

*Date de dépôt : 22 juillet 2019*

## **Rapport**

**de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 91 724 671 francs en vue de réaliser une nouvelle infrastructure routière reliant les zones industrielles de la ZIMEYSAVER à la route du Canada et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 5 352 913 francs pour la construction de la demi-jonction de Vernier-Canada au bénéfice de l'office fédéral des routes et pour des mesures de mobilité douce au bénéfice des communes de Vernier et Satigny**

*Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Francine de Planta (page 1)*

*Rapport de minorité de M. François Baertschi (page 32)*

## **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

### **Rapport de M<sup>me</sup> Francine de Planta**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des travaux a examiné ce PL 12484 lors de sa séance du 18 juin 2019 sous la présidence de M. Jacques Béné. M. Sébastien Pasche a assuré le procès-verbal et M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique de la commission, a assisté à la séance.

Ont par ailleurs assisté à la séance dans le cadre de leurs auditions par la commission : M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du DI, M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint au DI, M. Bassem Haddad, chef de projet à l'OCGC, DI, M. José Angel Gonzalez, chef de projet à l'OCT, DI, M. Mikaël Meyer, chef de projet à l'OU, DT.

Que toutes ces personnes soient remerciées pour leurs contributions aux travaux de la commission.

**Audition de M. Serge Dal Busco, accompagné de MM. Jean-Baptiste Ferey, Bassem Haddad, José Angel Gonzalez et Mikaël Meyer**

M. Dal Busco indique que ce crédit d'investissement concerne un ouvrage très important non seulement par son ampleur, mais aussi par sa capacité à s'intégrer dans les différents sites. Il s'agit d'un objet multi-usages qui remplit de nombreux objectifs du Conseil d'Etat et du Grand Conseil. Il propose de passer en revue ces différents aspects qui sont, selon lui, autant de justifications de la pertinence de ce PL.

M. Ferey indique qu'il s'agit d'un PL d'environ 100 millions, dont plus de 90 millions pour le projet de barreau routier de Montfleury, avec une subvention pour la construction d'une demi-jonction de Vernier-Canada, projet piloté par l'OFROU, qui prend pratiquement en charge 100% du coût de cet ouvrage. Ils vont tout d'abord faire un historique du PL, montrer comment le projet a évolué en intégrant les demandes des habitants et des agriculteurs et donc comment la concertation a été effectuée pour aboutir à un projet qui est soutenu aujourd'hui par la plupart des riverains et les différents partenaires.

M. Meyer explique qu'à l'origine, une motion (M 1986) avait été déposée au Grand Conseil en 2010, à laquelle le Conseil d'Etat a répondu positivement, pour l'étude de la faisabilité d'une route sur le plateau de Montfleury. Ils ont entrepris les études de faisabilité de ce barreau routier en 2014. Le projet s'inscrit dans le cadre du grand projet ZIMEYSAVER qui comprend cinq objectifs majeurs, lesquels sont inscrits dans la fiche P10 du PDCn 2030 : densifier le bâti pour accueillir et maintenir les emplois ; requalifier les espaces publics pour améliorer le cadre de vie ; améliorer l'accessibilité pour les transports de marchandises et de personnes ; améliorer la gestion des ressources ; garantir des conditions économiquement attractives pour les entreprises.

M. Meyer souligne que le projet de densification de ZIMEYSAVER représente 300 hectares de ZI qui sont existantes, avec des objectifs tant qualitatifs que quantitatifs. Il y a 8 périmètres qui sont en cours de qualification ou qui vont l'être prochainement, ce qui représente 1 235 000 m<sup>2</sup> de SDP d'activités. Il ajoute qu'à l'horizon 2030, ce seront 10 000 emplois supplémentaires créés, ce qui portera le total à 25 000 emplois. Il explique qu'à terme, cela permettra de reloger notamment les entreprises qui vont quitter le secteur PAV. Il donne ensuite le détail des

périmètres : ZDAM (80 hectares et 11 000 emplois), ZIMEYSA Nord (90 hectares et 5000 emplois), ZYMEYSA Sud (60 hectares et 3000 emplois), ZIMOGA (47 hectares et 4000 emplois), ZIBAT Nord et ZIBAT Sud (en tout 1200 emplois), ZITUIL (6 hectares et 900 emplois) et le Bois-de-Bay (2000 emplois).

Pour M. Meyer, la motion demandait de connecter la route de Satigny et la route de Peney et il leur a semblé pertinent de connecter également l'autoroute à cette nouvelle route, ce qui allait permettre de désengorger les routes de Peney, de Satigny, de Vernier et de Meyrin, ainsi que les échangeurs de Meyrin et de Vernier et le tunnel de Vernier. Plusieurs variantes ont été étudiées (en surface et en sous-sol) et ils ont pris à chaque fois en considération les aspects fonciers. Finalement, ils se sont arrêtés sur une version fonctionnelle (E21) dotée d'un double giratoire permettant à la fois d'accueillir tout le trafic de la route de Satigny, de connecter les zones de gravières, la nouvelle ZIMOGA, puis de se diriger vers la route de Peney et de passer en dessous, pour ressortir ensuite à la ZITUIL et enfin redescendre par la route du Canada en direction de l'autoroute. Cette variante a ensuite fait l'objet d'une importante concertation.

M. Gonzalez précise que, du point de vue de la mobilité, ils ont tout de suite mis en avant le fait qu'il fallait que cet ouvrage soit intégré dans un concept global, avec deux objectifs : développer des alternatives à la voiture, y compris dans la ZI, pour les transports publics et les modes doux ; désengorger les axes routiers actuels et absorber le trafic supplémentaire dû à la densification de la ZIMEYSAVER, ce qui impose de connecter efficacement cette dernière à l'autoroute. Il observe que cela les a amenés à développer une image directrice de mobilité, aussi bien pour les voitures que pour la mobilité douce. Il explique qu'ils prévoient de créer une colonne vertébrale permettant d'absorber le trafic existant et nouveau, mais aussi de diminuer les charges de trafic sur l'autoroute, puisque le trafic en provenance de Bernex n'aura plus besoin de sortir à la jonction de Vernier-Meyrin pour se rendre dans la ZIMEYSAVER. Il indique que l'OFROU a tout de suite compris l'intérêt d'un tel projet, lorsqu'ils ont présenté le projet de faisabilité.

M. Gonzalez précise que l'on peut voir en p. 11 en vert les axes qui seront désengorgés, avec des baisses de trafic sur les axes principaux ; il relève que cela amène néanmoins une augmentation du trafic, notamment sur le barreau appelé à être construit et sur la route de Satigny, mais que cela est tout à fait gérable, pour autant que des mesures soient prises. Le crédit comprend en ce sens des aménagements, notamment sur la route de Satigny, qui va être améliorée pour absorber cette surcharge. En ce qui concerne les TPG, il y un projet de BHNS en site propre quasiment intégral, avec une branche qui ira

vers la ZITUIL et une autre qui va entrer dans la ZYMEYSA puis se connecter avec les trams 14 et 18 vers l'Hôpital de la Tour.

