

Date de dépôt : 26 septembre 2017

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi de MM. Christo Ivanov, Patrick Lussi, Stéphane Florey, Bernhard Riedweg, Norbert Maendly, Thomas Bläsi ouvrant un crédit d'étude de 300 000 F pour la réalisation du contournement du village de Cartigny

Rapport de majorité de M. Stéphane Florey (page 1)

Rapport de minorité de M. François Lefort (page 32)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné le présent projet de loi lors de ses séances des 13, 27 juin et 29 août 2017 sous la présidence de M. Guy Mettan. Les procès-verbaux ont été rédigés avec bienveillance par M. Sébastien Pasche.

Ont également participé à ces séances MM. Alan Rosset, responsable budget investissement (DF), et Nicolas Huber, secrétaire scientifique (SGGC). Qu'ils soient ici remerciés pour leur précieuse collaboration.

1. Présentation du projet de loi par son auteur, M. Christo Ivanov

En préambule, M. Ivanov explique que cette demande de crédit pour un contournement de Cartigny est la suite logique des deux autres projets de lois (ci-après PL) déjà votés par cette commission qui concernaient les

contournements de Chancy et de Soral. Il rappelle que ces communes sont liées, tout comme Meinier, à la problématique d'une forte augmentation du trafic pendulaire. Il ajoute que, contrairement aux communes de Meinier, dont la population avait déposé une pétition au Grand Conseil (P 1918) en date du 8 septembre 2014, de Chancy, dont le PL 11589 faisait suite à la P 1784 et à la M 2152, et de Soral, dont le PL 12018 faisait suite à la P 1956, la commune de Cartigny n'a pas déposé de pétition et se retrouve fort démunie par rapport aux contournements votés ou en passe de l'être. Il ajoute que l'Etat a d'ailleurs déjà commencé des travaux sur la commune de Meinier. Il précise que les contournements de Chancy et de Soral vont impacter fortement le trafic de transit et le reporter sur la commune de Cartigny, que le nouveau diffuseur autoroutier de Viry devrait encore aggraver la situation, sans compter le développement de Bernex, avec la création d'une nouvelle route qui s'appellera boulevard des Abarois. Il précise enfin que la commune de Cartigny, au travers des délibérations de son Conseil municipal, s'est emparée du sujet depuis de nombreuses années, notamment en mandatant un bureau d'étude qui a réalisé un devis estimatif pour la réalisation d'un contournement du village de Cartigny et du hameau de la Petite-Grave. Pour toutes ces raisons, il propose à la commission de réserver un bon accueil à cette demande de crédit et de soutenir ce projet.

Son collègue (UDC) précise que pour une raison qui leur a échappé lors de la rédaction de ce PL, il aurait dû être rédigé selon la même formulation que ceux qui concernaient Chancy et Soral. Il rappelle que ces PL avaient fait l'objet d'un amendement général proposé par le département. Il annonce donc que par souci de cohérence son groupe proposera un amendement général similaire pour ce PL.

Le président souligne que le département a déjà pris les devants et qu'il vient de lui transmettre une proposition d'amendement qui sera présentée lors des votes.

Un commissaire (PLR) pense qu'il convient de traiter ce PL avec diligence. Il relève que la problématique de Cartigny était bien intégrée dans le crédit pour Soral, étudié récemment. Il demande que la commission entende rapidement la commune de Cartigny pour connaître son point de vue comme la commission l'a fait avec Soral et le département pour savoir où en est la question de la bretelle autoroutière de Viry.

Un commissaire (S) désire savoir combien de véhicules traversent le village.

M. Ivanov répond que l'on est passé de 4000 à 8000 véhicules par jour en 2 à 3 ans. Concernant la possible audition de la commune, son collègue

souligne que M^{me} Zach-Haltiner, maire de Cartigny, est tout à fait d'accord de venir expliquer le projet à la commission et qu'elle attend donc l'invitation de la commission.

Un commissaire (Ve) considère que ce genre de PL est un carré blanc sur fond blanc puisque le Conseil d'Etat a déjà fait des présentations sur Soral et sur Chancy. Il ajoute qu'il découvre dans l'exposé des motifs que les contournements de Chancy et Soral vont impacter fortement le trafic de transit et le reporter sur la commune de Cartigny. Il pense que l'on aurait dû en parler dès le projet de contournement de Chancy. Il désire donc que l'on ait une vision plus vaste de tous ces projets qui sont en gestation afin de connaître notamment les impacts et les justifications de ces contournements. Il désire les chiffres de la mobilité en termes d'évaluation du trafic sur le village de Cartigny. Il relève que l'on mentionne une étude payée par la commune, et pense qu'il faudrait alors vérifier si une nouvelle étude est vraiment nécessaire. Par ailleurs, il se demande si l'on a évalué le coût de ce contournement.

M. Ivanov répond qu'il s'agit de travaux d'un montant évalué à 2'220'000 F.

Le commissaire indique que cela lui paraît raisonnable et ajoute qu'il est d'ores et déjà favorable aux propositions d'auditions de la commune de Cartigny et du département.

Un commissaire (MCG) désire rappeler que l'on sait qu'il va y avoir la construction du barreau nord en 2019 ; il rappelle également que la commission a déjà voté des crédits similaires à ce PL pour le contournement de Chancy et Soral, et qu'aujourd'hui il est question de Cartigny. Il précise que son groupe a demandé au département, depuis les débats sur Chancy, une vision globale avec un crédit d'étude global qui va de l'entrée du canton jusqu'au barreau nord. Il ajoute que Bernex-Nord va prochainement se développer et que le centre de la commune va se déplacer à cet endroit. Il indique avoir l'impression que l'on fait pour le moment un patchwork et pense qu'il conviendrait mieux que l'on fasse une motion de commission pour demander un crédit d'étude global pour l'ensemble de la problématique.

Un commissaire (UDC) estime qu'une motion de commission dans les termes qui viennent d'être exposés serait quelque chose de ridicule, car on a déjà eu, notamment fin 2007 au travers d'un rapport divers du Conseil d'Etat, une vision globale de la part du département. Il souligne que le Conseil d'Etat évoquait déjà à l'époque le contournement de Cartigny, parmi 5 ou 6 autres contournements. Il estime donc que la vision globale a déjà été exprimée plusieurs fois et que le Conseil d'Etat pourrait tout au plus faire un rapport réactualisé, mais qu'une motion de commission ne servirait à rien. Il ajoute que

le fait de faire ce type de PL permet au moins de faire avancer les dossiers. Il considère enfin que sans ces différents crédits de pré-étude, rien du tout ne se créerait.

Pour finir, le président constate que personne ne s'oppose aux deux auditions proposées, à savoir celles de la commune de Cartigny et du département.

2. Audition de M^{me} Carine Zach-Haltiner, maire de la commune de Cartigny

M^{me} Zach-Haltiner remercie la commission de l'avoir invitée pour présenter l'étude que sa commune a réalisée. Elle indique que la commune de Cartigny est un village qui fait 4,38 km², essentiellement en zone agricole, mais avec aussi 11,3% de superficie d'habitation et 900 habitants. Ensuite, elle explique que le village est coupé par 5 routes cantonales (Moulin-de-la-Ratte, Cartigny, Trabli, Vallière et Nant-des-Crués) et qu'une zone 20 km/h a pu être créée dans le village, ce qui a permis d'avoir un semblant de tranquillité, mais que cela n'a en rien diminué le trafic de transit. Elle ajoute que le hameau de la Petite-Grave est traversé par la route de Croix-en-Champagne et celle de Vorpillaz, lesquelles, comme toutes routes du hameau, appartiennent au domaine public communal et où la vitesse est limitée à 40 km/h, ce qu'elle juge beaucoup trop élevé. Elle précise qu'ils auraient bien voulu mettre en place une zone 20, mais que cela a été refusé, notamment car il y a certains commerces dans les environs. Elle indique avoir inclus quelques photos du village dans le dossier qu'elle distribue (*annexe 1*), avec notamment une photo de la rue du Trabli, où passent 5000 véhicules/jour, en faisant remarquer qu'il n'y a pas de trottoirs franchissables et que les bus ne croisent pas. Elle juge cette situation inadéquate et compliquée, notamment pour les enfants. Elle ajoute que beaucoup de véhicules ne s'arrêtent pas aux passages piétons.

