

Date de dépôt : 13 décembre 2021

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'études de 5 800 000 francs en vue de la requalification multimodale de la moyenne ceinture dans le secteur du pont de Lancy, dans le cadre de la mise en œuvre de la loi H 1 21 pour une mobilité cohérente et équilibrée

Rapport de majorité de M. Christian Flury (page 1)

Rapport de minorité de M. Rémy Pagani (page 31)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Christian Flury

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M. Olivier Cerutti, la commission des travaux a examiné ce projet de loi de crédit d'études lors de ses séances des 22 juin, 19 octobre et 16 novembre 2021.

M. Mathias Bapst, responsable du budget des investissements du département des finances, et M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique près le Secrétariat général du Grand Conseil, ont assisté aux travaux de la commission qui les remercie de leur précieuse contribution.

La commission remercie M^{me} Garance Sallin et M. Dylan Idrizi pour leur méticuleux et précis travail de procès-verbalistes.

En introduction

La moyenne ceinture dans le secteur de Lancy se trouve être une des composantes de l'ancienne « tangente ouest », l'axe routier important qui relie l'avenue Louis-Casaï à la route de Saint-Julien. Durant les Trente Glorieuses, ingénieurs et architectes ont eu l'audace de tracer et de réaliser un pont sur l'Aire dans le prolongement du pont Butin. Ce pont de Lancy qui relie le Grand- et le Petit-Lancy deviendra un des éléments clés de cette tangente ouest.

Au fil des années, différents points « noirs » de cet axe ont été gommés : le pont du Pailly enjambe la route de Meyrin, celui de l'Ecu celle de Vernier ; le carrefour dit des Esserts (route du Pont-Butin et route de Chancy) a été mis en dénivelé ainsi que le raccordement à la route de Saint-Julien et à l'autoroute.

Il subsiste actuellement une restriction du trafic sur cet axe en raison de la faiblesse circulatoire du pont de Lancy et des difficultés liées au croisement des lignes de transports publics (tram) au niveau du carrefour du Grand-Lancy.

Ce projet de loi de crédit d'études permettra une requalification multimodale de la moyenne ceinture dans le secteur du pont de Lancy, dans le cadre de la mise en œuvre de la loi H 1 21 pour une mobilité cohérente et équilibrée.

Sous ses aspects financiers, ce projet de loi de crédit d'étude décompose comme suit :

– Frais d'étude	5 080 000 F
– TVA	391 000 F
– Renchérissement	126 000 F
– Activation du personnel	203 000 F
Total	5 800 000 F

Travaux de la commission :

Présentation du projet par le département	p. 3
Audition de la commune de Lancy	p. 11
Discussion de commission et procédures de vote	p. 14

Séance du 22 juin 2021 : Présentation du projet de loi par le département

La commission reçoit : M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du DI, M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint au DI, M. Christian Gorce, directeur général de l'OCGC, M^{me} Nathalie Métrat, directrice de la direction des ponts et chaussées (OCGC-DI), et M. Laurent Meiffren, ingénieur à la direction régionale Rhône-Arve (OCT-DI)

M. Dal Busco explique que ce projet de loi ouvre un crédit d'études pour un ouvrage d'importance, qui est un élément nécessaire mais non suffisant pour réaliser un des aspects de la loi pour la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), la fluidité sur la ceinture urbaine (dans la loi : moyenne ceinture). La LMCE est le résultat d'un large compromis du Grand Conseil, confirmé par un résultat populaire, et consacre la paix des transports. Un des volets de la LMCE est l'apaisement des quartiers, avec la soustraction du trafic dans ceux-ci.

L'autre pendant de la loi est qu'il y a des artères, des voiries consacrées prioritairement au trafic individuel motorisé (TIM), avec le U lacustre et la ceinture urbaine, qui permet une desserte des quartiers apaisée en collectant le trafic. L'objectif n'est pas de prendre le trafic tel qu'il existe aujourd'hui au sein des quartiers et de le reporter intégralement sur la ceinture urbaine, mais de réduire le TIM au centre de l'agglomération en proposant des alternatives : offres de mobilité douce et de transports en commun accrues, comme le Léman Express, des nouvelles lignes de tram, des BHNS, etc. Tout cela vise à diminuer globalement le trafic automobile, mais il va subsister du TIM, du trafic professionnel motorisé, et tout cela doit pouvoir trouver sa place sur un certain nombre de voiries, dont la ceinture urbaine, dans un système équilibré et cohérent.

L'idée est d'assurer la fluidité sur la ceinture urbaine. Or, il y a des endroits où cette ceinture doit être aménagée, car la fluidité n'y est pas encore garantie. C'est l'objet de ce crédit d'études. L'endroit concerné est le carrefour de la route du Pont-Butin, de l'avenue des Communes-Réunies et de la route du Grand-Lancy (carrefour 68). L'idée est de faire passer le trafic de la ceinture urbaine en souterrain. L'idée est aussi de requalifier tout ce qui se fait en surface, de permettre aux flux des transports en commun de rejoindre la gare de Lancy-Pont-Rouge sans être pris dans le trafic.

M. Meiffren explique la genèse du projet : le pont de Lancy se trouve sur une infrastructure tangentielle appelée T104, avec un profil très routier, de nombreux dénivelés. L'autoroute de contournement, construite au début des années 90, a stoppé les réflexions de développement sur cette infrastructure.

Comme l'agglomération a continué à se développer, ce qui était initialement du trafic de transit sur cette infrastructure a été remplacé par du trafic d'échange, et ils ont déployé un certain nombre de transports publics, le tram et des lignes de bus, comme celle du TOSA. De fait, les encolonnements de véhicules se sont aggravés. Les TIM sont en conflit avec les transports publics, ce qui génère beaucoup de perte de temps pour ces derniers et de l'inconfort pour la mobilité douce. Il y a une thrombose générale de tous ces modes de transport, sur des périodes de pointe de plus en plus étendues.

De nombreuses études ont été menées sur ce périmètre, dont une étude de l'OCGC en 2012 pour mettre en conformité les cheminements de mobilité douce sur le pont, avec deux variantes : une passerelle de mobilité douce parallèle au pont et un élargissement du pont. Aucune des variantes n'a été retenue, car elles restaient en dessous des intentions du canton. La Ville de Lancy a lancé un mandat d'études parallèles en 2013, qui a évalué des itinéraires parallèles ou alternatifs au passage sur le pont pour les mobilités douces.

Le scénario retenu par la Ville, bien qu'assez utopiste, est celui d'un aménagement pont-place, qui prévoyait un tablier au-dessus du pont existant, qui serait aménagé comme une place urbaine. Cette vision se confronte au nœud du problème, à savoir le carrefour. L'étude a permis de convenir que la problématique ne peut pas être résolue uniquement par l'élargissement du pont.

Des mesures d'optimisation de l'existant ont été mises en œuvre récemment : le prolongement de la voie de bus qui descend de la route du Pont-Butin jusqu'au carrefour, et une optimisation de la régulation de ce carrefour. Cela a eu des effets bénéfiques, mais limités : les dysfonctionnements cités précédemment restent vrais. Le projet de loi découle du constat qu'il est nécessaire de changer d'angle. Ils ont repris le projet 2.0, en recommençant le processus d'étude, dans le respect du cadre normatif. Les objectifs de l'étude sont de repartir de l'opportunité de la définition des objectifs et de l'étude préliminaire. L'idée est de définir tout un champ de solutions, pour en retenir une et identifier les impacts environnementaux. L'objectif de ce projet de loi est de financer les phases ultérieures d'étude sur la base de cette étude préliminaire.

Le projet s'inscrit dans les objectifs de mise en œuvre de la LMCE. Il concerne tous les modes de transport : il vise la fluidité pour les TIM sur les itinéraires de contournement du centre-ville, mais également pour les transports publics et la mobilité douce, en ayant l'objectif d'insérer une voie de bus continue sur le pont jusqu'au pied du carrefour, et des aménagements confortables et sécurisés pour les mobilités douces ; ces deux mesures sont

reprises dans le projet d'agglomération depuis une ou deux générations. L'enjeu est également de renforcer la desserte en transports publics, en envisageant l'augmentation de la fréquence des tramways, et en intégrant des rabattements de bus TPG sur la gare de Lancy-Pont-Rouge. L'objectif est aussi d'améliorer la perméabilité de la ceinture urbaine pour la mobilité douce. Ces objectifs s'inscrivent non seulement dans des objectifs de mobilité, mais aussi dans la transition écologique en améliorant le cadre de vie.