Il y a un montant important accordé à la commune de Satigny pour des mesures de mobilité douce, sachant que le projet de route ne prévoit pas de trottoirs, ni de bandes cyclables parallèles à la route, car ils ne voyaient pas l'intérêt de rapprocher ces déplacements en mode doux, alors qu'il existe en surface un réseau de chemins secondaires qui peut être réservé et réaménagé pour les modes doux. Il précise enfin qu'il y a aussi un projet parallèle qui pourrait se concrétiser en 2024 de voie verte entre la gare de Vernier et la route de Meyrin, le secteur du Mandement étant déjà réalisé dans le cadre du projet de renaturation du Nant-d'Avril.

M. Haddad rappelle que, dans le cadre du PA2, un crédit d'étude a été développé pour le barreau de Montfleury, avec des études qui se sont basées sur le passé des études préliminaires. On met donc un giratoire sur la route de Satigny, on traverse ensuite la future gravière, puis le plateau de Montfleury, sous la route de Peney, puis la ZITUIL pour arriver à la route du Canada, où l'on rejoint la demi-jonction Vernier-Canada qui sera construite par l'OFROU. Il indique qu'au départ, tout le tracé était prévu à ciel ouvert, mais les associations des riverains et les agriculteurs souhaitaient que le tracé soit couvert.

M. Haddad pense trouver des compromis entre ces demandes et les exigences du projet ; les concertations ont débouché sur une optimisation du projet, sous la forme d'ajustements tenant compte des contraintes liées à la topographie, l'agriculture, les enjeux environnementaux, le bruit dans la zone la plus habitée, les objectifs de mobilité, l'exploitation de la gravière et le coût du projet. Il précise que le résultat de cette optimisation est donc le tracé T21, déplacé sur la gravière pour épargner ces parcelles agricoles ; pour ne pas pénaliser non plus la gravière, le tracé a été déplacé quelque peu à l'est et le giratoire prévu pour l'accès à la ZIMOGA a été déplacé sur la route de Satigny.

M. Haddad ajoute que, dans la partie centrale, ils ont couvert le tracé sur 150 mètres pour maintenir une cohérence est-ouest des terrains agricoles et permettre une continuité biologique. Il ajoute qu'ils ont ensuite couvert sur 460 mètres la partie plus proche des habitations, avec une rampe d'accès du côté de la route de Peney et une autre du côté de la ZITUIL. Il ajoute qu'ils ont en outre prévu un ouvrage en dessus de la route du Canada pour le passage de la faune, de même que sous la route du Bois-de-Bay. Il indique que les arbres touchés par le projet ont été compensés sur le périmètre de la ZITUIL, ainsi que sur une bande, le long de la route du Canada. Il précise ensuite que ce barreau va être soumis à l'ordonnance sur les accidents

majeurs, et donc que l'on va réaliser un réseau spécifique et un bassin spécifique pour ces eaux en cas d'accident.

M. Haddad explique que l'OFROU a accepté de se charger de cette demi-jonction Vernier-Canada, car cela va permettre de soulager les routes de Vernier et de Satigny ; il ajoute que la mise en souterrain du barreau dans le secteur de la ZITUIL a pour conséquence qu'il faudra abaisser la route du Canada jusqu'à près d'une dizaine de mètres de hauteur et sur une longueur de 325 mètres ; il précise que le canton va donc participer au projet en finançant le coût de cet abaissement. Il indique enfin que des mesures d'accompagnement sont prévues par la suite.

Pour M. Gonzalez, il importe d'aménager cette colonne vertébrale, notamment au niveau de la route de Satigny (élargissement avec une voie supplémentaire pour les présélections d'entrée dans la ZIMOGA, ainsi qu'un élargissement du côté sud pour des aménagements paysagers et une bande de mobilité douce). Il est prévu de faire un aménagement du côté nord, le jour où le développement de la ZIMEYSA Nord rendra ces aménagements nécessaires. Il est en outre prévu d'adapter le giratoire du Nant-d'Avril, de manière à avoir une excellente desserte pour la mobilité douce entre la gare et le BHNS. Il évoque enfin l'aménagement d'un nouveau giratoire qui va permettre la desserte de la ZIBAT, de l'autre côté de la route du Nant-d'Avril.

M. Haddad rappelle qu'en ce qui concerne les coûts du projet, le crédit d'investissement est de 91,7 millions de francs, dont 80 millions pour le barreau et 10 millions pour les mesures connexes ; il y a en outre 900 000 francs pour l'activation du personnel. Il relève qu'il conviendra d'ajouter les subventions pour les communes de Satigny et Vernier pour la mise en place des mesures en faveur de la mobilité douce (860 000 francs) et pour la subvention cantonale d'investissement à l'OFROU comme participation à la construction de la demi-jonction de Vernier-Canada (4,49 millions).

Pour ce qui est de la planification, M. Haddad rappelle que la phase avant-projet s'est terminée en 2018, qu'il s'agit donc actuellement de la phase projet et qu'ils vont déposer en 2020 les demandes d'autorisation ; il explique que ces trois phases font partie du PA2. Le PL déposé aujourd'hui est donc pour la réalisation du barreau de Montfleury ; ils vont déposer la demande d'autorisation de construire à mi-2020, ils espèrent que l'autorisation de construire sera en force à fin 2022 pour que l'adjudication aux entreprises puisse être faite au même moment, que les travaux puissent débuter en 2023 et que la fin des travaux ait lieu à fin 2025. Il leur montre finalement un film sur le barreau routier de Montfleury à la commission.

### ***Questions de la commission***

Un député (Ve) indique néanmoins avoir des interrogations concernant l'article 6 (But).

M. Ferey précise que l'on est là dans le chapitre II Subvention cantonale.

Ce même député (Ve) comprend que l'accompagnement est donc de 860 000 francs. Par ailleurs, il pense avoir vu une jonction complète dans le film.

M. Ferey lui précise qu'il s'agit bel et bien d'une demi-jonction. Il ajoute que les autres voies sont des voies d'accès pour l'entretien.

Un député (Ve) se demande pourquoi l'on a prévu seulement une demi-jonction.

M. Gonzalez répond qu'il n'y a pas assez d'espace entre la sortie du tunnel et l'entrée de l'autoroute pour une jonction complète. Cela tombe bien, car le 70% du trafic concerne le tronçon en direction de la France voisine et il reste donc environ 30% du trafic qui va en direction de l'aéroport et du canton de Vaud.

Un député (Ve) aborde le projet de BHNS et comprend qu'il s'agit donc du même projet figurant dans la H 1 50.

M. Ferey lui répond par l'affirmative, il précise qu'il y a un horizon de mise en service à 2024 et par ailleurs qu'ils vont revenir devant la commission avec une présentation sur l'évolution qu'a connue ce projet, à la rentrée prochaine.

Un député (Ve) observe que ce sera donc un peu plus cher.

M. Ferey lui répond par l'affirmative, mais indique que le projet H 1 50 a désormais une autre ampleur.

Un député (Ve) se demande depuis où les lignes 6 et 19 seront supprimées.

M. Gonzalez indique que les lignes 6 et 19 seront supprimées depuis Cornavin.

Un député (Ve) pense que des arrêts vont donc disparaître.