Elle relève ensuite qu'à la Petite-Grave, à la route de Vorpillaz, le chemin pour se rendre à l'arrêt de bus et à la déchetterie est très dangereux. Au niveau du trafic, elle explique que la commune n'est pas conçue pour absorber autant de véhicules et que les habitants s'arrangent entre eux pour laisser les enfants passer par-dessus les barrières des jardins, afin qu'ils puissent passer plutôt par la zone 20, mais elle souligne que cela n'est pas une solution commode non plus. Elle observe qu'une charge de trafic de 4253 véhicules par jour a été calculée à la rue du Trabli en novembre 2016, et ce malgré les interdictions mises en place. Elle affirme ensuite que les habitants sont très énervés et qu'à l'instar des autres communes concernées par la même problématique, une pétition va peut-être se mettre en route.

Elle poursuit en expliquant qu'en 2005, la commune a réalisé une étude avec le bureau Trafitec, à la suite de quoi des aménagements ont été réalisés en 2008. En 2016, la commune a remis l'ouvrage sur le métier, avec des travaux pour tendre à l'objectif de sortir le trafic du village de Cartigny et du hameau de la Petite-Grave, avec notamment des projets de zones 20 et 30. Cartigny collabore beaucoup avec la DGT et ils ont trouvé de petites solutions qui permettent de diminuer quelque peu le trafic, notamment l'interdiction de tourner sur la rue du Trabli le matin durant certaines heures et le soir, dans l'autre sens, durant certaines heures.

Elle relève plus loin que le tracé du réseau secondaire composé de la route de Cartigny et de celle du Moulin-de-la-Ratte devrait être emprunté par le trafic pour éviter le village de Cartigny et le hameau de la Petite-Grave, mais elle souligne que ce tracé fait de 500 m à 800 m de plus, selon d'où l'on vient. Elle indique comprendre que les gens doivent aller travailler et que le trafic doit se faire de toute manière. Elle précise que l'on recherche toujours l'itinéraire le plus rapide et le plus court, ce qui devient vraiment compliqué pour la commune.

Elle ajoute qu'ils sont donc en train de mettre en place de petites choses, mais que les automobilistes tendent à enfreindre ces mesures, notamment en utilisant des routes agricoles interdites à la circulation. Malheureusement, ces mesures sans policier (Cartigny n'a pas de PM) ne suffisent pas à réduire le trafic. Elle estime que la route de contournement proposée est avant tout une route d'évitement. Elle rappelle qu'à l'époque, la gravière de la Petite-Grave a fonctionné durant des années, même illégalement, et que le trafic passait alors par la Petite-Grave. Elle explique que la commune a obtenu du département que le tronçon situé entre la route de Cartigny et celle de Vorpillaz, c'est-à-dire une partie du chemin des Curés, puisse être utilisé par les camions de la gravière. Elle précise que la gravière aujourd'hui n'existe plus et que la commune a mis beaucoup de choses en route, notamment le fait que Pro Natura ait pu racheter cet espace. Elle observe toutefois que ce chemin reste là et que ce petit tronçon pourrait en effet décharger énormément la commune du trafic pendulaire et rappelle que cette idée a été évoquée à de nombreuses reprises avec le département depuis 2004. Elle observe que le trafic utiliserait ainsi le giratoire entre la route de Chancy et la route de Cartigny, puis un petit bout de la route de Cartigny, puis le chemin des Curés jusqu'à la route de Vorpillaz, pour rejoindre ensuite Aire-la-Ville et éventuellement son futur giratoire.

Elle résume en demandant s'il est normal que tout ce trafic se décharge sur leur réseau secondaire et si c'est vraiment au village de Cartigny et au hameau de la Petite-Grave de supporter cette charge de trafic en constante augmentation. Elle observe également que rien n'est prévu sur la route de

Chancy pour améliorer le trafic, qu'il y a des bouchons le matin, ce qui fait que les gens se retournent vers les villages et hameaux alentour. Elle mentionne le futur boulevard des Abarois qui servirait à décharger la route de Chancy, mais rappelle qu'en parallèle il y aura le développement du grand Bernex. Elle se demande donc si cela servira vraiment à décharger le trafic passant par la commune ou au contraire si cela générera encore plus de trafic. Elle rappelle par ailleurs que des nouvelles gravières risquent de s'ouvrir le long de la route de Chancy, puisque la commune a été déboutée sur ce dossier, ce qui générera un flot conséquent de camions supplémentaire sur la route de Chancy. Elle précise ensuite qu'ils se battent depuis longtemps aux côtés des autres communes de la Champagne, que Soral et Chancy notamment payent déjà un lourd tribut, et pense que Cartigny est en train de prendre le même chemin. Elle souligne enfin que les communes de la Champagne se sont opposées au plan directeur cantonal car elles estimaient que la région avait été oubliée pour certains dossiers, notamment celui de la mobilité. Elle se dit ouverte aux questions des commissaires et les invite à se rendre quand ils le souhaitent à Cartigny.

Un commissaire (UDC) la remercie pour ses explications et désirerait savoir si l'étude présentée a été financée par la commune. Il se demande en outre si la commune a envisagé, en cas d'acceptation du PL, de cofinancer, même de manière minime, la construction de cette route de contournement.

M^{me} Zach-Haltiner répond par l'affirmative. Elle précise que le budget de Cartigny n'est néanmoins que de 3 millions, mais qu'il y a clairement des discussions à avoir pour une éventuelle participation.

Le commissaire a compris que les mesures mises en place ne sont actuellement pas très respectées. Il se demande notamment si le radar du Moulin-de-la-Ratte est vraiment utile car les automobilistes ont plutôt tendance à freiner juste avant le radar et accélérer à nouveau ensuite. Il revient ensuite sur les éventuelles mises en place de zones 20 ou 30 km/h et demande si d'autres mesures seraient mises en place en parallèle. Et cela même si la route de contournement se construit.

M^{me} Zach-Haltiner explique qu'elle voudrait que les gens utilisent cette route, mais que le trafic, malgré les ralentisseurs mis en place, passe rapidement au milieu de la chaussée. Elle souligne que le radar est tout de même très dissuasif et qu'il y a donc un ralentissement du trafic. Elle souligne par ailleurs que le phono-absorbant sur ce tronçon est devenu un peu obsolète, mais que le canton n'a pas de fonds pour le moment pour le renouvellement. Pour ce qui est des mesures complémentaires, elles ne pourraient être que des potelets à la rue du Trabli, mais elle pense que ce n'est pas idéal. Elle ajoute que pour la Petite-Grave, c'est un peu plus facile, mais qu'il faut néanmoins

prendre en compte que l'on se trouve dans une zone agricole. Elle indique que ce genre de mesures reste avant tout dissuasif. Elle confirme également que toutes ces mesures seront mises en place même si la route se réalise.

Un deuxième commissaire (UDC) observe que M^{me} Zach-Haltiner n'a pas parlé du trafic des autres routes de la commune, mais seulement de celui de la rue du Trabli. De plus, il aimerait savoir où en sont les discussions avec la DGT.

