

*Date de dépôt : 1<sup>er</sup> mars 2016*

## **Rapport**

**de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi de M<sup>mes</sup> et MM. Gabriel Barrillier, Ivan Slatkine, Jean Romain, Murat Julian Alder, Jacques Béné, Antoine Barde, Michel Ducret, Simone de Montmollin, Georges Vuillod, Raymond Wicky, Patrick Saudan, Bénédicte Montant, Benoît Genecand, Pierre Ronget ouvrant un crédit d'étude de 300 000 F pour la réalisation du contournement routier du village de Chancy**

*Rapport de majorité de M. Christo Ivanov (page 1)*

*Rapport de première minorité de M<sup>me</sup> Lydia Schneider Hausser (page 13)*

*Rapport de seconde minorité de M. François Lefort (page 16)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie le 8 septembre 2015 et le 10 novembre 2015 pour étudier le projet de loi 11589.

Elle a siégé sous la présidence de Mme Bénédicte Montant. Le procès-verbal a été tenu par M. Sébastien Pasche. Qu'ils soient remerciés pour la qualité de leur travail.

Ont également participé aux travaux de la commission M. Allan Rosset, responsable budget investissements, DF, et M. Favre, du DETA. Que ces personnes soient ici remerciées de leurs apports appréciés aux travaux de la commission.

## **Présentation du projet de loi 11589 par M. Gabriel Barrillier**

La présidente souhaite la bienvenue à M. Barrillier et à M. Favre et leur cède la parole.

M. Barrillier indique que c'est un plaisir pour lui de proposer ce projet de loi qui concerne le contournement du village de Chancy. Il désire rappeler que les évitements de plusieurs localités étaient au nombre de 4 au début de l'an 2000 (Vésenaz, Meyrin, Grand-Saconnex et Chancy).

Il ajoute que le contournement de Chancy était donc déjà considéré en l'an 2000 comme un projet important pour éviter les désagréments liés au transit aux habitants de la commune.

Il souligne par ailleurs que le premier rapport à ce sujet date déjà de 1976. Il indique que le contournement du village a fait l'objet d'une pétition (P 1784) qui a subi trois volets : elle a été déposée en 2011, renvoyée par la commission des pétitions au Conseil d'Etat, puis elle est revenue au Grand Conseil (P 1784-B), qui a refusé de prendre acte et renvoyé la pétition à la commission des transports. Enfin, la pétition a été acceptée par la commission des transports en 2013 (P 1784-C).

Il observe qu'une motion parallèle (M 2152) a été déposée afin de demander pourquoi le Conseil d'Etat ne réalise pas le contournement de Chancy ; il souligne que cette motion a toutefois été retirée en novembre 2014. Il indique que l'empêchement de tous ces objets a finalement poussé les auteurs à déposer ce projet de loi visant à étudier les données obtenues jusqu'à aujourd'hui et à les mettre à jour.

Il souligne par ailleurs que l'infrastructure en question n'a donc jamais été contestée par une majorité du parlement. Il explique ensuite que, de 2005 à 2015, la population de Chancy est passée de 924 à 1500 habitants, soit une augmentation de 65%. En outre, il relève que le trafic a aussi augmenté et précise qu'en 2000 l'on estimait qu'à partir de 5000 mouvements par jour, il fallait construire une route d'évitement. Il observe que l'on en est aujourd'hui à 7000 mouvements par jour.

Il relève en outre que les nouvelles constructions du village ont été faites en bordure de route. Il considère que l'on n'a pas le droit de mettre nos concitoyens au bord d'une route qui a autant de trafic. Il estime que les critères pour une route de contournement sont donc bel et bien réunis à Chancy.

Il relève que le PL vise avant tout à éviter des à-coups d'investissements et donc à préparer les conditions de réalisation de l'infrastructure. Il suggère à la commission de se rendre sur place pour constater la situation et en outre d'auditionner la commune de Chancy.

M. Favre précise que le département, par le passé, a eu une position ferme par rapport à ce contournement et indiquait qu'il ne s'agissait pas d'une priorité. Il explique que le département est aujourd'hui en train de mettre en place le plan d'action du réseau routier pour les années 2015-2018 et ajoute que M. Barthassat a souhaité que d'autres projets, dans d'autres communes, fassent aussi partie de la réflexion.

