

Date de dépôt : 6 septembre 2016

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 187 970 000 F et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 82 640 000 F relatifs à la mise en œuvre du projet d'agglomération de deuxième génération (PA2)

Rapport de majorité de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio (page 1)

Rapport de minorité de M. Christian Flury (page 75)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 17 et 24 mai 2016, puis les 14 et 28 juin 2016, sous la présidence de M. Sandro Pistis pour étudier le projet de loi 11863.

Ont assisté aux séances MM. Alan Rosset, responsable budget investissements, département des finances, et Nicolas Huber, secrétaire scientifique ; qu'ils soient remerciés pour leur soutien attentif au suivi des travaux de la commission. Mes remerciements vont également aux collaborateurs-trices du département présidentiel (PRE) et du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), pour leur disponibilité, la clarté de leurs explications et le travail conséquent fourni à la Commission des travaux pour répondre à ses différentes demandes. Enfin, que M. Sébastien Pasche qui a assuré la rédaction des procès-verbaux de séance, soit également remercié pour sa précieuse collaboration.

Préambule

Il convient de rappeler, comme le souligne fort justement l'*Exposé des motifs* du projet de loi 11863, que « Si l'histoire des échanges entre le canton de Genève et ses régions voisines est séculaire, Genève constitue aujourd'hui le centre d'un bassin de vie régional fort de 950 000 habitants et 510 000 emplois : le Grand Genève, ou agglomération franco-valdo-genevoise. Cette agglomération transfrontalière et intercantonale dont Genève est le cœur demeure la troisième aire métropolitaine de Suisse et son développement s'inscrit dans les objectifs de la politique des agglomérations de la Confédération. » Dans cette perspective, plusieurs trains de mesures liées à l'urbanisation, aux transports et à l'environnement sont élaborés pour l'ensemble du Grand Genève. Ils répondent aux directives de la Confédération et s'organisent autour de projets d'agglomération, ou dossiers, dits « de première » (PA1), respectivement « deuxième » (PA2), puis « troisième génération ».

Les bases légales destinées au financement des mesures genevoises de transport du PA1 sont en force (H 1 50, H 1 60, H 1 70). De même, le financement des mesures de transports publics majeures du PA2 est couvert par la modification de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) à fin 2013. En complément aux bases légales existantes, le présent projet de loi est nécessaire pour assurer le financement de l'ensemble des mesures d'infrastructures genevoises du PA2.

Ainsi, le PL 11863 vise l'ouverture de crédits d'investissement pour la mise en œuvre des mesures genevoises du projet d'agglomération de deuxième génération qui s'inscrivent dans la politique publique J-Mobilité.

Des crédits d'étude et d'investissement de 170,73 mio F sont ouverts au Conseil d'Etat en vue de la réalisation des mesures genevoises A2 et Ae2 du projet d'agglomération de deuxième génération, auxquels s'ajoute un crédit d'étude de 17,24 mio F en vue d'améliorer le niveau de maturité des mesures genevoises B2 et Be2 du projet d'agglomération de deuxième génération.

Précisons que les mesures A2 sont des mesures inscrites au PA2 avec une réalisation dès 2017 et pour lesquelles un cofinancement au titre du fonds d'infrastructure (LFI_{Inf}) est confirmé par la Confédération ; les mesures Ae2, celles inscrites au PA2 avec une réalisation dès 2017 et dont le financement est à assurer entièrement par l'agglomération ; et enfin, les mesures B2 et Be2, dont la réalisation est planifiée dès 2019.

Une subvention fédérale est prévue pour la réalisation des mesures A2 cofinancées au titre du fonds d'infrastructure (LFI_{Inf}) par la Confédération à hauteur de 69,41 mio F.

Les communes financent, quant à elles, les objets à réaliser sur leurs domaines publics et un crédit maximal de 82,64 mio F est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour les mesures du projet d'agglomération de deuxième génération.