M^{me} Zach-Haltiner répond qu'il y a au minimum 5000 véhicules par jour qui passent dans le village et que le trafic passe en grande partie par cette rue. Sur les discussions, elle indique qu'il y en a depuis 2004, qu'elle a elle-même eu beaucoup de discussions avec le département, et que maintenant Cartigny fait partie de la fiche d'action PARR 2015-2018 N°61 dans le plan directeur cantonal 2015-2018.

Un commissaire (Ve) demande quel était le montant de l'étude financée par la commune et si les conclusions de cette étude ont été présentées à l'Etat.

M^{me} Zach-Haltiner pense que l'on était à l'époque autour des 15'000.- et qu'en 2016 on était à environ 25'000.-. En outre, il n'y a pas eu de présentation à l'Etat.

Le commissaire trouve qu'il est dommage que personne de la DGT ne soit présent pour cette audition. Il se demande si cette étude est suffisamment poussée pour la rendre utilisable par la DGT. Il demande également si le chemin des Curés fait 7 mètres de large et si la commune est propriétaire.

M^{me} Zach-Haltiner confirme que l'étude est utilisable en l'état. Elle indique que le chemin fait un peu moins de 7 mètres et donc qu'il y aurait potentiellement des acquisitions foncières à prévoir. Le chemin est propriété de la commune mais les bordures sont privées.

Pour finir, le commissaire observe que ce tracé permettrait d'éviter complètement le village et le hameau, mais il se demande comment la commune va s'assurer que les gens ne passeront plus par le village car il estime que des gens le traversent tout de même pour aller à La Plaine. Il aimerait aussi savoir si les chiffrages du trafic ont été faits à plusieurs endroits. Malgré cela, il considère que ce projet est bon marché par rapport à d'autres.

M^{me} Zach-Haltiner pense en effet que les personnes venant de La Plaine continueront à passer, mais que tout le trafic provenant de la route de Chancy ne devrait plus emprunter les routes du village. S'agissant des comptages, ils ont été faits par des entreprises et donc il y a toute une étude sur plusieurs endroits. Elle ajoute que ce chiffre est toujours croissant.

Un commissaire (MCG) se demande si le tracé de la route d'évitement permettrait d'éviter vraiment la traversée du village. Il se demande en outre si c'est une bonne idée que la route longe la réserve naturelle créée à la Petite-Grave.

M^{me} Zach-Haltiner souligne qu'il ne s'agit pas d'empêcher les gens d'aller ou de venir de La Plaine, mais que cela allégerait beaucoup le trafic pour le village et le hameau. Elle explique ensuite qu'il ne s'agit pas d'une zone naturelle, car il y a eu un arrangement entre Pro Natura et le service de l'agriculture qui a obtenu une partie du terrain, lequel est désormais en zone agricole ; il s'agit donc d'un tracé éloigné de la zone naturelle et cela ne devrait pas poser de problème à Pro Natura.

Un commissaire (EAG) se dit interpellé par le fait qu'elle dise que les interdictions ne sont pas respectées. Il désire savoir si elle estime que les interdictions respectées seraient suffisantes pour atténuer le trafic. Il considère pour sa part que la distinction entre évitement et contournement est aussi assez importante. Il relève par ailleurs que la commune a une fortune de 10 millions et se demande si cela pourrait au fond financer cet évitement.

M^{me} Zach-Haltiner lui répond qu'il faudrait pour cela vendre de l'immobilier, comme par exemple la mairie ou du logement. Elle ajoute par ailleurs que la DGT était très intéressée à faire ces mesures à Cartigny car il pourrait s'agir à terme d'une solution pour d'autres communes, mais elle considère pour sa part qu'il ne s'agit au fond que de mesurètes qui ne règlent pas le problème et qui ne sont même pas respectées.

Le commissaire demande si l'on ne pourrait pas interdire la circulation à tous les non-riverains.

M^{me} Zach-Haltiner lui répond que la commune aimerait bien cela mais que tout le monde peut justifier le fait de venir dans le village, notamment à cause de la présence de commerces, et donc que l'on ne peut pas uniquement autoriser le passage aux riverains.

Une commissaire (S) désire revenir sur la route d'évitement du chemin des Curés et demande si ce chemin était déjà utilisé auparavant.

M^{me} Zach-Haltiner répond que le chemin était utilisé par les camions de l'ancienne gravière de la Petite-Grave.

La commissaire demande si cela veut dire qu'aujourd'hui il n'est plus utilisé du tout.

M^{me} Zach-Haltiner répond que l'on retrouve parfois un peu de trafic sur cette route aux heures de pointe, même si elle n'est pas pour le moment construite en bonne et due forme.

Un commissaire (MCG) relève que l'étude qui a été faite coûtait 25'000.-. Il aimerait savoir s'il a été fait une réflexion globale avec les autres communes sur les routes de contournement. Il pense que cela pourrait être une solution plutôt que de faire du cas par cas.

M^{me} Zach-Haltiner souligne qu'ils se voient régulièrement avec les autres communes et la DGT et qu'ils sont toujours prêts à s'asseoir pour discuter.

Le commissaire rappelle que l'on va prochainement construire le barreau nord. Il souligne qu'à Bernex l'on est en train de développer des zones bleues pour éviter les véhicules ventouses, et demande si cela va se faire à Cartigny.

M^{me} Zach-Haltiner souligne que le barreau nord ne va pas être ouvert avant l'arrivée du tram et donc qu'il y a des craintes pour les années à venir, avant la construction de ce barreau nord. En ce qui concerne les zones bleues, la commune penche plutôt pour des zones blanches limitées à 4 heures. Elle souligne en outre que les habitants sont quand même fâchés. Ils ont l'impression que rien ne se passe en amont et que les gens continuent à aller en ville.

Une commissaire (S) comprend que Cartigny a déjà fait une première étude pour le village en 2005 et qu'une seconde est en cours pour les zones 20 et 30 au niveau des aménagements. Elle comprend donc que, si l'on acceptait la route de contournement, l'on aurait alors un village qui serait plus adapté aux piétons qu'actuellement.

M^{me} Zach-Haltiner lui répond par l'affirmative.

La commissaire se demande alors s'il n'y aurait donc pas, de ce fait, plutôt besoin d'un budget d'investissement pour des aménagements que d'un budget pour des études.

M^{me} Zach-Haltiner souligne que, du moment que l'on va faire des travaux en sous-sol, l'on va profiter aussi de réaménager la couche supérieure ; elle précise que l'on va donc de toute manière aller de l'avant.

Un commissaire (PLR) désire savoir si les propriétaires sont favorables aux acquisitions des parcelles concernées par le tracé imaginé. Par ailleurs, il indique comprendre tout à fait la position de la commune par rapport au financement de la construction de la route, car celle-ci correspond environ à 80% du budget annuel de la commune. Il pense qu'une participation à des honoraires de 50'000.- pourrait être plus envisageable.

M^{me} Zach-Haltiner indique que des discussions auront lieu à ce sujet. Elle pense aussi que le montant qui vient d'être mentionné serait plus envisageable.

3. Audition de MM. Olivier Caumel, directeur de la région Rhône-Arve, et David Favre, directeur général de la direction générale des transports (DGT) (DETA)

M. Favre indique en premier lieu qu'ils vont parler de la situation actuelle et future de la zone en présentant quelques mesures faites récemment pour calmer le jeu sur cette zone.