L'étude a donné lieu à un mandat, donné à un groupement d'étude pluridisciplinaire (mobilité, génie civil et environnement). Ce mandat a été piloté par l'OCT, avec l'appui de l'OCGC, et en association avec d'autres services comme le SERMA et l'OCAN, ainsi qu'en partenariat avec les services de la Ville de Lancy. Ce comité de techniciens avait vocation à préparer les arbitrages et décisions soumises au comité de pilotage, présidé par le conseiller d'Etat chargé du DI, associant également les représentants du DT et le Conseil administratif de la Ville de Lancy. Les objectifs ont été enrichis par ceux de la commune, notamment le fait de requalifier l'infrastructure en boulevard urbain, et l'ajout de bus en lien avec la gare de Lancy-Pont-Rouge. La Ville de Lancy s'est montrée naturellement vigilante et sensible à ce projet et a fait des propositions qui ont nourri la réflexion.

Le périmètre du projet porte sur le pont et le carrefour, et s'étend au nord au carrefour entre la route de Chancy et la route du Pont-Butin, et au sud au giratoire des Palettes, donnant accès à la tranchée couverte des Palettes. Un schéma (annexe, p. 6) montre que la topographie de ce secteur est très accidentée, avec le vallon de l'Aire, et les franchissements en dénivelés qui ont été aménagés au fil du temps sur la ceinture urbaine (passage inférieur sous la route de Chancy, passage sous le giratoire des Palettes).

Concernant le diagnostic qui a été fait sur ce secteur, au niveau des TIM, c'est un système complètement sclérosé. En matière de transports publics, c'est un lieu de passage stratégique. Le carrefour 68 est franchi par 58 convois de transports publics en une heure : le tram et des lignes de bus. Les vitesses commerciales relevées pour ces transports publics sont très insatisfaisantes en raison des dysfonctionnements évoqués.

Concernant la mobilité douce, les aménagements sont discontinus, inconfortables, voire anxiogènes. Il y a aussi un manque d'homogénéité (pistes cyclables puis bandes cyclables), et très peu de traversées piétonnes. Sur le volet environnemental, tout le spectre des thématiques environnementales a été évalué (bruit, air, nature, pollution, eaux souterraines et de surface, OPAM, patrimoine). Ils ont tenté d'évaluer tous les scénarios possibles, qui se décomposent en trois familles : famille en tunnel (bleu, voir

annexe, p. 11), avec un tunnel qui passe sous le vallon de l'Aire et qui irait se connecter quelque part entre le passage dénivelé de la route de Chancy et le passage inférieur sous le giratoire des Palettes ; famille à niveau (rouge), avec élargissement du pont ; famille en dénivelé (vert), avec l'ajout d'un tablier sous le tablier existant du pont de Lancy.

Le scénario en tunnel a été abandonné, car il faudrait des pentes de 15%, qui ne sont pas praticables par tout un pan de véhicules, ce qui ne correspond pas à ce qu'ils veulent faire circuler sur la ceinture urbaine. Ensuite, ils ont comparé les deux familles de scénarios restantes. Pour cela, ils ont fait des prévisions de trafic. Ils sont partis du constat que ces prévisions de trafic sont très incertaines à l'horizon de mise en service du projet (2030), en raison de nombreux déterminants en cours de définition : les effets de reports modaux, notamment du Léman Express, difficiles à évaluer en raison de la crise sanitaire ; les reports modaux d'autres types de transports publics en cours de déploiement, comme le tram de Saint-Julien ; l'abandon des liaisons routières L1 et L2 ; des réflexions sur de nouveaux développements territoriaux, notamment dans le cadre de la densification de la zone villas d'Onex. Ils ont alors décidé de baser leurs hypothèses sur la situation qu'ils connaissaient au moment du démarrage de l'étude, à savoir en 2018. Ils ont déterminé des charges de dimensionnement selon ce calcul : ils ont additionné le trafic écoulé par le carrefour en 2018, l'encolonnement de véhicules, le report spatial des trafics de transit à canaliser sur les routes structurantes. Cela revient à la demande TIM actuelle (2018) + 15% de trafic supplémentaire (reports spatiaux). Il s'agit de la première itération, et ce n'est pas l'hypothèse de trafic retenue, mais cela a permis d'évaluer ces premières variantes et de supprimer le scénario à niveau.

Il reste le scénario en dénivelé, avec la solution d'un tablier sous le pont, mais il est aussi possible de garder un tablier à niveau sur le pont, et de passer en souterrain sous le carrefour. De là, ils ont déterminé des variantes d'insertion : 3 au nord, 3 au sud. La variante nord-A reste à niveau sur le pont et plonge sous le carrefour à la fin du pont. La variante nord-B est une dénivellation au nord du pont, avec un tablier sous le tablier existant du pont, puis une tranchée couverte sous le carrefour. Cela permet de créer une traversée piétonne à niveau. La variante nord-C propose de relier les deux passages dénivelés (route de Chancy et giratoire des Palettes). Du point de vue du coût, le coût est croissant des variantes A à C. Le fonctionnement n'est pas forcément optimal dans chacune des variantes : la variante nord-A a une passerelle piétonne et mobilité douce, ce qui pose des questions de continuité des itinéraires de mobilité douce, et, pour la variante C, il y a une

telle complexité qu'il y a un risque d'auto-blocage du système à cause des véhicules en attente aux différents carrefours.

Pour les variantes au sud, les variantes A et B sont assez similaires : elles sont fondées sur la position de la sortie de la trémie, au niveau de la piscine du Grand-Lancy. Cela permet de reconfigurer des traversées piétonnes à niveau. La différence entre ces deux variantes est l'ajout d'une voie de circulation dans le sens de circulation vers le sud. Pour le flux de la ceinture urbaine qui sort de la trémie, dans le scénario A, il y aurait une insertion sur la seule voie de circulation. La variante sud-B propose l'ajout d'une voie, comme à la tranchée de Vésenaz. La variante sud-B est meilleure mais complexe pour des raisons d'emprise. La variante sud-C consiste en un tunnel continu, ce qui demande l'ajout de nombreuses bretelles d'entrée et de sortie, et donc des impacts énormes, des surcoûts tant au niveau de l'investissement que de l'exploitation, et les avantages escomptés ne sont pas à la hauteur de l'investissement. Pour la deuxième itération des charges de trafic, ils ont évalué le fonctionnement précis de ces différentes variantes, par le biais de modélisations de trafic dynamique. Ils ont réalisé que, avec le report spatial du trafic (+15%), cela ne fonctionnait pas. La deuxième itération a consisté à voir de combien il fallait réduire ce trafic pour avoir un mode de fonctionnement adapté. Le résultat est de ne pas considérer les reports spatiaux, et donc de revenir au trafic relevé en 2018, tout en tenant compte de l'augmentation des fréquences des transports publics (+20%). Pour que le système avec le dénivelé fonctionne, il faut que le trafic qui reste au niveau du carrefour soit de 50% moins élevé que celui qu'on constate aujourd'hui. Pour cela, il faut que 80% du trafic de ceinture passe dans le dénivelé. Il faut trouver d'autres mesures, lutter contre le trafic de transit qui percole dans les quartiers par des mesures de report modal plutôt que par des mesures de report d'itinéraire.

Depuis le moment du dépôt de ce projet de loi, il y a eu le plan climat cantonal renforcé, qui fixe les objectifs de réduction de 60% des gaz à effet de serre d'ici 2030, avec une diminution du TIM de 40%, et, pour la part restante, 40% du parc automobile devrait être composé de véhicules électriques. L'objectif de -40% n'est pas suffisant pour garantir le fonctionnement du carrefour, d'autant qu'il implique un renfort plus radical des transports publics, et donc une sollicitation plus importante du carrefour. Ainsi, une dénivellation reste nécessaire et mérite d'être approfondie par le biais du crédit d'études. La variante de projet retenue est la combinaison des variantes nord-B et sud-B : on plonge avec un tablier inférieur juste en amont du pont, on passe sous le carrefour et on ressort au niveau de la piscine pour ensuite re-rentrer sous le giratoire des Palettes. Cela se matérialise par la

suppression d'une voie de voitures au niveau des aménagements dénivelés pour y insérer une voie de bus continue à la descente, et avoir des pistes cyclables continues tout le long de l'itinéraire et des traversées piétonnes non régulées.

Cette solution permet aussi un phasage du chantier, ce qui fait que la route ne serait pas fermée complètement. Au niveau de la piscine de Lancy, il y a le plus gros impact foncier, dû à un élargissement pour faire sortir les deux voies en souterrain. Cela empiète de 7 à 8 m de large sur 200 m linéaires. Le coût du projet s'élève à près de 138 millions de francs, avec les études à hauteur d'un peu plus de 5 millions. Le crédit d'étude de 5,8 millions concerne toutes les phases d'étude jusqu'à l'autorisation de construire. Cela permet de faire tous les approfondissements en matière d'adéquation du projet avec les charges de trafic et le nouveau paradigme lié au plan climat, et de détailler les impacts environnementaux et préciser les évaluations à faire en la matière. Ils peuvent envisager une mise en service en 2029. Le planning intentionnel est de faire les études jusqu'en 2024, un projet de loi de crédit de construction en 2024 et le début des travaux en 2025.

