

Date de dépôt : 28 avril 2009

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. David Amsler, Ivan Slatkine, Jacques Jeannerat, Frédéric Hohl, Mario Cavaleri, Jean-Claude Ducrot, Olivier Wasmer, Eric Bertinat, Roger Golay, Olivier Sauty, Christophe Aumeunier, Beatriz de Candolle, Edouard Cuendet, Victoria Curzon Price, Nathalie Fontanet, Fabienne Gautier, Jean-Michel Gros, Ariane Reverdin, Francis Walpen, Jean-Marc Odier, Anne Marie von Arx-Vernon, Didier Bonny, Michel Forni, Eric Ischi, Antoine Bertschy, Stéphane Florey, Claude Jeanneret, Pierre Weiss, Fabiano Forte, Nelly Guichard, Béatrice Hirsch et Renaud Gautier ouvrant un crédit complémentaire de 21 800 000 F à la loi 8662 du 4 avril 2003 pour les travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vésénaz sous la T 105 – RC 1 route de Thonon

Rapport de majorité de M. Mario Cavaleri (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Emilie Flamand (page 41)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Mario Cavaleri

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous l'énergique direction du président de la commission, M. David Amsler, le projet de loi a été examiné lors des séances des 31 mars, 7 et 21 avril 2009. Il est à préciser que lors de la présentation du projet de loi,

c'est M. Frédéric Hohl qui a conduit les travaux de la commission puisque l'initiative dudit projet de loi est due à M. David Amsler.

Ont assisté aux travaux MM. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint du DCTI, Jean-Bernard Haegler, ingénieur cantonal, et René Leutwyler, directeur des ouvrages d'art du DCTI, à qui vont les remerciements des commissaires pour leur active collaboration.

Les procès-verbaux des séances ont été tenus par M^{me} Camille Selleger qu'il sied également de remercier.

Présentation du projet de loi

M. Amsler a remercié M. Hohl de l'avoir remplacé à la présidence de la commission. Il a indiqué qu'il est rare que des projets de lois soient déposés par des députés, surtout lorsque ceux-ci représentent le tiers du Grand Conseil (32 députés), comme c'est le cas pour le projet de loi 10441. Cela souligne l'importance accordée à ce projet de loi d'investissement. Il s'agit d'un crédit complémentaire à la loi 8662 promulguée le 4 avril 2003, qui accordait déjà un crédit pour la construction de cet ouvrage. Les montants indiqués dans la loi 8662 ont été repris dans le projet de loi 10441. Le montant actuellement à disposition du Conseil d'Etat est de 35,37 millions de F. Une participation de la Confédération de 8,5 millions de francs était prévue, mais cette somme n'est actuellement pas disponible en raison de la déclassification du projet par les autorités fédérales de priorité A à priorité C.

Par ailleurs, il a été décidé de renforcer l'ouvrage afin de pouvoir accueillir à terme un tram conformément au plan concernant le développement des trams (voir loi H 1 50). Des plans ont été exposés afin de constater de quelle manière l'intégration du tram a été prévue. D'autres compléments, tels que le renforcement des centrales de ventilation mais aussi des compléments d'honoraires, de génie civil, de gestion de déchets, de suivi environnemental, ont aussi été ajoutés au projet de loi ainsi que des montants d'essais et d'analyses, de mesures de circulation pendant les travaux, d'information et de communication et d'indemnisation des riverains.

Ainsi, le montant total des compléments est de 11 millions de F. Le renchérissement a aussi été pris en compte :

- tout d'abord le renchérissement de la loi à proprement parler entre 2002 et 2008 ;
- puis le renchérissement entre l'adjudication des travaux (2008) et le début des travaux (2009) ;
- et enfin un renchérissement complémentaire après travaux.

L'ensemble des dépenses sera donc couvert jusqu'à la fin des travaux. La répartition possible des montants complémentaires a été discutée avec la commune de Collonge-Bellerive. Il a été décidé d'engager la réalisation nonobstant le fait que la subvention fédérale n'est pas acquise en raison du changement de priorité. Un tiers du coût serait à la charge de la commune et deux tiers seraient à la charge du canton. La participation des SIG a aussi légèrement augmenté. Il est ajouté que Vézenaz est déjà aujourd'hui un pôle régional qui concerne 52 000 habitants.

La commune sera donc appelée à recevoir de nombreuses nouvelles infrastructures et à se développer encore plus. Le projet vise à rendre le village à ses habitants et à « recoudre » le village, actuellement « déchiré » par le passage quotidien de 35 000 véhicules.

Le projet vise aussi à sécuriser le trafic routier à cet endroit, qui a conduit à des accidents mortels. Il y a eu des appels d'offres et des adjudications de mandats selon les règles des AIMP. Le projet a aussi été adapté aux nouvelles règles de sécurité. Le développement du réseau de tram a également été pris en compte.

Deux décisions ont ensuite été prises par le Conseil d'Etat :

- 1) l'inscription de ce projet dans le fonds d'urgence et
- 2) l'enlèvement ultérieur de ce projet du fonds d'urgence au prétexte que le financement n'était pas assuré.

Ensuite, il y a eu la procédure d'appels d'offres et d'adjudication des travaux. Finalement, ce projet a été inscrit dans le plan d'agglomération franco-valdo-genevois en catégorie A (tranche de projets dont la réalisation doit intervenir entre 2011 et 2014), puis il a été déclassé et inscrit en catégorie C, au prétexte que son coût d'utilité n'était pas justifié et que ce projet ne réglait qu'une partie du problème.

L'exposé des motifs répond à ces arguments : le projet concerne plus de 50 000 habitants et il est en partie financé par la commune de Collonge-Bellerive. Il est évident que si ces paramètres avaient été pris en compte, le rapport coût-utilité aurait été grandement amélioré. Une autre critique portait sur le fait que la route d'Hermance ne passera pas en souterrain. Il restera en effet une partie du trafic en surface, car il était tout à fait disproportionné de prévoir un Y avec présélection en souterrain.

Le président ajoute que le projet actuel règle les trois quarts du problème étant donné qu'environ 90% de la circulation est éliminée de la surface sur les trois quarts du tronçon. En aval du carrefour, sur un tronçon moins concerné par les habitations, un tiers du trafic restera en surface. Il est aussi possible que le projet de tunnel draine une partie du trafic passant

actuellement sur la route d'Hermance sur la route de Thonon et diminue ainsi les nuisances pour le village de Vézenaz. Après le déclassement du projet par le DETEC en catégorie C, les députés signataires de ce projet se devaient de réagir. Par ailleurs, la commune a réagi à ce déclassement en initiant des mesures visant à financer une partie des coûts supplémentaires.

Audition des représentants de la commune de Collonge-Bellerive

M^{me} de Planta, conseillère administrative, a présenté ses collègues M^{me} Christine Maitre, conseillère administrative, et M. Jean-Marc Maspero, conseiller administratif, tous les trois représentant le pouvoir exécutif de la commune de Collonge-Bellerive, lesquels étaient accompagnés de MM. Michel Savari, ingénieur du trafic, Michel Rey, architecte, Julien Trelani, ingénieur civil, et Pascal Vermot, ingénieur de la commune.

Elle a souligné la grande déception du Conseil administratif suite au déclassement du DETEC du projet en catégorie C car la commune comptait beaucoup sur ce financement, d'autant plus que le Conseil d'Etat avait intégré cet ouvrage dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois en catégorie A.

La commune porte ce projet prioritaire pour elle depuis de nombreuses années. Fut ainsi projetée une vue aérienne de la rampe de Vézenaz avec le carrefour, source de nombreux accidents dans la commune.

Il a été indiqué que le plan directeur cantonal identifie Vézenaz comme un centre périphérique, grâce à sa position à la confluence de deux axes de transports routiers et de transports collectifs importants et à sa vocation de pôle commercial. La tranchée couverte y est identifiée.

De même, le projet d'agglomération franco-valdo-genevois classe Vézenaz comme une centralité locale, regroupant emplois et services. Il a ainsi été montré l'ensemble des sept PLQ votés depuis 1991, qui représentent 70 000 m² de surface brute de plancher, principalement des logements. Cela représente environ 630 logements.

M^{me} de Planta a encore précisé que 90% de ces PLQ ont déjà été réalisés ou sont en cours de concrétisation, ce qui indique un développement important de la commune. Elle a souligné également l'importance de Vézenaz comme centre commercial et résidentiel.

En effet, l'augmentation de la population de Collonge-Bellerive est très importante, particulièrement pour Vézenaz, dont la population a augmenté de 80% entre 1990 et 2003 et de 21% entre 2003 et 2008. Il s'agit aujourd'hui

d'un pôle de 50 000 habitants, comprenant des commerces, des centres administratifs, des logements, des restaurants, plusieurs écoles et une crèche.

De plus, Vézenaz et la Pallanterie sont les principaux pôles d'emplois de la région. Elle a présenté ensuite un rapide historique du projet. Elle a également indiqué que le projet permettra d'améliorer la qualité de vie des habitants de la commune et de concentrer le trafic sur un axe principal. De plus, ce projet préserve la possibilité d'intégrer une ligne de tram. Les habitants ont clairement exprimé la volonté que ce projet aboutisse et celui-ci est soutenu par toute la région. Ce projet relève aussi de la responsabilité des élus qui se battent pour sa réalisation depuis plusieurs législatures. Il s'intègre dans une étude de circulation financée par les 15 communes « Arve et Lac ». Les avantages de ce projet sont la sécurisation du carrefour, la promotion de la mobilité douce (cyclistes et piétons), la diminution du trafic en surface (bouchons) et une meilleure fluidité des TPG, eux aussi pris dans les embouteillages. Il permettra une meilleure accessibilité aux commerces ainsi qu'à la zone de la Pallanterie et la réduction des nuisances sonores pour les riverains. Elle rappelle que 35 000 véhicules empruntent cet axe tous les jours. Elle a ensuite présenté une image du carrefour actuel et du projet. Ce dernier est prêt à démarrer puisque l'autorisation de construire est en force et que le financement est acquis aux deux tiers. Les mandats d'ingénieurs civils, d'électromécanique, d'architectes et de spécialistes du trafic ont été attribués et les travaux de génie civil ont été adjugés.

M. Maspero, conseiller administratif, a indiqué que pour 2009, le budget de fonctionnement de la commune s'élève à 22,5 millions de F et que les investissements selon le plan quinquennal se situent autour de 20 millions de F par année. L'investissement annuel moyen se situe aux alentours de 7 à 8 millions de F par année.

La part communale de financement du projet (un tiers) a déjà été votée et comprend les aménagements extérieurs et les frais d'étude. Ces crédits se montaient au total à 12,85 millions de F. Le projet de loi soumis aux députés comprend la part communale complémentaire, qui s'élève à 8 millions de F. La part totale supportée par la commune atteint donc plus de 20 millions de F, ce qui représente un effort considérable de sa part au vu de ses investissements annuels moyens.

M. Rey, architecte, a pour sa part indiqué que le tram passerait des deux côtés de la route. Un arrêt de tram se situerait au niveau de l'arrêt de bus actuel. Le tracé est assez facile à réaliser et la faisabilité en a été vérifiée avec M. Savari, consultant et ingénieur du trafic. L'ouvrage présenté a été renforcé afin de tenir compte de la possibilité d'y intégrer le tram. Il a été présenté des coupes du projet d'intégration du tram. Il a été précisé que lors du passage du

tram le long de la trémie, les voitures circulant en surface se retrouveront en colonne derrière celui-ci.

