

Date de dépôt : 13 janvier 2016

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 24 800 000 F pour la requalification de la route de Suisse à Versoix (mesure 52-1 du Projet d'agglomération)

Rapport de majorité de M. Guy Mettan (page 1)

Rapport de première minorité de M. Christo Ivanov (page 12)

Rapport de seconde minorité de M. Florian Gander (page 13)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné ce projet de loi lors de sa séance du 24 novembre 2015 sous la présidence de M^{me} Bénédicte Montant. M. Sébastien Pasche a assuré le procès-verbal. M. Alan Rosset, responsable budget investissements, DF, a assisté à la séance.

Audition de MM. Luc Barthassat, conseiller d'Etat DETA, Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint, Thierry Michel, directeur général a.i. DGGC, Christian Gorce, directeur des ponts et chaussées, DGGC, et Alexandre Wisard, chef du service de la renaturation des cours d'eau de la DGEau

M. Barthassat explique que le PL 11691 concerne la requalification de la route de Suisse à Versoix, une route en mauvais état dont on parle, selon lui, depuis déjà fort longtemps.

M. Gorce indique que ce projet concerne donc la requalification de la route de Suisse, à l'est de la commune de Versoix, le long du lac Léman. Le projet s'étend de la fin de la route de Lausanne jusqu'à la frontière vaudoise et il précise que l'ensemble du tronçon mesure 2400 m. Le plan directeur cantonal 2015, dans sa version mise à jour et approuvée par le Conseil d'Etat le 6 octobre 2010 et par la Confédération le 31 mars 2011, prévoit la requalification de la route de Suisse comme voie urbaine structurante. Il souligne que la mise en œuvre de la requalification de cette route est également prévue dans le plan directeur cantonal 2030 approuvé par le Conseil fédéral le 29 avril 2015. Les projets d'agglomérations constituent un pilier important de la politique des agglomérations de la Confédération et du développement territorial durable de la Suisse et ils visent une planification coordonnée de l'urbanisation, de la gestion du paysage et des transports dans les espaces urbains.

Il poursuit en expliquant que la signature de la convention d'accord sur les prestations entre la Confédération suisse, le canton de Genève et le canton de Vaud acte la participation de la Confédération à la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, pour la partie transport et urbanisation. Il précise que la subvention pour le projet d'agglomération franco-valdo-genevois est fixée à raison d'un taux de contribution de 40% et d'un montant maximum de 186 millions de francs. Cette route fait partie du réseau primaire, donc absorbe un trafic de transit important, et par ailleurs elle permet le passage de convois exceptionnels. Les premiers projets concernant la requalification de la route de Suisse datent déjà des années 1990 et il observe que les projets initiaux de tunnels ont finalement été abandonnés, notamment pour des contraintes techniques et des questions de coûts élevés. Il a cependant été décidé de procéder à une étude plus complète du réaménagement de la traversée de Versoix. Une étude de faisabilité a donc été établie en étroite collaboration avec la commune de Versoix et celle-ci a défini des gabarits et des principes d'aménagement en fonction de « séquences » aux propriétés distinctes liées aux secteurs traversés – secteur Bourg, secteur Versoix-centre-ville, secteur Ville –, ainsi qu'aux conditions locales rencontrées. Le projet initial ne prévoyait pas de piste cyclable car il existait déjà un itinéraire au nord de la commune. Puisqu'il s'agit de l'un des axes identifiés comme prioritaires dans le plan directeur de la mobilité douce, des aménagements cyclables ont finalement été prévus.

M. Gorce décrit ensuite une coupe de la route et mentionne les différents éléments conformant la route (voies de circulation, trottoirs, bandes cyclables) et par ailleurs, les espaces publics réalisés par la commune de Versoix. Lorsque le projet aura été aménagé, les véhicules motorisés pourront toujours stationner

au bord de la route, mais en laissant toutefois un espace pour une piste cyclable et pour un trottoir. Il montre ensuite deux autres parties du tronçon avec les différents éléments conformant le projet. Il explique que, dans le dernier tronçon (P 920), des plantations sont en plus prévues. Au niveau du financement, le total du projet s'élève à 21,5 millions, hors TVA, renchérissement, divers et imprévus, dont 17,2 millions à charge du canton et 4,3 millions à charge de Versoix. Au niveau des recettes, le projet bénéficie d'une subvention de la Confédération répartie entre les cantons de Vaud et Genève, et ensuite entre la commune de Versoix et l'Etat de Genève au prorata des coûts d'investissements de chacune des parties.