M. Gonzalez lui répond que la plupart des arrêts seront maintenus.

M. Ferey ajoute qu'ils vont surtout essayer de jouer sur des fréquences élevées et sur des temps de parcours raccourcis.

Un député (Ve) se demande ce qu'est un périmètre adopté ; il observe qu'il y a des secteurs qui ne sont pas encore déclassés.

M. Meyer explique que, pour la ZIMEYSA, l'on est déjà en zone industrielle et artisanale et que, pour la ZDAM, l'on va la déclasser pour la passer en zone d'activités mixtes (ZIAM). Il souligne que la ZITUIL est aujourd'hui dans les faits une petite ZI avec une grande zone de verdure autour, et donc qu'ils doivent faire adopter une modification de zone pour que ce soit une ZIAM.

Un député (EAG) découvre le projet maintenant ; il considère que les transports publics sont quelque peu le parent pauvre du projet ; il désire savoir où s'arrêtent les lignes de bus prévues.

M. Gonzalez précise que le BHNS vient de Cornavin, suit la route de Vernier, rentre dans le village de Vernier jusqu'au carrefour avec l'avenue Pictet. Il y a là une ligne qui va continuer pour desservir toute la route de Peney jusqu'à la ZITUIL, puis l'autre ligne qui va prendre le chemin de Montfleury pour entrer dans la ZIMEYSAVER et desservir des secteurs qui n'ont pas de dessertes actuellement, venir ensuite se connecter au RER à la gare de Meyrin, puis longer en site propre la route du Nant-d'Avril et enfin se connecter aux trams 14 et 18 à l'Hôpital de la Tour. Il estime que c'est donc une nette amélioration en termes de transports publics.

M. Dal Busco ajoute que l'on est en passe d'obtenir le financement fédéral pour la mise au quart d'heure du RER sur la ligne de La Plaine.

Un député (EAG) constate qu'il y a passablement de giratoires le long de la voie verte et, par ailleurs, que l'on passe sur des catégories différentes au fil du cheminement ; il se demande si cela va poser problème.

M. Gonzalez lui répond qu'il y aura trois catégories de circulation et que, tout le long de la route de Satigny, il y aura des bandes de mobilité douce (piétons et vélos) séparées du trafic motorisé.

M. Ferey ajoute que la nouvelle route est au fond un premier maillon dans un secteur qui va être appelé à se développer et que ce développement sera accompagné par d'autres mesures pour la mobilité douce, dans le cadre des prochains projets d'agglomération.

Un député (EAG) considère qu'il y a une catégorie nouvelle nommée « carrefour giratoire ».

M. Ferey souligne qu'il y aura des passages, par exemple en dessous des giratoires, pour éviter que les vélos doivent passer sur des axes à fort trafic, et donc que plusieurs mesures de ce type en faveur des vélos seront effectivement prises sur l'ensemble du parcours.

Un député (MCG) indique qu'il y a quelque chose qui le turlupine : la demi-jonction qui pose selon lui un problème, puisque l'ensemble du trafic

venant du canton de Vaud vers la ZI risque d'avoir de la peine à sortir de la zone et donc qu'il risque de continuer à obstruer le reste de la circulation de la région.

M. Ferey souligne qu'ils répondent avant tout aux 70% dont ils ont parlé précédemment, mais que ces 30% allant dans l'autre direction seront en effet voués à passer par les axes existants.

Un député (MCG) se demande si ces 30% sont essentiellement des voitures ou des poids lourds.

M. Ferey précise que ce sont essentiellement des voitures, mais qu'il y a bien sûr aussi un nombre conséquent de poids lourds, compte tenu du fait que l'on vient desservir une ZI.

M. Gonzalez ajoute qu'il y a 15% du trafic de la route du Nant-d'Avril qui correspond à des poids lourds, ce qui en fait une des routes les plus chargées du canton au niveau des poids lourds.

M. Dal Busco ajoute que ce projet est essentiel pour l'OFROU qui a accepté d'anticiper la réalisation de cette jonction en prévision de la construction de la 3<sup>e</sup> voie de l'autoroute. Il indique que, s'il y a aujourd'hui de la percolation dans Genève Sud, c'est justement parce que les automobilistes cherchent à éviter l'autoroute congestionnée aux heures de pointe. Il observe que le projet va donc aussi améliorer globalement le réseau routier sur les axes primaires et secondaires dans Genève Sud en fluidifiant le trafic de l'autoroute.

M. Ferey ajoute qu'il convient de profiter du fait que l'OFROU propose de financer quasiment la totalité de cet ouvrage, ce qui montre le gain qu'ils retrouvent dans la décongestion de l'autoroute.

M. Haddad souligne que la demi-jonction va être prolongée jusqu'à la jonction de Perly et donc qu'il y aura une troisième voie provisoire jusqu'à ce que la troisième voie définitive soit construite, dans 10 ou 12 ans.

Une députée (S) rappelle qu'elle avait eu l'occasion d'être rapporteuse de majorité du PL 11863 qui ouvrait des crédits d'étude et d'investissement et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement pour la mise en œuvre du PA2 et notamment les projets abordés ce soir, lesquels avaient été largement présentés ; elle rappelle que l'ensemble des groupes avaient accepté ces crédits, hormis le MCG qui avait refusé et l'UDC qui s'était abstenue. Elle rappelle cela, car la commission avait demandé un travail très conséquent et détaillé au département, et elle pense que M. Ferey doit bien s'en souvenir car il était l'un des maîtres d'œuvre de ce travail. Elle souligne qu'elle désire préciser cela pour éviter que l'on recommence à poser des questions sur ces points qui avaient déjà été soulevés et qu'on lise plutôt les



excellentes réponses apportées à l'époque par le département. Elle désire par ailleurs revenir sur les différences de gabarits qui peuvent se développer sur la ZI ; elle souligne qu'elle a toujours été pour une densification des ZI, car cela est moins consommatoire de territoire, mais elle désirerait néanmoins savoir quels sont les développements qui vont être faits et quels types d'entreprises viendraient s'installer.

M. Gonzalez souligne qu'une importante concertation a été faite à la fois dans la ZI et sur le barreau routier ; il souligne qu'il y avait dans le premier temps un gabarit de 24 mètres sur l'ensemble de la ZI, mais qu'ils ont réduit les gabarits dans la zone proche de la zone villas pour arriver à 12 m ou 13 m et qu'ils reportent donc les plus hauts gabarits vers le bois. Il indique que, dans ce secteur, l'on vise un IES de 1, alors qu'aujourd'hui, dans les ZI, on est plutôt sur un IES de 0,4.

M. Dal Busco indique qu'il a eu le privilège d'assister à une présentation publique du projet il y a environ une année et qu'il se réjouit de voir que les riverains et les acteurs concernés sont arrivés à une concertation. Il relève que le PL a évolué de manière assez importante.

Un député (UDC) demande quel est l'impact sur la zone agricole, notamment par rapport aux indemnités, et s'il faut s'attendre à une avalanche de recours.