M. Haegler, ingénieur cantonal, a noté que le DCTI a repris le projet après l'échec de la votation sur la traversée de la rade.

Le Conseil d'Etat avait alors proposé 200 millions de F pour financer des travaux cantonaux sur dix ans (20 millions de francs par année). Il avait donc fallu présenter des projets, dont celui-ci. Ce premier projet a donné lieu à un projet de loi, retiré ensuite par le Conseil d'Etat.

La Commission des travaux de l'époque avait refusé d'entrer en matière sur le projet en raison surtout d'un manque de contribution de la commune. Celle-ci participait alors à hauteur de 1 million de F seulement. Il avait été estimé par des experts que la traversée de Vésenaz avait surtout un intérêt communal. Aujourd'hui, l'investissement de la commune est bien supérieur. Le projet qui octroie un financement et qui nécessite aujourd'hui un complément avait été présenté par des députés. Entretemps, le système d'attribution des subventions fédérales a changé et une possible contribution fédérale ne pourra pas être obtenue avant une dizaine d'années. D'ici-là, l'autorisation de construire ainsi que le calcul des hausses seront caduques et c'est pourquoi la piste de la contribution fédérale pourrait ne pas être positive dans l'hypothèse d'un déclassement de priorités n'intervenant pas avant huit à dix ans.

M. Leutwyler, directeur des ouvrages d'art, a rappelé que le projet de loi auquel il est aujourd'hui demandé un complément a été déposé en 2001 et voté en 2003. Entre 2001 et 2009, un certain nombre de choses ont changé, notamment les normes en matière d'électromécanique. C'est la raison pour laquelle le complément demandé est relativement important (5,37 millions de F). Il a mentionné que le tunnel proposé à l'origine ne disposait d'aucune surveillance vidéo centralisée. Il a rappelé également que 600 000 F ont été budgétés afin de permettre à un futur tram d'être intégré sur la dalle, ce qui implique des renforcements techniques. Les autres compléments couvrent des adaptations de mandats supplémentaires, par exemple en matière de gestion environnementale.

Le président a remercié les intervenants pour leur présentation et leur a demandé une copie de leur présentation Powerpoint afin de l'annexer au rapport.

Un commissaire (L) a remercié et félicité les représentants de la commune de leur présentation. Il leur a demandé si les communes situées en amont de l'ouvrage avaient proposé une participation.

M. Maspero, conseiller administratif, a répondu qu'à part les communes de Cologny et de Vandœuvres, les autres communes en amont de l'ouvrage ne disposaient pas d'une grande surface financière. De ce fait, leur soutien est avant tout politique et moral et non financier.

Un commissaire (S) a demandé quelle était la position de Conseil d'Etat à propos de ce projet.

M. Girard, secrétaire général adjoint, a répondu qu'il n'était pas habilité à répondre politiquement à la place du Conseil d'Etat.

M. Haegler, ingénieur cantonal, a indiqué toutefois que le conseiller d'Etat en charge du DCTI est favorable au projet.

Le président de la commission a ajouté que par deux fois, le Conseil d'Etat a récemment confirmé sa volonté de réaliser ce projet, notamment en l'inscrivant en catégorie A dans le projet d'agglomération.

Un commissaire (S) a estimé qu'il était important de connaître cette volonté du Conseil d'Etat. Il est revenu sur l'étude d'impact à partir de laquelle le Conseil d'Etat s'était basé pour repousser le projet, notamment en raison des émanations de gaz aux sorties du tunnel.

M. Savari, ingénieur du trafic, a précisé que l'étude d'impact a été contestée par un certain nombre de riverains. Le Conseil d'Etat a alors décidé de retirer le projet. Il y a eu une contre-attaque de la part des auteurs du projet. La décision judiciaire a entièrement débouté les adversaires du projet, lequel a pu être maintenu dans sa version originale. Toutes les mesures visant à assainir les nuisances sonores ont été prises et la situation de la pollution de l'air reste largement dans les normes, même si elle est un peu délicate pour un petit nombre de riverains.

Un commissaire (PDC) a noté que plusieurs députés de son groupe ont soutenu le projet. Il a dès lors précisé sa question concernant les investissements pour les transports publics. Il est revenu sur l'article 2 du projet de loi 10441, qui indique la renonciation à la subvention fédérale. Pour la troisième voie entre Genève et Lausanne, une demande a été faite afin que les travaux puissent commencer avant que la subvention fédérale ne soit versée, tout en ménageant celle-ci. Il a ainsi demandé pour quelles raisons le Conseil d'Etat, au vu de l'importance du projet en question, n'a pas sollicité l'autorisation d'ouvrir le chantier par anticipation en ménageant ainsi la possibilité de recevoir la subvention fédérale au moment de l'échéance de la catégorie C, ce qui revient à dire que le canton ferait l'avance de la dépense et qu'un remboursement interviendrait plus tard.

M. Haegler, ingénieur cantonal, a répondu que la question allait être posée par le Conseil d'Etat si le projet de loi venait à être voté par le Grand

Conseil. Il a ajouté qu'il faut demander l'autorisation de démarrer les travaux afin de ne pas perdre la subvention fédérale. La Confédération peut toujours refuser une subvention, ce qu'elle avait fait pour les trams. La canton avait fait recours et avait eu gain de cause.

Le même commissaire PDC complète son intervention en rappelant qu'il avait déjà posé cette question au moment de la discussion sur le financement et la réalisation de la route des Nations au Grand-Saconnex.

Le président ajoute qu'il faudrait adjoindre à cette question l'évaluation du risque encouru par la perte de l'autorisation de construire et l'augmentation des coûts y relative le cas échéant.

Une commissaire (Ve) a demandé combien d'habitants étaient concernés par l'amélioration en termes de nuisances sonores. Elle a souhaité en outre connaître l'estimation du nombre de véhicules qui continueront à circuler en surface. Elle a demandé si d'autres solutions avaient été envisagées par la commune afin de sécuriser le trafic (giratoire, feu...). Elle a également demandé si des mesures seraient prises sur les axes voisins, car le projet risque d'attirer plus de trafic sur la route de Thonon, alors que le tunnel n'offrira pas plus de capacité que la route actuelle.

M^{me} de Planta, conseillère administrative, a répondu que l'on peut considérer que le village de Vézenaz représente environ la moitié des habitants de la commune, laquelle compte 7000 habitants.

La même commissaire a demandé s'il existait une estimation plus précise des personnes habitant le long de la route de Thonon.

M^{me} de Planta, conseillère administrative, lui a répondu que le projet ne bénéficiera pas seulement à ceux-là mais à tous les habitants du village de Vézenaz.

Le président a ajouté que toutes les habitations longeant la route sont aujourd'hui en valeur d'alarme. Le canton a donc l'obligation d'assainir la zone même si seules quelques habitations sont concernées. Ce projet correspond donc à l'obligation d'assainir la zone.

La commissaire (Ve) a demandé une estimation des véhicules qui continueront à circuler en surface.

M. Savari, ingénieur du trafic, a répondu qu'à l'horizon 2012, environ 11 000 véhicules seront en circulation sur la route d'Hermance et s'additionneront aux 24 000 véhicules en provenance de la Pallanterie.

De l'ordre à 10 000 à 15 000 véhicules continueraient à circuler en surface pour la partie la plus chargée en surface, et 3000 à 5000 véhicules

circuleront au niveau de la dalle surplombant le tunnel et environ 20 000 véhicules emprunteront le tunnel.

Concernant la possibilité d'un giratoire, celui-ci a été exclu avec la situation existante. Si un giratoire était intégré dans la situation actuelle, c'est le bouchon assuré. Par contre, un giratoire intégré au trafic résiduel qui circulera en surface avec le tunnel est une solution très intéressante afin de ralentir le trafic et intégrer les cycles. L'intégration d'un feu se révélerait encore plus dommageable pour le trafic. Concernant les axes de circulation en amont de l'ouvrage, M. Savari a encore précisé que globalement, l'ouvrage ne ferait pas augmenter le trafic. Ce projet permettra seulement un assainissement du trafic actuel.

La même commissaire (Ve) a demandé si la capacité du tunnel serait supérieure à la capacité actuelle.

M. Savari a répondu que tel était le cas.

La commissaire (Ve) a exprimé ses doutes quant à la capacité de ce projet de régler les problèmes de circulation s'il n'y a pas d'augmentation des capacités d'absorption de la circulation.

Un commissaire PDC a admis que ce projet constituait une véritable saga et que la situation actuelle est catastrophique. Il a demandé quel sera l'impact de ce projet sur les nuisances sonores et si les normes fédérales seront respectées si l'ouvrage était réalisé.

M. Savari, ingénieur du trafic, a répondu qu'il restera en surface entre 10'000 à 12'000 véhicules, ce qui représente le tiers du trafic actuel. Les valeurs d'alarme ne seront donc pas atteintes.

Le même commissaire PDC a ajouté que la formulation de l'article 2 n'était pas opportune et qu'il convenait de la modifier, voire de supprimer ledit article. Il a demandé pourquoi le canton n'avait pas fait recours contre la décision de la Confédération de classer ce projet en catégorie C.

M. Haegler, ingénieur cantonal, a répondu qu'il n'y a pas eu de décision, donc il n'y a pas de recours possible en l'état. Il s'agit d'une procédure en consultation. Comme pour d'autres objets, le canton rédige actuellement une réponse. Le plus important est de ne pas renoncer à la subvention car alors on débiterait les travaux sans autorisation. De toute manière, même pour les projets de la catégorie A, la Confédération n'a pas les liquidités pour verser les subventions aux cantons conformément à l'avancement des travaux et les cantons sont appelés à faire l'avance des frais.

M^{me} de Planta, conseillère administrative, a rappelé que le rapport du DETEC peut encore être l'objet de commentaires de la part du Conseil d'Etat.

Quand bien même le projet repasserait en catégorie A, il appartient aux Chambres fédérales de statuer. Il y a donc toujours un risque politique non négligeable que le projet soit redéclassé.

Un commissaire ® a indiqué que lors du dépôt de ce projet en 2003, le financement prévu était de un tiers pour la commune, un tiers pour le canton et un tiers pour la Confédération.

Le financement de la Confédération a ensuite été perdu en raison d'atermoiements et de la perte de temps relative à ce projet. La facture est donc aujourd'hui plus élevée pour le canton. Il a ainsi demandé quel est l'environnement politique de la commune par rapport à un éventuel référendum et quelle est la date prévue de l'ouverture du chantier.

M^{me} de Planta, conseillère administrative, a répondu que le projet est très fortement soutenu dans la commune et notamment par les partis de l'Entente, qui compte 18 conseillers municipaux sur 21.

Le président a ajouté que les travaux ont été adjugés, que le consortium attend le calendrier d'exécution et que les acquisitions foncières sont prénégociées par le DCTI. La planification fait état d'une ouverture possible du chantier à l'automne 2009.

Une commissaire (S) a demandé si des mesures d'accompagnement du trafic en surface étaient prévues.

