



Date de dépôt : 21 février 2025

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 13 981 000 francs en vue de renforcer, de mettre aux normes et d'élargir le pont de Peney

Rapport de Jacques Blondin (page 4)

Projet de loi (13572-A)

ouvrant un crédit d'investissement de 13 981 000 francs en vue de renforcer, de mettre aux normes et d'élargir le pont de Peney

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 13 981 000 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour le renforcement, la mise aux normes et l'élargissement du pont de Peney.

² Il se décompose de la manière suivante :

– Travaux, équipements	9 391 000 francs
– Honoraires	1 128 000 francs
– Divers et imprévus	1 127 000 francs
– TVA	943 000 francs
– Renchérissement	926 000 francs
– Activation du personnel	466 000 francs
Total	13 981 000 francs

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2025. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité pour un montant de 13 981 000 francs.

² Il se décompose de la manière suivante :

– Construction (rubrique 0611 5010)	13 568 000 francs
– Equipement (rubrique 0611 5060)	413 000 francs
Total	13 981 000 francs

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

Art. 3 Amortissement

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

Art. 4 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

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

Rapport de Jacques Blondin

La commission des travaux a traité cet objet durant sa séance du 4 février 2025 sous la présidence de M^{me} Angèle-Marie Habiakare.

Le procès-verbal a été pris par M. Arnaud Rosset. La commission a été assistée dans ses travaux notamment par le secrétaire scientifique, M. Stefano Gorgone, et le responsable du budget des investissements, M. Mathias Bapst.

Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté à la commission.

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DSM, et M. Christian Gorce, directeur général de l'OCGC, DSM

M. Maudet indique que ce crédit d'investissement concerne un ouvrage singulier, puisque ce pont a une histoire tragique. En 1853, lors du test du pont, 27 personnes ont perdu la vie quand le pont s'est effondré. Cet endroit a longtemps été considéré comme problématique. Le pont a ensuite été reconstruit en bois, puis en métal à la fin du XIX^e siècle. Il a fait l'objet de réfections à plusieurs reprises. Il s'agit aujourd'hui de le reprendre dans son ensemble, avec un impact important en termes de mobilité puisque c'est un franchissement du Rhône qui se situe à proximité de l'usine des Cheneviers. Il y a du trafic de poids lourds et la zone industrielle du Bois-de-Bay se trouve à proximité. Il y a eu passablement de discussions avec les milieux professionnels et les acteurs de la zone industrielle pour parler de la réfection du pont, mais surtout de la période transitoire.

M. Gorce indique qu'il s'agit d'un ouvrage d'importance pour le Canto et pour la mobilité du canton pour ce qui se passe sur le pont, mais également pour ce qui se passe en dessous, puisque la voie du Rhône est une voie empruntée pour le transport des déchets jusqu'à l'usine d'incinération des Cheneviers. En matière d'ouvrage, il s'agit d'un ouvrage d'importance puisque c'est l'un des seuls qui permet de passer des convois de grande hauteur. Il relie les zones industrielles jusqu'à la route de Chancy, du côté de Bernex, et en direction de Meyrin, de l'autre côté, avec la zone industrielle du Bois-de-Bay. C'est un ouvrage qui date puisqu'il a été construit dans les années 40. A cette époque, les besoins n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui, c'est pourquoi cet ouvrage est limité à 40 tonnes, ce qui ne répond plus aux normes. Il ne permet notamment pas le passage de convois exceptionnels. En matière d'organisation du pont aujourd'hui, il permet le transit de véhicules de part et d'autre, il dispose de trottoirs de part et d'autre, mais n'a pas d'aménagement en faveur des cyclistes.