M. Caumel distribue une présentation (*annexe 2*). Il décrit d'abord la zone en montrant les emplacements du village et du hameau de la Petite-Grave. Il montre notamment le réseau primaire en rouge et le réseau secondaire en bleu. Il explique que l'on peut à moindre coût faire transiter le trafic par ailleurs que le village de Cartigny et donc que l'on a pour cela à disposition la route de Cartigny et la route du Moulin-de-la-Ratte. Il précise qu'ils ont donc convenu de faire en sorte d'essayer que le trafic transite par ce réseau plus structurant, en interdisant le passage par la rue du Trabli dans un sens, le matin, et dans l'autre sens, le soir (TPG exceptés). Il souligne que cette mesure s'est faite en 2 phases ; dans un premier temps, une interdiction de transiter par le hameau de la Petite-Grave de 16h à 19h, sauf pour les riverains. Il souligne qu'ils ont en outre pérennisé l'interdiction de tourner à gauche vers la Petite-Grave, sur la route de Chancy, au niveau de Gallay Fleurs, où il était prévu à l'époque la construction d'un giratoire. Il en revient à l'essentiel du PL qui consiste à regarder l'opportunité de créer une route de contournement de Cartigny et de la Petite-Grave. Il précise que, dans une temporalité plus proche, il y aura, dans le cadre du grand projet de Bernex, la construction du boulevard des Abarois, lequel va rejoindre la route d'Aire-la-Ville, en dessous de Bernex. Il estime que c'est donc un non-sens de faire plus en amont une route de contournement de Cartigny, alors que l'Etat va réaliser ce boulevard qui est une autre route de contournement, à l'horizon du démarrage du grand projet de Bernex. Il indique enfin que c'est la raison pour laquelle ils ont mis en place l'interdiction évoquée précédemment de circuler dans un sens du village le matin, et dans l'autre le soir.

M. Favre ajoute que, si cette petite route devait être faite, l'on risquerait d'avoir un « filtrage » au niveau d'Aire-la-Ville et que cette route de contournement ne changerait rien aux 900 véhicules qui proviennent le matin de La Plaine.

M. Caumel indique que 2000 véhicules journaliers passent sur la route du Moulin-de-la-Ratte en venant de La Plaine ou, le soir, en direction de La Plaine. Il estime qu'en termes de charge de trafic, il y a donc ces 2000 véhicules, et également 3500 véhicules qui prenaient jusqu'à récemment la route de Vallière, mais qui sont incités aujourd'hui à prendre la route de Cartigny, puis le Moulin-de-la-Ratte.

M. Favre estime que, par rapport à d'autres situations plus urgentes dans d'autres communes, cette mesure de contournement n'est pas de la première priorité. Néanmoins, il relève que la réalisation d'une étude d'opportunité préliminaire pourrait faire partie du plan d'action de réseau routier. Il considère donc que, si la commission décide d'octroyer ce crédit pour la réalisation de cette étude d'opportunité, ils la réaliseront alors de manière plus précise.

Un commissaire (Ve) demande si la commune de Cartigny a partagé son étude avec la DGT. Il demande également ce qu'il en est des projets possibles d'extension des zones 20 ou 30 km/h.

M. Caumel souligne que la commune a fait part de son étude à l'Etat, sans toutefois l'avoir montrée concrètement. Il observe qu'il s'agirait donc de remettre en état l'ancienne route de la Gravière et de la prolonger à travers des chemins pédestres, si l'on veut vraiment une route de contournement. Il précise qu'ils ont de très bons contacts avec les autorités de Cartigny. Pour les projets d'extension des zones 20 ou 30, il confirme qu'il y a effectivement des idées d'étendre des zones 30, même s'il est vraiment difficile de faire des vraies zones 30 lorsqu'un bus TPG passe par le secteur et doit par exemple croiser un véhicule utilitaire.

Le commissaire se demande par qui a été prise en charge la mesure de l'interdiction de tourner à gauche et si cette mesure fonctionne.

M. Caumel indique que la commune a payé un mandataire pour l'étude, mais que la mise en place de panneaux a été prise en charge par le canton. Cette mesure a été développée initialement à Meinier, où cela a bien fonctionné. Il pense qu'en ce qui concerne Cartigny, le bilan le démontrera. Il relève que cela fonctionne le matin et le soir, mais qu'il faut de temps en temps des contrôles de police.

Un commissaire (MCG) désire savoir pourquoi ils préconisent d'aller jusqu'à la route de Chancy avec la route d'évitement.

M. Caumel répond que, si l'on fait rejoindre le chemin des Curés à la route de Cartigny, puis ensuite au giratoire sur la route de Chancy, les automobilistes ne vont économiser que 30 secondes de plus, et que dans l'idéal, si l'on fait une vraie route de contournement, il faudrait continuer jusqu'à la route de Chancy.

Le commissaire rétorque que le but est quand même d'éviter le village de Cartigny. Il désire enfin savoir s'il y a déjà, pour le boulevard des Abarois, une date de mise en service connue.

M. Caumel répond que la planification et l'étude préliminaire ont été faites. Il souligne que l'horizon de réalisation est prévu pour une mise en service vers 2020. Il précise en outre que cela se fera en une seule étape. Il ajoute par

ailleurs que, même si l'urbanisation va plutôt se centraliser d'abord sur Saint-Mathieu, la route reste nécessaire en regard de l'arrivée du tram prévue en 2020.

Un commissaire (PLR) comprend qu'il y aura aussi une connexion entre le boulevard des Abarois et la bretelle autoroutière.

M. Caumel souligne que cela va se faire, après un déclassement d'une partie de l'autoroute par la Confédération, de même que pour l'implantation du P+R.

Le commissaire imagine que cela va créer une incidence sur la zone de Cartigny, Laconnex, etc., et donc que les automobilistes n'auront plus vraiment intérêt à prendre la direction de Cartigny et d'Aire-la-Ville. Il estime en outre que le futur boulevard des Abarois devrait permettre à la zone de la Champagne d'être plus fluide.

M. Caumel ajoute qu'il s'agira aussi de décharger la route de Chancy en direction d'Onex notamment au profit du tram, de tous ceux qui vont prendre l'autoroute. Il indique que c'est un axe structurant mais qui peut voir le jour à l'horizon 2020, ce qui peut néanmoins aussi signifier l'année 2027.

Un commissaire (UDC) souligne que Cartigny était intégrée dans le plan d'action du réseau routier avec 3 autres communes qui se sont beaucoup mobilisées et ont fait des pétitions (Soral, Meinier et Chancy), contrairement à Cartigny, et il estime qu'il faut donc faire beaucoup de bruit pour que ça bouge. Il précise en outre que le contournement de Chancy a été voté l'année dernière et que celui de Soral le sera bientôt. Il désire rassurer la DGT et dire que le Grand Conseil travaille et avance. Il précise par ailleurs que l'échangeur de Viry va impacter grandement le trafic dans la zone, tout comme le développement futur de Bernex. Il ne comprend donc pas pourquoi ils n'ont pas inclus dès le début le contournement de Cartigny dans leur réflexion liée au plan d'action routier. Il demande si le boulevard des Abarois va vraiment permettre de décharger la route de Chancy ou si c'est juste un vœu pieux.

M. Caumel considère que cela n'est pas lié à cet objet, mais il indique que l'avantage de construire à Genève de manière dense est de pouvoir amener plus facilement les transports publics aux lieux d'urbanisation et donc que, si l'on ne construit pas à Genève, il va y avoir encore plus de trafic dû aux constructions qui continuent aux alentours.

Le commissaire indique que Cartigny a planché sur une problématique précise. Il pense que le fait d'avoir une route d'évitement du village aura aussi le mérite d'améliorer le trafic des TPG.

M. Caumel lui répond que les TPG n'ont actuellement pas de retard sur ces axes et que la grosse crainte d'une route de contournement telle qu'évoquée

est que l'on va offrir finalement une queue importante à l'entrée d'Aire-la-Ville et que l'on aura des plaintes des habitants car tout le trafic venant de la route du Moulin-de-la-Ratte va traverser en partie le village d'Aire-la-Ville.

Une commissaire (MCG) demande, si ce crédit d'étude de 300'000.- est adopté, si le département va tenir compte de l'étude menée par la commune de Cartigny.