M. Haddad indique que les agriculteurs sont au courant des tracés et qu'ils vont aller, dans la phase projet, discuter et leur montrer quelle partie de leurs terrains est précisément touchée.

M. Ferey ajoute qu'ils ont mis tous les éléments de leur côté pour aller de l'avant, mais que l'on n'est certes jamais à l'abri d'un blocage. Il souligne néanmoins qu'il n'y a pas de blocages en vue.

Un député (UDC) demande s'il faut s'attendre de manière plus globale à des recours.

M. Ferey souligne qu'il y a eu des réactions vives de la part des riverains et des représentants de la protection de l'environnement ; il explique que des échanges ont donc eu lieu pour tendre vers une concertation qui s'est concrétisée, notamment par des adaptations qui ont pris la forme des mesures évoquées précédemment.

Un député (UDC) demande si les communes sont partie prenante.

M. Ferey lui répond par l'affirmative, il indique qu'elles portent le projet et le soutiennent complètement.

Un député (MCG) comprend que l'on ne risque donc pas de voir un revirement comme ça a été le cas pour L1 et L2.

M. Ferey lui répond par la négative et observe que, si un tel cas de figure venait à se présenter à nouveau, alors la relation entre le canton et l'OFROU risquerait d'en pâtir. Il relève que ce projet routier est un projet qui semble convenir à tout le monde, ce qui est assez rare.

Un député (PDC) se demande, par rapport à l'utilisation de la 3<sup>e</sup> voie d'urgence, si cela va véritablement fluidifier le trafic, étant donné que cela concernera principalement les voitures qui entrent et sortent.

M. Haddad précise que cela va permettre aux voitures de s'insérer progressivement sur l'autoroute et donc de fluidifier le trafic global.

M. Ferey ajoute que cela va permettre un désengorgement de l'autoroute, car cela évite une surcharge de trafic sur deux voies, raison pour laquelle l'OFROU soutient ce projet.

M. Dal Busco souligne ensuite que l'élargissement de l'autoroute à proprement parler sera un chantier titanesque puisqu'il va falloir percer des tunnels pour élargir l'ensemble du tronçon ; dans les tronçons les plus chargés, il y aura 3 voies dans un sens et 4 dans l'autre.

Un député (MCG) relève que le principe de 3 tunnels est en effet ce qu'ils ont mis entre Baden et Zurich, un secteur qui était constamment bouché. Il se demande par ailleurs si le projet aura une influence sur les jardins familiaux.

M. Meyer lui répond par l'affirmative et explique qu'ils sont en train de travailler sur une relocalisation des jardins sur des terrains de l'Etat qui ne peuvent plus accueillir de logements à cause de la proximité de l'aéroport ; il ajoute qu'ils vont en outre redonner à l'agriculture 6 hectares de SDA.

Un député (MCG) se demande si les tranchées couvertes vont nécessiter des sorties de secours et des voies de circulation de poids lourds en surface.

M. Haddad souligne qu'il y aura une sortie de secours et une voie poids lourds en surface pour la tranchée couverte la plus longue, laquelle dépasse les 300 mètres réglementaires.

Un député (S) observe que les charges de fonctionnement ne sont pas comprises dans l'investissement.

M. Haddad lui répond par la négative.

Un député (S) se demande ce que sont les 800 000 francs en plus.

M. Ferey précise que ce sont les activations du personnel, ce qui vient donc en décompte de l'investissement, en conformité avec les dispositions de la LGAF.

M. Dal Busco ajoute que les gens qui travaillent et passent des heures sur le projet sont payés sur ce crédit.

Un député (PLR) rappelle que c'est la pratique en vigueur depuis déjà plusieurs années.

Un député (Ve) observe que l'on va creuser passablement et il se demande si la réutilisation des déblais serait faite sur place.

M. Haddad lui répond par l'affirmative et souligne que l'on va en effet réutiliser la plupart des déblais dans le secteur situé entre Crotte-au-Loup et l'emplacement actuel des jardins familiaux.

Un député (Ve) se demande quel sera le taux de réutilisation.

M. Haddad évoque un taux d'environ 75%.

Un député (PLR) relève qu'il faudra 3 ETP supplémentaires à partir de 2025 pour l'exploitation de ce nouveau tronçon ; il se demande ce que ces personnes vont faire concrètement.

M. Haddad indique qu'il s'agit d'un personnel qui fait partie de l'équipe d'exploitation du tronçon qui va se charger de l'entretien, du déblaiement de la neige, de l'entretien du réseau électrique, etc.

Un député (S) observe que les coûts d'exploitation sont élevés.

M. Ferey précise que cela est dû principalement à la tranchée couverte qui coûte cher, notamment au niveau du maintien des équipements techniques et de sécurité.

Le président remercie les personnes auditionnées.

## **Discussion interne**

Un député (MCG) indique qu'il aimerait bien entendre la commune de Vernier et les associations de riverains concernées.

Un député (MCG) indique que son parti n'est pas pour ce projet, car il s'inscrit dans un concept qui vise à aller chercher des gens ailleurs, dans un autre contexte économique, pour venir travailler ici ; il estime que ce modèle de développement crée du dumping salarial, que l'on crée certes de l'emploi, mais en même temps toujours plus de chômage. Il pense que l'on fait ici du n'importe quoi, raison pour laquelle le MCG s'opposera à cette forme de développement, qui passe selon lui par la solution de facilité créant un axe direct entre ZIMEYSA et la France voisine. Il considère que ce mouvement n'est pas équilibré pour le canton. Il estime qu'il s'agit d'une absurdité en termes écologiques et sociaux, de surcroît à l'époque où l'on développe de grands discours sur l'écologie.

Un député (PDC) estime quant à lui que le PL est très cohérent avec le développement du territoire ; notamment en lien avec le PAV et le

déménagement de ses entreprises. Il souligne que le PDC votera en faveur de ce crédit.

Une députée (S) souligne que ce PL fait suite à des crédits d'étude que le Grand Conseil avait largement adoptés. Elle souligne qu'elle peut entendre que le MCG s'oppose à ce projet car il ne correspond pas à son programme politique. Elle souligne néanmoins que le projet correspond au programme politique du PS ; elle précise qu'elle habite dans la région et qu'elle constate que la commune connaît actuellement le passage d'un trafic très dense. Elle observe qu'il y a des projets de passerelles qui permettent de lier les différents secteurs de Vernier et elle pense donc que cela va améliorer la vie de la commune. Elle estime en outre que l'on doit considérer les ZI comme des lieux de vie, car il y a de nombreux travailleurs et qu'il faut que ces derniers puissent travailler dans de bonnes conditions. Elle relève que le PL prend en compte l'évolution des zones industrielles et artisanales et elle estime qu'il est juste de veiller à moins gaspiller de territoire, et donc de densifier, compte tenu du fait que l'on n'a plus le même type d'entreprises dans les zones industrielles et artisanales. Elle considère enfin que, quels que soient les travailleurs qui travaillent sur la zone et d'où qu'ils viennent, ils ont droit à des conditions de travail acceptables. Elle pense que, pour lutter contre le dumping salarial, l'on ne doit pas réduire les zones industrielles et artisanales, mais plutôt contrôler les activités grâce au contrôle paritaire des entreprises.