Il explique que les objectifs du projet de loi et du crédit d'investissement qui sont soumis à la commission sont de pérenniser l'ouvrage et d'assurer sa durée de vie. Il y a des travaux lourds qui sont nécessaires à un rythme d'environ 25 ans. Les derniers travaux, qui étaient des travaux d'urgence, ont été réalisés en 2022, dans l'attente de pouvoir réaliser les travaux qui sont proposés aujourd'hui. Les travaux précédents avaient été réalisés en 1997 et en 1963. Il s'agit d'une opération normale par rapport au rythme des amortissements qui sont nécessaires sur un ouvrage de cette importance. Un autre objectif est de renforcer l'ouvrage pour le passage des convois exceptionnels notamment. S'il dispose d'une grande hauteur, il n'est toutefois pas conforme aux charges que doit pouvoir accepter un ouvrage de cette nature pour des convois exceptionnels. Il s'agit d'un chaînon manquant dans les itinéraires. Il présente une carte pour illustrer cela. Les travaux de renforcement proposés garantiront cette accessibilité, qui est importante dans une zone telle que celle-ci. Le dernier objectif est de sécuriser les mobilités actives. Le plan d'action comprend des mobilités actives, c'est pourquoi ils ont également une intention d'élargir ce pont pour y permettre la continuité cyclable.

Il explique que cet ouvrage dispose aujourd'hui de 2 voies de circulation et de trottoirs, de part et d'autre, de 1,40 m, qui sont séparés par une glissière de sécurité. Les travaux qu'ils souhaitent réaliser visent à mettre en place un platelage qui sera suspendu sous l'ouvrage et qui maintiendra le gabarit sous l'ouvrage, par rapport au trafic sur le Rhône. Ils vont également renforcer l'ouvrage par des câbles métalliques, élargir avec une béquille en aval et assurer un élargissement en amont de l'ouvrage. Ils vont également refaire l'étanchéité sur la chaussée et refaire les enrobés, une fois qu'ils auront fini l'ensemble de ces travaux. Le cheminement piétonnier de 1,40 m passe à 1,70 m d'un côté et à une voie de mobilité de 1,50 m et à une partie pour les piétons de 1,50 m de l'autre côté. La chaussée reste identique en largeur à ce qu'elle est aujourd'hui.

Il indique que, puisque c'est un ouvrage important en matière de mobilité pour le canton, dès qu'on effectue des travaux dans un secteur tel que celui-là, cela pose un certain nombre de difficultés. Le trafic bidirectionnel sera assuré pendant toute la durée des travaux, à l'exception de 2 périodes qui se dérouleront sur 2 étés, pendant lesquels ils devront fermer l'ouvrage. Il y avait 2 options qui se dégageaient, en termes de fermeture, mais l'option retenue découle du bilan des discussions qu'ils ont eues avec les entreprises de la zone industrielle. Hors fermeture estivale, il y aura potentiellement des alternats qui seront mis en place, mais pas pendant les heures de pointe puisqu'ils ont dû garantir le flux de véhicules. Le passage pour les mobilités actives sera possible pendant toutes les étapes de travaux, à l'exception des fermetures estivales,

lors desquelles seront mis en place des itinéraires de déviation, soit par le barrage de Verbois, soit par le pont Butin. Il s'agit de détours importants, mais ils n'ont pas d'autre option pour la réalisation des travaux puisqu'ils doivent intervenir directement sur l'ouvrage. La desserte des TPG sera adaptée avec un bus qui viendra d'un côté, une traversée qui ne pourra se faire qu'à pied pour rejoindre une autre offre TPG qui sera coordonnée de l'autre côté.

Il explique qu'ils ont rencontré, le 24 juin 2024, l'ensemble des parties prenantes. Les communes, la FTI, les associations professionnelles, les associations de défense des modes actifs, la ZIBAY, le centre logistique militaire d'Aire-la-Ville, les SIG et l'Association genevoise des propriétaires de tracteurs ont été invités. Cet échange a permis de choisir les étapes de chantier, en particulier la fermeture sur les étés 2026 et 2027. En matière de planification, l'autorisation de construire a été déposée. Ils espèrent une délivrance de cette dernière au début de l'été 2025. Cela dépendra du préavis qu'ils vont recevoir et d'éventuels recours qui pourraient être formés sur l'ouvrage. Ils ne pensent pas avoir de recours dans cette configuration. Sans attendre la délivrance de l'autorisation de construire, ils ont déjà publié les appels d'offres pour les entreprises. L'adjudication est prévue au plus tard pour la fin de l'été 2025. La réalisation des travaux dépendra aussi du vote du crédit d'investissement qui est soumis à la commission. Si toutes ces étapes se font dans les temps souhaités, ils prévoient une étude du chantier en septembre 2025. Les premiers travaux préparatoires et les différentes étapes suivront, avec une fin de travaux qui serait réalisée en fin 2027 et une mise en service dès décembre 2027. Les 2 fermetures pendant l'été permettront de réaliser les travaux en aval et en amont du pont.