M. Caumel lui répond qu'ils en prendront connaissance mais qu'avant tout, ils feront une étude d'opportunité pour voir s'il vaut la peine d'étudier plus en détail une telle route de contournement.

Le président observe que M. Caumel a parlé d'une étude d'opportunité et désire connaître son appréciation par rapport à la somme proposée de 300'000.-.

M. Caumel indique que 300'000.- est une somme bien trop élevée pour une simple étude d'opportunité et que l'on devrait se trouver plutôt autour d'un montant de 50'000.-. Il ajoute qu'il faut néanmoins compter environ 10% du budget d'investissement de la route pour les études préliminaires, d'avant-projet et de projet, en dehors de l'étude d'opportunité. Il précise en outre que, jusqu'à l'étude préliminaire, c'est la DGT qui mène ces études, que l'étude d'opportunité consiste à regarder les charges de trafic, la vision générale sur l'ensemble des flux de circulation, les projets connexes et l'intérêt du projet. Il souligne qu'à partir de l'étude préliminaire, l'on part sur des problématiques qui relèvent plus du génie civil. Il se dit enfin davantage inquiet par les ressources humaines disponibles pour mener à bien cette étude d'opportunité que par le coût de cette dernière.

4. Vote du projet de loi et déclarations des groupes

M. Huber distribue l'amendement général annoncé par l'UDC lors d'une séance précédente et rédigé par le DF et le DETA (*annexe 3*).

Le président soumet ensuite aux votes le PL 12101 :

Entrée en matière :

Pour : 8 (1 PDC ; 3 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : 4 (1 EAG ; 2 S ; 1 Ve)

Abstentions : 0

L'entrée en matière est adoptée.

Deuxième débat :

Vote sur le principe de travailler à partir de l'**amendement général** :

Pour : 8 (1 PDC ; 3 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : 2 (1 EAG ; 1 Ve)

Abstentions : 2 (2 S)

Ce principe est accepté.

Titre et préambule :

Pour : 8 (1 PDC ; 3 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : 2 (1 EAG ; 1 Ve)

Abstentions : 2 (2 S)

Titre et préambule adoptés.

Un commissaire (EAG) demande pourquoi l'on écrit parfois « étude préliminaire » et parfois « étude préalable ».

M. Rosset lui répond qu'il n'y a pas de véritable distinction, si ce n'est que le crédit d'étude préliminaire relève du budget de fonctionnement. Il ajoute que, compte tenu du fait qu'il s'agit d'études qui se font avant les premières études d'avant-projet, l'on parle également d'étude préalable, mais que ce sont en fait des synonymes.

Art. 1 Crédit d'étude :

Pour : 8 (1 PDC ; 3 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : 2 (1 EAG ; 1 Ve)

Abstentions : 2 (2 S)

L'art. 1 est adopté.

Art. 2 Budget d'investissement :

Pour : 8 (1 PDC ; 3 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : 2 (1 EAG ; 1 Ve)

Abstentions : 2 (2 S)

L'art. 2 est adopté.

Suppression des art. 3 et 4 :

Pour : 8 (1 PDC ; 3 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : 2 (1 EAG ; 1 Ve)

Abstentions : 2 (2 S)

La suppression est adoptée.

Art. 3 (anc. 5) Suivi des travaux d'étude :

Pour : 8 (1 PDC ; 3 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : 2 (1 EAG ; 1 Ve)

Abstentions : 2 (2 S)

L'art. 3 est adopté.

Art. 4 (anc. 6) Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat :

Pour : 8 (1 PDC ; 3 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : 2 (1 EAG ; 1 Ve)

Abstentions : 2 (2 S)

L'art. 4 est adopté.

Art. 5 (anc. 7) Entrée en vigueur :

Pour : 8 (1 PDC ; 3 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : 2 (1 EAG ; 1 Ve)

Abstentions : 2 (2 S)

L'art. 5 est adopté.

Le groupe des Verts souligne que le projet de la commune n'est certes pas déraisonnable, mais il estime que ce dernier ne fera que dévier le trafic sur Aire-la-Ville. Il ajoute, concernant la situation de la région, qu'il va y avoir prochainement une nouvelle route (le barreau nord), ce qui va permettre selon lui de s'abstenir de construire une route contournant le village de Cartigny. C'est pourquoi les Verts refuseront ce projet de loi.

Le groupe socialiste considère qu'il y a un vrai problème de transit dans les trois villages pour lesquels il y a eu des projets de routes d'évitement. Il relève qu'il y a en outre encore d'autres villages qui pourraient être concernés. Il estime que ce type de projet de loi ne va rien résoudre et ne fera que reporter le trafic ailleurs. Il considère qu'il conviendrait plutôt de mettre ces 300'000.- dans une ligne de bus et de la promouvoir.

Le groupe UDC déclare qu'il semblerait qu'il y ait une gravière exploitable pour une vingtaine d'années sous le futur boulevard des Abarois. Il estime donc que ce projet de loi a toute sa raison d'être et se réalisera certainement avant cette fameuse route.

Le groupe PLR rappelle que l'objectif est de rendre une meilleure qualité de vie au village concerné. Il ajoute qu'en prenant en compte ce qu'a déclaré l'UDC, le projet est encore plus justifié.

Le groupe MCG indique que les villages de Soral, Cartigny et Aire-la-Ville se situent sur la voie d'accès de la ZI du Bois-de-Bay et que de nombreux frontaliers habitant à l'ouest de Bernex vont passer par cette route de contournement. Il estime que l'on doit en effet maintenir une qualité de vie pour les habitants de la campagne genevoise et donc construire cette route.

Le groupe PDC indique qu'il faut soutenir le projet de contournement de Cartigny comme cela a été fait pour Soral et Chancy. Il considère qu'il est important d'étudier ce projet de route de contournement.

Troisième débat :

Vote du PL 12101 amendé :

Pour : 8 (1 PDC ; 3 PLR ; 2 UDC ; 2 MCG)

Contre : 4 (1 EAG ; 1 Ve ; 2 S)

Abstention : 0

Le PL 12101 tel qu'amendé est adopté.

La commission préavise un traitement en catégorie II (30') et la date du dépôt est fixée au 26 septembre 2017.

5. Conclusions

Compte tenu de ce qui précède et par souci de cohérence avec les précédents PL déjà votés par le Grand Conseil concernant les communes de Chancy et Soral, de l'importance de ramener dans ce village un peu de tranquillité et de sécurité pour ses habitants, ainsi que du fait que le besoin avéré d'une route de contournement avait déjà été identifié il y a une dizaine d'années au travers d'un rapport divers (RD) du Conseil d'Etat, **la majorité de la commission vous recommande vivement d'accepter, en votant oui, le PL 12101.**

Projet de loi (12101-A)

ouvrant un crédit pour des études préliminaires de 300 000 F sur la faisabilité de la réalisation du contournement routier du village de Cartigny

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

Art. 1 Crédit d'étude préliminaire

¹ Un crédit pour des études préalables de 300 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude de faisabilité pour la réalisation de l'évitement du village de Cartigny par un contournement routier.

Art. 2 Budget de fonctionnement

¹ Ce crédit d'étude est réparti en tranches annuelles inscrites au budget de fonctionnement dès 2018 sous le programme J01 "Transports et mobilité" sous la rubrique budgétaire 0603 – 313.

² Le crédit de fonctionnement n'est accordé qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel.

Art. 3 Suivi des travaux d'étude

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

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.