Il précise que le département a donc cherché à étudier les différents projets (Chancy, Cartigny, Soral et Meinier) pour mettre en place un ordre de priorité. Il ajoute que d'autres mesures pourraient être mises en place pour les villages dont le contournement ne serait pas tout de suite à l'ordre du jour.

Un commissaire (S) se dit emprunté par la présentation de ce PL parce qu'il a entendu le PLR « pleurer » car il n'y a plus d'argent ; il se demande donc s'il vaut vraiment la peine d'investir une telle somme pour ce projet.

M. Barrillier considère que, quel que soit l'état du budget, cela ne doit pas empêcher de prévoir l'avenir. Il estime qu'il s'agit d'un projet de loi qui se base sur des discussions au Grand Conseil et il considère par ailleurs qu'il convient en politique d'avoir une vision globale des choses.

Un commissaire (UDC) remercie M. Barrillier pour ses explications. Il rappelle qu'il était rapporteur de la fameuse pétition et se dit tout à fait en faveur de ce projet de loi. Il indique avoir une remarque pour le département : il se dit presque scandalisé par le fait que le Grand Conseil doive lui-même déposer des projets de lois, compte tenu du fait que toutes les motions précédentes abordant le même sujet ont été acceptées à une large majorité.

Il souligne que les projets d'étude ont été abandonnés pour des questions financières ; il voudrait savoir ce qu'il en est actuellement de l'étude et si ce PL va permettre de réactualiser une étude existante ou s'il va falloir repartir de zéro.

M. Favre indique qu'une décision politique considérant ce projet comme n'étant pas une priorité était une constante durant l'ancienne législature. Il explique que M. Barthassat reconnaît que l'on n'a toujours pas d'argent à ce stade mais considère maintenant qu'il convient d'étudier l'opportunité de ces demandes, afin de savoir par quel projet il conviendra de commencer.

Il constate qu'il y a un véritable enjeu même si les moyens ne sont actuellement pas disponibles pour une étude plus concrète. Il indique enfin qu'il va se renseigner au niveau des précédentes tentatives d'étude.

Un commissaire (UDC) observe que l'on dit généralement qu'un crédit d'étude représente environ 10% du coût total du projet ; il désire savoir si ces 300'000 F permettront de réaliser la totalité de l'étude ou non.

M. Barrillier indique qu'il a pu consulter des plans déjà bien aboutis et donc qu'il y a, sous réserve de la problématique d'une éventuelle tranchée couverte, de bonnes chances de pouvoir se baser sur les études déjà réalisées.

M. Rosset observe que ce type de crédit est le même type de crédit que celui qui a été soumis pour le quartier de la Pointe de la Jonction.

Il précise qu'il s'agit d'une première phase d'étude, que cela constitue au fond une étude de faisabilité et donc que l'on n'est pas sûr d'investir par la suite les montants estimés pour la construction de l'ouvrage. Il relève que ce type de crédit permet surtout de donner au Conseil d'Etat une orientation par rapport aux souhaits du Grand Conseil.

Un commissaire (MCG) considère que ce PL reflète un grand souci de la part des habitants de Chancy. Toutefois, il estime qu'il n'est pas normal que le MCG reçoive une réponse négative lorsqu'il demande que la barrière de la petite douane de Perly soit fermée jusqu'à 9 heures du matin, alors que cela ne coûterait, selon lui, rien du tout.

Il considère qu'il y a une certaine discrimination des projets. En outre, il se demande si le département a les moyens d'assumer cette étude ou s'il va devoir l'externaliser.

M. Barrillier souligne qu'il s'est intéressé à la situation des habitants de Chancy car ces derniers ont attiré l'attention sur leur cas, mais qu'il ne fait toutefois pas deux poids, deux mesures ; il ajoute que le MCG est tout à fait libre de déposer un autre projet pour Perly.

M. Favre observe que le cas de Perly est pour le moment suspendu. Il explique par ailleurs que le département a plutôt tendance à se concentrer, dans la mesure du possible, sur les ressources internes.

Un commissaire (MCG) indique qu'il habite à Chancy mais qu'il habitait avant à Plan-les-Ouates et qu'il est donc aussi sensible à la problématique de la douane de Perly évoquée par son collègue de parti.

Il se demande s'il y aurait une possibilité de faire un évitement complet de toutes les communes de la Champagne, en passant par le barreau nord, dans le but d'éviter que tous ces villages soient dérangés par le transit.