Concernant les coûts du projet, il indique que le montant total des travaux se monte à 13 981 000 francs. Cela comprend le renforcement et l'élargissement du pont, les travaux sur la chaussée et les différentes mesures annexes, telles que les mesures de circulation, le déplacement des réseaux et les divers et imprévus qui sont nécessaires dans ce type d'ouvrage, puisque, comme ils font de la réfection, il y a certaines choses qu'ils pourraient découvrir en cours de route. Élargir le pont de Peney a du sens, mais il faut regarder ce qu'il se passe en amont et en aval du pont. Il y a également un projet d'aménagement pour les mobilités actives qui se déploie sur la route avant et après le pont. Il y a également un second projet d'aménagement en faveur des mobilités actives sur la traversée du Bois-de-Bay qui est planifié à l'horizon 2027-2028. Ce sont des projets séparés du projet de loi présenté.

Un député (PLR) se demande s'il a été imaginé, plutôt que d'ajouter une voie piétonne et une piste cyclable, d'élargir le pont en lui-même pour qu'il

puisse y avoir davantage d'espace. L'espace dédié aux véhicules lui paraît relativement restreint.

M. Gorce indique qu'ils n'ont pas prévu d'élargir plus le pont, en termes de capacité, parce que les routes qui y mènent n'ont qu'une voie dans chaque sens. Cela n'aurait pas forcément de sens d'avoir quelque chose de plus large uniquement sur le pont. Ils souhaitent le renforcer pour les convois exceptionnels et pour le mettre aux normes par rapport à sa fonctionnalité d'aujourd'hui. Un élargissement supplémentaire aurait impliqué des travaux beaucoup plus conséquents sur l'ouvrage lui-même, et peut-être qu'ils arrivent aux limites de ce qu'ils peuvent faire avec le pont existant. Les coûts seraient beaucoup plus importants s'il fallait démolir et reconstruire l'ouvrage. Ici, le projet initial était de renforcer l'ouvrage. Les premières études remontent à 2011. Est venue ensuite l'idée de pouvoir l'élargir pour les mobilités actives, ce qui a été intégré. Ils arrivent maintenant à la phase de réalisation. Ils n'ont donc pas envisagé d'élargir plus, ce qui semble répondre aux besoins actuels, si ce n'est au passage des convois exceptionnels.

Le député relève que les travaux devraient commencer dans un avenir proche. Il se demande s'il y a des éléments sécuritaires qui, aujourd'hui, sont tels qu'il faille considérer l'interdiction d'emprunter ce pont.

M. Gorce indique que ce n'est pas le cas et que les travaux d'urgence qui ont été réalisés en 2022 visaient justement à assurer cette sécurité.

Une députée (PLR) relève qu'ils ont parlé d'une consultation avec les communes, c'est-à-dire avec Satigny et Aire-la-Ville. Elle indique que le projet concerne le passage des 60 tonnes et un élargissement de part et d'autre. Elle se demande s'ils ont un accueil favorable des 2 côtés.

M. Gorce indique qu'ils ont un accueil favorable des 2 côtés, avec des inquiétudes évidentes par rapport à la question de la mobilité, des fermetures et de la gestion de la circulation pendant le chantier. L'accueil reste toutefois favorable des 2 côtés.

La députée se demande s'il y a un risque d'opposition sur le projet lui-même.

M. Gorce indique qu'il ne pense pas qu'il y ait un risque d'opposition de la part des communes.

M. Maudet explique qu'ils ont plutôt un soutien, en tout cas du côté d'Aire-la-Ville, car il s'agit d'un goulot d'étranglement pour les mobilités actives, et le déploiement d'itinéraires cyclables est bien accueilli par les communes. Même du côté de Satigny, il y a une demande forte pour, à la faveur de ce projet, déployer la nouvelle piste cyclable qui va passer à travers le Bois-de-Bay et rejoindre Vernier-Village et la ligne du 6.