Un commissaire UDC indique qu'il existe déjà actuellement un itinéraire cyclable. Il désire donc connaître le coût des aménagements cyclables prévus dans le projet et par ailleurs si une variante sans ces aménagements a été envisagée.

M. Barthassat souligne qu'il tient particulièrement à ce que, pour tous les nouveaux axes et pour tous les axes rénovés, tous les types de trafic (vélos, piétons, voitures, TPG) aient chacun leur propre voie de circulation, afin que les différents modes de circulation puissent être fluides, sans qu'il y ait de chevauchements. Il considère par ailleurs que l'Etat doit respecter l'initiative pour la mobilité douce votée par le peuple et donc que le département doit aller dans ce sens-là lorsque cela est possible. Concernant une augmentation du trafic de motos et une réduction du nombre des cyclistes au niveau national, M. Barthassat souligne que cette baisse ne se retrouve pas du tout à Genève et que, au contraire, le nombre de cyclistes a largement augmenté dans le canton. Enfin, le projet se fait en collaboration avec la commune de Versoix, et la question des places de stationnement a également été négociée avec les différents commerçants du tronçon concerné. Il souligne que l'on parle depuis plus de 20 ans de ce projet, et il estime qu'il s'agit d'un projet primordial pour le canton.

Le même député observe qu'il est prévu un renchérissement de 4,4 millions ; il se demande pourquoi ce montant est si élevé.

M. Gorce souligne que les devis initiaux datent de 2005 et que c'est donc par rapport à ces devis que le renchérissement est calculé. Ils attendent que la loi soit votée pour lancer les appels d'offres AIMP, mais l'autorisation est néanmoins en force.

Un commissaire Vert désire revenir sur la question du renchérissement ; il se demande pourquoi l'on ne peut pas revenir avec des chiffres plus frais. Il se demande par ailleurs pourquoi le canton de Vaud touche une partie de la subvention. Il trouve le projet très cher.

M. Michel indique que l'issue de ce projet est le projet d'agglomération et que tous les éléments sont calculés avec des indices d'octobre 2005 et la même trame financière. Il souligne que ce calcul doit être effectué notamment pour aller chercher des subsides à la Confédération. Pour Vaud, il y aura par la suite une seconde étape de requalification de la route de Suisse sur le territoire vaudois. Concernant le coût, M. Gorce souligne que, pour remettre ensuite les pistes cyclables et les trottoirs, il faut refaire totalement l'encaissement de la route, ce qui explique en partie le coût élevé de cette route. Il ajoute que les SIG profitent néanmoins de ces travaux pour les connecteurs primaires et que le trafic sur cet axe est très élevé.

Une commissaire PS considère que les trottoirs et les pistes cyclables à cet endroit doivent clairement être remodelés, à cause notamment de la grande circulation des deux-roues et des piétons. Concernant le coût de l'ensemble qu'elle juge élevé, elle se demande si une option plus légère avec uniquement des travaux en surface pourrait être envisagée.

M. Gorce explique que, pour régler tous les problèmes de niveau et pour pouvoir se raccorder sur chaque propriété privée le long de la route, l'on est obligé de procéder à des travaux en profondeur. Il ajoute que, si l'on ne traite pas les différences de niveau, cela occasionne des problèmes pour la voirie. Il souligne que cela concerne aussi les espaces publics construits par la commune de Versoix et il indique enfin que l'ensemble du tronçon sera par ailleurs équipé d'un revêtement phono-absorbant. Son financement dépend de la temporalité des travaux, étant donné que la Confédération va subventionner ce type de travaux jusqu'au 31 mars 2018, avec probablement une année supplémentaire. Le coût du revêtement phono-absorbant a donc été pris en compte dans le projet, mais ils essaieront néanmoins de récupérer une partie du coût de ce revêtement si l'obtention de la subvention est possible. Il faut noter que l'Etat est attaquant, par rapport aux normes anti-bruit, au cas où il ne mettrait pas de revêtement phono-absorbant dans les temps. Il indique que l'on n'a pas aujourd'hui de bitumes tièdes pour le revêtement phono-absorbant, mais il précise que, pour tout ce qui concerne les couches intérieures, si les essais s'avèrent concluants, le choix pourrait se porter sur ce type de bitume. Par ailleurs, il souligne que le revêtement phono-absorbant ne fait que 3 cm d'épaisseur, ce qui ne représente qu'une part minime de l'ensemble de la route.

Un autre commissaire UDC se demande si les pistes cyclables, qu'il considère comme des pistes cyclables de luxe, sont entièrement payées par le canton.