M. Favre indique que le département répondra ultérieurement par écrit à cette question.

La présidente remercie M. Barrillier et M. Favre.

La présidente désire savoir si la commission veut auditionner la commune de Chancy.

Un commissaire (Ve) estime qu'il convient d'attendre que l'on obtienne les documents de la part du département.

Un commissaire (UDC) estime qu'il faudrait s'inquiéter de l'absence de réponse à la pétition de la part du Conseil d'Etat.

Un commissaire (UDC) suggère que les personnes qui ne sont pas au courant du dossier relisent les objets cités précédemment. Il souligne que la commune avait déjà été auditionnée et donc que l'on devrait éventuellement l'auditionner par la suite, si les commissaires ont encore des questions.

La commission est en accord avec cette proposition.

### **Séance du 10 novembre 2015**

La présidente propose que les différents groupes s'expriment au sujet de ce PL.

Un commissaire (UDC) se dit satisfait des réponses reçues et estime qu'il convient d'aller de l'avant avec ce PL ; il encourage donc la commission à soutenir et voter ce PL.

M. Barrillier rappelle avoir déjà expliqué les tenants et les aboutissants du projet de loi, mais il estime néanmoins qu'il convient de voir vers l'avenir car il considère que des endroits du canton, dont Chancy, sont des lieux sensibles, malgré les efforts fournis pour améliorer l'accès au canton par les transports communs. Il estime que les habitants des villages concernés souffrent grandement du nombre de véhicules. Il ajoute que le problème est particulièrement important pour Chancy car on y a construit de nombreux logements au bord de la route. Il estime que cette pratique n'est pas très respectueuse des habitants et ajoute que cela lui a rappelé le quartier Gennecy construit il y a environ 40 ans.

Un commissaire (MCG) indique que le MCG va soutenir le principe d'une route de contournement de Chancy, mais néanmoins avec certains amendements car le groupe considère que ce sont des fonctionnaires qui doivent travailler sur ce type de projet et qu'il ne faut pas dépenser 300'000 F en plus, au vu du budget 2016 qu'il juge hostile.

Une commissaire (S) indique que tous les représentants du PS ne vont pas adopter la même position.

Elle indique que deux commissaires socialistes vont s'abstenir car, même s'ils entendent les problèmes soulevés par M. Barrillier, ils désirent avoir des éléments supplémentaires sur les prochains investissements.

Elle indique savoir que les arbitrages entre les différents projets sont particulièrement sévères ; elle cite notamment le fait que le Palais de Justice est considéré comme un bâtiment emblématique qui permettra de booster

l'ensemble du projet du PAV, alors que l'on ne sait même pas si l'on va entrer en matière sur ce premier crédit.

Elle explique qu'elle désire donc une vision d'ensemble.

Une commissaire (S) indique qu'elle va pour sa part refuser ce PL pour des questions de priorisation des investissements. Elle estime qu'il est nécessaire de faire des choix, même si l'on peut comprendre les problèmes de cette commune.

Elle pense que l'on se trouve néanmoins dans une proportion qui n'est pas alarmiste en comparaison par exemple avec les passages existants à la rue des Deux-Ponts.

Un commissaire (Ve) souligne que ce contournement n'existe dans aucune planification et qu'il y a cependant d'autres éléments de planification annoncés qui figurent eux dans la planification.

Par ailleurs, il observe que la page Facebook du conseiller d'Etat en charge des finances a dressé la liste des choses à analyser.

Il estime pour sa part qu'aborder la chose avec un petit crédit de 300'000 F pourrait « ramollir » les députés, mais il souligne que l'on envisage un projet de tranchée couverte, ce qui coûte très cher.

Un commissaire (PDC) indique qu'il soutiendra ce crédit d'étude mais considère qu'il faudrait avoir une vision plus globale de la problématique au lieu d'avancer au coup par coup.

Il estime que cette manière de faire perturbe la vision globale et il se demande donc si la commission pourrait éventuellement s'emparer de la problématique et soumettre au département une approche plus globale, afin notamment de ne pas favoriser un village par rapport à un autre.

Un commissaire (MCG) indique que les réponses données par courrier du département, au sujet du fait du développement du barreau nord, ont montré que le département a déjà une vision globale de la situation puisqu'il envisage une trajectoire de route qui rejoindrait ce barreau nord.