M. Savari, ingénieur du trafic, a indiqué que la création d'un giratoire à la place du carrefour à feu existant va servir de principale mesure d'accompagnement. Aucune autre mesure d'accompagnement n'a été recommandée dans le rapport d'impact.

La même commissaire (S) a demandé des précisions quant à l'intégration de cet ouvrage avec la traversée du lac.

M^{me} de Planta, conseillère administrative, a répondu que le dernier projet de traversée lacustre mentionne un point d'accrochage à la Belotte. Après cela, il appartiendra aux députés d'étudier le tracé du futur ouvrage.

La commissaire S a encore demandé si la possibilité d'intégrer le tram en souterrain avait été étudiée.

M. Savari, ingénieur du trafic, a répondu que le tram est intégré afin de desservir des arrêts et de servir des usagers et qu'il est dès lors prévu de le construire en surface et non en souterrain.

Une autre commissaire (S), favorable au projet, a remercié les intervenants pour leur présentation. Elle a demandé des précisions concernant l'intégration des pistes cyclables au projet. Elle a aussi demandé jusqu'où pourra aller le tram. Elle a souhaité savoir si l'étude d'impact avait évalué le

nombre de personnes susceptibles d'emprunter le tram. Elle a enfin demandé pour quelle raison les SIG participent au projet à hauteur de 2 millions de F (art. 4 du PL 10441).

M^{me} de Planta, conseillère administrative, a répondu qu'elle n'était pas en mesure de fournir plus d'informations sur les futurs développements du tram car il s'agit d'une réflexion d'agglomération sur laquelle la commune n'exerce pas de compétences.

M. Rey, architecte, a présenté l'insertion des pistes cyclables dans le projet.

M. Haegler, ingénieur cantonal, a précisé que, pour l'instant, on ne savait pas jusqu'où irait le tram. Le plan directeur des transports publics, en cours d'élaboration par le DT, et l'actuel programme de la loi H 1 50, montrent uniquement une flèche allant en direction de Vézenaz. Il a été demandé aux projeteurs d'assurer qu'un tram pourrait passer sur la tranchée couverte. Des études sont prévues pour examiner l'opportunité du tram à cet endroit, mais aucune décision n'a pour l'instant été prise.

Le président ajoute que les SIG ont toujours des travaux à faire dans le cadre de ces projets d'infrastructures, donc quand une route est ouverte, les SIG entreprennent systématiquement des travaux d'entretien pour lesquels ils n'ont pas besoin de voter de crédit.

M. Leutwyler, directeur des ouvrages d'art, a ajouté que les routes sont truffées de conduites souterraines. Ces conduites sont installées à bien plaisir et si elles sont présentes depuis plus de dix ans, leur déplacement induit par un projet de l'Etat est à la charge des SIG. Ces derniers paient donc ce qui est à leur charge.

Le président a précisé qu'en l'occurrence, il y a une conduite d'amenée d'eau provisoire qui devra être transformée en conduite définitive.

Un commissaire (L) a demandé si une prospection avait été faite quant aux éventuelles économies de temps de déplacements induites par la réalisation de ce projet.

M. Savari, ingénieur du trafic, a répondu que ce projet n'avait jamais eu de vocation purement automobiliste et que le critère déterminant n'a jamais été un gain de temps pour les voitures. Le projet vise principalement à résoudre les problèmes de bruit et de pression du trafic en surface, ainsi que de sécuriser ledit trafic. Aux heures de pointe, un petit gain de temps pourrait se révéler, mais pas durant les heures creuses. Il s'agit d'abord d'assainir le village.

Le même commissaire (L) a ajouté que si chaque voiture économisait cinq minutes sur ce parcours, cela représente quand même 1500 heures d'économie de circulation par jour, ce qui entraîne aussi une réduction notable de la pollution.

Un commissaire MCG a demandé si les aménagements cyclables seraient constitués de simples bandes peintes sur la chaussée ou s'il s'agissait de véritables pistes.

M. Savari, ingénieur du trafic, lui a répondu qu'il s'agira de bandes cyclables afin de ménager l'espace à disposition et permettre ainsi l'arborisation de la zone. Deux bandes de 1,5 m sont prévues. Il a précisé que les statistiques montrent que les bandes sont tout à fait sûres pour les cyclistes. Il a ajouté que des éléments modérateurs de vitesse ralentiront le trafic des voitures.

Un commissaire UDC a réagi aux propos du commissaire (L) et a affirmé que le gain de temps, s'il n'est pas évident pour les véhicules privés, sera notable pour les bus. Il devrait être de l'ordre de cinq à dix minutes au moins.

Discussion

Une commissaire (Ve) a demandé aux représentants du DCTI si le crédit accordé par la loi 8662 était toujours valable au sens de l'art. 56 de la LGAF, lequel précise qu'un crédit n'ayant pas été déboursé dans un délai de trois ans doit repasser devant le Grand Conseil. Elle a demandé s'il était légal de prolonger une autorisation de construire trois fois, comme cela a été le cas pour le présent projet. Elle a précisé que, selon les articles 128 et 129 de la loi portant règlement du Grand Conseil, le recours à l'emprunt ne peut pas être compris comme une couverture financière. Elle a ainsi demandé si la couverture financière du projet était assurée.

M. Haegler, ingénieur cantonal, lui a répondu que le crédit voté a déjà été mis à contribution pour effectuer les études visant à la réactualisation du projet. De plus, les acquisitions de terrain sont en bonne voie et certaines ont déjà été réalisées. Le cas de figure d'un crédit d'étude non utilisé n'est donc pas avéré dans le cas d'espèce.

S'agissant de l'autorisation de construire, le président a précisé que cette dernière est encore en force jusqu'en février 2010.

Le président a au surplus signalé que le financement du projet de loi est assuré puisque 2,9 millions de F sont inscrits au budget des investissements 2009. Les autres tranches seront inscrites dans les budgets suivants.

A la suite d'une intervention d'un commissaire PDC indiquant qu'il était pénalisant pour Genève que ce projet soit classé en priorité C par la Confédération, le président a relevé que l'exposé des motifs indique qu'il n'est pas normal que ce projet, comme celui de la route des Nations au Grand-Saconnex, ait été déclassé par la Confédération en raison d'une critique portant sur le coût d'utilité de ces ouvrages.

La commissaire (Ve) a proposé l'audition de la DGM dans le cadre de ces travaux, qui serait à même de fournir les réponses aux questions posées concernant le projet d'agglomération. De même, il serait satisfaisant d'obtenir une position du Conseil d'Etat et non seulement du conseiller d'Etat.

Un commissaire PDC a alors réagi en ajoutant qu'il faudrait alors demander aux représentants de la DGM quel est l'intérêt du projet au vu du développement des communaux d'Ambilly, car jusqu'à présent le conseiller d'Etat Robert Cramer s'est refusé à présenter toute proposition concernant l'accessibilité à ce périmètre.

Un autre commissaire PDC a ajouté que le représentant de la DGM devrait également présenter quelle serait la situation de la zone de Vézenaz dans le cas où le projet ne serait pas voté.

Le président a relevé que le rapport d'impact avait été préavisé favorablement par la DGM. Il a donc engagé la commissaire des Verts à consulter ce rapport, car rien n'a changé depuis 2003.

Un commissaire UDC a appuyé les propos du président et s'est dit opposé à une telle demande d'audition qui ne ferait que retarder le débat sur ce projet qui est par ailleurs urgent.

La commissaire (Ve) a rétorqué que beaucoup de choses avaient changé depuis 2003 à Vézenaz. Une crèche a été construite ainsi que de nombreux logements. Par ailleurs, il s'agit d'un crédit complémentaire de 20 millions de F qui double le crédit original, c'est pourquoi elle a estimé que cette audition était nécessaire.

Un commissaire MCG a demandé en quoi l'audition de la DGM apporterait un plus au débat.

La commissaire (Ve) a répondu que cela permettrait d'obtenir des estimations sur le nombre des véhicules qui circuleront en surface et que cela aiderait à appréhender l'utilité de ce projet.

Le président a indiqué que les éléments nouveaux évoqués par la commissaire des Verts ont déjà été pris en compte lors de l'étude d'impact.

M. Haegler, ingénieur cantonal, a confirmé que les renseignements qui intéressaient la commissaire des Verts sont contenus dans le rapport d'impact qui en donne l'analyse ainsi que dans le rapport d'étude des mandataires. Ce rapport a été transmis à la DGM qui l'a validé.

Le président a mis aux voix la proposition d'audition de la DGM. Cette demande a été rejetée comme suit :

Demande d'audition de la DGM

Pour :	5 (2 S, 2 Ve, 1 MCG)
Contre :	8 (2 R, 3 L, 2 UDC, 1 PDC)
Abstention :	1 (1 PDC)

Une commissaire (S) a exprimé son étonnement quant au fait que les voitures devraient s'aligner derrière les trams et elle souhaitait avoir l'assurance que les trams seront toujours prioritaires sur les voitures.

Un commissaire UDC a répondu que lorsqu'un tram passe dans une rue où passent aussi les voitures, il est toujours prioritaire et qu'il officie comme régulateur du trafic.

Un commissaire (L) s'est étonné de la question de la commissaire (S). Il a rappelé que le tram et les bus sont toujours prioritaires mais si le tram se trouve derrière une voiture qui s'arrête à un passage piéton, il s'arrête également !

Un commissaire MCG a indiqué que son groupe était favorable à ce projet.

Une commissaire (Ve) a indiqué que son groupe n'est pas favorable à ce projet. Les Verts estiment que si la Confédération a rétrogradé ce projet, c'est pour de bonnes raisons. Selon eux, le coût d'utilité de ce projet n'est pas bon car beaucoup de voitures continueront à passer en surface. Cet argent serait mieux investi dans la construction de P+R et dans le développement des transports publics. Cette infrastructure va attirer du trafic sur la route de Thonon, qui est déjà engorgée. Les communes en amont du projet ne doivent pour cette raison pas le voir d'un bon œil. Elle a estimé que le problème de la voiture va encore être caché en l'enterrant.

Un commissaire UDC a indiqué que son groupe était entièrement favorable à ce projet.

Une commissaire (L) a annoncé que son parti est favorable à ce projet. La fluidité du trafic et la qualité de vie seront grandement améliorées par cette réalisation.

Un commissaire PDC a indiqué que son groupe était favorable à ce projet dont il est question depuis vingt ans.

Un commissaire (R) a noté que la situation n'a pas changé depuis 2002 époque où son parti avait voté le projet. Il s'est donc déclaré favorable à l'adoption du projet de loi.

Une commissaire (S) a indiqué que son groupe allait s'abstenir. A titre personnel, elle a indiqué être favorable à ce projet qui est nécessaire à la fluidité du trafic à cet endroit, lequel est actuellement sinistré par sa densité. Elle a rappelé que Lancy a respiré après la construction de la tranchée couverte. De plus, il faut, selon elle, investir en période de crise.

Le président a fait procéder au vote d'entrée en matière. Celle-ci a été acceptée comme suit :

Vote d'entrée en matière sur le projet de loi 10441

Pour :	10 (2 R, 3 L, 2 UDC, 2 PDC, 1 MCG)
Contre :	2 (2 Ve)
Abstentions :	2 (2 S)

Lors de la reprise de la discussion sur le présent projet de loi, des précisions ont été apportées par les représentants du DCTI sur la question des prolongations successives de l'autorisation de construire.

