

*Date de dépôt : 8 janvier 2009*

## **Rapport**

**de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat de boucler la loi N° 8490-1 ouvrant un crédit d'investissement de 2 923 400 F pour la « revitalisation du cours d'eau de l'Aire » – étude d'ensemble – et de la loi N° 8490-2 ouvrant un crédit d'investissement de 2 494 600 F pour la « revitalisation du cours d'eau de l'Aire » – réalisation du tronçon pont des Marais / pont du Centenaire**

**Rapport de M<sup>me</sup> Ariane Reverdin**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie le mardi 6 janvier 2009.

### **Etude du projet de loi**

M. Wisard, directeur du service de la renaturation des cours d'eau, distribue aux députés des plaquettes présentant la renaturation du cours d'eau de l'Aire. Il rappelle que la renaturation de l'Aire est un projet majeur dans le programme cantonal de renaturation des cours d'eau. Les deux cours d'eau centraux de ce programme, soit l'Aire et la Seymaz, ont été canalisés pour des raisons très différentes. La Seymaz a été canalisée dans un but d'assèchement des marais afin de lutter contre le paludisme et d'offrir de nouvelles terres arables à la population. La canalisation de l'Aire visait à lutter contre les inondations. Les premières canalisations, datant des années 1880, ont été conduites par l'ingénieur Guillaume-Henri Dufour. Dans les années 1930, sous le gouvernement de Léon Nicole, de grands travaux tels que la construction de la route de Jeunes et la canalisation de l'Aire furent entrepris afin d'occuper les chômeurs. M. Wisard commente ensuite le plan qu'il a apporté et précise que l'inondation de Lully en 2002 n'était pas due au débordement de l'Aire mais à des eaux de ruissellement en provenance des

coteaux de Soral et de la Feuillaie. Le canal de l'Aire, entretenu depuis les années 1930, s'est passablement dégradé. La question suivante s'est alors posée : Comment revitaliser ce cours d'eau ? Fallait-il suivre l'ancien cours de la rivière ? Un concours entre différents bureaux sous forme de mandat d'étude parallèle fut lancé, ce qui a constitué une première en Suisse. Quatre groupements de bureaux ont concouru lors du deuxième semestre de 2000. En janvier 2001, un jury composé d'une quarantaine de personnes de divers milieux concernés a tranché en faveur du groupement « Superposition » dirigé par l'architecte Georges Descombes et associant le bureau d'architecte ADR, le bureau de biologistes Biotech (Jura) et des bureaux d'ingénieurs (ZS et un bureau vaudois). Le Département du territoire n'avait pas les fonds pour faire travailler ce groupement, d'où le projet de loi 8490. En 2001, la Commission des travaux a demandé de scinder les études et les travaux en deux projets de lois (soit PL 8490-1 pour les études et projet de loi 8490-2 pour les travaux). Les études ont été effectuées entre 2001 et 2005 et ont porté sur un tronçon de 4,5 km. Elles se sont soldées par un devis général et des plans de projet définitif avec une précision à 5-10%. Le crédit concernant ces études n'a pas été dépassé. Le deuxième volet de cette loi d'investissement fut la décanalisation. Une première étape de décanalisation fut réalisée entre le pont du Centenaire et le pont des Marais, soit un tronçon d'environ 600 m. La décanalisation fut assez simple, car il s'agissait en quelque sorte du tronçon pilote pour le DT. Une deuxième série de travaux fut effectuée entre 2006 et 2007 sur le même tronçon afin de corriger ce qui avait été fait en 2002 et de rajouter des éléments de promenade publique. Le non-dépensé relatif à ces deux projets de lois (8490-1 et -2) est d'environ 284 000 F. Des subventions fédérales relatives à ce projet de l'ordre de 160 000 F ont été versées par la Confédération, ce qui peut paraître peu. M. Wisard ajoute que la Confédération doit encore verser de l'argent, mais depuis 2007 elle ne parvient pas à verser à l'Etat de Genève les 1,3 million de francs qu'elle lui doit pour plusieurs projets de lois. Genève a donc une créance envers la Confédération, qui paie toujours ses dettes, précise M. Wisard. Un chantier du DCTI en collaboration avec le DT est actuellement en cours à Lully (notamment le pont de Lully). Par ailleurs, le chantier « rivière » a été lancé au mois d'octobre et le gros des travaux devrait être réalisé en 2009 dans le but de sécuriser Lully. Les députés ont votés un projet de loi de 24 millions de francs relatif à ces travaux.