Il estime que le texte en lui-même est intéressant, ajoute qu'il vit lui-même à Chancy et constate la forte augmentation du trafic ; il indique enfin qu'il ne faut pas oublier les petites communes champêtres.

Un commissaire (Ve) précise qu'il est gentil de proposer ce genre de choses mais considère qu'il ne va néanmoins rien se passer de concret car l'on ne trouvera jamais 60 millions pour effectuer une tranchée couverte.

Un commissaire (MCG) affirme que, s'il y a un dépassement de 40'000 véhicules par jour, il pourrait y avoir une participation de la Confédération, comme cela a été le cas pour Vésenaz.

Un commissaire (Ve) précise qu'il n'y a pas eu d'aide de la Confédération pour Vézenaz et, par ailleurs, qu'à Chancy l'on est loin des 40'000 véhicules/jour.

M. Barrillier observe qu'il n'y a plus de subventions fédérales, mais il rappelle que pour Vézenaz Genève a perdu la subvention fédérale car le projet a trop traîné. Il considère donc que le fait de « saucissonner » le projet est la meilleure manière, selon lui, de ne pas avancer.

Il estime enfin que ce projet permettra d'améliorer la vie des habitants que l'on a installés là-bas.

Une commissaire (S) comprend que ces chiffres peuvent être perturbants pour un village, mais elle souligne que l'on est toutefois à beaucoup plus de trajets par jour sur d'autres axes comme la route de Meyrin, la route des Acacias ou encore la route de Malagnou.

Elle estime par ailleurs que le fait de trop dessaisir les services de l'Etat, notamment en matière de mobilité, revient finalement à ne faire que des pansements sur des choses déjà faites au fil du temps sans concertation majeure.

#### **Entrée en matière :**

La présidente met aux voix le PL 11589 :

**Pour : 10 (3 MCG ; 2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC)**

**Contre : 2 (1 Ve ; 1 S)**

**Abstentions : 2 (2 S)**

*L'entrée en matière est acceptée.*

Un commissaire (MCG) propose le titre suivant : ***PL 11589 demandant un projet d'étude pour la réalisation du contournement routier du village de Chancy.*** Il explique que le but recherché par ce changement est de ne pas mentionner la somme afin que cette étude soit faite par les architectes et les ingénieurs du département et donc de ne pas externaliser ce PL.

Un commissaire (UDC) estime qu'il faut arrêter de mettre les départements sous perfusion de bureaux d'études externes.

Un commissaire (UDC) indique que l'UDC va soutenir le titre original et pense par ailleurs que la loi oblige à mentionner le montant du crédit dans le titre.

Un commissaire (PLR) observe que le fait de mentionner 300'000 F ne signifie pas que ce montant sera attribué à l'externe et que le département va

de toute façon valoriser le temps de travail des personnes dédiées à ce dossier. Il ajoute que cette valorisation est mentionnée dans les projets de lois de bouclage.

M. Rosset explique que ce type de PL a pour but de donner une orientation à l'Etat pour effectuer des études d'opportunité, en l'occurrence pour un tronçon pour le village de Chancy. Il souligne que ce type d'étude ne sera pas inscrit sur l'investissement en tant que tel et sera donc pris en charge par le budget de fonctionnement de l'Etat, en l'occurrence du DETA. Il précise que cela ne signifie pas qu'il y aura ou pas des mandataires externes. Il explique que c'est le département en charge qui décidera.

Un commissaire (MCG) se demande pourquoi l'on propose 300'000 F. Il se demande si le fait de ne pas mentionner de chiffre pose un problème concret.

M. Rosset souligne que cela est très problématique car un tel projet ne donnerait pas d'orientation véritable au Conseil d'Etat. Il estime qu'il vaut donc mieux donner un chiffrage, lequel n'est qu'un premier chiffrage car, si l'étude démontre les besoins réels d'un tel projet de construction, l'on arrivera ensuite à des montants bien plus élevés.

Un commissaire (Ve) se demande si l'article 2 n'est pas contradictoire par rapport à ce que M. Rosset vient de dire.

M. Rosset explique que ce type de PL fait toujours référence à un budget d'investissement, mais qu'en réalité, l'on ne peut pas activer ce type d'étude en investissement à proprement dit, raison pour laquelle l'on indique une rubrique budgétaire qui va pointer sur du fonctionnement et non sur de l'investissement. Il ajoute enfin qu'il s'agit de donner une intention politique au sujet d'une étude immatérielle.