Art. 5 Entrée en vigueur

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

COMMUNE DE CARTIGNY

La commune de Cartigny se situe à l'ouest du canton de Genève et s'étend sur un territoire à caractère rural. Celui-ci est compris entre le Rhône au nord et la route de Chancy au sud. A l'ouest, le cordon boisé du Nant des Crues marque la limite communale avec Avully et à l'est ce sont les bois de Treulaz et de Saint-Victor qui constituent la limite avec Aire-la-Ville. L'espace bâti de Cartigny est essentiellement formé du village de Cartigny, zone 4B protégé et du hameau, 4B protégé, de La Petite-Grave.

Cartigny s'étend sur 4,38 km². 11,3 % de cette superficie correspond à des surfaces d'habitat ou d'infrastructure, 55,1 % à des surfaces agricoles, 29,0 % à des surfaces boisées et 4,5 % à des surfaces improductives.

La commune compte environ 900 habitants au 31 mars 2017.

1

MOBILITE

La vitesse dans le village de Cartigny est limitée à 40 km/h, celui-ci est traversé par les routes cantonales suivantes :

- > Route du Moulin-de-la-Ratte, qui appartient au réseau secondaire et constitue l'accès est du village depuis Aire-la-Ville ;
- > Route de Cartigny, qui appartient au réseau secondaire et constitue l'accès sud-est du village depuis la route de Chancy ;
- > Rue du Trabli, qui appartient au réseau de quartier et constitue l'espace rue au centre du village, une succession de seuils et de trottoirs franchissables caractérisent l'aménagement d'une rue très étroite ;
- > Route de Vallière, qui appartient au réseau de quartier et constitue l'accès sud du village depuis la route de Chancy ;
- > Route du Nant-des-Crues, qui appartient au réseau de quartier et constitue l'accès ouest du village en provenance de La Plaine.

Le centre du village comprend une zone 20 km/h, priorité aux piétons.

Le hameau de La Petite-Grave est traversé par la route de la Croix-en-Champagne et la route de Vorpillaz. Toutes les routes du hameau appartiennent au réseau de quartier et au domaine public communal et ne sont pas équipées de trottoirs. La vitesse est limitée à 40 km/h.

2

Rue du Trabli direction Route de Cartigny



3

Rue du Trabli
Intersection rue des Trois-Fontaines



Rue du Trabli direction La Plaine



5

Route de Vorpillaz direction route de Chancy



6

Route de Vorpillaz intersection Route de la Croix-en-Champagne



7

TRAFIC

Cartigny et La Petite-Grave subissent depuis de nombreuses années un trafic de transit important en particulier aux heures de pointe. Nos routes ne sont absolument pas conçues pour absorber un nombre aussi important de véhicules, elles n'ont pas d'aménagements propres et séparés pour les différents modes de transport et la sécurité, elles sont beaucoup trop étroites.

Dans la rue du Trabli à Cartigny, les piétons, dont beaucoup d'enfants, sont frôlés par les véhicules lorsqu'ils se rendent à l'arrêt de bus sur un semblant de trottoir.

Pour ce qui est de la route de Vorpillaz à La Petite-Grave, le chemin pour se rendre à l'arrêt de bus et à la déchetterie est très dangereux. Il n'y a aucun trottoir et les habitants doivent faire attention en sortant de chez eux aux véhicules qui rasant leurs maisons. De plus, un mauvais carrefour empêche la visibilité.

Des comptages routiers sont effectués régulièrement sur notre commune. Pour vous donner un ordre de grandeur, en novembre 2016 la société DataCollect a comptabilisé une **charge de trafic jour de 4'253 véhicules** sur la rue du Trabli et 754 sur la route de Vorpillaz et ce malgré les interdictions mises en place.

8

MESURES A L'ESSAI

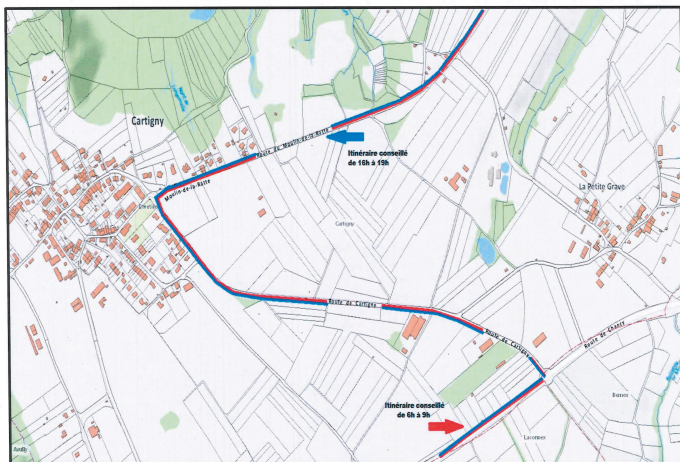
En accord et en partenariat avec la Direction Générale des Transports des mesures à l'essai sont actuellement menées en interdisant le trafic aux heures de pointe sur certaines routes pénétrantes. Le but étant d'orienter le trafic de transit sur le réseau secondaire, c'est-à-dire sur la route de Cartigny et la route du Moulin-de-la-Ratte (plan et schéma 1).

Le transit est fluide sur ces deux routes, mais il est beaucoup trop rapide, le 40km/h n'est que peu respecté. Nous avons déjà obtenu la pose d'un radar fixe sur la route du Moulin-de-la-Ratte au vu des nombreux excès de vitesse constatés.

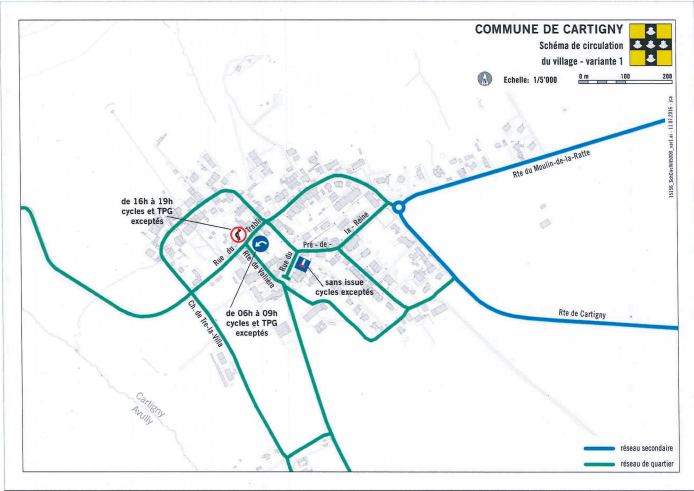
Par contre, le trajet est un peu plus long de 500m à 900m et de nombreux automobilistes, pour gagner du temps, empruntent tout de même le village et le hameau en violant les interdictions de circuler mises en place à certaines heures. Ils n'hésitent pas à utiliser les chemins agricoles interdits à la circulation. Ces mesures doivent être évidemment accompagnées de mesures répressives, mais la police ne peut pas être sur place tous les jours.

Deux nouvelles interdictions complémentaires vont être mises en place par la DGT fin juillet 2017 à Cartigny et à La Petite-Grave (schéma 2).

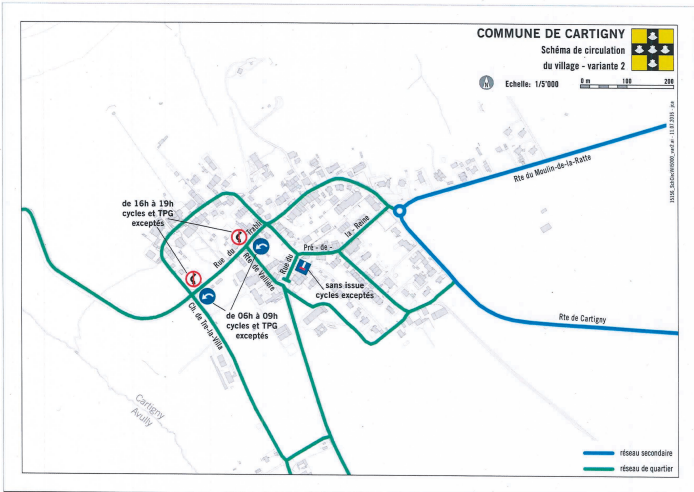
11



12



13



14

ROUTE DE CONTOURNEMENT

Une partie du chemin des Curés, qui va de la route de Cartigny jusqu'à la route de Vorpillaz, a déjà pu être utilisé comme route de contournement durant des années. En effet, le département avait donné son autorisation car La Petite-Grave subissait un lourd trafic de camions provenant de la gravière situé sur son territoire et traversait le hameau toute la journée.