Le président se demande si c'est un projet pour les voitures ou pour la qualité de vie de Lancy.

M. Meiffren répond que, d'un point de vue technique, les efforts qu'ils sont tenus de faire pour la mobilité douce et les transports publics ont conduit à évaluer la possibilité de supprimer une voie en surface, mais rend quasiment nécessaire la réalisation de ce dénivelé.

En réponse à un député (MCG) qui demande si un enterrement du tram à l'époque aurait pu améliorer la situation du trafic dans ce secteur, M. Dal Busco précise que les choses auraient certes été différentes, mais on ignore ce qu'il en serait de la situation actuelle si ce projet avait été réalisé.

A ce même député (MCG) qui demande si les acquisitions de terrain qu'ils doivent faire sont des terrains publics ou privés, et s'il peut donc y avoir des blocages à ce niveau-là, M. Meiffren répond que les impacts sont surtout au niveau de la piscine, à savoir du domaine privé communal, et cela se prolonge sur les parcelles qui encadrent la parcelle de la piscine, qui ont été acquises récemment par la commune. Quasiment 100% des emprises foncières nécessaires sont communales, ce qui facilite cette problématique foncière.

Un député (S) demande des éclaircissements sur le tronçon G, pour lequel il est fait mention de la suppression du passage sous-voie pour la mobilité douce. Par ailleurs, il a l'impression que c'est un projet très conséquent qui a

pour vocation d'absorber la croissance de la voiture plutôt que de diminuer le TIM.

M. Meiffren répond que le projet n'est pas dimensionné pour répondre à une augmentation de trafic sur la ceinture urbaine : les hypothèses finales retenues sont celles d'une stabilité du trafic du TIM. Si ce trafic venait à diminuer de 40% par le biais du plan climat, cela serait quand même insuffisant pour un fonctionnement correct du carrefour et pour y ajouter des trams et des bus supplémentaires. Quant au tronçon évoqué, il y a une traversée dénivelée avec un site piétons/vélos bidirectionnel sur la partie ouest de l'avenue des Communes-Réunies, en forme de S inversé qui descend sous la route actuelle et remonte au niveau de la piscine. Selon l'endroit où l'on positionne la tranchée couverte, on entre en conflit avec ce passage-là. Le choix qui a été fait est que, vu qu'il n'y aura plus qu'une voie de circulation, avec -80% de trafic, il est possible de faire des traversées à niveau non régulées. Ils ont jugé que c'était une amélioration, puisqu'il n'y a plus la rampe et le fait d'avoir à faire des détours. Cela reste subjectif et certaines voix dans le Conseil administratif de Lancy ont dit que le passage dénivelé était plus important. Une autre possibilité serait d'interrompre la tranchée couverte au nord, mais cela aurait plus d'impact sur le foncier privé.

Une députée (PLR) interroge M. Dal Busco quant au U lacustre. Elle demande s'il considère que ce U lacustre remplit sa mission et répond aux besoins, et quel bilan il en tire.

M. Dal Busco répond que le U lacustre ne remplit à l'instant présent pas sa fonction : le pont du Mont-Blanc est en chantier. Le U lacustre et le U cyclable vont de pair. Il faut encore compléter avec une passerelle piétonne. Quant au TIM, sur les deux rives, il est aujourd'hui assez fonctionnel, il y a les feux adaptatifs sur la rive gauche. Il lui semble que la fonctionnalité visée par la LMCE, à savoir la fluidité pour passer d'une rive à l'autre, est sur la bonne voie. Cela se heurte au volume de trafic, qui doit être réduit, non seulement pour des raisons climatiques, mais aussi car il nuit à la mobilité sur le canton. Il a présenté la veille, avec la CCIG et la FER, un plan visant à développer des plans de mobilité au sein des entreprises, partant du constat largement partagé que les entreprises souffrent d'une mobilité statique, et qu'il faut agir de manière plus vertueuse. Si l'on arrive à concilier à la fois cette démarche plus vertueuse dans l'utilisation des TIM, que le monde économique partage largement aujourd'hui, et l'élimination de points noirs comme celui traité dans le projet de loi, l'on pourra respecter les principes de LMCE.

Cette députée (PLR) estime que ce projet s'inscrit directement dans la volonté du Conseil d'Etat et fait la part belle à la mobilité douce. Elle

demande s'ils vont mener de front les ambitions qu'ils ont d'ici 2030, avec la réalisation de tous les projets qu'ils lancent aujourd'hui.

M. Dal Busco indique être surpris par son appréciation : le projet a une composante mobilité douce, mais il vise à assurer la fluidité du TIM. En surface, une meilleure part sera en effet faite à la mobilité douce et aux transports en commun, mais cela est permis justement par le fait que le trafic qui n'a pas pour origine ou destination le Grand-Lancy s'écoule de manière fluide.

Un député (PDC) comprend que, pour qu'il y ait de la fluidité sur cet axe, il faut une diminution drastique du TIM, même au-delà de ce qui est prévu dans le plan climat. Il demande de combien il faut diminuer la mobilité individuelle pour que ce projet atteigne son objectif.

M. Ferey précise que l'objectif à 2030 est de diminuer de 40% le TIM, mais à l'échelle du canton. Il y a des quartiers à apaiser, un hyper-centre où ils souhaitent diminuer le trafic certainement au-delà de cet objectif. Ainsi, la ceinture urbaine a pour vocation dans un premier temps d'avoir une stabilité plutôt qu'une diminution. Les diminutions viendront par la suite, de manière linéaire. Les aménagements de ce projet participeront au report modal et à la fluidification du trafic.

M. Dal Busco répond que, même si l'on écarte la problématique climatique en imaginant que 100% des voitures roulent avec des moteurs propres, électriques ou à hydrogène, dès lors qu'on dit que les voitures ne doivent plus passer dans les quartiers car la LMCE dit qu'il faut les apaiser, si l'on ne fait rien, les voitures vont passer là où elles le peuvent, sur la ceinture urbaine. De fait, par transfert spatial, il y aura une augmentation de trafic. Or, ils ne veulent pas qu'il y ait une augmentation de trafic, mais que le trafic sur la ceinture urbaine n'augmente pas à terme. Pour fluidifier ce trafic, ils proposent des mesures comme celle de ce projet. En parallèle, ils accompagnent tout cela d'une augmentation massive des transports en commun et de la mobilité douce.

Au président qui demande s'il sera possible que M. Meiffren soit présent lors des auditions que mènera la commission, M. Dal Busco répond par l'affirmative.

Séance du 19 octobre 2021 : Audition des autorités de la Ville de Lancy

La commission reçoit : M^{me} Corinne Gachet, maire de la Ville de Lancy, et M. Damien Bonfanti, conseiller administratif de la Ville de Lancy

M. Bonfanti explique que le pont de Lancy fait l'objet de discussions entre l'Etat et la Ville de Lancy depuis quelques années. Il a été constaté que le pont était vieillissant malgré les quelques rénovations, et qu'il ne répond plus aux enjeux de la mobilité tant au niveau communal que cantonal. Ce pont est souvent saturé, ce qui a un impact sur les réseaux secondaires dans les quartiers limitrophes. Le carrefour (route du Grand-Lancy/route du Pont-Butin/avenue des Communes-Réunies) pose aussi des problèmes, il est vite saturé aux heures de pointe. Le département a observé que ce n'est pas le pont et le carrefour en soi qui posent problème, mais bien un kilomètre sur le réseau, partant du quartier des Esserts au quartier des Palettes, c'est pourquoi ce projet a été présenté à la commune de Lancy.

L'objectif est de pouvoir améliorer la fluidité du trafic sur ce réseau, tout en ayant un impact fort sur d'autres enjeux intéressants pour la commune, comme le fait de retravailler l'espace public en surface, dans la mesure où la majorité du trafic passerait en souterrain. L'OCT leur a dit qu'il n'y aurait pas une charge supplémentaire de véhicules si le projet devait se faire : il y aurait la même charge qu'actuellement, avec 70% en souterrain et 30% en surface.

Le trafic résiduel en surface serait le trafic de quartier. Pour la commune, il y a un enjeu d'amélioration de l'espace public et de retrouver une quiétude dans ce secteur, ainsi que de diminution des nuisances sonores en surface, ce qui aurait aussi un impact sur la qualité de vie de la population. La commune a des conditions : elle souhaite travailler sur les infrastructures cyclables et piétonnes. Elle souhaite aussi arboriser l'ensemble du réseau, car actuellement il y a très peu d'arborisation du pont Butin aux Palettes. Il y a quelques inconvénients, liés aux trémies qui vont devoir être faites. Deux trémies devront être réalisées, une avant le pont et l'autre à proximité de la piscine Marignac. Le projet va d'ailleurs devoir rogner sur une partie de la piscine. Sur environ 1,2 km, il y aura quatre trémies, car il y en a déjà deux aux Palettes. Cela est pénalisant du côté de la piscine Marignac, car il y a déjà de la difficulté à traverser d'un côté à l'autre, et cette trémie ne va pas aider à améliorer cette situation.