Amendement d'un commissaire (MCG) :

<b>Pour : 3 (3 MCG)</b> <b>Contre : 8 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC ; 1 S)</b> <b>Abstentions : 3 (1 Ve ; 2 S)</b>
---

*L'amendement est refusé.*

**Titre et préambule :**

<b>Pour : 7 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC)</b> <b>Contre : 5 (1 Ve ; 3 MCG ; 1 S)</b> <b>Abstentions : 2 (2 S)</b>
---

**Art. 1 Crédit d'étude :**

Un commissaire (Ve) propose de supprimer l'alinéa 2 afin de ne pas fixer dans le PL l'option d'une tranchée couverte :

**Pour : 6 (3 MCG ; 2 S ; 1 Ve)**

**Contre : 8 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC ; 1 S)**

**Abstentions : -**

**Art. 1 Crédit d'étude :**

**Pour : 7 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC)**

**Contre : 5 (3 MCG ; 1 Ve ; 1 S)**

**Abstentions : 2 (2 S)**

**Art. 2 Budget d'investissement :**

Un commissaire (Ve) propose de remplacer 2016 par **2017** à l'alinéa 1 :

**Pour : 2 (1 Ve ; 1 S)**

**Contre : 7 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC)**

**Abstentions : 5 (3 MCG ; 2 S)**

*Cette proposition est refusée.*

Un commissaire (MCG) propose de supprimer l'alinéa 2 car cela oblige la commission, selon lui, à aller de l'avant avec le projet si l'on vote ce PL.

Un commissaire (UDC) pense que l'on est obligé de faire figurer cette mention dans le PL.

M. Rosset explique que cela ne rend pas la réalisation des travaux obligatoire, mais que cela permet néanmoins que le suivi des 300'000 F se fasse selon une norme adéquate.

Un commissaire (MCG) retire sa proposition d'amendement.

**Art. 2 Budget d'investissement :**

**Pour : 7 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC)**

**Contre : 5 (3 MCG ; 1 Ve ; 1 S)**

**Abstentions : 2 (2 S)**

**Art. 3 Financement et charges financières :**

**Pour : 7 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC)**

**Contre : 5 (3 MCG ; 1 Ve ; 1 S)**

**Abstentions : 2 (2 S)**

**Art. 4 Amortissement :****Pour : 7 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC)****Contre : 5 (3 MCG ; 1 Ve ; 1 S)****Abstentions : 2 (2 S)**

Un commissaire (MCG) demande s'il est usuel de faire figurer dans la loi le fait que le Grand Conseil soit régulièrement informé des avancées des études.

M. Rosset confirme qu'il existe la possibilité de revenir devant la commission pour refaire un point de situation régulier. Il ajoute que, dans le cadre du PL relatif à l'Hospice général, il est prévu un suivi des travaux similaire.

**Art. 5 Suivi des travaux d'étude :****Pour : 10 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC ; 3 S)****Contre : 1 (1 Ve)****Abstentions : 3 (3 MCG)****Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat :****Pour : 7 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC)****Contre : 4 (3 MCG ; 1 Ve)****Abstentions : 3 (3 S)****Art. 7 Entrée en vigueur :****Pour : 7 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC)****Contre : 5 (3 MCG ; 1 Ve ; 1 S)****Abstentions : 2 (2 S)**

La présidente soumet au vote le PL 11589 :

**Pour : 7 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC)****Contre : 4 (2 MCG ; 1 Ve ; 1 S)****Abstentions : 3 (1 MCG ; 2 S)**

*Le PL 11589 est adopté.*

*La catégorie II est préavisée et la date de dépôt est fixée au 1<sup>er</sup> mars 2016.*

## **Projet de loi (11589)**

### **ouvrant un crédit d'étude de 300 000 F pour la réalisation du contournement routier du village de Chancy**

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

#### **Art. 1 Crédit d'étude**

<sup>1</sup> Un crédit d'étude de 300 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude de la réalisation de l'évitement du village de Chancy par un contournement routier.

<sup>2</sup> L'étude porte notamment sur l'opportunité et le coût d'une réalisation en tranchée partiellement couverte.

#### **Art. 2 Budget d'investissement**

<sup>1</sup> Ce crédit d'étude est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2016 sous la rubrique [l'identification finale de la rubrique budgétaire sera effectuée au plus tard lors du vote du projet de loi par le Grand Conseil].