M. Gorce lui répond que le canton paie toute la partie cantonale, tandis que les cheminements communaux sont payés par Versoix.

Discussion et vote

A l'issue de la présentation, la Présidente indique que la commission a reçu une lettre de la commune de Versoix, qui demande à se faire auditionner afin, selon elle, de dire tout le bien qu'elle pense du projet : elle lit ce courrier à la commission.

Un commissaire MCG indique qu'il allait proposer de toute manière que l'on auditionne la commune.

Son collègue UDC se dit favorable à cette audition car il indique avoir un certain nombre de questions à poser à la commune, notamment au sujet du nombre de places de parking prévu, qu'il juge pour sa part restreint.

Un commissaire PS se demande en quoi cette piste relève du luxe. Il estime pour sa part qu'il n'y a pas assez de pistes cyclables dans le canton. En outre, il souligne que chaque individu roulant à vélo ne pollue pas et ne consomme pas d'énergie ; il estime donc qu'un petit peu de luxe serait même souhaitable pour les cyclistes. Il souhaite donc voter le PL ce soir.

Le commissaire Vert désire souligner que le projet a été préparé avec la commune, laquelle est fort favorable au projet. Il ne voit donc pas pourquoi il faudrait l'auditionner.

Le commissaire PDC considère que l'on doit auditionner la commune afin d'effectuer un travail correct.

Un commissaire PLR propose de poser des questions spécifiques à l'avance à la commune, mais il se dit néanmoins contre le principe de l'audition.

Audition de la commune de Versoix :

Pour : 6 (3 MCG, 2 UDC, 1 PDC)

Contre : 7 (4 PLR, 1 Ve, 2 S)

Abstention : 1 (1 S)

L'audition de la commune de Versoix est refusée.

La Présidente soumet ensuite au vote le PL 11691 :

Entrée en matière :

Pour : 9 (4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 Ve)

Contre : 5 (3 MCG, 2 UDC)

Abstention : –

Titre et préambule :

Pour : 9 (4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 Ve)

Contre : 5 (3 MCG, 2 UDC)

Abstention : –

Art. 1 Crédit d'investissement :

Pour : 9 (4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 Ve)

Contre : 5 (3 MCG, 2 UDC)

Abstention : –

Art. 2 Planification financière :

Pour : 9 (4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 Ve)

Contre : 5 (3 MCG, 2 UDC)

Abstention : –

Art. 3 Subvention fédérale :

Pour : 9 (4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 Ve)

Contre : 5 (3 MCG, 2 UDC)

Abstention : –

Art. 4 Amortissement :

Pour : 9 (4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 Ve)

Contre : 5 (3 MCG, 2 UDC)

Abstention : –

Art. 5 Utilité publique :

Pour : 9 (4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 Ve)

Contre : 5 (3 MCG, 2 UDC)

Abstention : –

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

Pour : 9 (4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 Ve)

Contre : 5 (3 MCG, 2 UDC)

Abstention : –

La Présidente soumet au vote le PL 11691 :**Pour :** 9 (4 PLR, 1 PDC, 3 S, 1 Ve)**Contre :** 5 (3 MCG, 2 UDC)**Abstention :** –

Le PL 11691 est adopté. Suite à ces débats, la majorité de la commission vous demande donc, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi.

Projet de loi (11691)

ouvrant un crédit d'investissement de 24 800 000 F pour la requalification de la route de Suisse à Versoix (mesure 52-1 du Projet d'agglomération)

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

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit d'investissement de 24 800 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour la requalification de la route de Suisse à Versoix (mesure 52-1 du Projet d'agglomération).

² Il se décompose de la manière suivante :

| | |
|---|---------------------|
| – Terrain, constructions, travaux, etc. | 15 944 395 F |
| – Honoraires, essais, analyses | 1 228 256 F |
| – TVA | 1 373 812 F |
| – Renchérissement | 4 425 070 F |
| – Divers et imprévus | 1 150 467 F |
| – Activation des charges salariales | 678 000 F |
| Total | 24 800 000 F |

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement de 24 800 000 F est ouvert dès 2016. Il est inscrit sous la politique publique J « Mobilité ».