La gravière n'existe plus, une magnifique réserve Pronatura l'a avantageusement remplacée, ce tronçon du chemin des Curés pourrait donc être utilisé comme route d'évitement. L'idée a été évoquée plusieurs fois avec les divers intervenants du département depuis 2004.

Dans le plan directeur cantonal 2015-2018 notre demande est officialisée dans la fiche d'action PARR 2015-2018 No 61.

Nous avons fait chiffrer ces travaux par le bureau CERA.

15

Projet de route d'évitement sur le chemin des Curés



16



Commune de Cartigny

Route des Curés

Route de contournement du village de Cartigny et du hameau de La Petite Grave

Devis estimatif - avant-projet

	Montant HT	TVA.6%	Montant TTC
Travaux de construction routière			
Nouvelle route longueur 740 m, largeur 7 m	1'300'000.00	104'000.00	1'404'000.00
Adaptation carrefour route de Cartigny - chemin des Curés	110'000.00	8'800.00	118'800.00
Adaptation carrefour route du Moulin de la Ratte - route Vorpillaz	110'000.00	8'800.00	118'800.00
Divers et imprévus environ 10 %	152'000.00	12'160.00	164'160.00
Sous total	1'672'000.00	121'860.00	1'805'760.00
Honoraires Ingénieurs			
Etude - de phase SIA 31 avant-projet à phase 33 Autorisations	82'000.00	6'560.00	88'560.00
Travaux - de phase SIA 41, appel d'offres à phase 53 mise en service	190'000.00	15'200.00	205'200.00
Sous total	272'000.00	21'760.00	293'760.00
Honoraires géomètres			
Relèvement avant travaux, implantation ouvrage, mise à jour du cadastre	70'000.00	5'600.00	75'600.00
Sous total	70'000.00	5'600.00	75'600.00
Acquisitions foncières			
Achat de terrain zone agricole, prix unitaire 10.-/m ²			
Parcelle privée n°2322 (M. Miville)	1400 m ²	14'000.00	15'120.00
Parcelle privée n° 1434 (M. Pittet)	1700 m ²	17'000.00	18'360.00
Frais notaire et géomètre (estimation)		10'000.00	10'800.00
Sous total	41'000.00	3'280.00	44'280.00
Total TTC aménagement routier		CHF	2'219'400.00
Enveloppe financière TTC		CHF	2'220'000.-

CONCLUSION

Est-il normal que le trafic des routes principales se décharge de la sorte sur le réseau secondaire et de quartier ?

Est-ce vraiment aux villages et hameaux de supporter ce transfert de charge du trafic en constante augmentation ?

Rien n'est vraiment prévu pour améliorer la fluidité sur la route de Chancy, les véhicules roulent au pas depuis le giratoire de Laconnex. Pour accéder à la route d'Aire-la-Ville, les automobilistes empruntent notre village et notre hameau.

Le futur boulevard des Abarois qui devrait servir de route de contournement et soulager la route de Chancy ne serait, aux dernières nouvelles, pas construit avant le début des travaux du développement de Bernex ainsi que des futurs travaux du tram. Bernex envisage de refaire sa route centrale durant la même période. Cela va être infernal dans nos villages !!

Ce boulevard suffira-t-il à absorber l'augmentation du trafic qui sera forcément lié au développement de Bernex? La situation n'est donc pas prête de s'améliorer.

De nouvelles gravières devraient s'ouvrir ces prochaines années et le trafic des camions augmentera et gonflera encore le nombre de véhicules sur la route de Chancy.

Avec les communes de la Champagne, et ce depuis de nombreuses années, nous tirons la sonnette d'alarme. Elles ont d'ailleurs donné un préavis défavorable au Plan Directeur Cantonal, notre région y étant complètement oubliée, par exemple dans le secteur de la Mobilité.

La situation que vivent Soral et Chancy, entre autre, est insupportable et notre commune est en train de prendre le même chemin.

Nos habitants sont en colère et ne comprennent pas notre manque de réactivité.

Jun 2017

SECTEUR CARTIGNY / AIRE-LA-VILLE



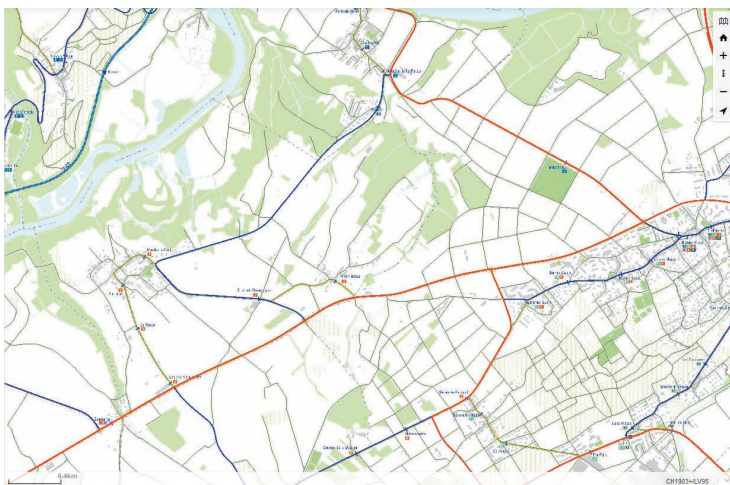
REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

www.geneve.ch

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

28.06.2017

MESURES DE CIRCULATION CARTIGNY

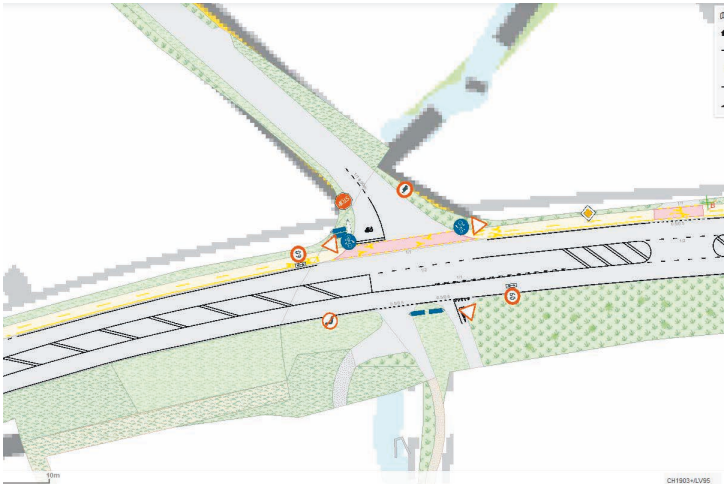


REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

28.06.2017 Page 2

INTERDICTION TOURNER À GAUCHE RTE DE CHANCY



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

28.06.2017 Page 3

CARTIGNY – MESURES DE CIRCULATION



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

28.06.2017 Page 4

MESURES DE CIRCULATION ESSAI CARTIGNY



**Projet de loi ouvrant un crédit
pour des études préliminaires
~~d'étude~~ de 300 000 F sur la
faisabilité de ~~pour~~ la réalisation
du contournement routier du
village de Cartigny**

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

Art. 1 **Crédit d'étude préliminaire**

¹ Un crédit pour des études préalables ~~d'étude~~ de 300 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude de faisabilité pour ~~et~~ la réalisation de l'évitement du village de Cartigny par un contournement routier.