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

#### **Art. 3 Financement et charges financières**

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissements « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

#### **Art. 4 Amortissement**

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

#### **Art. 5 Suivi des travaux d'étude**

Le Grand Conseil est régulièrement tenu informé de l'avancement des études.

**Art. 6      Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

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

**Art. 7      Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

*Date de dépôt : 12 janvier 2016*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Lydia Schneider Hausser**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Certes, les habitants de Chancy en ont assez de voir passer sous leur fenêtres des files de voitures matin et soir ; cela nous le comprenons.

Certes, il serait simple de dessiner une route (d'évitement) au milieu de nulle part ! Sauf que nous ne sommes pas d'accord de sacrifier du terrain agricole pour permettre aux voitures d'arriver plus rapidement et facilement au centre du canton de Genève.

Certes, le projet de loi qui vous est soumis n'est que le financement d'une étude préliminaire servant à savoir ce qui serait possible en matière d'évitement de Chancy.

Les Socialistes disent non à ce projet de loi d'investissement, notamment pour les raisons suivantes :

- a) Actuellement, en grande partie voire en totalité, les discussions menées au parlement tournent autour du problème de la dette du canton. Comment motiver la dépense prévue dans ce projet de loi et surtout les dépenses à venir si une telle étude aboutissait et que la construction d'une nouvelle route était préconisée – des dizaines de millions pour l'évitement d'un seul village !

Le DETA le dit lui-même, ces 300 000 F ne permettraient que de relancer l'étude de faisabilité, remettre à jour les données, analyser les variantes, définir le tracé définitif, terminer l'avant-projet, lancer le processus d'acquisition et déposer un crédit d'exécution pour les phases suivantes. Les phases suivantes sont déjà estimées financièrement parlant : 400 000 F pour les études jusqu'à l'autorisation de construire, plus 800 000 F pour les honoraires pour les appels d'offres ; total intermédiaire et estimé 1 500 000 F juste pour l'avant-projet...

- b) Le passage d'environ 7000 véhicules quotidiennement est insupportable pour les habitants de Chancy et serait l'argument principal de cette

demande d'investissement. Nous sommes étonné-e-s en bien par le fait que les signataires de ce PL estiment que 7000 voitures par jour, dans une rue d'habitation, est inacceptable ; mais alors à quand le contournement de la rue des Deux-Ponts, de la rue de Lyon (25 000 par jour), de la rue de la Servette (9500 véhicules par jour)<sup>1</sup>, etc. (chiffres figurant dans le rapport « Les transports genevois en chiffre », DETA, avril 2014).

- c) Un contournement de Chancy préserverait, pendant un certain temps, le village du flux de voitures, mais il amènerait encore plus rapidement et peut-être de plus nombreuses voitures au centre de Genève.

Le contournement en tant que tel n'est qu'un leurre de résolution du problème de transit et de la saturation en matière de véhicules motorisés : la problématique des plus de 450 000 déplacements en transports individuels motorisés par jour aux frontières.

- d) Le plan de « Mobilité 2030 » ne parle à aucun moment d'un tel évitement de Chancy alors que tout le Grand Conseil s'était accordé sur ces mesures structurantes. Des priorités en lien avec les subventions fédérales ont été émises ainsi que des priorités en matière de développement des transports au niveau cantonal.

- e) Genève souffre à ses terres agricoles. Ici encore pour permettre d'importants chiffres d'affaires à des sociétés de bétonnage, nous serions prêts, encore une fois, à sacrifier des hectares de terre cultivable pour de la route et pour les voitures.

Les Socialistes refusent ce projet de loi car il n'est pas abouti en termes de pertinence globale, cantonale et en matière de mobilité. Faut-il que chaque village élise un-e député-e, ou fasse du lobbying au Grand Conseil pour avoir « sa traversée couverte ou sa route d'évitement » ? Combien allons-nous en faire ?

Globalement, pour les villages, la logique d'action devrait être de : réduire la vitesse, aménager la route principale du village en zone 30 ou 40, poser des chicanes, prioriser une ligne de bus, ceci afin d'amenuiser la dangerosité du trafic et afin de le diminuer, de le décourager.

Le Conseil d'Etat devrait revenir avec des projets de P +R aux frontières (côté suisse) ; à moins que le parti référendaire sur la participation financière au P+R au-delà de nos frontières ait une autre solution à nous proposer pour endiguer le flux des véhicules motorisés.