Le Conseil municipal a fait une résolution, qui a été votée favorablement par la commission d'aménagement du Conseil municipal. Cette résolution demande de réduire le bruit routier, de respecter les valeurs légales d'immission du bruit, de prévoir des aménagements réduisant le trafic de

transit, de planifier une infrastructure propre à favoriser les transports publics et la mobilité douce. Il est aussi indiqué que, si la construction d'un tablier inférieur sous le pont est vraiment nécessaire, il faudra requalifier complètement les espaces publics en surface avec une priorisation de la mobilité douce et des piétons, et s'assurer que le tablier sera totalement fermé et insonorisé pour éviter toute nuisance. Il est clair pour la commune qu'il est hors de question d'apporter une nuisance supplémentaire avec le tablier inférieur : il y a le vallon de l'Aire, avec une promenade très appréciée de la population, et c'est un espace protégé.

Le président comprend que la commune est favorable à ce projet, mais souhaite une amélioration au niveau de la trémie.

M. Bonfanti le confirme. Ils ont cependant conscience que cela sera difficile, car, sans cette trémie, le trafic en direction des Palettes va rester en surface, ce qui sort de l'objectif de canaliser le trafic en souterrain.

A un député (S) qui demande quel est l'avis de la commune quant aux différentes variantes du projet, M. Bonfanti indique qu'il n'a plus le détail des variantes en tête, mais indique que la commune se projetait sur la variante où la trémie se situait près de la piscine. Techniquement, c'est la variante la plus fonctionnelle. Vu le nombre de séances de COPIL et de variantes, celles qui ont été choisies là sont les plus aptes et les plus réalistes.

A ce député (S) qui demande quelle est la différence entre ce projet et la tranchée couverte de Vézenaz, M. Bonfanti répond que c'est la densité de population. A Meyrin, la tranchée couverte a permis de réunir un village séparé en deux, de retrouver de la qualité de vie. A Lancy, il y a la même problématique, et une forte densité de population ; la commune est en pleine densification. Il y a un enjeu de qualité de vie pour les habitants.

M^{me} Gachet ajoute qu'il y a aussi la question du vallon de l'Aire. La seule solution est celle-ci.

Le même député (S) rappelle que les opposants à la tranchée couverte de Vézenaz disaient que l'augmentation de l'infrastructure routière allait faire augmenter les flux de trafic individuel motorisé. Il demande si la commune n'a pas cette crainte avec ce projet-là.

M. Bonfanti répond que l'OCT a écarté cette crainte la semaine dernière. Jusqu'à présent, ils avaient effectivement cette peur. L'OCT leur a expliqué que les charges de véhicules seraient les mêmes. Il reste cependant une incompréhension entre le plan climat cantonal, qui prévoit une réduction de 40% du nombre de véhicules sur le réseau, et le fait de prévoir un projet de ce type-là. Il doit y avoir encore un travail d'affinage du côté de l'OCT pour

savoir si ce projet-là est vraiment utile au regard de ces objectifs. C'est le seul doute qu'il a émis devant l'OCT.

Un député (MCG) estime qu'il faut régler l'état actuel de la situation, où tout est bloqué. L'Etat a supprimé un feu aux Esserts pour permettre aux gens de passer facilement, mais en bas, sur le carrefour, il y a les bus et les trams qui sont prioritaires. Ce sont les transports publics qui génèrent du ralentissement de trafic. Il est clair qu'un tram déplace plus de personnes qu'une voiture, mais, en attendant, la circulation est bloquée. Les populations lancéenne et genevoise vont augmenter, alors, même s'il y aura un transfert modal, le trafic ne va pas diminuer. Il demande quel est le problème entre la future trémie et la piscine.

M. Bonfanti répond qu'il faut garder les voies en surface, même s'il y a la trémie. Sur une certaine portion, il y aura quatre voies, alors qu'il n'y en a que trois actuellement. Il va falloir élargir la route sur certaines portions. Ils vont devoir rogner sur le terrain de volley de la piscine. La partie technique de la piscine devra être déplacée. Cela complexifie les choses.

A ce député (MCG) qui imagine que cela se fera aux frais de réalisation du projet, M. Bonfanti répond que cela devra être discuté avec le canton. Pour l'instant, ils ne sont pas entrés dans les détails vis-à-vis de l'espace public. La partie sur le domaine cantonal sera payée par l'Etat, mais il imagine que toute la partie sur le domaine public communal sera payée par la commune. Il ajoute que, vu que le réseau de la ceinture urbaine est bloqué, les voitures quittent le réseau primaire pour aller dans le réseau secondaire. Il y a donc une incidence sur la qualité de vie dans plusieurs quartiers de la commune.

Un autre député (MCG) demande si la commune a tenu compte de l'évolution de l'électromobilité, ce qui va fortement réduire les nuisances sonores. Il demande si la décision de fermer complètement le passage sous le pont est rigide.

M^{me} Gachet répond que le vallon de l'Aire est protégé, c'est pourquoi il faut que cela soit fermé. Le Conseil municipal leur demande de préserver ce vallon.

M. Bonfanti explique qu'il y a des zones villas en contrebas. Dès qu'ils ont commencé à parler du projet, les premières interrogations sont venues des gens de la zone villas qui s'inquiétaient du bruit que cela allait générer. Par ailleurs, certes, le parc automobile va évoluer, mais cela va prendre quelques décennies. Si le projet est réalisé en 2030, il n'y aura pas une majorité de véhicules électriques.

Ce député (MCG) ajoute que les objectifs en matière d'électromobilité de la Confédération pour 2022 ont été atteints en 2019. On estime qu'il y aura 40% de véhicules électriques en 2025 et 60% d'ici 2030.

M. Bonfanti indique que, si on lui apporte des faits qui démontrent qu'une voiture électrique fait moins de bruit sur la chaussée qu'une voiture à essence, il est prêt à l'entendre, mais il faudra encore convaincre le Conseil municipal et les riverains.

Les commissaires ne souhaitant pas d'autres auditions, ils passeront au vote lors d'une prochaine séance.

Séance du 16 novembre 2021 : Discussion de la commission et procédures de vote

Un député (EAG) est assez perplexe quant à la contradiction présentée. Un crédit d'études est proposé pour inviter les automobilistes à emprunter cette artère et, en même temps, diminuer de 40% la circulation sur ces artères. L'option prise par le DI est difficile à comprendre pour lui.

Un député (PLR) rappelle que ce projet entre dans le corps de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (ci-après : LMCE). Une partie du chemin est réalisée sur la mobilité douce et une autre sur la moyenne ceinture. Le PLR a voté tous les crédits pour les pistes cyclables et la mobilité douce. Logiquement, il votera également en faveur de ce projet de loi. Une vision générale a été présentée et il faut se montrer cohérent avec l'ensemble des mesures prises.

Un député (Ve) précise que la requalification ne vise pas uniquement le pont, mais également une réduction de la circulation des transports individuels motorisés et l'ouverture d'une large voie aux TPG. Cela rejoint les objectifs de transition écologique et amène donc les Verts à voter en faveur de ce projet de loi.

Un député (UDC) tient à s'exprimer en dehors du cadre de la LMCE. Le débat actuel montre l'incohérence de la LMCE par rapport au titre qui lui est attribué. De nombreux crédits ont été votés pour la mobilité douce, mais les avis changent lorsqu'il s'agit de voter en faveur de la voiture. Aujourd'hui, le PLR est incohérent, car il vote en faveur d'un projet routier alors qu'il s'était auparavant opposé à un projet du même type. Sur le fond, l'UDC votera en faveur de ce projet de loi. Le réaménagement du pont de Lancy est envisagé depuis 20 ans. Aujourd'hui, il est nécessaire d'agir. La structure même du pont a montré ses faiblesses et les poids lourds doivent circuler à 40 km/h maximum pour limiter les vibrations. Ce pont est vital pour la commune, car

il s'agit de la seule vraie voie à disposition pour relier le Grand-Lancy et le Petit-Lancy. Ce projet est nécessaire à tous les niveaux.

Un député (MCG) ajoute que la route du Pont-Butin et l'avenue des Communes-Réunies sont la tangente ouest du transit nord-sud du canton qui vient affleurer la ville au niveau de Châtelaine. Les carrefours des Esserts et des Palettes ont déjà été modifiés. Le point noir qui reste est le carrefour du Grand-Lancy. La requalification du pont de Lancy et le renforcement des voies de circulation du dessous permettront de faciliter la circulation. Toutefois, la population va augmenter et, même avec une diminution de 40% des véhicules, la situation sera probablement similaire. Le MCG soutiendra donc ce projet de loi, qui doit être voté pour le bien de la population genevoise.

Un député (PDC) déclare que son parti votera en faveur de ce projet de loi pour les raisons énumérées par les autres députés, même s'il reste dubitatif sur la diminution du trafic de 40%.