Ainsi, il a été rappelé que cette possibilité est prévue à l'article 4, alinéa 8, LCI lequel stipule qu'en cas de circonstances exceptionnelles, l'autorisation de construire peut être prolongée plus de deux fois. C'est le cas fréquemment pour les collectivités publiques lorsque, après l'entrée en force de l'autorisation de construire, l'ouverture du chantier est encore liée à des décisions politiques, par exemple des demandes de subventions fédérales.

S'est engagée ensuite une discussion sur une demande d'audition.

Le président a indiqué qu'elle émanait du groupe Autrement, lequel représente l'opposition au projet au sein du Conseil municipal de Collonge-Bellerive. Il a ainsi demandé à la commissaire des Verts des explications à ce sujet car il avait cru comprendre que toutes les questions qu'elle avait posées lors de la séance précédente avaient obtenu des réponses.

La commissaire des Verts a confirmé que le groupe Autrement représente l'opposition à ce projet. Son audition permettrait, à son avis, d'avoir une vision plus globale et plus objective de la façon dont les habitants de Vésenaz voient ce projet.

Le président a alors indiqué que le courrier adressé ne mettait pas en avant d'éléments nouveaux par rapport aux arguments développés en 2002 par les opposants.

Une commissaire (S) a noté qu'en principe, quand on demande une audition, on développe ses arguments devant la commission. Selon l'usage, si une audition est demandée, il faut l'accorder.

Le président a relevé qu'en 2002-2003, lors du vote de la première loi, il y avait déjà eu des débats incluant tous les intervenants. Aujourd'hui, le groupe Autrement n'apporte pas d'éléments nouveaux.

Un commissaire (L) a déclaré ne pas être opposé à cette audition, mais a dit être surpris par le procédé. Cela signifie selon lui qu'il y a des fuites dans la Commission, car sinon le groupe Autrement aurait demandé une audition à la suite de la commune lorsqu'ils ont su que le projet était à l'ordre du jour. Demander une audition après coup est un procédé un peu douteux.

Le président a précisé qu'il venait de recevoir le courrier.

La commissaire (Ve) a indiqué qu'elle avait reçu en pièce jointe une lettre ayant été adressée au secrétariat du Grand Conseil datant de trois semaines.

Le président s'est alors étonné du fait que la commissaire des Verts n'en ait pas fait part lors de la séance précédente et qu'il ne pouvait pas en être au courant.

La commissaire (Ve) a précisé que cette lettre était adressée au président lui-même.

Le président a répété ne l'avoir reçue que le jour précédent la séance.

Une commissaire (S) estime qu'il n'y a pas d'histoire de fuites. La demande d'audition écrite est arrivée aux alentours du 23 mars, et donc il y a un vice de forme si cela n'a pas été transmis au président, mais la demande d'audition a été faite formellement.

Le président a alors ajouté qu'il avait reçu cette demande par courrier électronique, avec transmission au Secrétariat général du Grand Conseil. Une copie de ce courriel a été adressée aux deux commissaires des Verts ainsi qu'à une commissaire socialiste, mais pas aux autres membres de la commission !

Un commissaire (R) a demandé si le groupe Autrement avait déjà été reçu dans le cadre du projet en 2002-2003.

Le président lui a répondu que le groupe Autrement n'était pas constitué à cette époque là.

Le même commissaire (R) a alors estimé que la commission devait recevoir les représentants de ce groupe.

Un commissaire (Ve) a précisé que ce groupe lui avait demandé quelle est la procédure pour être auditionné par la commission. La demande a été faite par écrit au Service du Grand Conseil fin mars et le courrier électronique qui a été envoyé ne faisait que réitérer cette demande qui n'avait pas été prise en compte. La demande a donc été faite régulièrement et cette commissaire estime qu'elle doit être prise en compte.

Un commissaire MCG a estimé qu'il fallait entendre ce groupe, car les personnes auditionnées sont celles qui sont favorables au projet. Il a donc déclaré que les opposants devaient pouvoir présenter leurs arguments afin de pouvoir disposer de tous les points de vue.

Une commissaire (L) a déclaré qu'il était préférable d'entendre les personnes concernées avant l'adoption d'un projet de manière à éviter un éventuel référendum fondé notamment sur le fait que leur fut refusée la possibilité d'être entendues.

Dès lors, le président a fait procéder au vote concernant la proposition d'audition du groupe Autrement. Cette proposition a été acceptée comme suit :

Vote sur la proposition d'audition du groupe Autrement

Pour :	7 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 1 MCG)
Contre :	3 (1 R, 2 L)
Abstentions :	3 (1 R, 1 L, 1 UDC)

Audition des représentants du groupe Autrement lors de la troisième séance de la commission consacrée à l'examen du projet de loi

Le président a accueilli les membres du groupe Autrement, soit M^{me} Carola Dellmeier-Zellger et MM. Jean-Luc Favre et Renaud Dupuis.

M. FAVRE a remercié la commission de recevoir les membres du groupe Autrement. Il a procédé à la présentation de la prise de position du groupe.

M^{me} Dellemeier a ensuite ajouté que les 50 000 habitants qui prétendument profiteraient de ce projet se trouveront à proximité d'une gare

du CEVA. Elle a dès lors estimé qu'ils ne bénéficieraient pas de la tranchée couverte de Vézenaz.

M. Dupuis a déclaré que la volonté du groupe Autrement était de parler un maximum du développement durable. A son sens, il faut trouver des solutions globales pour améliorer le trafic sur la rive droite. Une vision globale est nécessaire et il ne faut pas, selon lui, se focaliser sur le seul tronçon de Vézenaz.

Un commissaire MCG a relevé que le groupe Autrement n'avait proposé aucune alternative à la construction de la tranchée couverte.

Il a constaté que seule l'utilisation des transports publics était préconisée par les personnes auditionnées. Ce commissaire a donc demandé comment pouvait-on imaginer un tram circulant en surface sur cette route avec les voitures encolonnées derrière, ce qui ne va pas améliorer le trafic tant public que privé mais au contraire le dégrader définitivement.

M. Dupuis a répondu que le but prôné par le groupe Autrement était de réduire au maximum le nombre de voitures et pour cela, qu'il fallait créer des P+R et développer les transports publics. La diminution du trafic en ville de Genève est une priorité. Il faut une vision transfrontalière et la construction de P+R en France voisine est pour ce groupe une priorité.

Le même commissaire MCG a indiqué que le tram est un moyen de transport d'avenir et qu'il était prévu qu'il se développe pour aller jusqu'en France. Il convient donc de faire quelque chose pour lui permettre de passer sans encombre au travers du village de Vézenaz.

M. Dupuis a répondu que les TPG n'envisageaient pas la construction d'une ligne jusqu'à Douvaine dans un futur proche car le bassin de population est actuellement insuffisant. Par ailleurs, il s'est demandé dans quelle mesure la tranchée couverte serait susceptible d'accueillir le tram le jour où celui-ci serait construit.

Un commissaire UDC a demandé si le groupe Autrement était conscient du fait que les transports publics sont régulièrement pris dans les embouteillages à cet endroit. Un P+R a été construit à Veigy et des usagers empruntent le bus G tous les matins, ce qui n'empêche pas les bus de se retrouver coincés dans le trafic puisque le P+R n'absorbe pas l'entier du trafic.

M. Dupuis a répondu qu'il était conscient des problèmes que le trafic pose à la circulation des TPG. Selon lui, le seul moyen de diminuer les bouchons est de diminuer le nombre de voitures. Il a affirmé que la construction d'une tranchée couverte allait contribuer à augmenter le nombre de voitures en

circulation par un effet d'appel. Le problème serait alors déplacé en amont, dans les communes de Corsier et de Collonge-Bellerive.

Le même commissaire UDC a relevé que le groupe Autrement ne voulait pas des bouchons à Vézenaz mais les repoussaient sans état d'âme dans les autres communes puisque ledit groupe prône la construction de P+R sur les autres communes.

M. Dupuis a répondu que cela n'était pas pertinent puisque le groupe Autrement est aussi favorable à la construction d'un P+R à la Pallanterie, qui se trouve sur la commune de Collonge-Bellerive à proximité du village de Vézenaz.

M. Favre dit avoir constaté que les bouchons sont la plupart du temps concentrés sur les quais.

Le commissaire UDC a précisé qu'il est conducteur de bus et qu'il a conduit de nombreuses années les lignes G et E. Les bus se retrouvaient régulièrement pris dans les bouchons au niveau du carrefour de Vézenaz. Ensuite, la situation s'améliorait, puisque le bus disposait d'une voie réservée sur les quais.

M. Favre a dit adhérer à ces propos mais qu'il avait constaté que les voitures commencent à s'encolonner au bas de la rampe de Vézenaz lorsqu'il pleut.

Une commissaire (S) est revenue sur les alternatives évoquées par le groupe Autrement dans leur prise de position. Elle a demandé une copie de l'étude citée par les opposants.

M. Dupuis a répondu qu'il ne les a pas prises et qu'il pourra les envoyer aux députés par email.

Le président a proposé d'entendre M. Savari, qui a vu le projet et qui a fait les études de trafic.

M. Savari a répondu que les mégabus desservent aujourd'hui la ligne G et que l'on peut très bien faire passer ces mégabus dans un giratoire d'un diamètre de 25 mètres tel que celui prévu au-dessus de la tranchée couverte. Il faudra peut-être adapter la travée centrale. Il ne s'agit pas d'un problème de type de véhicule TPG, mais de charge totale de trafic que peut supporter un giratoire.

Un giratoire ne peut pas débiter un trafic de plusieurs dizaines de milliers de véhicules par jour. Le carrefour de la route d'Hermance a été adapté il y a une dizaine d'années pour éviter au maximum des cisaillements. Au contraire, un giratoire mélange le trafic et n'est pas très performant au niveau

de la quantité de trafic. Si un giratoire était inséré dans la situation actuelle, il y aurait des files d'attente gigantesques de plusieurs kilomètres.

M. Dupuis a mentionné que le groupe Autrement ne préconisait pas le giratoire comme solution absolue mais comme solution afin de sécuriser le carrefour par rapport aux piétons et aux accidents matériels qui s'y produisent parfois.

La commissaire (S) a ajouté qu'à l'époque un tram prenait la route d'Hermance. Elle a demandé si le canton a mené une réflexion sur le développement du tram en direction de Vézenaz-Douvaine dans le cadre du projet d'agglomération.

M. Haegler, ingénieur cantonal, lui a répondu que la planification des TPG dépend du DT. Actuellement, la loi H 1 50 montre un trait en direction de Vézenaz-Douvaine mais aucune étude n'a été menée. Le passage éventuel du tram a d'ailleurs été inclus dans le projet de tranchée couverte de Vézenaz.

M^{me} Dellmeier a demandé comment le flux de 35 000 voitures arrivant à grande vitesse va être géré lors de son arrivée à Genève. A son avis, la seule solution serait de créer une structure à Vézenaz, à la douane voire en France voisine afin de transférer une partie du trafic automobile vers les transports publics.

