

Date de dépôt : 14 septembre 2020

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat de bouclement de la loi 11310 ouvrant un crédit d'étude de 1 331 000 francs en vue de mener les études d'une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy, dite L1, et d'une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand, dite L2, dans le cadre des projets d'infrastructures de mobilité dans le secteur de Genève-Sud

Rapport de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des travaux s'est réunie le 1^{er} septembre 2020 sous la présidence de M. Rémy Pagani pour étudier ce projet de loi renvoyé à la commission des travaux le 17 octobre 2019 par le Grand Conseil.

A assisté à la séance du 1^{er} septembre 2020 M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique. Qu'il soit ici remercié pour sa disponibilité et sa précieuse collaboration aux travaux de la commission.

Que M^{me} Garance Sallin qui a assuré la rédaction du procès-verbal de séance soit également remerciée pour sa précieuse collaboration.

1. Présentation du projet de loi par MM. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint, Christian Gorce, ingénieur cantonal, et Andreas Baranyai, chef de projet à l'office cantonal du génie civil (OCGC), département des infrastructures (DI)

Lors de la séance du 1^{er} septembre 2010, M. Gorce rappelle que l'objectif du crédit d'étude ouvert par la loi 11310 visait à préciser les caractéristiques des nouvelles infrastructures de Genève-Sud en termes de dimensionnement

et d'altimétrie. A l'issue de ces études, un projet de loi devait être déposé pour terminer les études et construire les deux tronçons routiers. L'étude a permis de proposer un projet de loi, le PL 12183, déposé le 27 septembre 2017, dont notamment le principe du développement durable développé dans le cadre du projet. Il s'agissait de préparer les dossiers de projet d'ouvrage, de demande d'autorisation de construire et du projet d'exécution pour réaliser en 2023 et mettre en service en 2025 les deux liaisons L1 et L2. Le 9 avril 2019, le Grand Conseil a refusé ce projet de loi. Dès lors, le présent projet de loi marque le bouclage financier de la loi 12183 : les dépenses se montent à 1 247 038 francs pour un montant voté de 1 331 000 francs, soit un non-dépensé de 83 962 francs. Comme les études n'ont pas été suivies par la réalisation d'un projet, les montants dépensés ont fait l'objet d'un amortissement exceptionnel comptabilisé dans l'exercice 2019 dans les comptes de fonctionnement, en application des normes comptables en vigueur.

Questions des député-e-s

Un député demande si un seul bureau d'étude est intervenu : M. Gorce précise que l'attribution s'est faite à un groupement de bureaux.

Une députée aimerait savoir s'il est courant que les dépenses fassent l'objet d'un amortissement exceptionnel. M. Gorce répond que cela fait partie de la méthodologie. Si les études avaient continué, elles auraient été portées au crédit d'investissement. Dès lors que le projet ne se fait pas, elles ne sont pas portées en investissement et il y a un amortissement extraordinaire.

A une question portant sur les procédures AIMP, M. Gorce confirme qu'elles ont été appliquées.

Un autre député aimerait savoir s'il existe un projet qui vise à remplacer celui qui a dû être abandonné. M. Dal Busco rappelle que les deux projets concernant ce secteur du canton ont été refusés au parlement, alors que ce territoire connaît de forts besoins en mobilité. Ces refus ont éliminé des solutions possibles. Une plateforme de réflexion avec les communes pour en proposer de nouvelles a vu le jour. M. Dal Busco précise par ailleurs que ce secteur n'est pas dans le rayon d'action immédiat du Léman Express et qu'il connaît un problème de pénétration des véhicules individuels motorisés. Il observe une ouverture assez intéressante de l'OFROU, avec le projet d'élargissement de l'autoroute, qui représente entre 2 et 3 milliards d'investissements fédéraux. L'OFROU a changé d'approche en termes d'autoroute : il est d'accord d'étudier la possibilité d'affecter une partie de la capacité accrue de l'autoroute aux transports en commun, ce qui n'est pas

possible aujourd'hui. Enfin, il est également envisagé de favoriser des voies pour le covoiturage.

M. Ferey souligne les discussions avec toutes les communes de Genève-Sud et avec les partenaires français. Une étude va être lancée prochainement pour repenser le concept de mobilité pour Genève-Sud. L'OFROU est prêt à entrer en matière pour fluidifier le passage de la douane de Bardonnex. Sur Genève-Sud, des aménagements cyclables supplémentaires et des lignes transfrontalières pour améliorer le report modal sont envisagés. Cela fera ensuite l'objet de discussions au sein d'une instance politique. Une vision claire est attendue d'ici fin 2021. Une autre étude a été entamée l'été 2020 concernant l'élargissement envisagé par l'OFROU.

Un député aimerait savoir ce qu'il advient de la jonction autoroutière de Lancy-Sud. M. Dal Busco rappelle que, sans L1 et L2, cela ne fait pas vraiment sens de la réaliser. L'OFROU considère d'ailleurs que ce projet ne tient plus. Il ajoute que le projet de P+R est toujours d'actualité dans le secteur du Trèfle-Blanc.