Art. 2 **Budget ~~d'investissement~~ de fonctionnement**

¹ Ce crédit d'étude est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement de fonctionnement dès 2018 sous ~~la rubrique ...~~ *(l'identification finale de la rubrique budgétaire sera précisée au plus tard lors du vote du projet de loi par le Grand Conseil)* le programme J01 "Transports et mobilité" sous la rubrique budgétaire 0603 – 313.

² Le crédit de fonctionnement n'est accordé qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel. ~~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'investissement « nets nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et amortissements sont à couvrir par l'impôt.~~

Art. 4 — Amortissements

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

Art. 53 Suivi des travaux d'étude

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

Art. 64 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. 75 Entrée en vigueur

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

Date de dépôt : 26 septembre 2017

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. François Lefort

Mesdames et
Messieurs les députés,

Voilà encore un de ces projets aux intentions louables de prime abord, mais aux idées simples, qui a rencontré un député aimable et convaincu pour le porter. Pourtant, une fois n'est pas coutume, ce projet n'est pas exactement semblable à ses prédécesseurs portés eux aussi par des députés, pour mémoire les projets de lois pour des crédits d'étude pour le contournement de Chancy et de Soral.

Il y a là de la matière, en fait pas dans le projet de loi lui-même, mais dans le projet déjà étudié par la mairie de Cartigny, qui a dépensé ses propres deniers pour élaborer une étude de la situation et un projet de route de déviation pour dévier le trafic passant par le village sur la route en direction d'Aire-la-Ville. Le projet est lui-même raisonnable puisque, pour une partie, il propose de requalifier un chemin existant en route, minimisant ainsi son emprise sur la zone agricole.

L'étude est aboutie mais n'a pas été présentée à la direction générale des routes. Le projet est développé pour proposer une solution au trafic de transit passant par le village, mais ne concernera de toute façon qu'une partie de ce trafic, celui qui se dirige ou qui provient d'Aire-la-Ville et qui passe par Cartigny. Ce n'est donc en rien un projet de contournement, mais tout au plus un projet de déviation, contrairement à ce que laisse entendre le titre du projet de loi.

Cette déviation ne diminuera en rien le trafic pour les autres directions, en particulier pour La Plaine et en provenance de La Plaine, qui lui continuera de traverser Cartigny. Par ailleurs, les contacts ne sont pas inexistantes entre la mairie de Cartigny et la DGT, puisque celle-ci a mis en œuvre, et avec succès, plusieurs mesures contribuant à réduire le trafic de la route de Chancy en direction de Cartigny.

Ce projet n'est donc pas irraisonnable mais ignore totalement le contexte de développement de Bernex-Nord et Est, lequel verra d'ici peu la construction

du boulevard des Abarois, qui déviera le trafic de la route de Chancy sur l'autoroute de contournement. Il n'est donc nul besoin de construire une route propre à dévier le trafic sur Aire-la-Ville, qui souffrirait alors d'une augmentation de trafic, par l'effet d'aspiration que représenterait cette nouvelle route. Certains députés pensent benoîtement que voter ce crédit d'étude aura pour conséquence une rapide construction de cette nouvelle route, plus rapidement que la mise à disposition du boulevard des Abarois. Le rapporteur de minorité attire humblement l'attention de ces députés sur la possibilité extrêmement probable que cela ne soit jamais le cas. Les ressources de l'Etat pour la construction de routes ne sont pas extensibles, et cette route-là comme d'autres ne trouvera pas son financement, car cela reviendrait à retarder voire annuler d'autres projets planifiés de longue date, comme le boulevard des Abarois, pour répondre à des situations plus urgentes dans d'autres communes. Cette mesure de contournement n'est donc pas de la première priorité, et consacrer des ressources rares à de microprojets de routes inaptes à résoudre même le problème de trafic de Cartigny, c'est soustraire ces ressources à des projets plus urgents, ressources que la commune de Cartigny n'a elle-même pas à disposition pour mener son projet.

Ce projet, comme tous les projets similaires qui vont continuer de fleurir dans notre ordre du jour, est pourtant le symptôme d'une part de souffrances réelles des populations et de l'asphyxie du réseau routier genevois, d'autre part d'un manque d'imagination et de volonté de notre Conseil d'Etat, rejoint en cela par le millefeuille d'autorités françaises.

Malgré les collaborations franco-genevoises qui ont abouti aux projets d'agglomération et au Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) Grand Genève, malgré les constats sur le trafic régional, malgré les projets proposés, mais non encore réalisés pour la plupart, à part le CEVA, le trafic régional n'est pas organisé et ne dispose toujours pas d'une offre de transports publics capable de satisfaire aux besoins d'une population qui a doublé en cinquante ans, qui dépassera le million d'habitants pour le Grand Genève entre 2017 et 2018 et qui devrait croître encore de 40% dans les vingt prochaines années. Voilà la situation réelle, qui a pour conséquence une explosion du trafic individuel motorisé, puisqu'il n'y a aucune alternative à ce mode de déplacement, en provenance de nombreuses régions du Grand Genève orphelines en transports collectifs, qui ne sont toujours pas planifiés, ni de ce côté de la frontière, ni de l'autre côté, à part le CEVA, bien sûr.

Il y a dans cette région une lenteur à réaliser les infrastructures de transport public, y compris ferroviaires, nécessaires pour la région. A part le CEVA et quelques aménagements nécessaires au Léman Express, aucun autre développement ferroviaire n'est prévu qui permettrait à la région genevoise de

rattraper le temps perdu depuis un siècle et de fournir à la population le même niveau de transports publics que l'on peut trouver à Zurich, par exemple.

Des zones entières de la région genevoise, en particulier le sud-ouest et l'ouest du canton, ne seront pas irriguées par ce réseau ferroviaire, qui serait la seule solution pour répondre à la demande en déplacements individuels, couplée avec des réseaux de bus et de tram.

Ce n'est donc pas en proposant de construire quelques routes de contournement que l'on réglera le problème. D'ailleurs, dans l'hypothèse où ces routes de contournement, à titre d'exemple celle de Soral, sont construites, elles seront rapidement saturées et le trafic débordera de nouveau sur les villages que l'on voulait protéger du trafic.

Dans l'hypothèse où on les construit, bien sûr, car de l'initiation d'un projet de loi pour un crédit d'étude à un projet de loi pour un crédit d'investissement, le temps sera déjà long, mais du projet de loi pour un crédit d'investissement à la construction et l'inauguration de la nouvelle route, le temps sera encore plus long. Et les attentes seront forcément déçues.

La réponse à l'explosion du trafic réside dans une volonté commune des deux côtés de la frontière de construire des parkings d'échange à proximité de transports collectifs, de construire les voies de tram et de trolley votées depuis 2012, de développer des lignes de bus à haut niveau de service entre la France et la Suisse, de développer un véritable réseau ferroviaire régional du côté français, autour de Genève et en connexion avec Genève, sur les emprises ferroviaires existantes, de développer des transports publics en France voisine qui souffre d'un retard considérable, et d'inciter fermement au covoiturage. Voilà le chantier immense à entreprendre, mais sans ce chantier la vie des populations de nombreux villages du Grand Genève, en Suisse et en France, mais également celle de la population de la ville centre, continuera d'être impactée par ce trafic et n'en sera rendue que plus infernale. Toutes les solutions pour améliorer rapidement la situation doivent donc être étudiées et mises en œuvre afin de réduire les nuisances bien réelles ressenties par la population.

Pour toutes ces raisons, les Verts vous recommandent de refuser l'entrée en matière de ce projet de loi.