Un député (MCG) demande l'audition du CA de la Ville de Vernier et de l'Association des riverains du Canada.

Un député (UDC) indique que son parti soutient ce projet, non pas parce que des crédits d'études ont été votés pour le PA auparavant, mais parce que ce projet s'inscrit selon lui dans un autre contexte ; il observe que, bien avant l'entrée de la douane de Bardonnex, il y a des personnes du canton qui travaillent dans la ZI et emprunteront donc ce cheminement. Il s'agit d'un projet principalement destiné à la population du canton. Il ajoute par ailleurs que l'on ne peut pas continuer à développer le canton sans, de temps à autre, créer de nouvelles infrastructures.

Un député (PLR) considère que le projet est en lien avec le PA, puisque c'est parce que le projet est pris en compte dans le PA que la Confédération va financer une partie du projet.

Un député (UDC) est en accord avec cela, mais considère que le projet s'implique plus dans un projet cantonal que dans un projet global d'agglomération.

Une députée (PLR) indique que son parti soutiendra ce PL qui répond clairement à un besoin ; elle estime qu'il a été fait en bonne intelligence car il a été construit en bonne concertation, qu'il préserve la qualité de vie des habitants de la région et qu'il favorise la mobilité douce.

Un député (Ve) indique que ce projet fait en effet partie du PA et qu'une grande partie des développements du PA se passent bel et bien sur le canton. Il ajoute que ce projet est en outre lié au PAV et il s'étonne donc de la position du MCG qui avait soutenu le PAV, lequel occasionne le déménagement de nombreuses entreprises dans d'autres ZI. Par ailleurs, il relève que ce projet aide aussi au développement de ces ZI et qu'il va permettre la densification des ZI. Il souligne que ce projet, aux yeux des Verts, est un projet d'accompagnement d'un vaste projet d'écologie industrielle, mais qu'ils resteront attentifs à la réalisation des mesures en faveur de la mobilité douce et en faveur de la protection de l'environnement.

Un député (EAG) indique qu'il serait plutôt globalement pour l'idée de voter ce PL, mais il se demande si la commission doit le faire avec autant de précipitation ; il trouve que cela semble périlleux, compte tenu de l'importance du projet, de voter cet objet sans procéder à des auditions. Il observe que le réseau de pistes cyclables proposé est très dense, et cela l'interroge quelque peu.

Un député (MCG) estime que le PAV est un projet cohérent avec une logique urbaine, mais pas dans un projet où l'on met les travailleurs d'un côté et les habitants de l'autre. Il estime que ce projet revêt un caractère destructeur pour l'environnement et qu'il convient de favoriser au contraire un projet en faveur du développement de Genève. Il pense qu'il ne sert à rien d'aller dans la rue pour manifester contre le climat si l'on construit ensuite de telles infrastructures.

Un député (PLR) rappelle que ce PL est issu d'une motion votée en 2010, que le projet est en outre intégré dans le PAV et par ailleurs, que les habitants du Canada n'ont pas demandé d'audition ; il pense que ces derniers seront au contraire favorisés par le projet.

Un député (UDC) se demande s'il y a des délais de recours sur ce type de projet.

Un député (PLR) indique qu'il y a toujours le référendum et ensuite les processus d'opposition sur les procédures d'autorisations de construire. Il relève par ailleurs qu'il n'y a pas beaucoup de projets de route où l'on sait que les communes concernées sont toutes d'accord.

Un député (MCG) précise que la M 1986 ne demandait pas la même chose que le PL appelé à être voté aujourd'hui. Il rappelle qu'il s'agissait

d'inviter le Conseil d'Etat à présenter un projet de route reliant la route de Peney à la route de Satigny, par le plateau de Montfleury ; il observe qu'il ne s'agissait donc pas de relier l'autoroute à ce barreau.

Un député (PLR) précise que le fait de lier le projet à l'autoroute relève notamment du financement de l'OFROU.

Le président met au vote l'audition de l'Association des riverains du Canada :

|               |                             |
|---------------|-----------------------------|
| Oui :         | 3 (2 MCG, 1 EAG)            |
| Non :         | 9 (1 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR) |
| Abstentions : | 3 (1 UDC, 2 S)              |

**Cette demande d'audition est refusée.**

Le président met au vote l'audition du CA de Vernier :

|               |                       |
|---------------|-----------------------|
| Oui :         | 3 (2 MCG, 1 EAG)      |
| Non :         | 7 (1 S, 2 PDC, 4 PLR) |
| Abstentions : | 5 (1 UDC, 2 S, 2 Ve)  |

**Cette demande d'audition est refusée.**

## Vote

### *1<sup>er</sup> débat*

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12484 :

|              |                                            |
|--------------|--------------------------------------------|
| Oui :        | 13 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC) |
| Non :        | 2 (2 MCG)                                  |
| Abstention : | —                                          |

***L'entrée en matière est acceptée.***

### *2<sup>e</sup> débat*

Le président procède au vote du 2<sup>e</sup> débat qui est accepté article par article.

**3<sup>e</sup> débat**

Le président met aux voix l'ensemble du PL 12484 :

Oui : 13 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC)

Non : 2 (2 MCG)

Abstention : –

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Le PL 12484 est accepté.</b> |
|---------------------------------|

Suite à ces débats, la commission vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi.

*Catégorie préavisée : II (30 min)*

## Projet de loi (12484-A)

ouvrant un crédit d'investissement de 91 724 671 francs en vue de réaliser une nouvelle infrastructure routière reliant les zones industrielles de la ZIMEYSAVER à la route du Canada et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 5 352 913 francs pour la construction de la demi-jonction de Vernier-Canada au bénéfice de l'office fédéral des routes et pour des mesures de mobilité douce au bénéfice des communes de Vernier et Satigny

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu l'article 15 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du  
4 octobre 2013,  
décrète ce qui suit :

### Chapitre I      Crédit d'investissement

#### Art. 1      Crédit d'investissement

<sup>1</sup> Un crédit d'investissement de 91 724 671 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour la construction du barreau routier de Montfleury.

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

– Barreau routier de Montfleury

|                                |                   |
|--------------------------------|-------------------|
| • terrain                      | 6 693 664 francs  |
| • constructions, équipements   | 52 244 307 francs |
| • honoraires, essais, analyses | 8 744 000 francs  |
| • divers et imprévus           | 5 299 431 francs  |
| • renchérissement              | 1 988 632 francs  |
| • TVA                          | 5 257 280 francs  |

|              |                          |
|--------------|--------------------------|
| <b>TOTAL</b> | <b>80 227 314 francs</b> |
|--------------|--------------------------|



|                                                                                      |                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| – Mesures connexes sur la route de Satigny et Morglas liées au barreau de Montfleury |                          |
| • terrain                                                                            | 1 045 650 francs         |
| • construction                                                                       | 6 520 763 francs         |
| • honoraires, essais, analyses                                                       | 1 434 500 francs         |
| • divers et imprévus                                                                 | 652 076 francs           |
| • renchérissement                                                                    | 261 470 francs           |
| • TVA                                                                                | 682 898 francs           |
| <b>TOTAL</b>                                                                         | <b>10 597 357 francs</b> |
| Activation du personnel                                                              | <b>900 000 francs</b>    |
| <b>TOTAL</b>                                                                         | <b>91 724 671 francs</b> |

## Art. 2 Planification financière

<sup>1</sup> Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2020. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité.