Une députée libérale demande ce que M. Wisard entend par « sécuriser Lully ».

M. Wisard revient sur les événements de novembre 2002. Il explique que 100 mm d'eau étaient alors tombés en deux jours à Genève. Les sols étaient

saturés et des poches d'eau d'environ 30 cm se sont accumulées du côté du coteau de la Feuillaie-Sézenove. A un moment donné, ces poches se sont rompues et ont ruisselé vers Lully. Il ajoute que lors des crues dont le temps de retour est trente ans (60 l/seconde), les eaux sont toujours revenues dans la rivière avant d'atteindre Lully. Mais en cas de crues avec un temps de retour de cinquante ou soixante ans (300 l/seconde), il est probable que cela n'aurait pas été le cas et qu'il y aurait eu des morts à Lully. Des mesures urgentes ont été prises entre 2004 et 2005 consistant en la pose de palplanches et le rehaussement d'un chemin agricole afin de former une digue. Ces protections sont toutefois transitoires, car elles ne sont pas efficaces contre les crues centennales. Le seul moyen de lutter contre les crues centennales à Lully est d'offrir plus de place à la rivière et de dédoubler les écoulements, c'est-à-dire de créer une nouvelle rivière coulant en parallèle au canal.

Un député libéral revient sur le rapport Tanquerel concernant Lully. Il demande si les protagonistes, notamment l'architecte, ont été punis ou relaxés.

M. Wisard répond que l'architecte a été relaxé pour vice de forme. Pour revenir au projet, il note que les études furent extrêmement complexes et coûteuses et ont nécessité trois ans et demi de travail.

Un député socialiste rappelle que l'ancien canal devait être affecté à la promenade des citoyens. Il note que si ce canal est utilisé comme deuxième voie d'écoulement lors des crues centennales, il ne pourra pas être affecté à la promenade. Il ajoute qu'il trouve très bien de redonner à la rivière son lit initial.

M. Wisard précise que ce n'est pas son lit initial.

Le député socialiste demande si l'ancien canal suffira à absorber le surplus de débit en cas de crue centennale.

M. Wisard explique que si la rivière déborde malgré le canal, cela sera sur des terrains en principe maîtrisés par l'Etat. Il ajoute que ce qui a convaincu le jury de voter pour le projet du groupement Superposition était le maintien de l'ancien canal. Le surplus de flux en cas de crue passera alors dans le canal, mais ce flux ne cassera pas l'installation du canal ni la promenade aménagée.

Le député socialiste rappelle le projet d'une succession de jardins expérimentaux qui avait été évoquée lors de la discussion du projet de loi.

M. Wisard répond que ces jardins seront réalisés et qu'ils seront différents en fonction du gradient d'humidité du sol. Il ajoute que les acquisitions foncières prennent beaucoup de temps.

Le député socialiste demande si le chantier a déjà été lancé.

M. Wisard répond que les terrassements ont commencé, mais le gros du chantier est prévu pour 2009.

Le député socialiste demande si un contrat d'entretien sera conclu avec les agriculteurs, comme cela avait été fait pour la Seymaz et qui fonctionne très bien.

M. Wisard répond que cette piste n'est pas exclue. Il précise que le DT comprend des équipes d'entretien végétation-cours d'eau. Une partie de l'entretien pourrait toutefois être sous-traitée par des agriculteurs.

Un député radical demande s'il existe un risque d'inondation sous l'autoroute de contournement.

M. Wisard répond que cela a été calculé lors de la construction de l'autoroute. La galerie sous l'autoroute est suffisante pour laisser passer une crue centennale.

Un député des Verts revient sur l'acquisition de parcelles agricoles. Il est préoccupé par le renchérissement des projets de renaturation à cause de la taxe agricole. Il estime qu'il n'est pas juste que cette taxe s'applique lorsque les projets visent à rétablir un état initial tel qu'il existait avant l'établissement d'activités agricoles.

M. Wisard note que la taxe agricole va être payée lorsqu'il s'agit de SAU (surface agricole utile). Il ajoute que des terrains vont rester en SAU mais comme surface de compensation, ce qui permettra à l'Etat de minimaliser les sommes versées en taxe agricole et au paysan de tirer un petit revenu de l'exploitation de ces terrains. En 2001, quand le mandat d'étude parallèle a été lancé, la bande de terrain de jeu était de 200 m, ce qui était beaucoup trop large. Une réduction de 200 à 80 m a donc été opérée, ce qui a réduit d'autant l'impact agricole. Dans le cas du présent projet, l'indemnisation est de l'ordre de 100 000 à 200 000 F, ce qui est beaucoup moins élevé que pour le projet de la Seymaz.