Lors des travaux de ce projet de loi en commission, le département (DETA) nous a informés que plusieurs communes avaient émis le vœux de détourner le trafic motorisé. A cet effet, le département se propose de mettre en route un

processus d'évaluation de ces projets dans le cadre du Plan d'action du réseau routier 2015-2019. Celui-ci sera proposé au Conseil d'Etat dans la première moitié de 2016.

Pour le parti socialiste, cette dernière démarche est beaucoup plus cohérente que de s'enflammer sur une proposition qui ne prend en compte qu'un seul village. Le problème qui nous est soumis ici n'est pas celui de Chancy, mais bel et bien celui de tout le trafic de transit. Soit nous bétonnons toutes les surfaces encore disponibles de notre canton, soit nous réfléchissons globalement à la problématique. La création d'une route n'est pour nous pas LA solution !

En conséquence, nous vous prions, Mesdames et Messieurs les député-e-s, de refuser ce projet de loi.

*Date de dépôt : 8 février 2016*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### **Rapport de M. François Lefort**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Ce projet de loi part d'une intention louable et aimerait répondre aux demandes de la population du village de Chancy.

Ce projet demande de lancer une étude de faisabilité d'un contournement routier du village, y compris par une tranchée couverte.

Quelle est la situation nécessitant d'entreprendre à grands frais de tels travaux ? Oui, à grands frais, car le crédit d'étude de 300 000 F serait fatalement suivi d'un crédit d'investissement, qu'on peut évaluer selon les minutes de la commission, qui avait planché déjà sur une pétition d'habitants de Chancy sur ce sujet, à 12 millions au minimum, pour un contournement sans compter la procédure de déclassement et les fatales expropriations de zone agricole nécessaires.

La tranchée couverte envisagée dans l'exposé des motifs n'est pas chiffrée mais la récente tranchée de Vézenaz nous fournit une idée assez précise et réaliste d'un coût qui se situerait dans une fourchette entre 60 et 70 millions.

Si la procédure choisie par les initiants est assez semblable à celle que leurs prédécesseurs avaient choisie pour Vézenaz, on se réjouit qu'ils se soient contentés ici d'un projet de crédit d'études et non d'investissement.

Quelles est la situation en détail ? Chancy, il est vrai, a souffert d'un trafic de poids lourds dû à l'exploitation de gravières, qui a diminué, mais dont la diminution a été compensée par une augmentation du trafic pendulaire à environ 7000 véhicules traversant chaque jour les rues.

Si ce nombre a augmenté, les raisons en sont connues : la surchauffe économique de Genève, l'incapacité du canton à faire face aux besoins en logements d'une population en croissance continue.

Un premier projet de contournement avait été abandonné en raison de la diminution du trafic poids lourds.

Et qu'en est-il aujourd'hui ? Le contournement de Chancy n'est pas à l'ordre du jour, ni du plan directeur cantonal, ni du plan directeur du réseau routier, ni de la stratégie cantonale de mobilité Mobilité 2030.

La stratégie du canton est de faire face à l'augmentation des besoins de mobilité et d'aménagement correspondant. Cette stratégie que les Verts soutiennent ne peut être complétée d'emplâtres de convenance, qui aurait en plus pour conséquence d'interférer avec cette stratégie, et d'entrer en compétition avec les financements prioritaires ailleurs.

De plus il est quasiment certain que ce genre de contournement ne bénéficiera d'aucun financement fédéral, car non prioritaire, et que la charge sera entièrement pour le canton, le village de Chancy n'ayant pas la capacité financière de ces travaux.

La région de Chancy et surtout la région voisine française bénéficieront bientôt des développements ferroviaires grâce au CEVA et il en est attendu une diminution du trafic pendulaire, dont devrait bénéficier les villages de la région.

Enfin la situation financière connue du canton ne se prête pas à ce genre d'investissements non prioritaires.

Au vu de ces explications, la minorité vous recommande de refuser ce projet de loi.

#### *Sources :*

- *Mobilité 20130. Une stratégie multimodale pour Genève.* <http://ge.ch/mobilite/politique-de-la-mobilite/mobilites-2030>
- *Plan directeur cantonal 2030.* <http://ge.ch/amenagement/plan-directeur-cantonal-2030>