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

|                                             |                          |
|---------------------------------------------|--------------------------|
| – Construction (rubrique 0611.5010)         | 83 985 357 francs        |
| – Acquisition terrains (rubrique 0611.5000) | 7 739 314 francs         |
| <b>Total</b>                                | <b>91 724 671 francs</b> |

<sup>3</sup> L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

## Chapitre II Subvention cantonale d'investissement

### Art. 3 Crédit d'investissement

<sup>1</sup> Un crédit global de 4 492 913 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement à l'Office fédéral des routes comme participation à la construction de la demi-jonction de Vernier-Canada.

<sup>2</sup> Un crédit global de 860 000 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement aux communes de Vernier et Satigny pour des mesures en faveur de la mobilité douce.

**Art. 4 Planification financière**

<sup>1</sup> Ce crédit d'investissement de 5 352 913 francs au total est ouvert dès 2019. Il est inscrit sous la politique M – Mobilité (rubriques 0611.5600 et 5620).

<sup>2</sup> L'exécution de ce crédit est suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

**Art. 5 Subventions d'investissement accordées**

Les subventions d'investissement accordées dans le cadre de ce crédit d'investissement s'élèvent à 5 352 913 francs.

**Art. 6 But**

Ce crédit d'investissement doit permettre de construire la demi-jonction autoroutière de Vernier –Canada et d'accompagner la réalisation du barreau routier de mesures en faveur de la mobilité douce.

**Art. 7 Aliénation du bien**

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

**Chapitre III Dispositions finales et transitoires****Art. 8 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.

**Art. 9 Utilité publique**

L'ensemble des travaux pour les mesures prévues dans la présente loi est déclaré 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.

**Art. 10 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

# Barreau routier de Montfleury

Présentation du projet de loi 12484  
à la commission des travaux  
18 juin 2019



20.06.2019 - Page 1

## Projet de loi 12484

- Un crédit d'investissement de 91 724 671 F en vue de réaliser **une nouvelle infrastructure routière reliant les zones industrielles de la ZIMEYSAVER à la route du Canada**
- Un crédit au titre de **subvention cantonale** d'investissement de 5 352 913 F **pour la construction de la demi-jonction de Vernier-Canada** au bénéfice de l'office fédéral des routes **et pour des mesures de mobilité douce** au bénéfice des communes de Vernier et Satigny



20.06.2019 - Page 2

- |                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| • Origine du projet :       | M. Meyer - OU     |
| • Objectifs de mobilité:    | M. Gonzalez - OCT |
| • Le barreau de Montfleury: | M. Haddad - OCGC  |



## Origine du projet

- **Le 7 décembre 2011** le Conseil d'Etat répondait positivement au Grand Conseil au sujet de la **motion M1986** déposée en 2010 demandant la création d'une nouvelle route reliant la route de Satigny à la route de Peney à travers le plateau de Montfleury.
- **En 2014** dans le cadre du **GP ZIMEYSAVER** les études de faisabilité sont lancées.



# Grand Projet de la ZIMEYSAVER

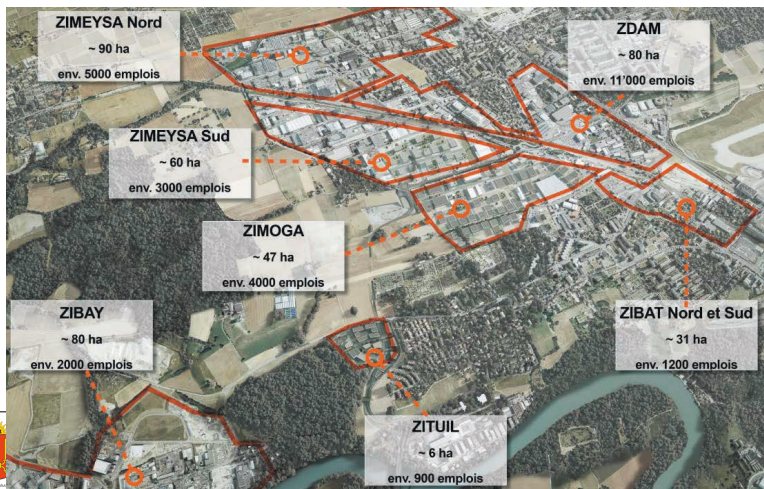
## • Cinq objectifs majeurs fixés par le PDcant 2030 (Fiche P10)

1. **Densifier** le bâti pour accueillir et maintenir des emplois
2. **Requalifier** les espaces publics pour améliorer le cadre de travail et de vie
3. **Améliorer l'accessibilité** pour le transport de marchandises et des personnes
4. **Améliorer la gestion des ressources** (déchets, énergie, eaux, sol, sous-sol)
5. **Garantir des conditions économiques** attractives (taxe d'équipement,...)

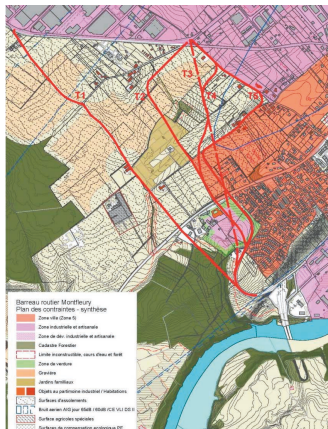
- Une densification des plus de 300 hectares de ZI existantes
- Des objectifs d'aménagements tant qualitatifs que quantitatifs
- 8 périmètres pour env. 1'285'000 m<sup>2</sup> de SBP d'activités
- +10'000 emplois à l'horizon 2030 (25'000 au total)
- Relogement des entreprises du PAV



# Grand Projet de la ZIMEYSAVER



### Points à connecter



## Variantes étudiées



20.06.2019 - Page 7

## Tracé retenu dans le cadre de l'étude préliminaire



20.06.2019 - Page 8

# Objectifs en matière de mobilité

- Développer les alternatives à la voiture :
  - Transports publics
  - Modes-doux
- Désengorger les axes routiers actuels
- Absorber le trafic routier supplémentaire dû à la densification de la ZIMEYSAVER
- Connecter efficacement la ZIMEYSAVER à l'autoroute