M. Gorce indique que ces 2 communes étaient présentes à la séance du 24 juin 2024. Les autres communes concernées ne sont pas venues, mais les 2 communes principales des 2 rives sont venues.

La présidente se demande ce qu'ils entendent par « convois exceptionnels ».

M. Gorce indique qu'il s'agit des convois de plus de 40 tonnes et jusqu'à 240 tonnes.

M. Maudet explique que cela n'est pas autorisé en principe, mais il y a parfois des transports qui le nécessitent, ce qui peut arriver dans le secteur, étant donné la présence de la zone industrielle et de l'usine des Cheneviers. Il demande à M. Gorce s'ils ont un nombre d'occurrences par année.

M. Gorce indique que, pour le moment, ils n'en ont pas, par définition. Dès qu'on dépasse le convoi classique, on rentre dans le convoi exceptionnel. Il est très rare d'avoir des convois qui font 240 tonnes, mais il arrive qu'il y ait des convois exceptionnels qui ne sont pas liés à leur poids, mais au gabarit du véhicule en largeur ou en hauteur. Il ne dispose pas de statistiques à ce propos. Dans une zone industrielle, cela reste quelque chose de probable.

Un député (S) se demande quel est l'état de tous les ponts à Genève.

M. Gorce indique qu'il n'y a pas de pont qui s'écroule. Il explique que l'OCGC et le canton ont un devoir de surveillance sur les ouvrages d'art ouverts au public dans l'ensemble du canton. Ils assurent un suivi de l'ensemble des ouvrages en sollicitant les différents propriétaires d'ouvrages, en s'assurant qu'ils font des inspections régulières du pont dont ils sont propriétaires. Ces inspections permettent d'avoir une évaluation de l'état de l'ouvrage. Il y a des ouvrages qui nécessitent des travaux, comme le pont du Mont-Blanc. Ils s'assurent ensuite, avec l'autorité propriétaire de l'ouvrage, qu'elle va réaliser les travaux nécessaires. Sur certains ouvrages, ils peuvent avoir des restrictions de passage qui sont liées à leur vétusté ou au fait qu'ils nécessitent des travaux d'entretien. Dans ce cas, ils prennent des mesures pour assurer que le pont ne soit pas emprunté par des véhicules plus lourds que sa capacité portante réduite. Il y a eu un incendie sous un pont qui se trouve sur la commune de Lancy et qui permet de desservir la zone industrielle de Carouge et de la Praille. Cet ouvrage est restreint en termes de capacité portante, le temps que les travaux de réfection soient entrepris par la commune de Lancy.

Le député se demande comment ils contrôlent que les restrictions sont respectées.

M. Gorce explique que cela passe par une communication qui est faite auprès de l'autorité propriétaire du pont qui est informée des restrictions. C'est

ensuite la police qui assure le contrôle dans l'ensemble des ponts restreints. Ces informations sont aussi répertoriées auprès des chauffeurs qui savent qu'ils ne peuvent pas utiliser certains ouvrages. C'est la même chose que pour un ouvrage en bon état, mais qui a une limite de hauteur ou de largeur. Il arrive que des véhicules les empruntent avec des tailles plus importantes. Cela avait été le cas au pont de Sous-Moulin qui était en mauvais état et qui a été remplacé. Pendant les travaux, ils avaient réalisé un pont provisoire avec des gabarits de hauteur qui limitaient le trafic des véhicules de grande hauteur. Il y a eu quelques véhicules qui, bien qu'informés, avaient oublié de respecter le passage. Ils ne peuvent pas toujours empêcher le passage des véhicules et le respect des règles qui sont fixées, mais ils sont attentifs à ces questions. Pour les ouvrages cantonaux, ils s'assurent de leur inspection régulière et des travaux de réfection, comme cela est le cas avec le pont de Peney.

Vote

1^{er} débat

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 13572 :

Oui : 14 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : –

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

La présidente procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule pas d'opposition, adopté

Art. 1 pas d'opposition, adopté

Art. 2 pas d'opposition, adopté

Art. 3 pas d'opposition, adopté

Art. 4 pas d'opposition, adopté

3^e débat

La présidente met aux voix l'ensemble du PL 13572 :

Oui : 14 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : –

Le PL 13572 est accepté.

Catégorie de débat préavisée : IV