Un commissaire (L) a demandé s'il s'agissait d'un giratoire à une piste ou à deux pistes. Il faut certes diminuer les voitures arrivant à Genève. Il a demandé aux opposants quelles solutions ils proposaient afin de réduire le nombre de véhicules accédant à la ville.

M. Favre a répondu qu'il s'agissait d'une question globale qui ne se limite pas à Vézenaz. On sait aujourd'hui que le transport modal est une question d'offre. Il faut que l'offre de transports alternatifs soit suffisamment attrayante. Il ne s'agit pas de trier les gens selon des critères arbitraires, mais de rendre l'offre de transport modal attrayante.

Un commissaire (S) a déclaré que le souci des habitants de retrouver un village agréable était légitime et compréhensible et qu'il fallait par ailleurs diminuer le trafic en ajoutant un tram ou un RER en site propre. Le projet pourrait inclure le passage d'un tram en site propre jusqu'à la Pallanterie, où la trémie s'ouvrirait.

M. Favre a répondu que dans l'absolu, si le projet était totalement différent, la réaction du groupe serait différente. Le fond du problème est de nature globale, alors que le projet propose une solution très locale et donc inadaptée. Il a déclaré que le projet ne permettrait pas au village de retrouver une harmonie car la route en surface subsistera même si elle sera moins fréquentée.

Suite de la discussion et votes

Le président passe au vote de deuxième débat du PL 10441.

Titre et préambule : pas d'opposition-adopté

Article 1 :

Une commissaire (S) a proposé un amendement qui ajoute à l'alinéa 2 « avec priorisation des transports publics en surface » afin que les bus puissent disposer d'une vraie priorisation en amont.

Le président précise que la formulation de cet alinéa 2 découle directement de la loi 8662. Il relit l'amendement de ladite commissaire à l'alinéa 2 de l'article 1, qui est le suivant :

« Il se décompose de la manière suivante :

F

– Travaux de gros et second œuvre de la tranchée couverte

20 582 000

– Travaux préparatoires et de surface, priorisant les TPG actuels et futurs

3 037 000

[...] »

Un commissaire (R) a salué l'intention de la commissaire S mais il a souhaité savoir comment elle envisageait cette « priorisation », en fait une priorité, accordée aux transports publics. Il a précisé qu'il ne voyait pas l'intérêt de voter un amendement qui ne servirait à rien.

Un commissaire (L) a indiqué que la commissaire socialiste n'avait visiblement pas regardé la page suivante du projet de loi, car il y est précisé :

« Mesures pour aménagements futurs destinés au passage du tram selon plan loi H 1 50 (renforcement dalle de couverture et travaux spéciaux)

600 000 [F] »

La commissaire (S) a répondu qu'elle avait bien lu le projet de loi, mais qu'elle estimait qu'il était important d'avoir un système, qu'il soit de feux de signalisation, de site propre avant ou après, afin de prioriser le passage des TPG (bus ou tram).

Le président a alors fait voter l'amendement de la commissaire socialiste. Il a été refusé comme suit :

Amendement à l'alinéa 2 de l'article 1

Pour : 6 (3 S 2 Ve 1 MCG)
Contre : 7 (1 R, 1 PDC, 3 L, 2 UDC)
Abstentions : 2 (1 R, 1 PDC)

Le président a ensuite fait voter l'article 1 tel que prévu dans le projet de loi. Il a été accepté comme suit :

Vote sur l'article 1

Pour : 10 (2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre : 5 (3 S, 2 Ve)
Abstentions : --

Article 2 :

Compte tenu de plusieurs remarques de commissaires, le président a proposé la suppression de l'article 2. Cette proposition a été acceptée comme suit :

Suppression de l'article 2

Pour : 10 (2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre : 3 (1 S, 2 Ve)
Abstentions : 2 (2 S)

Le président a fait procéder au vote de l'article 3 nouvellement 2. Il a été accepté comme suit :

Vote sur l'article nouvellement 2 (anciennement 3)

Pour : 10 (2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre : 2 (2 Ve)
Abstentions : 3 (3 S)

Le président a fait procéder au vote de l'article nouvellement 3. Il a été accepté comme suit :

Vote sur l'article nouvellement 3 (anciennement 4)

Pour : 10 (2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre : 3 (2 S, 1 Ve)
Abstentions : --

Il sied de préciser qu'en raison de liens d'intérêts, un commissaire MCG et un commissaire socialiste n'ont pas participé à ce vote.

Le président a fait procéder au vote de l'article nouvellement 3. Il a été accepté comme suit :

Vote sur l'article nouvellement 4 (anciennement 5)

Pour : 10 (2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre : 4 (2 S, 2 Ve)
Abstentions : 1 (1 S)

Article nouvellement 5 (anciennement 6) :

Une commissaire (Ve) a affirmé que cet article était contraire à la loi portant règlement du Grand Conseil dans ses articles 128 et 129, lequel stipule qu'un projet de loi prévoyant une dépense doit prévoir le financement et que le recours à l'emprunt n'est pas admis comme financement.

Le président lui a répondu qu'il s'était renseigné et que ce projet de loi ne générerait pas de frais de fonctionnement sur l'année 2009, que la couverture des investissements 2009 se trouvait dans le budget 2009 et que les investissements subséquents seraient inscrits dans les budgets 2010 et suivants. Il s'avère ainsi qu'il n'y a rien d'illégal dans ce projet de loi.

Vote sur l'article nouvellement 5 (anciennement 6)

Pour : 9 (1 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre : 5 (3 S, 2 Ve)
Abstentions : 1 (1 PDC)

Le président a fait procéder au vote de l'article 6. Il est a été accepté comme suit :

Vote sur l'article nouvellement 6 (anciennement 7)

Pour : 10 (2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre : 5 (3 S, 2 Ve)
Abstentions : –

Le président a fait procéder au vote de l'article 7. Il a été accepté comme suit :

Vote sur l'article nouvellement 7 (anciennement 8)

Pour : 10 (2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre : 4 (2 S, 2 Ve)
Abstentions : 1 (1 S)

Le président a fait procéder au vote de l'article 8. Il a été accepté comme suit :

Vote sur l'article nouvellement 8 (anciennement 9)

Pour : 10 (2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre : 4 (2 S, 2 Ve)
Abstentions : 1 (1 S)

Un commissaire (S) a estimé que ce projet de loi n'était pas complet et qu'il aurait dû être présenté par le Conseil d'Etat et non par des députés. C'est le rôle du Conseil d'Etat de présenter un projet de loi d'investissement de cette envergure.

Un commissaire MCG est intervenu par rapport à ces propos. Il a demandé si les députés ont le droit de présenter des projets de lois d'investissement.

Le commissaire (S) lui a répondu par la négative.

Une commissaire (Ve) a dit regretter que ce projet de loi soit voté tambour battant en pleine année électorale. Elle a indiqué le manque de vision de ce projet qui a été rétrogradé en catégorie C par la Confédération.

Une commissaire (S) a également dit regretter que ce projet ne comprenne pas une réelle intégration des TPG et qu'elle se souciait de l'appel d'air de

trafic qui allait en résulter pour Genève. Elle a estimé qu'il eût été plus utile de construire un P+R à la frontière.

Le président a fait procéder au vote final de 3^e débat dont le résultat a été le suivant :

Vote final sur le projet de loi 10441

Pour :	10 (2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre :	5 (3 S, 2 Ve)
Abstentions :	–

M. Cavaleri a été désigné rapporteur de majorité.

M^{me} Flamand rapportera au nom de la minorité.

Le président a indiqué que le délai de dépôt était fixé au 28 avril 2009.

Enfin, la commission a décidé que le débat serait traité en catégorie 2.

Dès lors, la majorité des membres de la Commission des travaux vous recommande vivement, Mesdames et Messieurs les députés, d'approuver le présent projet de loi et vous en remercie.

Projet de loi (10441)

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

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

Art. 1 Crédit complémentaire d'investissement

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

² Il se décompose de la manière suivante :

	F
– Travaux de gros et second œuvre de la tranchée couverte	20 582 000
– Travaux préparatoires et de surface	3 037 000
– Equipements électromécaniques	1 787 000
– Travaux de génie civil pour les services	73 636
– Travaux d'aménagements extérieurs définitifs	pm
– Honoraires ingénieurs	1 030 000
	Total 26 509 636
– Renchérissement 1997-2002 (cinq ans à 1,5 %)	2 050 000
– Pendant les travaux (2,5 %)	708 000
– Complément électromécanique	1 000 000
	Total 30 267 636
– TVA 7,6 %	2 300 340
– Attribution au fonds cantonal de décoration 1 %	302 676
	Total 32 870 652
– Acquisition de terrains	2 500 000

Total 35 370 652
(montant selon L 8662)

Adaptations techniques (nouvelles normes et directives) F

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

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

Total compléments 21 430 000

Total 56 800 652
Arrondi à 56 800 000

La participation du canton se limitant aux montants suivants : F

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

Total 36 800 000
(montant correspondant selon L 8662 : 15 000 000)

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

Total 39 300 000

(montant correspondant selon L 8662 : 17 500 000)

Total montant crédit complémentaire 21 800 000

Art. 2 Participation de la commune de Collonge-Bellerive

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

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

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

Total 17 500 000

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

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

Total 3 350 000

Total 20 850 000

(montant correspondant selon L 8662 : 12 850 000)

Total participation complémentaire 8 000 000

Art. 3 Participation des Services industriels de Genève

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

Art. 4 Budget d'investissement

Ce crédit est réparti en tranches annuelles inscrites aux budgets d'investissement dès 2009 sous la rubrique 55.03.00.501.31.

Art. 5 Financement et couverture des charges financières

Le financement de ce crédit est assuré par le recours à l'emprunt, dans les limites du cadre directeur fixant le maximum des investissements annuels.

Art. 6 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur sa valeur résiduelle à partir de son inscription dans le budget de l'Etat et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 7 Utilité publique

L'ensemble des travaux résultant de la réalisation prévue à l'article 1 est décrété d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 8 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.



