inscrit dans le projet d'agglomération. De plus, il y a tous les éléments de loisirs et de détente, ainsi que de sécurité. Pour toutes ces raisons, les Verts voteront ce projet de loi.

Un député radical constate que les honoraires sont effectivement importants, mais qu'ils sont normaux. Lorsqu'il y a des groupes pluridisciplinaires, cela signifie de mobiliser un monde fou, et ce sont donc des honoraires qui s'additionnent. Il ne s'agit pas d'honoraires pour un seul objet, comme une maison, par exemple. Dans le cas de ce projet de loi, c'est l'architecte qui pilote le projet. En général, c'est l'ingénieur.

Un député PDC indique que son parti votera ce projet de loi. Il rejoint la préoccupation des Verts concernant les honoraires. Il estime qu'il faudrait effectivement creuser cette question. Avec 4 millions d'honoraires, il évalue à 15 000-20 000 heures, ce qui lui semble énorme. Comme le dépôt du rapport est prévu pour septembre, il suggère d'aborder cette question d'ici la fin du mois. Sinon, juge ce projet de loi intéressant parce qu'il fait appel à plusieurs types d'honoraires et de mandats. Raison pour laquelle il suggère que ce projet de loi soit utilisé pour approfondir la question des honoraires.

Le groupe libéral est favorable au projet de loi. Néanmoins, il aurait des demandes d'auditions courtes de la DGM et du DCTI pour l'aménagement des Cherpines et la liaison avec Confignon parce que 5 ans passent très vite, et souvent on se rend compte qu'on a oublié des éléments une fois les projets terminés. Il souhaite également entendre les communes concernant l'aménagement et vérifier qu'il corresponde à leurs souhaits. Il rappelle que la commission avait auditionné la commune du Grand-Saconnex lors de l'aménagement de la route des Nations. De plus, la commission pourrait profiter de la présence du DCTI pour demander comment se calculent les honoraires.

Un député socialiste rappelle que si la question des honoraires se pose, c'est aussi parce qu'il y a une volonté de l'Etat de pratiquer la sous-traitance de manière assez large. Vu les montants engagés, il estime qu'il serait

avantageux d'envisager d'acquérir ces compétences en engageant des ingénieurs.

M^{me} Künzler explique qu'il s'agit de compétences extrêmement diversifiées et qui doivent être maintenues à jour. Elle ne pense pas qu'il soit utile d'engager ces personnes. Il y a déjà des ingénieurs dans le domaine de l'eau et de l'assainissement. Et elle rappelle que ce projet de renaturation est le dernier gros chantier de renaturation. Par la suite, les projets seront plus modestes durant les 10-15 prochaines années. C'est donc un domaine qui va passer au simple entretien de milieux naturels, et là il y aura un service qui perdra de son importance.

Concernant les honoraires, le DCTI pourra amener des éléments de réponse. Pour la renaturation, il a fallu réunir beaucoup de compétences à un moment donné. Ca ne vaut donc pas la peine d'engager des compétences qui sont certes utiles au projet, mais qui ne le seront plus dans le futur.

L'UDC soutiendra ce projet de loi et aimerait également soutenir la demande d'auditions, notamment pour ce qui concerne la suppression de la route de Mourlaz et toute la problématique de circulation.

Le MCG soutient ce projet dans la mesure où les montants prévus n'ont pas été dépassés.

Les Verts sont ouverts à la proposition d'auditionner les communes. Concernant le pont de Mourlaz, il pense que ce pourrait être intéressant de connaître les conséquences sur la mobilité avec la construction des Cherpines.

La présidente résume les demandes d'audition : la commune de Bernex et de Confignon, la DGM et le DCTI.

Audition de MM. Uong, maire de Confignon, Dal Busco, maire de Bernex, et Delacrétaz, directeur de la DGM

M. Uong explique que la partie du projet concernant plus directement la commune de Confignon se situe entre le pont de Lully et le pont des Marais. La commune a déjà discuté ce projet avec les services de renaturation, au sein de l'exécutif de la commune et du Conseil municipal. Il a également été exposé à la population et de manière générale il a été accueilli positivement, tant par les autorités que par les habitants. Cependant, la commune émet deux petites réserves : 1) le goudronnage d'un petit chemin agricole situé à proximité de la mairie entre le chemin de Praletta et le chemin de Mourlaz, que la commune estime inapproprié, et 2) la suppression du trafic sur le chemin et le pont de Mourlaz, qui requiert que la signalisation routière indique clairement le chemin à prendre.