1. Présentation de la proposition

1.1 Audition de M^{me} Anna-Karina Kolb, directrice du Service des affaires extérieures et fédérales, direction générale de l'extérieur, et de M. Sylvain Ferretti, chef genevois du projet d'agglomération, département présidentiel

M^{me} Kolb souligne en premier lieu quelques aspects génériques de la question. Le projet de loi à l'examen de la Commission des travaux est un PL pour la mise en œuvre de mesures genevoises, sur sol genevois, du projet d'agglomération, portant sur la mobilité, les espaces publics et des mesures paysagères. Elle précise que l'urbanisation, les transports et l'environnement sont d'ailleurs les trois priorités fixées par l'ensemble des partenaires politiques pour l'avancée du projet. Ce PL s'inscrit donc dans la transversalité, la continuité et la concrétisation des mesures du projet d'agglomération et qu'elles concernent le DETA, le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE) et le PRE, lequel pilote le projet d'agglomération.

Le service des affaires extérieures et fédérales assume, quant à lui, principalement trois missions : l'élaboration et la construction du projet d'agglomération ; la participation genevoise à la gouvernance du projet d'agglomération à travers le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève, qui assure le suivi financier de ce projet au titre des lois cantonales (H 1 70 et celle concernée par le présent PL) ; et, enfin, le rôle d'interlocuteur de la Confédération en ce qui concerne le cofinancement fédéral et le contrôle de la gestion du projet d'agglomération dans son ensemble.

Ce projet s'inscrit dans toute la programmation des projets d'agglomération lancée en 2000 par la Confédération. M^{me} Kolb rappelle que le canton de Genève et ses partenaires vaudois et français se sont présentés au concours et ont obtenu 200 mio F et un financement à hauteur de 40%. Le premier PL de financement des mesures genevoises est entré en vigueur en mars 2011 à hauteur de 320 mio F (H 1 70), tandis qu'au début des années 2000, la Confédération lance un deuxième appel à projets pour les plans quadriennaux. C'est dans ce cadre que le canton de Genève, le canton de Vaud et les partenaires français présentent un projet de « deuxième génération », bien doté puisque 204 mio F sont octroyés, avec un taux de financement de 40%. Le

contrat de prestation est signé en août 2015 ; c'est donc dans ce dispositif que se situe le PL 11863 qui porte sur la partie genevoise.

Il est à remarquer que la Confédération a lancé un troisième appel à projets et qu'un troisième projet d'agglomération est en cours d'élaboration qui sera déposé en septembre.

Enfin, ce projet de loi s'inscrit dans la concrétisation des mesures au niveau cantonal, car une série de lois votées par le Grand Conseil (H 1 50 au niveau routier, H 1 60 pour le ferroviaire et H 1 80 pour la mobilité douce) financent ces mesures. L'annexe 4 *Mesures du Projet d'agglomération 2012 : urbanisation, mobilité, paysage et environnement* de juin 2012 n'est pas incluse dans le PL, car trop volumineuse puisqu'elle comprend 180 pages. Elle est distribuée à la Commission des travaux.

M. Ferretti rappelle que l'origine des mesures relève des politiques publiques genevoises de développement du territoire, lesquelles peuvent découler, soit du plan directeur cantonal, soit des plans directeurs de la mobilité au niveau ferroviaire, des transports en commun et de la mobilité routière. Il relève que les infrastructures sont inscrites dans les programmes de législation et sont consolidées dans les planifications financières de l'Etat.

La démarche du projet d'agglomération consiste notamment à récolter les différents projets, à les coordonner au plan régional et à les proposer à la Confédération, comme étant l'image des investissements nécessaires pour faire fonctionner l'agglomération du Grand Genève. Dans le projet d'agglomération de « première génération », 500 mesures environ sont identifiées avec différents horizons, à savoir :

- A : horizon de la planification du projet d'agglomération ;
- B : les mesures en préparation qui viendront les 4 années suivantes ;
- C : mesures à plus long terme.

Le présent PL concerne la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de « deuxième génération » (A2) et il est également proposé de réserver un financement pour préparer les études des grands projets qui viendront dans le projet d'agglomération suivant.