Tranchée couverte de Vézenaz

Présentation

Conseil Administratif de Collonge-Bellerive
Mars 2009

Table des matières

▪ Vézenaz	3
▪ Plan directeur cantonal	4
▪ Projet d'agglomération Franco-Valdo-Genevois	5
▪ Un développement important	6
▪ Contexte communal et régional	8
▪ Le projet	10
▪ Historique	11
▪ Pourquoi une tranchée couverte	13
▪ Les avantages	14
▪ Plan directeur communal	15
▪ Le carrefour aujourd'hui	16
▪ Le carrefour demain	17
▪ Un projet prêt à démarrer	18
▪ Financement communal	19
▪ Processus politique	20
▪ Film	21



Vésenaz



3

Plan directeur cantonal



- Le PDCA de 2001, révisé en 2006 identifie Vésenaz comme centre périphérique, grâce à sa position à la confluence de deux axes de transport routier et de transports collectifs importants et à sa vocation de pôle commercial.
- Tranchée couverte identifiée

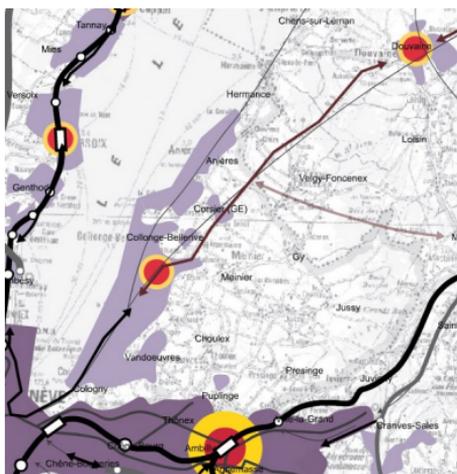


4

Projet- d'agglomération Franco-Valdo-Genevois



- Le projet d'agglomération identifie les secteurs destinés à recevoir les nouveaux développements urbains.
- Le bourg de Vézenaz est conforté dans son rôle de **centralité locale**, regroupant emplois et services



5

Vézenaz – un développement important



6

Vésenez – un développement important



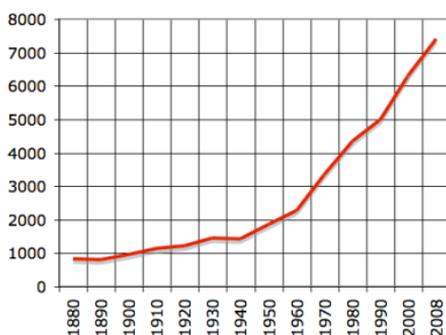
- Développement depuis le 1^{er} PLQ en 1991
- 7 PLQ pour un total de 70'000 m2 de SBP logements
- 630 logements
- 90% des PLQ réalisés ou en cours de construction

7

Contexte communal



- Vésenez : pôle commercial et résidentiel. C'est là que se concentrent les principaux développements résidentiels et commerciaux.
- La population de cette partie de la commune a augmenté de 80% entre 1990 et 2003 et de 21% entre 2003 et 2008



8

Contexte communal et régional



- Aujourd'hui un pôle régional de 50'000 habitants
 - Des commerces
 - Des centres administratifs publics et privés
 - Des restaurants
 - Des logements
 - Des écoles
 - Une crèche

- Vézenaz et La Pallanterie sont les principaux pôles d'emplois de la région, regroupant à eux deux plus de 55% des emplois, avec une tendance à l'augmentation.



Le projet

Historique



- 1986, le plan directeur communal mentionne le projet de la tranchée couverte de Vézenaz
- 1997, mise à l'enquête publique du projet et délivrance d'un préavis favorable de l'Office fédéral des routes
- 1997, le Grand Conseil renvoie à la Commission des travaux le projet de loi 7784, ouvrant le crédit d'investissement
- 1998, le conseiller d'Etat chargé du DAEL retire le projet de loi suite à des mesures de restriction budgétaire
- 2000, le DAEL délivre une autorisation de construire
- 2001, pétition de 5500 signatures demandant la reprise du projet
- 2003, le Canton vote la loi (8262), ouvrant le crédit d'investissement

Historique



- 2004, le Tribunal administratif demande un rapport OPAM. Cette étude complémentaire a été approuvée par le Service de sécurité du DIAE
- 2005, autorisation de construire DD 96396 et autorisation LER 2561 en force. Le projet de la Tranchée couverte, est adapté aux nouvelles normes de sécurité sur les ouvrages routiers en tunnel
- 2006, toutes les procédures d'appel d'offres sont lancées. Le Conseil d'Etat confirme que le financement du projet est bouclé avec la participation de la Confédération
- 2007, les mandats d'ingénieurs civils, d'électromécanique, d'architectes et de spécialistes du trafic sont adjugés. Le projet de la Tranchée couverte de Vézenaz est inscrit par le Canton de Genève dans le projet d'agglomération
- 2008, adjudications des travaux de génie civil

Pourquoi une tranchée couverte ?



- Améliorer et préserver la qualité de vie
- Concentrer le trafic sur un axe principal
- Préserve la possibilité d'intégrer une ligne de tram
- Volonté exprimée des habitants de la région
- Responsabilité des élus, soutenus par toute une région
- S'intègre dans l'étude de circulation coordonnée par les 15 communes Arve & Lac

|13

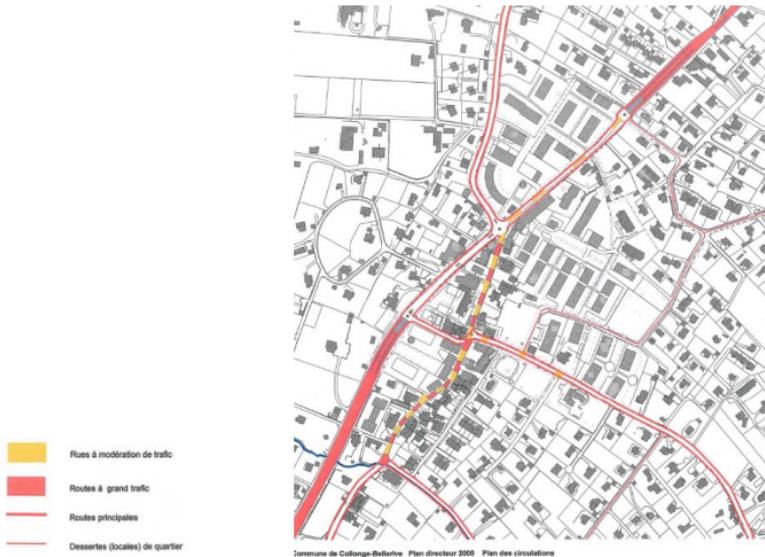
Les avantages



- Carrefour sécurisé
- Mobilité douce (cyclistes, piétons)
- Diminution du trafic en surface (bouchons)
- Fluidité des transports collectifs
- Meilleure accessibilité aux commerces ainsi qu'à la zone de la Pallanterie
- Réduction des nuisances sonores

|14

Plan directeur communal



15

Le carrefour aujourd'hui



16

Le carrefour demain



|17

Un projet prêt à démarrer



- Autorisation de construire en force
- Financement acquis aux 2/3
- Attribution des mandats d'ingénieurs civils, d'électromécanique, d'architectes et de spécialistes du trafic
- Adjudications des travaux de génie civil

|18

Financement communal



Pour 2009:

- | | | |
|--|-----|--------------|
| ▪ Budget de fonctionnement | CHF | 22'500'000.- |
| ▪ Investissements selon plan quinquennal | CHF | 20'040'000.- |
| ▪ Investissement annuel moyen | CHF | 7 à 8 M |

Participation financière de la commune au projet de la Tranchée

- | | | |
|---|-----|--------------------|
| ▪ Crédits déjà votés,
(y.c. aménagements extérieurs et frais d'études) | CHF | 12'850'000.- |
| ▪ Crédit complémentaire selon PL10441 | CHF | <u>8'000'000.-</u> |
| Total | CHF | 20'850'000.- |

Processus politique



Crédits communaux déjà votés:

- | | | |
|---|-----|--------------------|
| ▪ Les 13.09.93, 23.10.95 et 28.10.96, pour des études | CHF | 850'000.- |
| ▪ Le 23.06.97, aménagements extérieurs | CHF | 2'500'000.- |
| ▪ Le 27.03.00, construction | CHF | <u>9'500'000.-</u> |
| Total | CHF | 12'850'000.- |

Crédit complémentaire à voter selon PL 10441

- Principe accepté par la Commission des finances du 17 février 2009
- Confirmé par le Conseil Municipal du 23 février 2009
- Délibération sera présentée en Commission des finances le 21 avril 2009
- Vote du crédit par le Conseil municipal le 4 mai 2009

Et pour vous convaincre ...



- Présentation du film 3D



Date de dépôt : 28 avril 2009

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Emilie Flamand

Mesdames et
Messieurs les députés,

Certains projets d'infrastructures, dont on parle depuis la nuit des temps, deviennent parfois plus que de simples projets, ils acquièrent une valeur symbolique pour leurs partisans, se transforment en objet d'une quête quasi mystique. On ne sait plus très bien pourquoi on veut réaliser ces projets, ni s'ils sont toujours adaptés aux évolutions de la société, on sait seulement que c'est une nécessité absolue, dictée par la tradition et l'habitude. La traversée de Vézenaz est de ceux-là.

Historique

Depuis en tout cas trente ans – quarante, vous diront même certains¹, la traversée de Vézenaz est évoquée comme LA solution aux problèmes de trafic de la commune de Collonge-Bellerive, et plus particulièrement du village de Vézenaz. Celui-ci est en effet traversé, comme de nombreuses villes et villages à la périphérie de Genève, par deux pénétrantes à fort trafic, la route de Thonon et la route d'Hermance, qui se rejoignent au centre du village pour descendre ensuite en direction du centre-ville. Les derniers comptages, datant de 2003, font état d'environ 30 000 véhicules par jour passant par le village de Vézenaz, dont environ 19 000 pour la route de Thonon (cf. Annexe 1). On constate sur le plan de charges annexé au présent rapport que la route d'Hermance génère à elle seule un trafic d'environ 15 000 véhicules par jour, la différence s'expliquant par l'existence d'un plus petit axe débouchant sur le même carrefour, le chemin du Vieux-Vézenaz,

¹ David Amsler, article « Feu vert pour la traversée de Vézenaz », publié en mai 2006 (!) dans le journal *Libres Paroles – Le journal des libéraux de Collonge-Bellerive*, http://vesenaz2007.blogs.com/libres_paroles/files/libres_paroles_mai_2006.pdf

qui draine à son tour près de 10 000 véhicules par jour². C'est dire que la circulation est dense dans le village de Vézenaz, et ce non seulement sur l'axe de la route de Thonon, mais aussi en direction de Collonge et de la route de la Capite.

Projet de loi 8662 voté en 2003

Depuis une trentaine d'années, donc, la tranchée couverte de 520 mètres dans laquelle on enterrerait le trafic de la route de Thonon, est présentée comme le remède à tous les maux. Suite à un lobbying forcené des autorités communales, en 2003, la majorité du Grand Conseil votait un projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 35 millions de F. Ce projet de loi prévoyait une répartition des coûts entre la commune (9 500 000 F), le canton (35 000 000 F) et la Confédération (8 400 000 F). Les procédures d'autorisation de construire, d'adjudication des travaux, etc., ont suivi leur cours et le Conseil administratif – dont faisait partie à l'époque David Amsler, premier signataire du PL 10441 et actuel président de la Commission des travaux – annonçait régulièrement le début des travaux de la tranchée, sans que l'on voie pour autant commencer le chantier, et pour cause : la contribution de la Confédération tardait à arriver.

Pendant ce temps, on pouvait s'imaginer que la commune de Collonge-Bellerive prendrait des mesures, au moins provisoires, pour sécuriser le carrefour incriminé, ou même les étudierait, mais ce ne fut pas le cas. Dans un échange de courrier avec l'OTC, ancêtre de la Direction générale de la mobilité (ci-après DGM), la commune refusait la proposition de l'office cantonal de mandater un cabinet d'ingénieurs pour une simulation de carrefours à feux (cf. Annexes 2 et 3). La commune n'est toutefois pas restée inactive en matière de mobilité, puisqu'elle a construit un parking de 200 places au cœur du village de Vézenaz – le même village auquel on veut épargner les nuisances du trafic automobile, donc.