M. Dal Busco indique que la commune de Bernex est favorable à ce projet de renaturation, qui s'inscrit dans la continuation des deux premières étapes entreprises avec succès. La commune a participé à la genèse de ce projet, qui a permis de résoudre des problèmes importants, par exemple les risques d'inondation dans le secteur de Lully. Ces projets ont permis de valoriser le site d'une manière paysagère, environnementale et biologique. Le seul bémol qu'il évoque est la fermeture du chemin et du pont de Mourlaz à la circulation, car ils constituent le seul passage entre la plaine de l'Aire et la route de Chancy, bien qu'il soit malcommode en raison de sa faible dimension, de son dénivelé et de son tracé sinueux. Or, le trafic entre la plaine de l'Aire et la route de Chancy va forcément s'accroître à l'avenir et il faut prévoir des voies d'accès le desservant. Une éventuelle nouvelle desserte routière entre la plaine de l'Aire et la route de Soral a été évoquée, mais elle figure en pointillé dans le projet de loi. Le village de Lully, qui fait partie de la commune de Bernex, abrite une association d'habitants très active. Cette association a identifié le problème du report éventuel du trafic sur la route de Soral-Lully et s'en inquiète. Lorsque l'autoroute de contournement est saturée, ce qui est fréquent, le trafic se reporte déjà sur le chemin de Mourlaz, et il rend les députés attentifs aux conséquences d'une fermeture de celui-ci à la circulation.

Un député UDC note que le projet de loi prévoit que les coûts d'entretien de la renaturation seront partagés entre les communes de Bernex et Confignon. Il demande si Confignon a déjà fait des projections de ces coûts et ce qu'il en sera de la zone industrielle.

M. Uong indique que les coûts d'entretien n'ont pas encore été estimés, mais la commune est de toute manière favorable à cette opération qui s'avérera rentable pour elle. La question de la zone industrielle doit encore être étudiée à la lumière du plan directeur de quartier et de la question de la mobilité dans la région. Cependant, il admet que le problème de mobilité n'a pas encore trouvé de solution à ce problème.

Une députée socialiste note que la commune de Bernex est fermement opposée à la fermeture du chemin de Mourlaz à la circulation, contrairement à la commune de Confignon, et elle demande si un compromis est possible.

Réponse : la commune de Bernex ne tient pas à tout prix à ce que le trafic routier passe par le chemin de Mourlaz, car celui-ci est inapproprié à une telle charge de trafic. Cependant, force est de constater que le trafic va se reporter ailleurs. Le projet prévoit que le report du trafic de liaison pourrait se faire sur un autre petit cheminement, ce qui semble complètement inapproprié au vu de son gabarit. Il est tout à fait favorable à la fermeture de la route de Mourlaz, car la renaturation n'a guère de sens si elle est coupée par une route,

mais il pointe à nouveau la nécessité de prévoir un cheminement adapté dans la zone.

Le trafic journalier sur le chemin de Mourlaz est de 5300 véhicules par jour sur le pont de Mourlaz. En comparaison, il est de 4000 sur le pont de Lully et de 3300 sur le pont du Centenaire. La DGM projette ensuite une présentation graphique de la situation. Les alternatives au cheminement par le chemin de Mourlaz sont la route de Lully et la route de Soral et également le cheminement passant par le pont du Centenaire. Une étude est en cours pour estimer l'ampleur du trafic en 2030, y compris le projet des Cherpines. Selon ces projections, le trafic passant sur la route de Lully et le point du Centenaire augmenterait jusqu'à 7'000 véhicules par jour pour chaque ouvrage. Ces réseaux sont certes aptes à accueillir cet accroissement, mais cela entraînera une augmentation de nuisances pour les riverains. C'est la raison pour laquelle le DCTI a demandé qu'une réservation de gabarit soit faite pour pouvoir si nécessaire la reconstruction du pont de la Praletta afin de mettre en place un axe routier reliant la route de Base à la route de Soral. De nombreux développements sont prévus dans cette zone dans le cadre du PSD (ancien PACA Bernex est et Bernex nord). Le but est de préserver la possibilité de construction d'un axe réservé aux transports publics voire ouvert à la circulation générale et qui pourrait même offrir une desserte aux poids lourds circulant dans les zones industrielles. Tout est actuellement envisageable. Il est cependant préférable de prévoir dans le cadre du projet de renaturation la construction d'un pont d'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 transports publics. Les scénarios possibles sont actuellement à l'étude.

Un député libéral demande si les projections de trafic tiennent compte du projet des Cherpines-Charrotons.

La réponse est oui. Le besoin de liaison routière tangentielle est impératif. Aujourd'hui la seule route qui s'y prêterait serait la route de Lully-route de Soral passant par le pont de Lully. Cela représenterait un déport important. Dans le cadre du projet Cherpines-Charrotons, une importante campagne de comptage a été initiée afin de mesurer le flux de trafic actuel. Des saturations sont observées le matin et le soir au niveau du goulet d'étranglement. Un autre phénomène lié à la surcharge de trafic a été constaté : des automobilistes se rendant à Bardonnex quittent l'autoroute à Perly, coupent la route de Saint-Julien et reprennent l'autoroute ensuite pour se rendre à la douane.