Procédure de vote

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du **PL 12814** :

Oui :	13 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	1 (1 EAG)
Abstentions :	1 (1 S)

L'entrée en matière est **acceptée**.

2^e débat

Le président procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule	Pas d'opposition, adopté
art. 1 : Crédit d'étude	Pas d'opposition, adopté
art. 2 : Planification financière	Pas d'opposition, adopté
art. 3 : Amortissement	Pas d'opposition, adopté

art. 4 : Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat
Pas d'opposition, adopté

Vote 3° débat

Le président met aux voix l'ensemble du **PL 12814** :

Oui :	13 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	1 (1 EAG)
Abstentions :	1 (1 S)

Le PL 12814 est **accepté**.

La commission des travaux préavise un traitement en catégorie II / 30'.

En conclusion

Ce projet de loi de crédit d'études permettra d'envisager la requalification multimodale de la moyenne ceinture dans le secteur du pont de Lancy, dans le cadre de la mise en œuvre de la loi H 1 21 pour une mobilité cohérente et équilibrée en renforçant la capacité du pont de Lancy, en redessinant le carrefour de Lancy en y plaçant l'axe nord-sud en sous-sol afin de gommer le dernier point noir subsistant sur l'axe avenue Louis-Casaï – route de Saint-Julien (aussi N1A).

La majorité de la commission des travaux vous remercie, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à ce projet de loi.

Annexe : une présentation du département

Projet de loi (12814-A)

ouvrant un crédit d'études de 5 800 000 francs en vue de la requalification multimodale de la moyenne ceinture dans le secteur du pont de Lancy, dans le cadre de la mise en œuvre de la loi H 1 21 pour une mobilité cohérente et équilibrée

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

Art. 1 Crédit d'étude

¹ Un crédit d'étude de 5 800 000 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer les études pour la requalification multimodale de la moyenne ceinture dans le secteur du pont de Lancy.

² Il se décompose de la manière suivante :

– Frais d'étude	5 080 000 francs
– TVA	391 000 francs
– Renchérissement	126 000 francs
– Activation du personnel	203 000 francs
Total	5 800 000 francs

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'étude est ouvert dès 2021. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité (rubrique 0611 5010).

² L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros 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 (ou initiale) 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.

PL 12'814

Requalification ceinture urbaine Secteur Pont de Lancy

COMMISSION TRAVAUX
22.06.2021



Département des infrastructures

22/06/2021 - Page 1

CONTEXTE ET GENÈSE DU PROJET

PONT DE LANCY: UN POINT DE PASSAGE OBLIGÉ ET PROBLÉMATIQUE

- Des études antérieures
- Des mesures d'optimisation mises en œuvre récemment avec des effets positifs mais insuffisants
- Reprise au début de la conduite du projet: présentation des études préliminaires

Phase SIA	Description de la phase
1	Opportunité / définition des objectifs
2.1	Etudes préliminaires
2.2	Appel d'offre pour choix du mandataire
3.1	Avant-Projet
3.2	Projet de l'ouvrage
3.3	Projet de loi pour crédit de construction
	Entrée en force de l'Autorisation de construire
4.1	Etablissement des appels d'offres des entreprises
5.1	Projet d'exécution
5.2	Début des Travaux
	Mise en Service

Réalisé
2018 à 2020

Objectifs de l'EP (normes):

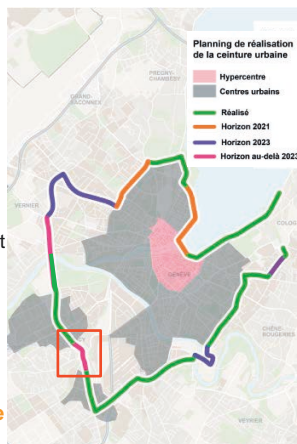
- Déterminer l'opportunité du projet constructif
- Définir des solutions
- Retenir une variante
- Identifier les impacts environnementaux (évaluation sommaire)

↳ Objectif de ce PL : financer les phases ultérieures d'études, pour approfondir les questions en suspens, en particulier la procédure d'étude d'impact sur l'environnement de manière à garantir la compatibilité du projet avec la législation en la matière

OBJECTIFS

Un projet qui s'inscrit dans les objectifs de mise en œuvre de la LMCE

- Améliorer la fluidité sur la ceinture urbaine pour canaliser le trafic routier dans le cœur d'agglomération et éviter le trafic de transit dans l'hypercentre
- Insérer sur le Pont de Lancy une voie bus à la descente et des aménagements confortables et sécurisés pour les MD (mesures 35-23 et 35-26 du projet d'agglomération)
- Renforcer la desserte TP en augmentant la fréquence des trams dans le cadre du prolongement de la ligne vers Saint-Julien et en intégrant des rabattements de bus sur la gare Lancy-Pont-Rouge (convention Etat-Ville de Lancy)
- Améliorer la perméabilité de la ceinture urbaine pour les MD, tout en garantissant des aménagements longitudinaux continus



Aussi en faveur de l'amélioration du cadre de vie

22/06/2021 - Page 3

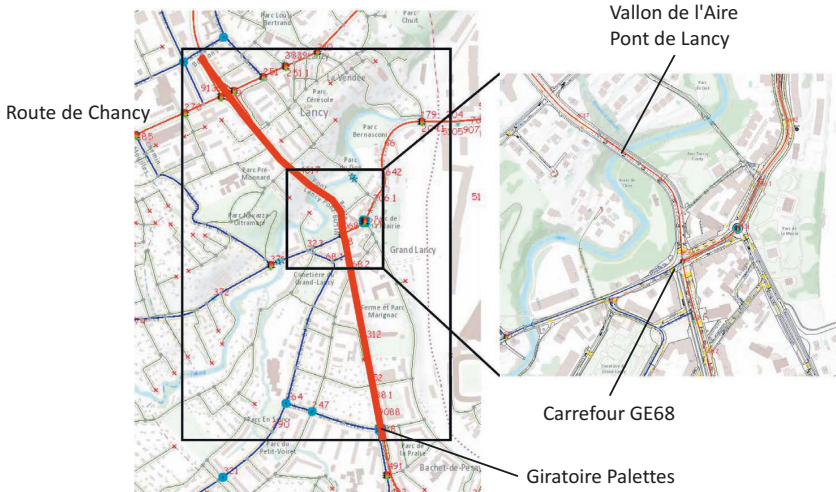
DÉMARCHE DE L'ÉTUDE

- Mandat d'un groupement d'étude pluridisciplinaire:
MOBILITÉ – GÉNIE CIVIL – ENVIRONNEMENT
 - Pilotage technique par l'OCT, associant l'OCGC, l'OCE-SERMA, l'OCAN, et en partenariat avec les services de la Ville de Lancy
 - Arbitrages et décisions en COPIL, présidé par le conseiller d'Etat en charge du DI, associant également les représentants du DT et le CA Ville de Lancy
- ↪ Une réflexion nourrie des enjeux et propositions communales

22/06/2021 - Page 4

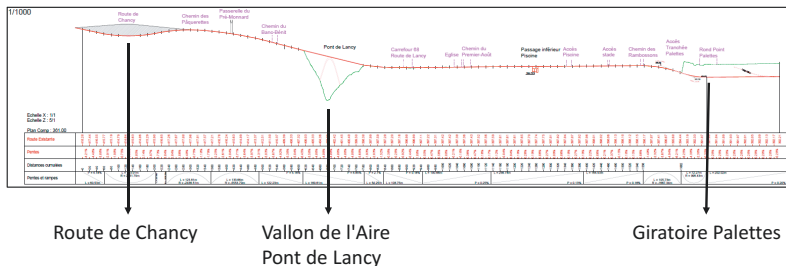
ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE



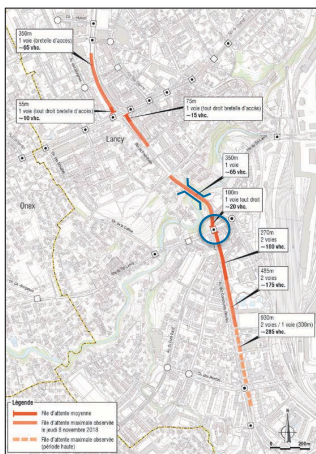
ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