² Source : Site de la Direction générale de la mobilité (DGM), comptages 2003 : <http://etat.geneve.ch/dt/SilverpeasWebFileServer/TJOM2003-A1-25000.pdf?ComponentId=kmelia243&SourceFile=1170249600371.pdf&MimeType=application/pdf&Directory=Attachment/Images/&logicalName=TJOM2003-A1-25000.pdf>

Décision de la Confédération

Fin 2008, coup de théâtre (du moins pour ceux qui croyaient encore dur comme fer au caractère salvateur de la tranchée couverte) ! Dans son rapport d'examen sur le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, la Confédération rétrograde le projet de traversée de Vézenaz de catégorie A en catégorie C pour les motifs suivants : « *Rapport coût-utilité insuffisant. L'efficacité de la mesure est faible en raison d'un délestage uniquement partiel du centre du village (la route d'Hermance reste en surface) et de la faible quantité de population concernée.* »³ Pour rappel, le critère d'évaluation est le suivant : « *Les mesures de la liste A ont un degré de maturité suffisant pour être financées et réalisées dans un délai de quatre ans. Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur relation coût-utilité.* »⁴ Pour la liste C, il n'y a pas de définition claire, on peut en déduire les critères a contrario, à savoir précisément que les mesures concernées ont un rapport coût-utilité insuffisant. La Confédération liste d'ailleurs quatre projets figurant dans la liste C, « *[mesures] pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir, mais pour lesquelles la relation coût/utilité ou le degré de maturité ne justifie pas le maintien d'un degré de priorité B* »⁵ ; la traversée de Vézenaz ne figure même pas parmi ces quatre projets.

Projet de loi 10441

Le présent projet de loi soumis à notre étude propose donc de passer outre l'analyse de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et de répartir le financement de la tranchée couverte uniquement entre le canton et la commune. Cette dernière est visiblement prête à payer 8 000 000 F supplémentaires, ce qui laisse 21 800 000 F supplémentaires à la charge du canton, soit 56 800 000 au total.

Les éléments donnés dans l'exposé des motifs du projet de loi 10441 concernant la décision de la Confédération ont un parfum de théorie du complot : le Département du territoire n'aurait pas défendu convenablement la traversée devant les autorités fédérales, ou alors ce serait un ancien employé du DT, maintenant collaborateur de l'ARE, qui aurait sabordé le

³ Source : Site du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, rapport d'examen de la Confédération, p. 16 : http://www.projet-agglo.org/upload/wysiwyg/File/site_extranet/Comites/Copro/22janv09/2.1%20PA%20FVG%20rapport%20dexamen%20de%20la%20confdration.pdf

⁴ Ibid., p. 12.

⁵ Ibid., p. 19.

projet... C'est faire beaucoup de cas d'un projet parmi tant d'autres, dans un projet d'agglomération qui a été globalement très bien accueilli à Berne, recueillant des recommandations positives à l'adresse des chambres pour des projets représentant un investissement total de 654,6 millions⁶.

On peut aussi, plus simplement, considérer que l'analyse de la Confédération, détachée des contraintes locales et des enjeux électoraux de cette année des hannetons, était simplement pertinente en termes de mobilité ; nous y reviendrons plus bas dans les arguments de la minorité.

En effet, la minorité représentée par ce rapport, si elle reconnaît les problèmes de trafic que subit le village de Vézenaz – comme tant d'autres villes et villages de notre agglomération – ne croit pas pour autant à la tranchée couverte. Nous pensons qu'une solution vieille de trente ou quarante ans n'est pas à même de résoudre les problèmes d'aujourd'hui et, a fortiori, ceux de demain. Nous allons maintenant exposer les raisons pour lesquelles nous refuserons ce projet de loi, ainsi que les solutions que nous préconisons.

Arguments de la minorité

Comme cela transparait sans doute des faits relatés plus haut, la minorité représentée par ce rapport ne partage en rien l'analyse faite par les dépositaires du projet de loi 10441. Le village de Vézenaz connaît une surcharge de trafic automobile : sur ce point, nous sommes d'accord. Cela dit, nous ne voyons pas en quoi le fait d'enterrer une partie du trafic – et une partie seulement ! – sur 500 mètres représente l'ombre de la queue d'une solution.

Le premier et principal argument est en effet celui du résultat que l'on peut attendre de la construction d'une tranchée couverte. Comme le relève l'ARE dans son rapport et contrairement à ce que montrent les simulations idylliques produites par les partisans du projet à chaque occasion, le village de Vézenaz après la tranchée ne sera pas un havre de paix où l'on entendra chanter les oiseaux et où l'on verra les enfants jouer au milieu du carrefour déserté... Resteront en surface : le trafic de la route d'Hermance (15 000 v/j en 2003), auquel vient s'ajouter le trafic de la route de Thonon qui n'est pas dirigé vers le centre-ville (estimé par les ingénieurs en circulation mandatés par la commune à 3000-5000 v/j), soit près de 20 000 véhicules par jour qui continueront à circuler en surface, y compris les véhicules des TPG.

⁶ Ibid., p. 5.

Et ce trafic n'est pas destiné à diminuer puisque, comme le relèvent les auteurs du projet de loi 10441 dans leur exposé des motifs, Vézenaz est devenu un véritable pôle régional, regroupant de nombreux commerces et infrastructures (notamment bientôt une crèche) à vocation intercommunale. On peut d'ailleurs noter que l'accès à tous ces services se fait au-dessus de la tranchée, et que leurs usagers viendront donc s'ajouter au trafic qui persistera en surface. L'ouverture récente du parking des Rayes, évoqué plus haut et qui compte 200 places, va également à l'encontre de la vision d'un village sans voitures.

Au niveau des avantages attendus pour les riverains, le bassin de 50 000 habitants de la région Arve et Lac évoqué dans le projet de loi 10441 comme indicatif du nombre de personnes bénéficiant de la tranchée est totalement surréaliste. On peut considérer que les 50 000 habitants de cette région sont des usagers potentiels des services réunis à Vézenaz, donc des automobilistes potentiels en surface, vu la faiblesse du réseau de transports publics dans la région (seule l'offre en direction du centre-ville présente une certaine attractivité), mais les « bénéficiaires » réels d'un tel ouvrage, les personnes qui verront réellement les nuisances diminuer sont celles qui habitent dans le centre de Vézenaz, sur le tracé de la tranchée, soit environ 500 personnes en comptant large. Cela représente donc un coût approximatif de 112 000 F par habitant dont les conditions de vie seront – marginalement – améliorées, ou 112 000 F par mètre de tranchée. Au vu de ces chiffres, on comprend mieux l'analyse de la Confédération, qui estime que « *le rapport coût/utilité de l'ouvrage est insuffisant* », en un euphémisme dont les fonctionnaires fédéraux semblent avoir le secret.

Quant à la diminution ou à la fluidification du trafic avancées par les tenants de la traversée, on peine à comprendre par quel étrange phénomène physique elles pourraient se produire. En effet, la capacité de l'axe route de Thonon ne serait pas augmentée, puisque la tranchée comprend une piste dans chaque sens, comme la voirie actuelle. Les bouchons que connaît actuellement le carrefour seraient donc simplement enterrés et les nuisances, telles que le bruit et la pollution, ne disparaîtraient pas purement et simplement de la surface. Le bruit diminuerait au centre, mais serait plus important aux alentours des trémies d'accès au tunnel ; quant aux émissions polluantes, elles seraient de toute façon rejetées à l'air libre.

On parle ici essentiellement des effets attendus pour les riverains immédiats de la tranchée, mais que dire des riverains habitant le long de la route de Thonon, avant et après la tranchée ? Ceux-ci verront sans nul doute la circulation et les nuisances augmenter, sachant d'expérience que toute nouvelle infrastructure routière provoque un « appel d'air » et une

augmentation du trafic. De plus, l'accès au centre-ville, déjà difficile sur cet axe où les bouchons se forment souvent bien en amont sur le quai de Coligny, ne sera pas facilité, bien au contraire. On constate ici encore que la tranchée couverte est une solution à court terme pour soulager quelques personnes, un véritable emplâtre sur une jambe de bois.

Enfin, l'argument de la sécurité mis en avant dans le projet de loi 10441 est totalement fallacieux. S'il est vrai que le carrefour lui-même voit souvent quelques incidents de tôle froissée, comme c'est le cas de toute intersection que l'on se refuse à aménager au moyen de feux ou de giratoire (cf. plus haut), les accidents mortels évoqués sont le résultat de courses de vitesse, qui auraient tout aussi bien pu avoir lieu – et de manière encore plus dangereuse peut-être – dans un tunnel en ligne droite.

Solutions

Les solutions aux problèmes soulevés par le projet de loi 10441 sont à la fois simples à concevoir et difficiles à appliquer sans une vraie volonté politique. En fait, elles relèvent d'une logique élémentaire : pour diminuer les nuisances dues au trafic automobile, il faut diminuer le trafic automobile ! Toute autre solution n'est que poudre aux yeux et revient à repousser d'un grand coup de balai la poussière sous le tapis – la métaphore est facile, mais tellement adaptée...

Pour diminuer le trafic automobile, les solutions sont nombreuses. Il s'agit tout d'abord de développer davantage le réseau de transports publics, encore assez faible dans la région Arve et Lac. La mise en service du CEVA offrira dans quelques années une alternative bienvenue aux nombreux pendulaires venant de la région de Thonon, Evian et Douvaine. En attendant le RER franco-valdo-genevois, des parkings d'échange doivent être construits, par exemple à la Pallanterie, et/ou à la douane d'Anières, avec des lignes de bus performantes pour les relier au centre-ville. Le covoiturage doit également être encouragé activement : il permet, sans aucune infrastructure, de réduire drastiquement le nombre de véhicules empruntant nos routes.

Bref, une solution globale aux problèmes de transport dans notre agglomération doit être trouvée, faute de quoi nous pourrions bientôt enterrer l'ensemble de notre réseau routier, faire des rues de Genève un immense réseau de tranchées couvertes, histoire de prétendre, pour quelques années encore, que le trafic individuel ne pose aucun problème et que le sacro-saint libre choix du mode de transport (surtout si celui-ci est individuel et motorisé) est garanti.