20.06.2019 - Page 9

## Stratégie de mobilité

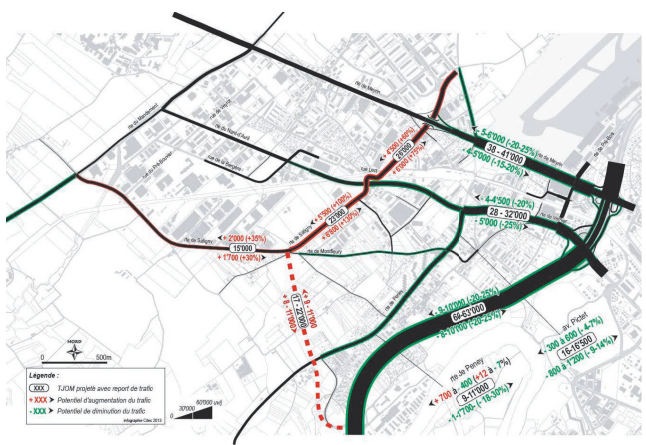
### Plan guide TIM



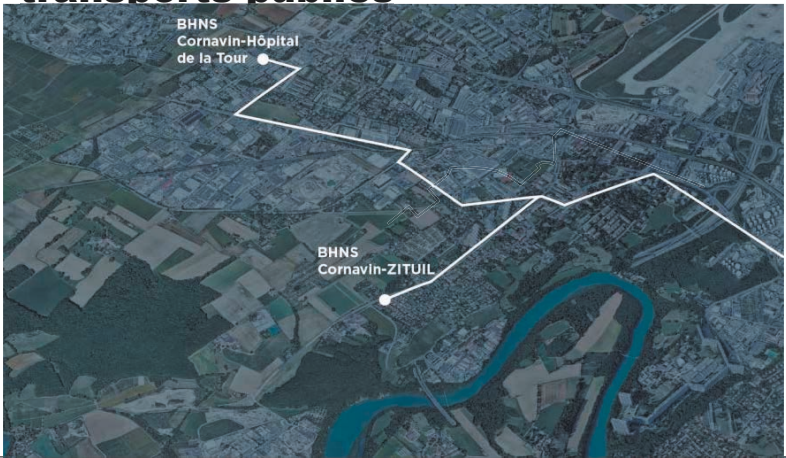
20.06.2019 - Page 10



# Trafic journalier moyen – horizon 2030



# Développer un axe fort en transports publics





## Mesures de mobilité douce sur réseaux communaux



## Développer l'infrastructure de mobilité douce



# Loi 11863 PA2 – mesure 33-14 (13 octobre 2016)

## Etudes du barreau de Montfleury

Phases:

- Avant-projet
- Projet
- Dossier d'autorisation de construire



20.06.2019 - Page 15

## Avant-projet: juillet 2017 – décembre 2018

Tracé des études  
préliminaires (OU et OCT):

- Tranchée à ciel ouvert
- Deux giratoires sur la partie Nord dont un sur parcelle gravière
- Rampes d'accès à la route de Peney depuis la ZITUIL
- Grand giratoire dans la ZITUIL



# Communication

- Présentation du projet:
  - 31 décembre 2017: séance d'information aux associations
  - Août – octobre 2017: entretiens directs avec les associations et les riverains
  - 6 novembre 2017: séance publique
- Demandes des associations, riverains et agriculteurs de couvrir le tracé
- Ateliers de concertation: expliquer le projet suite aux études préliminaires sur les thèmes de l'environnement, de l'agriculture et du trafic



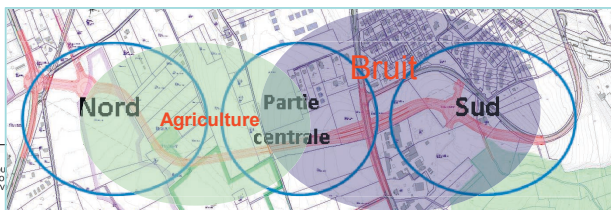
## Optimisation du tracé

20.06.2019 - Page 17

## Optimisation du tracé

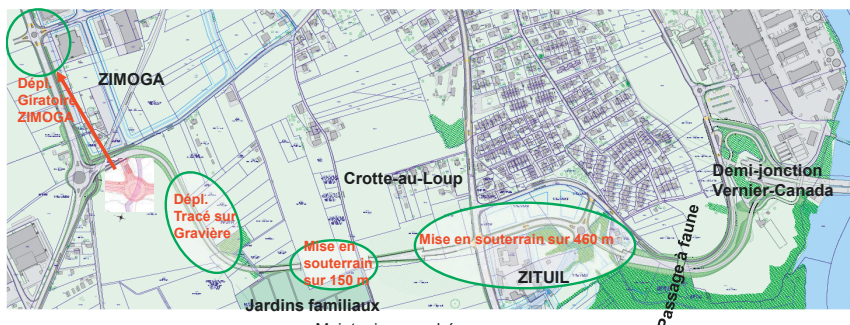
Faire des ajustements sur le tracé des études préliminaires, par tronçon, tout en tenant compte des **contraintes** liées:

- à la topographie
- à l'agriculture
- aux enjeux environnementaux (bruit)
- aux objectifs de mobilité
- à l'exploitation de la gravière
- aux coûts



20.06.2019 - Page 18

# Tracé optimisé (T215) avec des mesures de compensation environnementales



Maintenir une cohérence territoriale, un paysage ouvert, des continuums biologiques fonctionnels et réduire les pertes de SAU et SDA

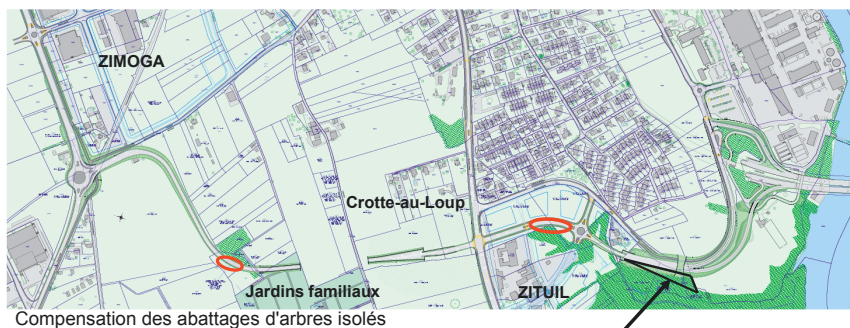
Protège le quartier du Canada contre le bruit

Mesure localisée en faveur de la faune (Bois-de-Bay)



20.06.2019 - Page 19

## D'autres mesures de compensation environnementales



Compensation des abattages d'arbres isolés sur le périmètre de la ZITUIL.