PROFIL EN LONG

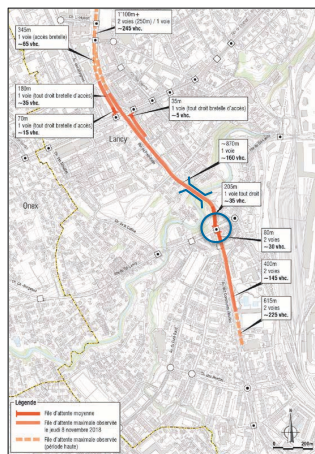


ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

DIAGNOSTIC TIM: OBSERVATION DE LA CONGESTION



Heure de pointe du matin

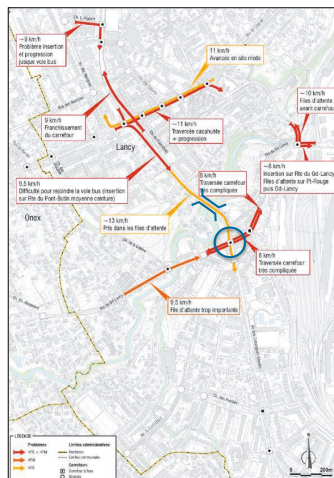
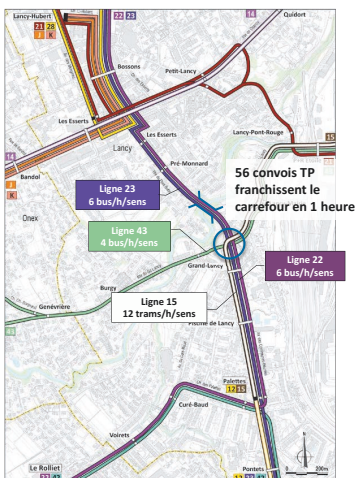


Heure de pointe du soir

22/06/2021 - Page 7

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

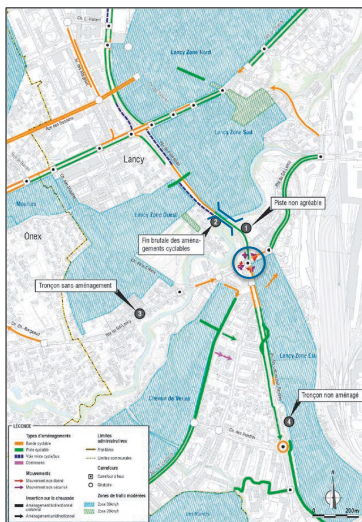
DIAGNOSTIC TP: UNE VITESSE COMMERCIALE INSATISFAISANTE



22/06/2021 - Page 8

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

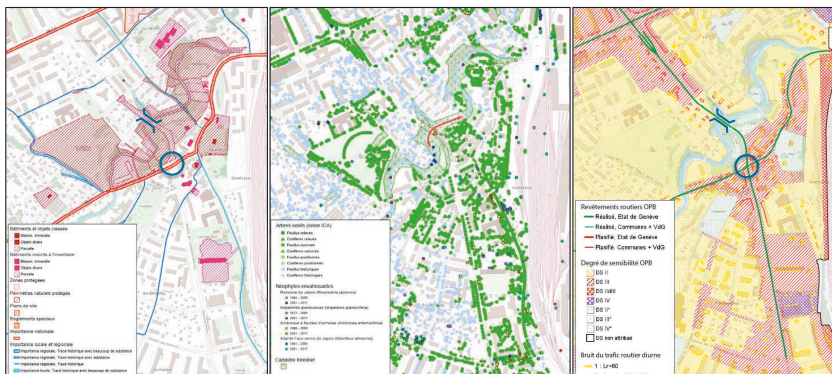
DIAGNOSTIC MD: DES AMÉNAGEMENTS DISCONTINUS ET INCONFORTABLES



22/06/2021 - Page 9

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

DIAGNOSTIC: UN ENVIRONNEMENT REMARQUABLE ET SENSIBLE



Patrimoine:

- Secteur «Vallon de l'Aire» classé (Pont pas inscrit à l'inventaire)
- Route du Grand-Lancy d'importance nationale
- Bâtiments inscrits à l'inventaire sur le tronçon Sud

Arbres, forêt, corridor écologique

- Alignements d'arbres.
- Cadastre forestier.
- Corridor biologique : trame forestière et aquatique au niveau du pont de l'Aire. Point de conflit au niveau du passage sur l'Aire à améliorer.

Bruit routier:

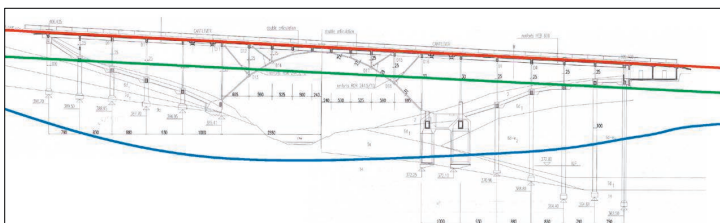
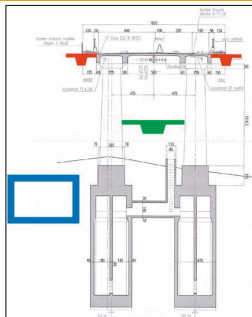
- Contexte urbain sensible
- Moratoire sur les PAB (mesures OCT en cours: stratégie vitesse, prévisions de trafic)

22/06/2021 - Page 10

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

SCÉNARIIS ENVISAGÉS

- Famille en tunnel (Bleu)
- Famille à niveau (Rouge)
- Famille en dénivelé (Vert)

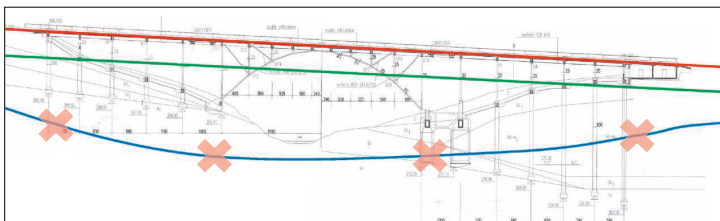
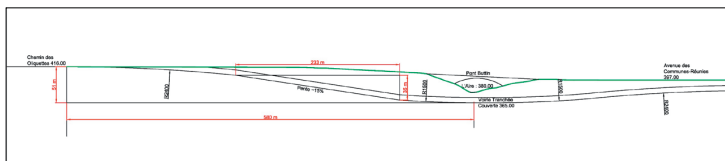


22/06/2021 - Page 11

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

ABANDON DU SCÉNARIO EN TUNNEL

- ~~Famille en tunnel (Bleu)~~ → Famille jugée infaisable pour raisons techniques (**pente à 15%**)

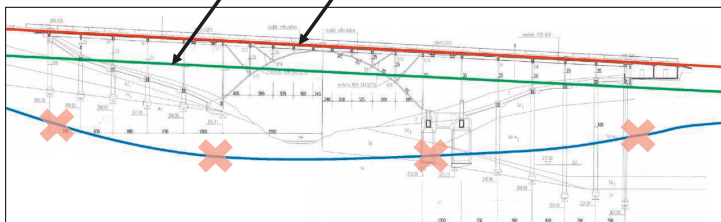
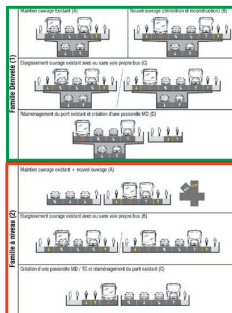


22/06/2021 - Page 12

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

SCÉNARIOS ENVISAGÉS

- ~~Famille en tunnel (Bleu)~~
- Famille à niveau (Rouge)
- Famille en dénivelé (Vert)



22/06/2021 - Page 13

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

COMPARAISON DES SCÉNARIOS RESTANT SELON HYPOTHÈSES DE TRAFIC (processus itératif)

Projections de trafic incertaines à l'horizon de mise en service du projet (2030), en raison de nombreux déterminants en cours de calage et de redéfinition (liste non exhaustive):

- Effet reports modaux (LEX, TGSJ, etc)
- Abandon L1/L2 et mise à jour concept multimodal Genève-sud
- Nouveaux développements territoriaux (plan guide d'Onex)

↪ Hypothèses de base selon trafic TIM actuel (diagnostic 2018)

itération n°1

Trafic TIM dimensionnant en heure de pointe

Trafic écoulé par le carrefour en 2018	+	Encolonnement de véhicules à résorber	+	Reports spatiaux des trafics percolant à travers les quartiers
= demande TIM actuelle (2018)			+	15% de trafic supplémentaire

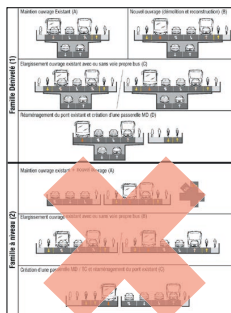
22/06/2021 - Page 14

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

SCÉNARIIS ENVISAGÉS

- ~~Famille en tunnel (Bleu)~~
- ~~Famille à niveau (Rouge)~~

L'élargissement du pont à niveau ne résout pas la congestion du carrefour GE68, qui ne peut pas absorber les flux, tous concentrés en surface.