² Il se décompose de la manière suivante :

| | |
|---|---------------------|
| – Construction (rubrique 06110600.501000) | 24 499 764 F |
| – Equipement (rubrique 0603500.506000) | 300 236 F |
| Total | 24 800 000 F |

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

Art. 3 Subvention fédérale

Une subvention fédérale est prévue. Elle est comptabilisée sous la politique publique J « Mobilité » (rubrique 06110600.630000) et se décompose comme suit :

| | |
|--|---------------------|
| – Montant retenu pour la subvention | 24 800 000 F |
| – Subvention | <u>2 792 000 F</u> |
| Financement à la charge de l'Etat | 22 008 000 F |

Art. 4 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé sur le coût d'acquisition (ou initial) selon la méthode linéaire, sur une période correspondant à l'utilisation effective des éléments d'actifs concernés; l'amortissement est porté au compte de fonctionnement.

Art. 5 Utilité publique

Les travaux prévus à l'article 1 de la présente loi sont déclarés d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1933.

Art. 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.

Réponses aux questions de la commission des travaux

Séance du 24 novembre 2015 / PL 11691 et 11692

PL 11961

Question 1

En référence à la rubrique « terrain, constructions, travaux », l'Etat doit-il acheter des terrains pour réaliser ce projet ?

Le libellé de la rubrique "terrain, constructions et travaux" est à considérer comme un libellé générique. La direction générale du génie civil (DGCC) confirme qu'aucune acquisition de terrain n'est prévue.

Le montant de CHF 15'944'395 comprend les éléments suivants :

| PL 11691 - Rubrique "Terrain, constructions, travaux" | CHF HT |
|---|-------------------|
| Construction routière | 14 156 480 F |
| Plantations | 665 271 F |
| Eclairage public (SIG) | 914 747 F |
| Feux signalisation lumineuse | 207 897 F |
| Total | 15 944 395 |

Question 2

Quel est le coût des aménagements cyclables prévus dans le projet et par ailleurs une variante sans ces aménagements a-t-elle été envisagée.

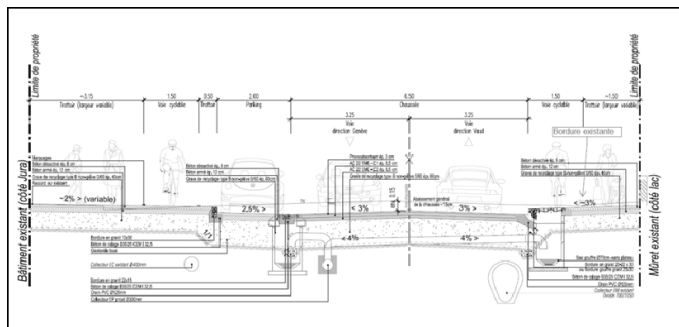
L'initiative IN 144 votée par le peuple le 15 mai 2011 demande notamment que des pistes cyclables continues, directes et sécurisées soient aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires.

L'axe route de Lausanne – route de Suisse est identifié comme un axe prioritaire dans le plan directeur de la mobilité douce (PDMD) adopté par le Conseil d'Etat le 31 mars 2011 et voté par le Grand Conseil le 25 janvier 2013.

Dès lors, le projet intègre des aménagements en faveur de la mobilité douce (autorisations en force DD 105501 et 106168). Aucune variante sans aménagement cyclable n'a été étudiée (Il est néanmoins vrai que les toutes premières études datant de la fin des années nonante ne prévoyaient pas d'aménagement cyclable).

L'infrastructure de la chaussée et des trottoirs doit être intégralement reprise afin d'assurer notamment le réglage des niveaux du projet. En effet, plusieurs zones de trottoirs sont

situées au même niveau, voir en dessous du niveau de la chaussée. Ainsi, l'emprise complète du projet en situation, avec ou sans piste cyclable, serait identique. Dès lors, dans le cas particulier de ce projet, la réalisation d'une piste cyclable ne provoque pas de coût supplémentaire. Inversement, sa suppression ne permettrait pas de réaliser une économie.



Question 3

Les places de stationnement supprimées seront-elles compensées ailleurs

Le bilan des places de stationnement est globalement positif, soit :

| | Actuel | Projet | Bilan |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Véhicules légers | | | |
| | Nbre places de stationnement | Nbre places de stationnement | Nbre places de stationnement |
| <i>Tronçon de la route des Fayards au chemin J.-B. Vandelle</i> | | | |
| Place de stationnement en "épi" | 58 | 0 | - 58 |
| Place de stationnement longitudinale (admis 6,80 ml/place) | 30 | 53 | + 23 |
| <i>Tronçon chemin J.-B. Vandelle à la frontière vaudoise</i> | | | |
| Place de stationnement en "épi" | 0 | 0 | +/- 0 |
| Place de stationnement longitudinale (admis 6,80 ml/place) | 17 | 67 | + 50 |
| Total | 105 | 120 | + 15 |