Le barreau de Montfleury sera soumis à l'Ordonnance sur les accidents majeurs -> réseau d'évacuation des eaux spécifiques vers bassins de rétention

Mesures de compensation localisées en lisière de forêt sur des parcelles ne se prêtant pas à une exploitation agricole (trop étroite);



20.06.2019 - Page 20

# Impact du tracé optimisé sur la jonction de Vernier Canada

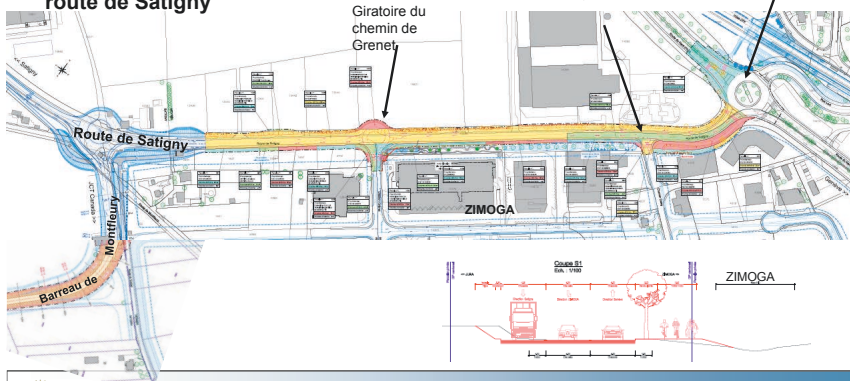
- L'OFROU a accepté la prise en charge totale de la demi-jonction sur la base du tracé des études préliminaires du barreau qui n'impactait pas la route du Canada
- Pour pouvoir enterrer la route dans la ZITUIL il fallait abaisser la route du Canada dans le secteur de la jonction autoroutière
- Le canton participera au coût de l'abaissement de la route du Canada (-4.5 millions)



20.06.2019 - Page 21

## Mesures d'accompagnement pour le barreau de Montfleury

### Aménagements sur la route de Satigny



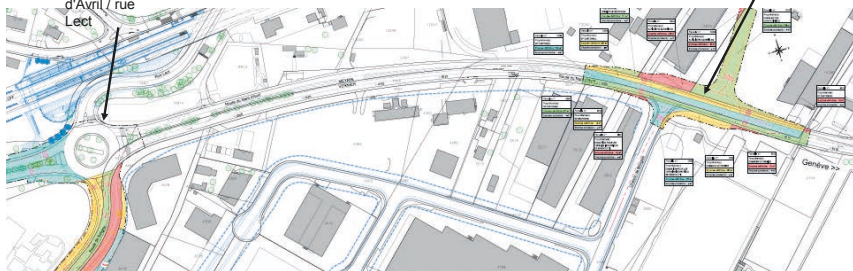
20.06.2019 - Page 22



# Mesures d'accompagnement pour le barreau de Montfleury

Giratoire rte de Satigny /  
rte du Nant-d'Avril /  
rue Lect

Giratoire allongé  
rte Nant-d'Avril /  
Chemin de  
Morgias



20.06.2019 - Page 23

## Coûts

### Montants des travaux

|                                  |                     |
|----------------------------------|---------------------|
| • Barreau de Montfleury          | 80 227 314 F        |
| • Les mesures connexes de trafic | 10 597 357 F        |
| • Activation du personnel        | 900 000 F           |
| <b>Total TTC</b>                 | <b>91 724 671 F</b> |

### Montants des subventions

|                                                              |                    |
|--------------------------------------------------------------|--------------------|
| • Subventions aux communes de Satigny et Vernier pour les MD | 860 000 F          |
| • Subvention à la Confédération – route du Canada            | 4 492 913 F        |
| <b>Total TTC</b>                                             | <b>5 352 913 F</b> |



20.06.2019 - Page 24

# Planification

|                                                          |            |
|----------------------------------------------------------|------------|
| Phase Avant-projet                                       | fin 2018   |
| Phase projet                                             | fin 2019   |
| Dépôt du dossier d'autorisation                          | mi-2020    |
| Appel d'offres mandataires et adjudication (réalisation) | mi-2020    |
| Autorisation en force                                    | fin 2022   |
| Adjudication des travaux                                 | fin 2022   |
| Début travaux                                            | Début 2023 |
| Fin travaux                                              | fin 2025   |

Loi 11863  
(13 oct. 2016)

Projet de  
Loi 12484

## Film Barreau de Montfleury

*Date de dépôt : 15 juillet 2019*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### Rapport de M. François Baertschi

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le MCG est défavorable à ce projet en l'état, car il vise à aller chercher des travailleurs en France voisine uniquement et à créer un accès direct vers leurs places de travail qui sont situées dans la zone d'activités appelée la Zimeysa.

En effet, il s'agit d'une demi-jonction autoroutière qui ne gère que cette partie du trafic, en favorisant le travail frontalier avec tous les déséquilibres que cela engendre, tant au niveau social, économique qu'environnemental. Cela correspond à un développement du canton de Genève auquel nous sommes opposés.

Il convient de souligner que le modèle de développement qui nous est présenté crée du dumping salarial, un emploi toujours plus important mais pas pour les résidents genevois, c'est-à-dire que, à terme, nous assisterons à un développement encore plus important du chômage.

En effet, on constatera que tout le trafic venant du reste du canton de Genève et du canton de Vaud devra se contenter des accès actuels comme cela nous a été indiqué en commission.

Il est certain que le trafic arrivant à Zimeysa – actuellement 70% depuis la France et 30% depuis Genève-Vaud – sera encore favorisé en provenance de la France. Nous risquons ainsi de voir ce pourcentage augmenter encore davantage.

Pour le MCG, la solution évidente consiste à créer une deuxième demi-jonction adaptée en provenance de Genève-Vaud avant le tunnel de Vernier et à destination de la Zimeysa. Nous sommes d'ailleurs très surpris qu'elle n'ait pas été étudiée et qu'elle n'ait pas été proposée en parallèle de l'autre demi-jonction en direction de la France.



Nous aurions alors une solution vraiment équilibrée qui ne prêterite pas la destination de la Zimeysa qui ne doit pas devenir une zone extraterritoriale située sur le territoire suisse.

Nous constatons ainsi que les intérêts à long terme de la République et canton de Genève ne sont pas défendus.

Contrairement à la zone PAV qui a abouti à une solution plus ou moins équilibrée logements-activités, après moult discussions, nous nous trouvons ici face à un développement tout à fait déséquilibré. Il existe dans le PAV une cohérence indéniable qui permet un développement en ville sans toucher à la zone agricole.

### **Une motion dévoyée**

Lors des débats, un commissaire a évoqué la motion M 1986 « Pour la création d'une nouvelle route sur le plateau de Montfleury (commune de Satigny) », en prétendant faussement que ce texte parlementaire soutenu par le MCG demandait la construction de cette demi-jonction en direction de la France.

Au contraire, cette motion invite uniquement le Conseil d'Etat « à présenter un projet de route reliant la route de Peney à la route de Satigny à travers le plateau de Montfleury », ce qui n'est évidemment pas le projet présenté dans le projet de loi que nous étudions. C'est une évidence.

### **Pour un développement en faveur des Genevois !**

Le Mouvement Citoyens Genevois s'est opposé de manière fondamentale au plan directeur cantonal 2030 (PDCn 2030) quand il a été soumis à consultation en 2012. Nous maintenons cette opposition fondamentale pour cette mise à jour du PDCn 2030, qui ne modifie rien sur le fond. Cette position est prise pour une raison de cohérence politique et par respect envers les électeurs.

Il s'agit d'une opposition fondamentale sur la ligne directrice et politique de ce plan directeur, comme nous nous sommes opposés au financement des P+R français par les contribuables genevois.

Le canton de Genève doit retrouver une certaine logique dans son aménagement, logique qu'il a, hélas, perdue, ce qui lui cause les plus grands torts.

Pour toutes ces raisons, le MCG s'opposera à cette demi-jonction, étant entendu que nous accepterions le principe des deux semi-jonctions qui est la solution du bon sens.