Taux d'utilisation du carrefour 68

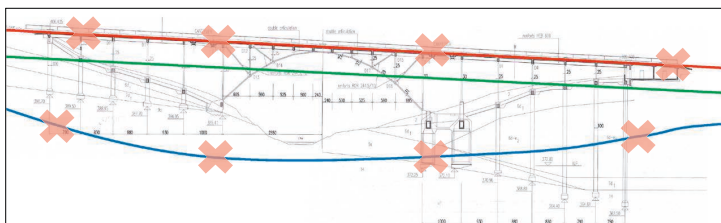
HP

Etat actuel

120%

Hyp trafic 2018 + 15% (report itinéraire)

140%

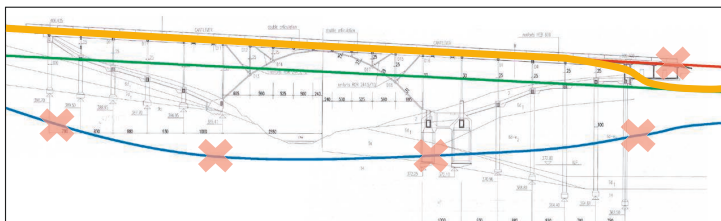


22/06/2021 - Page 15

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

DEUX SCÉNARIIS RETENUS

- ~~Famille en tunnel (Bleu)~~
 - ~~Famille à niveau (Rouge)~~
 - Famille en dénivelé (Vert)
- + Variante (Orange) à niveau sur le pont, dénivelé sous le carrefour 68
- permet de soulager le carrefour (-50% de TIM)
 → en canalisant en souterrain le trafic de ceinture (80% des TIM)



22/06/2021 - Page 16

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

VARIANTES D'INSERTION

Secteur nord



Légende:

- Voie TIM
- Site propre TP
- Site propre MD
- Galerie souterraine existante
- Nouvelle galerie souterraine
- Portail de tunnel
- Pont

Variante nord-A	Variante nord-B	Variante nord-C
<ul style="list-style-type: none"> + Amélioration TIM et TP + Coûts + Durée des travaux - Continuités MD - Gestion chantier - Impacts nature/paysage - Impacts air et bruit 	<ul style="list-style-type: none"> + Amélioration TIM, TP, MD ~ Coûts ~ Durée des travaux - Impacts air et bruit 	<ul style="list-style-type: none"> + Bénéfices air et bruit + Améliorations TP et MD - Complexités TIM - Impacts urbains - Coûts - Durée des travaux

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

VARIANTES D'INSERTION

Secteur sud



Légende:

- Voie TIM
- Site propre TP
- Site propre MD
- Galerie souterraine existante
- Nouvelle galerie souterraine
- Portail de tunnel
- Pont

Variante sud-A	Variante sud-B	Variante sud-C
<ul style="list-style-type: none"> + Amélioration TIM, MD + Coûts + Durée des travaux ~ Impacts air et bruit - Sécurité routières 	<ul style="list-style-type: none"> + Amélioration TIM, MD + Coûts + Durée des travaux + Sécurité routière ~ Impacts air et bruit - Impacts fonciers 	<ul style="list-style-type: none"> + Améliorations TIM + Bénéfices air et bruit - Impacts urbains - Coupures MD - Exploitation tunnel - Coûts - Durée des travaux

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

VÉRIFICATION DU FONCTIONNEMENT DES VARIANTES D'INSERTION SELON HYPOTHÈSES DE TRAFIC

Test grâce à une modélisation dynamique



itération n°2



Hypothèses de base (rappel)

Demande TIM actuelle (= trafic écoulé et les enclonnements à résorber)
+ reports spatiaux du trafic de fuite
≈ **+15% de trafic / 2018**

Augmentation des fréquences TP **+20%**
Priorités MD

Modélisation



Itérations pour obtenir
adéquation offre /
demande

Hypothèses retenues heure de pointe

Demande TIM actuelle
Stabilité du trafic / 2018

Augmentation des fréquences TP **+20%**
Priorités MD

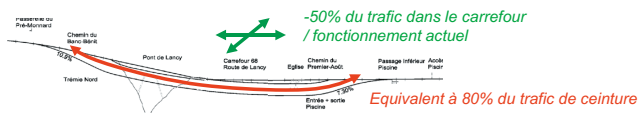
Résultats: fonctionnement non adapté,
besoin de réduire les hypothèses de trafic

Résultats: fonctionnement adapté

22/06/2021 - Page 19

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

SYNOPTIQUE DU FONCTIONNEMENT TIM SELON HYPOTHÈSES RETENUES:

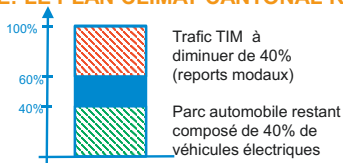


↳ **Fonctionnement du carrefour garanti à condition de le délester de ≈ 50% du trafic actuel**

→ Traitement du trafic de transit qui percole à travers les zones résidentielles par des mesures de report modal plutôt qu'un report d'itinéraire sur la ceinture

UN CHANGEMENT DE PARADIGME: LE PLAN CLIMAT CANTONAL RENFORCÉ

Objectif 2030
-60% de GES



→ Objectif de -40% de TIM insuffisant pour garantir le fonctionnement du carrefour, d'autant qu'il implique un renfort des TP plus radical donc une sollicitation plus importante du carrefour

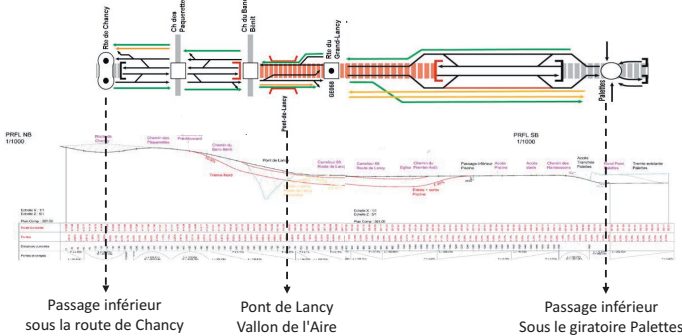
↳ **Une dénivelation reste nécessaire malgré les orientations du PCC renforcé**

22/06/2021 - Page 20

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

VARIANTE DE PROJET RETENUE EN ÉTUDE PRÉLIMINAIRE (choix du COPIL 15 oct. 2020)

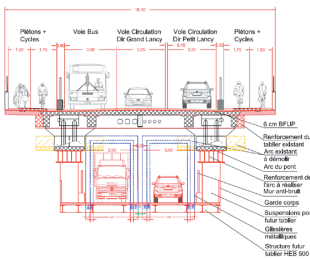
- Suppression d'une voie TIM en surface pour insérer une voie bus et des pistes cyclables continues
 - Création d'un tablier inférieur et d'une tranchée couverte pour dénivelier le trafic de ceinture, captant 80% du trafic de ceinture, soit + de 50% du trafic total actuel franchissant le carrefour GE68 en heure de pointe
- ↳ **Capacités libérées au carrefour Pont Butin /Rte Grand Lancy, réaffectées en faveur des TP (+20% d'offre supplémentaire) et des MD (phase de traversée entièrement dédiée)**



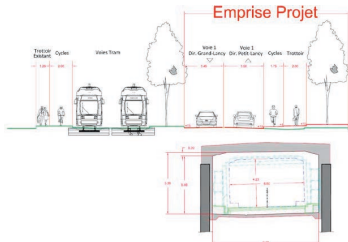
22/06/2021 - Page 21

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

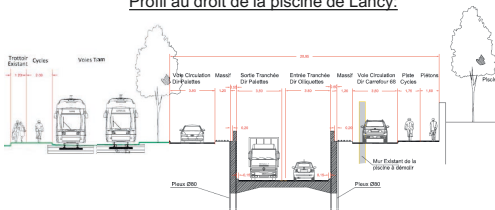
Profil sur le Pont de Lancy:



Profil au droit église Gd Lancy:



Profil au droit de la piscine de Lancy:



22/06/2021 - Page 22

ENSEIGNEMENTS DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

COÛTS ESTIMATIFS

Coût total du projet à hauteur de
137.5 millions de francs
 (prix 2020 +/- 25%)

	Variante retenue
Études	
Avant - projet	1'270'000
Projet de l'ouvrage	3'490'000
Procédure de demande d'autorisation	320'000
Total études	5'080'000
Fonctie	
Acquisitions de terrain	3'220'000
Travaux	
Coûts du projet (Travaux Génie civil)	
Secteur Nord	
Renforcement - élargissement pont de Lancy	10'770'000
Transformation de l'ouvrage - tablier inférieur	7'180'000
Élargissement ouvrage carrefour 68	4'760'000
Trémie entrées-sorties en amont du pont	4'530'000
Galerie	6'345'000
Adaptation tronçon Nord (entre carrefour rte de	2'385'000
Secteur Sud	
Trémie entrées-sorties piscine	5'440'000
Galerie depuis le pont à la trémie	31'725'000
Aménagements en surface	2'200'000
Installations de chantier	7'535'000
Divers et imprévus	12'430'000
Honoraires	13'980'000
Total travaux	109'280'000
Équipements	
Génie-civil SL	450'000
Équipement SL	450'000
Études, programmations et honoraires SL	100'000
Divers et imprévus SL	100'000
Total équipements	1'100'000
Total HT	118'680'000
TVA (7.7%)	9'140'000
Total TTC	127'820'000
Renchérissement	4'850'000
Activations de charges du personnel (CRAs)	4'810'000
Total TTC à la date de mise en service	137'480'000