Un député Vert souhaite connaître la position des magistrats communaux au sujet des conséquences de la fermeture du pont de Mourlaz.

M. Uong répond qu'étant donné que le report de trafic se fera sur le pont de Lully, situé sur la commune de Bernex, la commune de Bernex n'en sera que peu affectée. M. Dal Busco souligne le manque de solidarité intercommunale et il insiste sur la nécessité de créer une nouvelle liaison tangentielle. Il ajoute que le report futur, fonction de l'augmentation du trafic sur l'autoroute, inquiète beaucoup les habitants et les élus de Bernex.

Aujourd'hui, le trafic sur les trois ponts (de Moulraz, du Centenaire et de Lully) est d'environ 12 1600 véhicules par jour. Suite au projet des Cherpines-Charrotons, le trafic se situera autour de 14 000 véhicules par jour, ce qui représente une faible augmentation. Le trafic serait réparti entre les ponts de Lully et du Centenaire, qui est apte à recevoir la moitié du trafic, soit 7000 véhicules. Le travail quotidien des services de la mobilité est d'anticiper le développement futur des zones urbanisées pour établir par anticipation des plans de circulation. Les hypothèses d'urbanisation sont en constant changement, ce qui entraîne des modifications du schéma de circulation. Dans le projet de renaturation de l'Aire, des endroits ont été identifiés afin de créer des axes routiers. Le projet doit simplement réserver cette possibilité. Divers rounds d'étude vont sans doute être organisés afin d'obtenir des réponses aux questions de circulation.

Un député libéral demande où est le projet de construction du tram dans cette zone et si construction d'un P+R est envisagée. Il faut en effet avoir une vision globale de la circulation dans la zone, y compris le projet des Cherpines-Charrotons, afin de pouvoir se prononcer sur les options à prendre.

En ce qui concerne le tram de Perly, aucun tracé définitif n'a été défini, mais le Conseil d'Etat préconise un tracé empruntant la route de Base. Le but de l'étude d'insertion entreprise de concert avec les communes est d'étudier l'insertion du tram dans la zone. Une étude de mobilité va prochainement être lancée afin d'appréhender les besoins en P+R liés au développement du tram dans cette zone. L'étude multimodale de circulation se fait en partenariat avec l'Office de l'urbanisme. Le concept de mobilité mis en place est donc retranscrit dans le cadre du PDQ. Deux bureaux d'étude travaillent à ces fins en collaboration. La classification de la route en réseau secondaire ou primaire n'est pas juridiquement lié à la propriété de la route. Aujourd'hui, le chemin est communal, donc le financement devrait également l'être, mais il ne peut l'affirmer.

En conclusion, M. dal Busco répond que les communes sont prêtes à assumer une part des responsabilités de la construction de la route ainsi que leur part de responsabilité en matière de création de logements. Il serait quand même approprié que le canton apprécie la situation afin de décider qui doit prendre en charge ces infrastructures. M. Uong ajoute qu'il sera difficile

pour Confignon d'assumer encore une charge liée à la construction de cette route. Il rappelle que la commune était encore récemment déficitaire.

Troisième discussion

Les libéraux sont favorables à ce projet de loi, mais l'audition a démontré qu'il y a un problème de mobilité. Ils proposent donc de voter une motion de commission invitant le Conseil d'Etat à déposer d'ici l'automne un crédit d'étude pour la construction de la route de dessert transversale. Si la route se construit, autant construire le pont dans la foulée, en 2014, afin d'éviter de faire des travaux à répétition.

Les Verts remarquent que désormais le groupe libéral assortit systématiquement les projets d'une route, quel que soit l'objet traité. Ce système ne convient pas aux Verts, qui estiment qu'il faut se prononcer sur chaque objet séparément. Il ne faut pas mélanger tous les débats. Lors du vote sur le déclassement des Cherpines, il a été affirmé que toutes les mesures d'accompagnement avaient été prévues, ce qui n'est manifestement pas le cas. Il ne faut pas mélanger tous les dossiers et surtout pas demander un crédit d'étude au mois de juin alors que PLQ devrait être présenté en novembre.

Le MCG soutient entièrement le projet de renaturation et salue travail du DIM en faveur de la renaturation des cours d'eau. Cependant, le MCG est favorable à la proposition libérale d'assortir ce projet d'un crédit d'étude pour une future route.

Le parti radical estime que la renaturation de l'Aire est la bienvenue et que les radicaux y seront favorables. Cependant, le projet de renaturation entraînera une césure posant des problèmes notamment pour la commune de Confignon. Un jour ou l'autre, il y aura besoin d'une cohérence au niveau communal. Il ajoute que la chaussée de la future route devra être dimensionnée pour accueillir les transports publics, car il existe un déficit de liaison tangentielle, importante pour le développement des localités. On doit ouvrir possibilité de trajets plus directs si l'on souhaite réduire l'utilisation de la voiture dans ce périmètre.