Conclusion

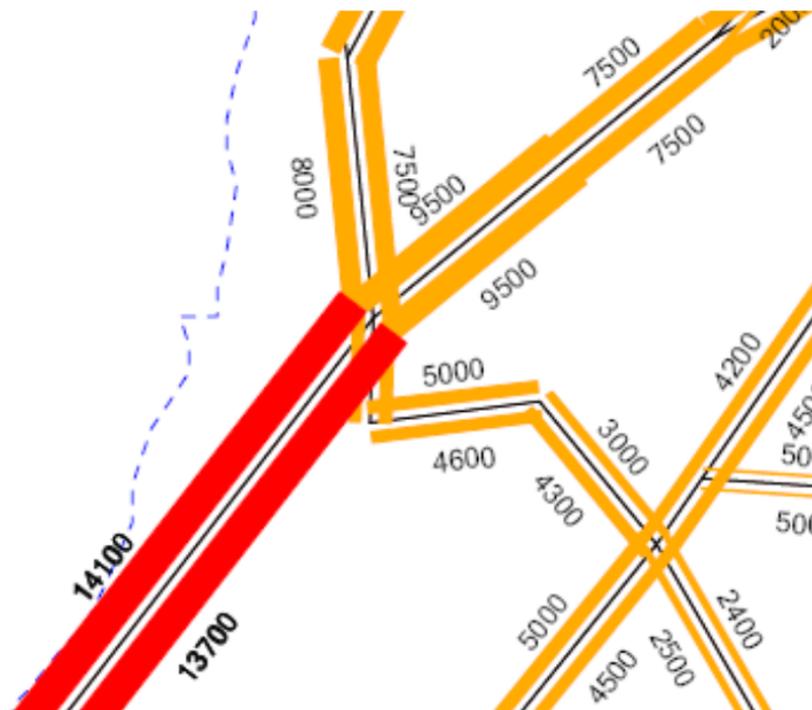
Nous avons envie d'autre chose pour l'avenir de notre canton. Nous avons envie de trouver des solutions durables aux différents problèmes que rencontre notre agglomération en pleine croissance, et non pas de les dissimuler sous une chape de béton. La somme astronomique que la majorité souhaite dépenser pour recouvrir 520 mètres de route pourrait être investie à bien meilleur escient, pour diminuer la source du problème et non pour le cacher.

Pour toutes les raisons exposées ci-dessus, nous vous engageons, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser le projet de loi 10441 et à investir dans des projets de mobilité durable, plus favorables à tous.

Annexes 1, 2 et 3 : mentionnées plus haut.

Annexe 4 : prise de position du groupe Autrement, auditionné comme opposant au projet de tranchée couverte.

Zoom sur le village de Vézenaz :



7001-10837



République et Canton de Genève
Département de l'intérieur, de l'agriculture
et de l'environnement



Office des transports
et de la circulation

DIAE - OTC
Rue du Stand 20
1204 Genève

Commune de Collonge-Bellerive
Monsieur Chevalley
Chef du service technique
Chemin du Château 1
1245 Collonge-Bellerive

COPIE

N/réf. O. Caumel/mka

A rappeler dans toute correspondance

Genève, le 26 novembre 2002

Concerne : couplage des feux entre la Migros et la BCG

Monsieur,

Nous faisons suite au compte rendu de la séance du jeudi 15 août 2002, concernant le point cité en titre.

Pour répondre à votre requête et après analyse de celle-ci, nous vous informons que nous ne pouvons donner une réponse favorable à votre demande.

En effet, des essais effectués sur place ont démontré que les feux piétons existants devant la Migros ou la BCG ne permettraient pas de créer un espace libre au niveau de l'intersection Chemin du Vieux-Vésenaz / Route de Thonon, aux heures de pointes car ces feux sont trop éloignés du carrefour.

Conscient du problème d'insécurité lié à ce carrefour, nous aimerions soumettre un mandat à un cabinet d'ingénieur pour effectuer une simulation de carrefour complet à feux.

Avant d'entreprendre cette démarche, nous aimerions connaître votre position sur un tel équipement.

Nous vous souhaitons bonne réception de la présente et restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire dont vous pourriez avoir besoin.

Nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.


Philippe Burri
Directeur adjoint

Copie : D. Devaud

M. Chevalley_25.11.02

COMMUNE DE
COLLONGE
 **BELLERIVE**

OTC No
A le 11 DEC. 2002
Copie

Office des transports et de la circulation
 A l'attention de Monsieur P. Burri
 Rue du Stand 20
 1204 Genève

Collonge-Bellerive, le 9 décembre 2002

N/réf. : DFA/MC/tp/Mairie/CORRESP/TECHNIC/lettres/OTCBurri.doc

*Convocquer M^r Chevalley
 van avec Bernard*

Concerne : Couplage des feux entre la Migros et la BCG

Monsieur,

Nous accusons réception de votre courrier daté du 26 novembre écoulé, et vous en remercions.

Nous déplorons le fait que M. Marc Chevalley, chef du Service technique de notre commune, n'ait pas été convié à participer aux essais effectués, afin d'affirmer notre position sur le sujet. Cependant, nous restons persuadés que notre solution reste appropriée et nous vous prions instamment de bien vouloir effectuer un test sur une période de 6 mois, au terme de laquelle nous pourrions confronter nos opinions respectives.

Pour cette raison, nous ne souhaitons pas, pour l'instant, entrer en matière concernant votre proposition de mandater un cabinet d'ingénieurs pour une simulation de carrefour complet à feux.

En espérant que vous accepterez notre démarche et en vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

David AMSLER


 Conseiller administratif délégué

Avec mes amitiés

Position du groupe Autrement sur le projet de tranchée couverte de Vézenaz

Notre groupe est le seul à n'avoir pas voté le rapport de la commission des finances qui proposait le principe d'un crédit supplémentaire de Fr. 8'000'000.- pour la tranchée couverte. Lorsque la délibération passera au Conseil municipal, nous voterons évidemment contre également. Mais bien que nous ne soyons que 3 au Conseil municipal, nous représentons quand même un peu plus de 15 % des électeurs.

Il faut relever que le déclassement du projet par l'Office fédéral du développement territorial a également bouleversé les consciences du côté des partis de l'Entente, puisqu'un conseiller municipal PDC a déclaré lors du Conseil municipal du 26 janvier (p. 355 du procès-verbal) qu'il fallait "travailler sur un autre projet"... Depuis, il est revenu sur ses propos...

L'idée de la tranchée couverte est vieille de 30 ans; c'est donc une solution complètement dépassée dans sa conception elle-même : son but n'est pas de diminuer le trafic, mais de le cacher, et de cacher également les nuisances qui lui sont liées.

Cette solution ne correspond plus aux réalités d'aujourd'hui en matière de trafic et de mobilité, ni à la perception actuelle que nous pouvons avoir de ces questions. L'administration cantonale elle-même le sait, par exemple Monsieur Delacrétaç, directeur de l'OCM, qui déclarait dans la Tribune de Genève du 17 avril : "Nous travaillons dans un système en permanence saturé, car plus on crée de capacité à un endroit, plus on fait un appel d'air".

Donc, à un niveau général, cette tranchée qui facilitera le passage des voitures amènera automatiquement en ville plus de voitures, plus de pollution et à terme, plus de bouchons. Dans la direction de Thonon, le bouchon se déplacera simplement de quelques kilomètres, par exemple à Corsier.

Au niveau local, il est clair qu'une partie du trafic de la route de Thonon disparaîtra sous terre sur quelques centaines de mètres, créant ainsi l'illusion d'une diminution des nuisances. A cet égard, les chiffres avancés par les auteurs du projet de loi sont assez étonnants, et on aimerait bien voir le détail des comptages qui permettent d'affirmer que 90% du trafic serait absorbé par la tranchée, de même qu'on aimerait comprendre par où passerait le prétendu report du trafic de la route d'Hermance en amont du carrefour.

Ce qui est certain, c'est que tout le trafic en direction d'Hermance restera en surface, ainsi que les lignes des TPG.

Il y aura forcément une route au-dessus de la tranchée, pour assurer la desserte des commerces et des immeubles d'habitation, et il sera de toute manière nécessaire d'aménager le carrefour, qui connaîtra exactement les mêmes problèmes qu'aujourd'hui.

La vision d'un village réunifié après la construction de la tranchée couverte est donc simplement une chimère. Plutôt que de faire la promotion de cette illusion, nos autorités feraient mieux de se concentrer sur l'aménagement du vrai centre du village de Vézenaz, qui se trouve derrière Manor, le long du chemin justement appelé chemin du Vieux-Vézenaz.

Quant à la population qui bénéficierait des effets positifs de la tranchée couverte, l'OFDT a jugé qu'elle était peu nombreuse par rapport à l'effort consenti; on peut toujours, comme le font les auteurs du projet de loi, additionner des populations alentours pour obtenir des totaux satisfaisants, ça ne changera pas le fait que cette tranchée n'améliorerait pas la qualité de vie de plus de quelques centaines de personnes. On peut même dire que sur la route de Thonon, le projet ne tient pas compte de l'extension de Vézenaz en direction de la Pallanterie, ce qui fait que déjà aujourd'hui, la traversée est trop courte.

Sur le plan financier, nous considérons que le coût de ce projet est totalement disproportionné par rapport à son impact et par rapport au retour sur investissement qu'on peut en attendre; par ailleurs, nous voyons une certaine arrogance dans cette façon de montrer qu'on est suffisamment riche pour se passer des subventions de la Confédération sur ce projet, alors qu'on continue à demander son aide dans d'autres. Nous estimons que cette stratégie n'est pas de nature à renforcer les synergies Confédération - canton - communes, alors qu'elles sont absolument nécessaires dans le domaine de l'aménagement et des transports.

Nos objectifs sont les mêmes que ceux des partisans de la tranchée couverte : diminution du trafic et des nuisances, augmentation de la sécurité au carrefour de Vézenaz, mais nous proposons d'autres moyens pour y parvenir.

Pour nous, la diminution du trafic et des nuisances induites ne peut se concevoir qu'à un échelon plus élevé (canton, région), et ne peut se réaliser qu'en soutenant l'utilisation des transports publics et des moyens de transport à nuisance réduite. Les moyens sont connus : des parkings d'échanges en périphérie, des transports publics attrayant en termes de fréquence, de trajets, de prix. On peut y ajouter des pistes cyclables, le subventionnement des vélos à assistance électrique, une fiscalité adoucie pour les voitures moins polluantes.

De gros efforts ont été accomplis à Genève dans ce sens depuis des années, il faut continuer dans cette voie et investir l'argent de l'Etat plutôt dans des mesures et des projets qui incitent les automobilistes à utiliser le plus souvent possible d'autres modes de transport et qui diminuent d'autant le flot de voitures qui entre dans Genève.

Quant à la dangerosité du carrefour, elle a été nettement exagérée; les deux accidents mortels évoqués dans le projet de loi ne sont pas dus à un croisement dangereux, mais à des courses de vitesse qui se sont mal terminées, l'une à la sortie du village, l'autre beaucoup plus bas sur les quais. L'amalgame est un peu gros, et on peut vraiment douter qu'un tunnel en ligne droite contribue à réduire ce genre d'accidents.

Dire que les accidents se multiplient relève probablement d'un sentiment subjectif, puisque la police elle-même semble incapable de fournir une statistique précise des accidents à ce carrefour, mais nous considérons néanmoins que la sécurité doit y être améliorée.

Les autorités communales n'ont jamais présenté de solution alternative à la tranchée, et en particulier, l'idée d'un giratoire a toujours été rejetée d'emblée, au motif que les maxi bus ne pourraient pas tourner.

Nous avons fait réaliser par un bureau d'ingénieurs une étude qui démontre au contraire que les maxi bus pourraient bel et bien emprunter un giratoire à cet endroit. Cet obstacle étant levé, il reste donc à mener une réflexion sérieuse en vue de sécuriser correctement ce carrefour pour tous ses usagers.

Collonge-Bellerive, avril 2009

Pour adresse : Autrement, c/o Jean Luc FAVRE, 1a ch. de Relion, 1245 Collonge-Bellerive
Tél. privé : 022 / 792 04 63 / Tél.mobile : 079 / 428 80 21
notre site : www.autrement.ch