Le député des Verts regrette que les projets visant à la renaturation, c'est-à-dire au rétablissement de l'état initial de la rivière, soit grevés d'une telle taxe agricole. Par ailleurs, il demande si des aménagements sont prévus dans le cadre du PAV sur le tronçon Aral afin de rendre de l'espace à la rivière.

M. Wisard note qu'il y a trois ans, le DT avait demandé dans le cahier des charges qu'une partie de l'Aire et de la Drize soit remise à ciel ouvert. Il serait en effet intéressant de gérer une partie de ces eaux à ciel ouvert et de permettre ainsi l'écoulement d'une partie des eaux pluviales de cette zone densifiée. Cependant, les 100 m<sup>3</sup> de crue centennale ne pourront sans doute

pas traverser le PAV. Par ailleurs, en raison de défauts de conception, la galerie de l'Aire ne permet pas le passage d'un flux de 60 m<sup>3</sup>, mais de seulement 45 m<sup>3</sup>. Il faudra donc construire des ouvrages permettant de stocker l'eau en amont et prévoir des parcelles inondables en amont.

Un député libéral estime que ce ne sont pas les drainages des terres agricoles qui péjorent les crues. Le drainage permet en effet de faciliter la pénétration de l'eau dans le sol. Il ne faut pas confondre le drainage et la canalisation des eaux.

M. Wisard précise que le gros problème est la canalisation en France voisine. De même, la construction de l'autoroute A41 va sans doute avoir un impact sur l'Aire, car les bassins ont été prévus pour de crues avec un temps de retour à dix ans.

Le député libéral demande ce qu'il en est de la passerelle située en amont de Lully.

M. Wisard répond que cette passerelle va être réalisée en 2009. Elle sera été réalisée juste après le pont de Lully, dont il reste à effectuer les finitions. La passerelle sera complètement en bois et fermée, ce qui demande moins d'entretien qu'une passerelle en bois ouverte.

Une députée socialiste demande si le village de Lully est actuellement complètement sécurisé.

M. Wisard répond que non. Il faut pour cela attendre la fin du chantier en 2009 et la construction du fossé d'assainissement pluvial.

Le président rappelle que lors de l'examen par la commission du premier crédit concernant la renaturation de cours d'eau, un montant de 2 millions de F consacré aux acquisitions foncières n'avait pas été inscrit dans la loi et avait été rajouté juste avant le vote.

M. Wisard précise que 2 millions de F de compensation agricole avaient été prévues pour la constitution de la FTA (Fondation des terrains agricoles), ce qui n'a rien à voir avec le fonds de compensation dont il est ici question.

Un député socialiste remarque que selon les lois européennes, un pays qui se verrait affecté par des constructions en amont de sa frontière peut intenter une action. En ce sens, la Suisse pourrait interpeller l'Etat français au sujet de l'autoroute A41 et des crues qui pourraient être engendrées par cet ouvrage.

M. Wisard précise que cette autoroute a été construite par une entreprise privée Adelac, filiale de Bouygues.

Le député socialiste remarque que c'est le concessionnaire et non le constructeur privé, qui est responsable.

M. Wisard précise que pour avoir une crue centennale, la réunion de deux facteurs est nécessaire : de la neige et un grand redoux avec une pluie de longue durée. L'autoroute elle-même ne peut pas être le seul facteur déclenchant. Il estime qu'il vaut mieux être pragmatique et travailler avec des débits dont on sait qu'ils seront plus importants.

Le député socialiste estime qu'il est dommageable qu'il n'y ait pas de négociations régionales à ce sujet.

M. Wisard constate que la France a respecté sa législation en vigueur, qui prévoit une prévision des crues à temps de retour de dix ans.

Le député socialiste demande des précisions concernant la subvention de la Confédération. Il est étonné que celle-ci soit débitrice, mais que ce crédit ne soit pas inclus dans les conclusions du projet de loi.

