



Date de dépôt : 22 mars 2023

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de David Martin : Où en sont les études relatives au nouveau pont de Lancy et quid de sa conformité environnementale ?

En date du 3 mars 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Le Grand Conseil a voté le 24 février 2022 le projet de loi du Conseil d'Etat « ouvrant un crédit d'études de 5 800 000 francs en vue de la requalification multimodale de la moyenne ceinture dans le secteur du pont de Lancy, dans le cadre de la mise en œuvre de la loi H 1 21 pour une mobilité cohérente et équilibrée »¹.

Selon les propos du Conseil d'Etat dans son exposé des motifs, « une intervention sur le profil du pont de Lancy et sur l'axe routier route du Pont-Butin – avenue des Communes-Réunies ainsi que son carrefour avec la route du Grand-Lancy constitue une opportunité pour améliorer la qualité et le niveau de service offerts aux usagers tous modes empruntant la moyenne ceinture. Le projet poursuit donc 3 objectifs multimodaux qui s'inscrivent dans le cadre légal fixé par la LMCE :

- conforter la fonction, la lisibilité et la fluidité de la moyenne ceinture pour le trafic individuel motorisé, en tant qu'axe du réseau primaire du réseau routier, drainant principalement le trafic d'échange entre les différents secteurs de l'agglomération à l'échelle de la première couronne, conformément à la hiérarchie du réseau routier défini dans le Plan d'actions du réseau routier 2015-2018 ;*

¹ PL 12814 : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12814.pdf> (où se trouve, p. 15, un plan du profil en travers du pont de Lancy).

- *garantir une bonne vitesse commerciale des transports publics, pour permettre, d'une part, un rabattement efficace vers la gare CFF de Lancy Pont-Rouge et stabiliser, d'autre part, les horaires des TPG sur l'axe du pont Butin en direction de l'aéroport d'un côté et de l'avenue des Communes-Réunies de l'autre ;*
- *améliorer le confort et la sécurité des déplacements en mobilité douce. »*

Pour rappel, le plan climat cantonal vise une diminution de 60% de carbone de notre canton et de 40% du trafic individuel motorisé (TIM) d'ici 2030. Les Vert.e.s font partie de celles et ceux qui s'inquiètent de voir s'approcher rapidement cet objectif de 2030 sans que des mesures suffisamment ambitieuses soient prises.

Par ailleurs, des voix s'élèvent pour dire que l'ouvrage du pont de Lancy ne permet pas d'atteindre les objectifs environnementaux et climatiques sur lesquels notre canton s'est engagé.

Dans ce contexte, mes questions sont les suivantes :

- 1. *Quel est l'état actuel des études relatives à la transformation du pont de Lancy? Quels sont les résultats intermédiaires présentés par les mandataires ?***
- 2. *Comment le Conseil d'Etat compte-t-il concilier l'élargissement de la capacité routière du pont dédiée au TIM avec les objectifs du plan climat cités plus haut ?***
- 3. *Quelles sont les incidences spatiales, foncières et d'imperméabilisation de sol de l'ouvrage? Et en particulier en ce qui concerne les émergences nord et sud de la nouvelle galerie inférieure ?***
- 4. *Quelles sont les incidences environnementales de l'ouvrage? Et en particulier au niveau des émergences nord et sud de la nouvelle galerie inférieure ?***
- 5. *Quels sont les coûts estimatifs de l'ouvrage prévu ?***
- 6. *Compte tenu de ces enjeux, est-ce possible d'obtenir tous les 6 mois un état d'avancement ?***

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat de sa prompte réponse.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

L'appel d'offres pour un mandataire pluridisciplinaire a été préparé puis complété, en septembre 2022, en intégrant la possibilité du passage d'une future ligne de tram sur le pont. L'appel d'offres, dont la procédure est en cours, a été publié en décembre 2022. Le mandat sera adjugé dans le courant du 1^{er} semestre 2023 et les premiers résultats des études sont attendus en 2024.

Concernant le projet, la mise en 2 étages permettra de libérer de l'espace en surface sur le pont de Lancy, point notoirement noir du réseau, au profit des transports publics actuels et, dans le futur, d'un tramway. L'offre sera ainsi améliorée pour favoriser le transfert modal des utilisatrices et utilisateurs des transports individuels motorisés vers les transports publics. Par ailleurs, l'élargissement prévu du tablier supérieur permettra d'améliorer le confort, la sécurité et l'attrait de l'itinéraire pour les mobilités douces, en particulier pour les cyclistes. La majeure partie du tracé se trouve dans l'emprise de l'actuelle route et de l'actuel pont. L'impact au niveau spatial, foncier et d'imperméabilisation des sols devrait par conséquent être minime. Les émergences feront l'objet de la plus grande attention lors des études à venir. Elles seront optimisées au mieux afin que leur impact soit limité au strict minimum, tout en respectant les contraintes de sécurité. Les incidences environnementales seront étudiées de manière approfondie lors des phases d'étude du projet.

Au stade actuel d'avancement, le coût estimatif reste celui figurant dans l'exposé des motifs de la loi 12814. Sur la base de la variante choisie dans le cadre de l'étude préliminaire, l'évaluation du coût total du projet a été estimée à 137,5 millions de francs, prix 2020 +/- 25%. Les études à venir visent à établir l'avant-projet, le projet d'ouvrage et la demande d'autorisation de construire, de manière à pouvoir présenter par la suite un crédit de construction pour l'établissement du projet d'exécution et la réalisation de cet ouvrage. Le coût estimatif sera affiné au cours des études et précisé avant le dépôt du crédit de construction susmentionné.

Un état d'avancement à la fin de chaque phase de projet (phases partielles SIA) jusqu'à la dépose de l'autorisation de construire sera proposé. Puis, à l'instar de ce qui se fait pour la route des Nations, un état d'avancement des travaux sera présenté tous les 6 mois.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Mauro POGGIA