Poids lourds

| | ml de stationnement | ml de stationnement | ml de stationnement |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|
| Place de stationnement (route des Fayards à chemin J.-B. Vandelle) | 0 | 0 | 0 |
| Place de stationnement (chemin J.-B. Vandelle à la frontière vaudoise) | 218 | 273 | 55 |
| Total | 218 | 273 | 55 |

Ce bilan n'inclut pas les parkings privés (par exemple celui de la COOP au 77, rte de Suisse)

Date de dépôt : 9 février 2016

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie le 24 novembre 2015 afin d'étudier le projet de loi 11691 pour la requalification de la route de Suisse à Versoix.

La problématique de ce projet de loi est multiple.

La première raison de ce rapport de minorité est l'aspect financier de ce PL. En effet, un montant de 24,8 millions de F TTC pour 2'400 mètres de route et d'aménagements, cela fait 10'333'333,33 millions de F TTC le kilomètre. C'est certainement un des tronçons les plus chers de Suisse, pour ne pas dire d'Europe ou du monde.

Par rapport au projet prévu initialement, il y a un renchérissement de 4,4 millions de F car les devis initiaux dataient de 2005.

Il n'y a donc pas eu d'AIMP car les auteurs de ce PL attendent que la présente loi soit votée pour lancer les appels d'offres.

La compensation des places de parking supprimées : seront-elles remplacées conformément aux lois votées par notre Grand Conseil sur cette question ?

La création d'une piste cyclable protégée qui n'avait pas été prévue dans le projet initial de 2005 est intégrée dans ce nouveau PL alors qu'une piste cyclable traversant Versoix en site propre et protégé existe déjà.

Enfin, l'audition de la commune de Versoix, associée par les services de l'Etat à ce PL, a été refusée par une majorité relative de la Commission des travaux par 7 voix contre 6. Ce qui est très regrettable !

Pour toutes ces raisons, une minorité de la Commission des travaux vous demande de refuser ce projet de loi.

Date de dépôt : 12 janvier 2016

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Florian Gander

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de travaux s'est réunie le 24 novembre dernier afin d'étudier le projet de loi 11691. Sur le fond, le MCG comprend l'utilité de la transformation d'un tel axe de circulation qui, il est vrai, est aujourd'hui extrêmement encombré durant les heures d'affluence, soit le matin et en fin de journée.

Cependant, la vision du réaménagement de cette route pose plusieurs problèmes. Il est en effet techniquement impossible d'élargir la chaussée sans faire de suppression de stationnements. La plantation d'arbres ainsi que la création de nouvelles pistes cyclables ne faciliteront pas la circulation ; si ce n'est même la péjoreront, compte tenu du nombre impressionnant de véhicules individuels motorisés utilisant cet axe routier.

Le MCG n'est pas opposé à une nouvelle régulation du trafic sur la route de Versoix mais déplore que ce soient à nouveau les résidents qui en payeront les conséquences pour une utilisation qui ne leur est pas propre. Pour une réelle amélioration du confort phonique de la commune de Versoix, il ne suffira pas de recouvrir les chaussées de revêtement phono-absorbant, mais il faudrait dévier le trafic aérien dont les nuisances sont nettement supérieures à celles liées au trafic routier individuel.

Le groupe MCG propose d'autres solutions et trouverait bien plus judicieux de créer une route de contournement en utilisant les infrastructures existantes et nombreuses dont les pistes cyclables sont déjà construites. Ce qui permettrait de réduire fortement les coûts d'un tel projet de loi. Je pense en l'occurrence à un contournement par la route de l'Etraz, la route de Collex et la route de Valavran pour finir sur la route de Colovrex qui mène directement à l'autoroute de contournement, évitant la traversée des communes de Versoix et de Bellevue, qui permettrait aux pendulaires vaudois et français un accès bien plus rapide, actuellement partiellement utilisé par ceux venant depuis Collex-Bossy ou du canton de Vaud.

D'autres possibilités pourraient également être envisagées comme par exemple de simplement réguler le trafic sur des routes unidirectionnelles. En effet, la commune de Versoix possède deux routes transversales. Pourquoi ne pas qualifier la route de Lausanne en route pénétrante sur le canton de Genève et l'avenue Adrien-Lachenal en route de sortie ? D'autres solutions moins onéreuses et bien plus pragmatiques peuvent être étudiées et c'est pour toutes ces raisons-là que le groupe MCG vous recommande de refuser ce projet de loi.