22/06/2021 - Page 23

SUITE DU PROJET

PL 12'814: CRÉDIT D'ÉTUDES

- Au regard des approfondissements à mener, financement seulement des phases d'études suivantes, jusqu'à la demande d'autorisation de construire

Phase SIA	Description de la phase	Coûts (CHF)
3.1	Avant-Projet	1'270'000
3.2	Projet de l'ouvrage	3'490'000
3.3	Projet de loi pour crédit de construction	320'000
	Total HT	5'080'000
	TVA (7.7%)	391'000
	Total TTC	5'471'000
	Renchérissement	126'000
	Activations de charges du personnel (CRAs)	203'000
	Total TTC à la fin des études	5'800'000

- Déposer par la suite un crédit de construction parallèlement à la procédure d'autorisation de construire (horizon 2024)

22/06/2021 - Page 24

SUITE DU PROJET

PLANNING INTENTIONNEL

	Phase SIA	Description de la phase	Date
PL 12'814	1 et 2.1	Etudes préliminaires et d'opportunité	2020
	2.2	Appel d'offre pour choix du mandataire	Fin 2021
	3.2	Avant-Projet	2022
Futur PL de crédits de construction	3.2	Projet de l'ouvrage	2023
	3.3	Projet de loi pour crédit de construction	2024
		Entrée en force de l'Autorisation de construire	2024
	4.1	Etablissement des appels d'offres des entreprises	Fin 2024
	5.1	Projet d'exécution	2025
	5.2	Début des Travaux	2026
		Mise en Service	2029

22/06/2021 - Page 25

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Date de dépôt : 3 décembre 2021

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Rémy Pagani

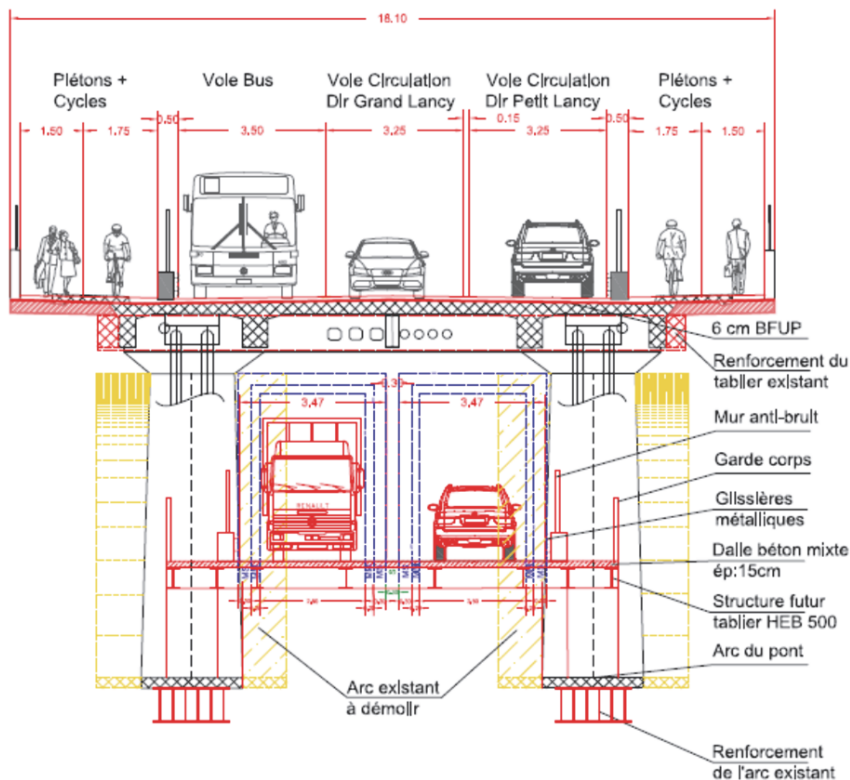
Mesdames et
Messieurs les députés,

Pour le Conseil d'Etat, l'objectif qu'il s'est fixé dans le Plan climat cantonal 2030 2^e génération est de « réduire d'environ 40% le nombre de déplacements en TIM (transport individuel motorisé) restants en les reportant vers d'autres modes de transports¹ ». Avec une telle déclaration des autorités exécutives cantonales unanimes, on doit s'interroger sur l'option retenue au stade de l'avant-projet du pont à deux étages de Lancy tel qu'il figure dans l'illustration qui suit, reprise de l'exposé des motifs du projet de loi qui fait l'objet du présent rapport de minorité.

¹ Plan climat cantonal 2030, p. 37 : <https://www.ge.ch/document/24973/telecharger>

Illustration du profil en travers du pont de Lancy

(avec murs antibruit pour le tablier inférieur qui pourra évoluer vers une couverture totale en fonction des études de bruit à mener au stade d'avant-projet)



Encore plus précisément lors de l'audition du conseiller d'Etat chargé du projet, il nous a été précisé que « L'objectif de -40% n'est pas suffisant pour garantir le fonctionnement du carrefour, d'autant qu'il implique un renfort plus radical des transports publics, et donc une sollicitation plus importante du carrefour. Ainsi, une dénivellation reste nécessaire et mérite d'être approfondie par le biais du crédit d'étude. La variante de projet retenue est la combinaison des variantes nord-B et sud-B : on plonge avec un tablier inférieur juste en amont du pont, on passe sous le carrefour et on ressort au niveau de la piscine pour ensuite re-renter sous le giratoire des Palettes. » En résumé le Conseil d'Etat veut soulager le carrefour en réduisant la circulation en surface et en enfouissant le reste du trafic sous le tablier du pont.

A ce sujet les représentants du département ont précisé « Au niveau de la piscine de Lancy, il y a le plus gros impact foncier, dû à un élargissement pour faire sortir les deux voies en souterrain. Cela empiète de 7 à 8 mètres de large sur 200 m linéaires. Le coût du projet s'élève à près de 138 MF, avec les études à hauteur d'un peu plus de 5 MF. Le crédit d'étude de 5,8 MF concerne toutes les phases d'étude jusqu'à l'autorisation de construire. »

Enfin, les statisticiens de la mobilité qui nous ont présenté des chiffres intéressants lors de leur audition et notamment que « Le pont de Lancy, comme le carrefour adjacent entre la route du Pont-Butin, l'avenue des Communes-Réunies et la route du Grand-Lancy, dit carrefour GE68, est aujourd'hui un lieu de passage très fréquenté, avec près de 37 000 véhicules par jour. »

Face à ce descriptif objectif, le rapporteur de minorité reste assez perplexe quant à la contradiction intrinsèque soutenue par le Conseil d'Etat sur ce dossier. En effet, d'une part, il nous est demandé un crédit d'étude pour inviter les automobilistes à emprunter cette artère de la moyenne ceinture avec un pont pharaonique (2×2 voies sur deux étages plus une voie bus) et, d'autre part et en même temps, diminuer de 40% la circulation dans le canton. Un petit calcul extrêmement simple devrait réduire à néant soit l'objectif de diminuer de 40% la circulation sans réduire drastiquement la capacité d'absorption des véhicules motorisés individuels sur ce pont, soit de laisser libre cours à l'accessibilité de ces deux fois deux voies de circulations dans et sur le pont proposé par l'avant-projet de pont. En effet, sur 37 000 véhicules circulant par jour, il faudrait en interdire l'accès à 14 800 pour respecter les engagements climatiques du Conseil d'Etat et du parlement alors que la collectivité va payer une facture de 138 millions d'investissements sans parler de l'entretien de cette infrastructure.

En conclusion, on voit très bien que dès après l'inauguration de ce pont à étage la pression qu'exerceront les automobilistes sur cette artère sera tellement forte que non seulement le trafic restera ce qu'il est, mais augmentera de manière très importante sur cette voie dite de la moyenne ceinture. Ainsi, c'est bien la poursuite de la politique du tout à la voiture qui nous est proposée par ce crédit d'étude en opposition totale aux décisions politiques de notre parlement et du Conseil d'Etat dans la lutte impérative contre la dégradation du climat.

Au vu des explications présentes et surtout du paradoxe dans lequel les autorités se sont engagées en soutenant à la fois la poursuite des études d'un pont à deux étages et l'alignement de ce pont le long d'une voie déjà aujourd'hui surchargée, le rapporteur de minorité, membre d'Ensemble à Gauche, vous propose de renvoyer ce crédit d'étude au Conseil d'Etat en

l'invitant à respecter ses engagements climatiques comme d'ailleurs le parlement devrait respecter ses propres engagements conformément à la résolution votée le 18 octobre 2019 par une grande majorité d'entre nous sur l'urgence climatique.