M. Wisard explique que lors de la rédaction du projet de loi de boucllement, seuls 138 904 F avaient effectivement été versés par la Confédération. A ce moment-là, le DT savait que la Confédération lui devait encore de l'argent à hauteur de 1,3 million de F. Cet argent n'a pas été comptabilisé dans le projet de loi de boucllement, mais il rentrera néanmoins dans les caisses de l'Etat.

Le député socialiste indique qu'il est regrettable que ce crédit n'ait pas été intégré dans le boucllement, car alors le non-dépensé aurait été beaucoup plus important.

Le président demande comment la Confédération accorde des subventions et quelle est la part de subvention sur un projet de 34 millions de francs.

M. Wisard répond qu'il s'agit de la RPT. Actuellement, la Confédération veut une obligation de résultat et une programmation sur quatre ans mais elle ne soutient quasiment pas les revitalisations. Avec la nouvelle RPT, la Confédération ne soutient pas les projets de revitalisations de cours d'eau à Genève, car elle s'est basée sur le critère de la quantité linéaire de cours d'eau (pour exemple : Genève en possède 300 km, les Grisons en possède 7000 km). Par contre, la Confédération soutient les objets comprenant un grand enjeu sécuritaire, tel que le projet de l'Aire. Elle peut alors subventionner les projets à hauteur de 30%, mais c'est à bien plaisir.

M. Wisard indique qu'il a bon espoir de toucher 6 à 8 millions de F sur le 24 millions de F que coûtera le projet, mais c'est à bien plaisir.

Le député socialiste précise qu'il est préoccupé par la visibilité de la comptabilité du projet.

M. Wisard indique qu'il s'est posé la même question avec les comptables du DT et du DF, mais qu'il a été décidé de ne pas inclure la créance de la Confédération dans le projet de loi de boucllement.

Le président note que l'article 3 du projet de loi de boucllement dit qu'« il n'y a plus de subvention à attendre », ce qui est faux.

Le président procède au vote d'entrée en matière sur le projet de loi 10389. L'entrée en matière est acceptée.

### **Vote d'entrée en matière du projet de loi 10389**

Pour :	14 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre :	–
Abstentions :	–

Le président procède au deuxième débat.

### **Titre et préambule : pas d'opposition-adopté**

**Article 1: pas d'opposition- adopté**

**Article 2: pas d'opposition- adopté**

**Article 3: pas d'opposition- adopté**

**Article 4: pas d'opposition- adopté**

Le président procède au vote final. Le projet de loi 10389 est accepté.

### **Vote final sur le projet de loi 10389**

Pour :	14 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre :	–
Abstentions :	–

Un député socialiste indique qu'il faudrait mettre entre parenthèses la mention « il n'y a plus de subvention à attendre de la Confédération ».

M. Wisard indique que ce montant viendra en recette sur le compte de l'Etat.

Le député socialiste note qu'il est un puriste des finances et que le département doit être informé qu'une telle formulation inexacte ne doit pas être reprise lors des prochains projets de lois.

## Projet de loi (10389)

de boucllement de la loi N° 8490-1 ouvrant un crédit d'investissement de 2 923 400 F pour la « revitalisation du cours d'eau de l'Aire » – étude d'ensemble – et de la loi N° 8490-2 ouvrant un crédit d'investissement de 2 494 600 F pour la « revitalisation du cours d'eau de l'Aire » – réalisation du tronçon pont des Marais / pont du Centenaire

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

### Art. 1      **Boucllement L 8490-1**

Le boucllement de la loi N° 8490-1, du 30 août 2001 se décompose de la manière suivante :

• montant brut voté (y compris renchérissement estimé)	2 923 400.00 F
• dépenses brutes réelles (y compris renchérissement réel)	2 891 361.50 F
	<hr/>
• non dépensé	32 038.50 F

### Art. 2      **Boucllement L 8490-2**

Le boucllement de la loi N° 8490-2, du 30 août 2001 se décompose de la manière suivante :

• montant brut voté (y compris renchérissement estimé)	2 494 600.00 F
• dépenses brutes réelles (y compris renchérissement réel)	2 280 763.85 F
	<hr/>
• non dépensé	213 836.15 F

**Art. 3 Subvention fédérale**

<sup>1</sup> Les subventions fédérales, estimées à 0 F, sont au 9.06.2008 de 138 904,14 F, soit supérieures au montant voté de 138 904,14 F.

<sup>2</sup> Il n'y a plus de subventions fédérales à attendre.

**Art. 4 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 de Genève, du 7 octobre 1993.