L'UDC soutiendra le projet de loi et la proposition libérale.

Le groupe socialiste votera le projet de loi mais ne soutiendra pas la demande libérale, puisque des groupes de travail sont à l'œuvre afin de décider des options d'aménagement de la région dans le cadre des PACA. Les socialistes estiment également que la proposition libérale vise en fait à externaliser les coûts d'étude du pont.

Le PDC soutiendra le projet de loi et rappelle que la commission a le droit de proposer un crédit d'étude jusqu'à 300 000 F. Il faut cependant discuter avec le DCTI de l'opportunité de réaliser ces études. Il propose donc de voter le projet de loi tout de suite et d'étudier la motion afin d'éventuellement la voter lors d'une prochaine séance.

Le groupe libéral accepte de voter ce projet de loi, ce qui permettra de présenter ce projet de loi lors de la prochaine séance du Grand Conseil fin septembre. Par contre, d'ici là, les libéraux déposeront une motion, qui sera éventuellement amendée par les députés. Il conviendra de la déposer de manière à ce qu'elle soit traitée simultanément au projet de loi, si nécessaire en demandant l'ajout et l'urgence. Si cette motion ne trouve pas l'approbation du Grand Conseil, les libéraux n'adopteront pas le projet de loi en séance plénière. En effet, la liaison dont il est question est indispensable pour la commune de Confignon. Une autre solution consisterait en un crédit d'étude élaboré pour la rentrée de septembre par le DCTI.

Votes

La Présidente procède au vote d'entrée en matière du PL 10827, qui est acceptée par :

Vote d'entrée en matière du PL 10827

Pour :	15 (3 Ve, 2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 2 S)
Contre :	–
Abstention :	–

Titre et préambule : pas d'opposition - ADOPTE

Article 1 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 2 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 3 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 4 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 5 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 6 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 7 : pas d'opposition – ADOPTE

Article 8 : pas d'opposition – ADOPTE

Vote final du PL 10827

Pour :	15 (3 Ve, 2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 2 S)
Le projet de loi 10827 est donc accepté à l'unanimité.	

Le groupe libéral annonce qu'il déposera une motion et demandera qu'elle soit liée au traitement du PL 10827. La commission est donc d'accord pour que le projet de loi soit maintenu en catégorie 3 (extraits).

Suite à ces amples délibérations, la Commission des travaux vous demande, Mesdames et messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi.

Projet de loi

(10827)

ouvrant un crédit autofinancé de 25 443 914 F pour des travaux de renaturation du cours d'eau de l'Aire et de ses affluents – sécurisation du quartier Praille-Acacias-Vernets (3e étape : réalisation du tronçon aval pont de Lully – pont des Marais)

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

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit de 25 443 914 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour la troisième et dernière étape des travaux du projet de renaturation du cours d'eau de l'Aire et de ses affluents: tronçon aval pont de Lully – pont des Marais.

² Il se décompose de la manière suivante :

Travaux	17 304 479 F
Honoraires, essais, analyses	3 928 117 F
TVA (8%)	1 698 608 F
Renchérissement	1 063 000 F
Divers et imprévus	1 199 710 F
Acquisitions de terrain	<u>250 000 F</u>
Total	25 443 914 F

Art. 2 Inscription au patrimoine administratif

Les acquisitions de terrain sont inscrites au bilan de l'Etat de Genève au patrimoine administratif.

Art. 3 Budget d'investissement

Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2011, sous la politique publique F « Environnement et énergie » (rubrique 06.08.13.00 5020 pour « travaux, honoraires, essais, analyses, TVA, renchérissement, divers et imprévus »; rubrique 06.08.13.00 5000 pour « acquisitions de terrain »).

Art. 4 Subvention fédérale et participations

Dans le cas de l'octroi d'une subvention fédérale et/ou de participations, celles-ci sont déduites du crédit figurant à l'article 1.

Art. 5 Financement et charges financières

¹ Le financement de ce crédit (déduction faite d'une éventuelle subvention fédérale, d'une éventuelle participation communale, des acquisitions et/ou échanges de terrains) est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt.

² Les charges financières en intérêts et en amortissements du crédit sont prises en charge par le fonds cantonal de renaturation.

³ Ce projet entre dans le cadre du programme de renaturation au sens des articles 43 à 48 de la loi sur les eaux, du 5 juillet 1961, lesquels prévoient un montant annuel alloué à cette fin dans le budget des grands travaux, d'au moins 10 000 000 F par an dès 1998.

Art. 6 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement du fonds cantonal de renaturation.

Art.7 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.

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, du 10 juin 1933.