Un autre député demande si seul le parking du Trèfle-Blanc est prévu ou si d'autres le sont. M. Dal Busco précise qu'un autre parking, de faible capacité, est prévu sur le site de la Chapelle, à côté de la gare du Bachet, destiné aux utilisateurs qui feraient un transfert modal entre la voiture et le train. La perspective de faire circuler les bus ou le covoiturage sur l'autoroute élargie donne de la capacité, notamment sur le sol français, avec les secteurs d'Archamps et de Neydens.

Ce même député demande s'il y aura une connexion avec le tram qui ira à Saint-Julien. M. Dal Busco note que ce tram s'arrêterait à la gare de Saint-Julien. Il ajoute que, s'agissant de tout le secteur sud-est du canton, dans le développement du rail transfrontalier, il faut moderniser les lignes existantes et la ligne Bellegarde-Annemasse. Avec une offre RER adéquate de ce côté, il y a des capacités P+R précieuses. Il souhaiterait inciter les Français à s'occuper de ce point-là.

Un député cite le préavis financier : « le visa du DF rendu dans le cadre du préavis financier d'un projet de loi de bouclage ne peut être considéré comme un contrôle a posteriori des dépenses d'investissement réalisées » et demande des éclaircissements. M. Dal Busco souligne qu'il s'agit d'un libellé standard qui met la responsabilité sur le département et l'office responsable. La responsabilité revient ainsi à l'OCGC et le contrôle s'effectue lors du contrôle des comptes.

Un député s'interroge sur les entreprises mandatées pour le crédit d'étude. M. Gorce précise qu'il n'y avait à sa connaissance pas de bureaux

transfrontaliers, mais essentiellement, voire intégralement, des bureaux genevois.

2. Prises de position et délibération

Vote en premier débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12586 :

Oui : 13 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC et 1 MCG)

Non : –

Abstentions : 1 (1 MCG)

L'entrée en matière est acceptée.

Un député Ve indique que son groupe est satisfait de l'issue du projet qui représente un projet du passé et qu'il estime qu'il faut voir les choses autrement pour le futur.

Un député EAG rappelle qu'il y avait, il y a une vingtaine d'années, un projet appelé le barreau sud ferroviaire qui devait relier la gare CEVA du Bachet à Saint-Julien. Il pourrait être réactualisé.

Un député MCG se réjouit qu'il y ait des alternatives. Réexaminer la question via l'élargissement de l'autoroute est une bonne chose.

Un député UDC regrette pour sa part l'issue de L1 et de L2. Ce projet de loi a été refusé pour quelques considérations écologiques et ne règle pas le problème. Il est heureux d'apprendre qu'un groupe de travail a été formé avec les communes, car l'accord de celles-ci est essentiel.

Un député PLR regrette quant à lui que les deux liaisons ne se soient pas réalisées. La position des communes est très importante. Il sera intéressant de voir l'évolution dans cette région. Il pense que ceux qui ont refusé ce projet seront les premiers à dénoncer les problèmes de circulation dans le secteur. Il va être difficile de créer de nouveaux axes, motorisés ou non, sur le canton, car des fronts vont se créer de chacun des côtés.

Enfin, un député PDC souligne que son groupe avait soutenu L1 et L2, et regrette la décision de la majorité. Il relève que les communes n'étaient pas unanimes quant à ce projet. La suite est attendue avec intérêt.

Vote en deuxième débat

Le président met aux voix l'Art. 1 Bouclément :

Pas d'opposition, l'art. 1 est adopté.

Le président met aux voix l'Art. 2 *Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat* :

Pas d'opposition, l'art. 2 est adopté.

Vote en troisième débat

Le président met aux voix le PL 12586 dans son ensemble :

Oui : 12 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 3 PLR et 1 UDC)

Non : –

Abstentions : 3 (1 PLR et 2 MCG)

Le PL 12586 est adopté.

Projet de loi (12586-A)

de boucllement de la loi 11310 ouvrant un crédit d'étude de 1 331 000 francs en vue de mener les études d'une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy, dite L1, et d'une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand, dite L2, dans le cadre des projets d'infrastructures de mobilité dans le secteur de Genève-Sud

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

Art. 1 **Boucllement**

Le boucllement de la loi 11310 du 27 juin 2014 ouvrant un crédit d'étude de 1 331 000 francs en vue de mener les études d'une liaison entre la route de Saconnex d'Arve et la route d'Annecy, dite L1, et une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand, dite L2, dans le cadre des projets d'infrastructures de mobilité dans le secteur de Genève-Sud, se décompose de la manière suivante :

– Montant brut voté	1 331 000 fr.
– Dépenses réelles	<u>1 247 038 fr.</u>
Non dépensé	83 962 fr.

Art. 2 **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.