Si certaines mesures sont cofinancées par la Confédération (les mesures A), d'autres ne font néanmoins pas l'objet de subventions fédérales (les mesures Ae). Des difficultés d'organisation peuvent se présenter, quand bien même le canton assume la compétence de planification qui est la sienne. En témoigne l'exemple de la place de la gare de Satigny, laquelle devrait être aménagée pour faciliter l'intermodalité. Lorsque l'on rentre dans le détail du projet, l'on se rend compte qu'au niveau de la propriété foncière, une partie du

terrain appartient au canton, une autre aux CFF et une autre encore à la commune, ce qui fait que l'on se retrouve avec trois maîtres d'œuvre pour un même projet. Il y a donc des mesures A financées par la Confédération, des mesures Aeg non financées par la Confédération et à l'intérieur de ces mesures, des mesures cantonales, lesquelles vont nécessiter un crédit d'investissement.

1.2. Questions des député-e-s

A la demande de deux députés UDC qui désirent une présentation développée pour chaque projet, le département souligne qu'il entend vérifier la demande de la commission au vu des 21 fiches qui décrivent l'ensemble des mesures infrastructurelles de mobilité, ainsi que les mesures urbanisation et environnement/paysage liées par regroupement thématique, décrites avec précisions dans l'Annexe 4. Un député MCG partage la demande du groupe UDC quant à une présentation détaillée des projets.

Concernant ce dernier point, un député Vert estime pour sa part qu'il s'agit de prendre le temps d'analyser le document de présentation des différents projets et de déterminer ensuite quels projets méritent un développement plus approfondi. Il relève toutefois que nombre de projets ne constituent pas une surprise, car ils représentent un accompagnement nécessaire par rapport à la loi H 1 50 votée en juin 2013.

Le besoin d'approfondir la question par une lecture attentive de l'Annexe 4 est partagé par d'autres député-e-s.

Une députée socialiste s'interroge sur la véritable marge de manœuvre du Parlement genevois au vu de l'accord sur les prestations entre la Confédération suisse, le canton de Genève et le canton de Vaud, signé le 17 août 2015, *Projet d'agglomération Grand Genève 2^e génération 2011/2012 partie transport et urbanisation (projet franco-Valdo-Genevois)* (cf. *Annexe 5* du PL 1163, pp. 30-62). M. Ferretti indique qu'elle est assez grande, car la Confédération accepte que des mesures ne soient pas réalisées en cas d'absence d'autorisation de construire ou de budget voté. Toutefois, elle peut infliger des pénalités dans les projets genevois à venir.

A la question d'un autre député MCG sur le rôle du PRE, il est souligné par M. Ferretti que le PRE est chargé de la coordination de l'ensemble des mesures, mais que chacune des mesures est néanmoins portée par un maître d'ouvrage qui lui est propre, soit une commune, soit l'un des services de l'Etat, en l'occurrence ceux du DALE ou du DETA.

Un député Vert pense que c'est une bonne idée que de prendre le temps d'analyser le document de présentation des différents projets et ensuite revenir avec des propositions de présentations.

Un député UDC observe que le peuple genevois a refusé la construction de P+R sur le territoire français, alors que l'annexe 4 mentionne cependant des ouvrages de ce type, notamment à Viry, au Perrier et sur le pays de Gex. M. Ferretti souligne que ce document recense l'ensemble des mesures du Grand Genève, y compris les projets purement français. Les projets proposés par le PL sont en fait seulement certains projets de cette annexe ; la volonté du peuple est donc totalement respectée.

Un député MCG se demande, au vu de l'accord susmentionné, relevant d'ailleurs qu'il n'est pas signé par les partenaires français, comment ces derniers vont assumer leurs engagements dans les délais impartis. M. Ferretti rappelle que si toutes ces mesures portent sur le territoire du Grand Genève, le PL plus particulièrement ne concerne que le territoire cantonal.

A la question d'un député PLR désirant savoir s'il est avéré que les Français se sont engagés à verser des montants et qu'ils n'ont pas respecté leurs engagements, M. Ferretti relève que les P+R ont quand même été réalisés par les partenaires français qui témoignent d'ailleurs d'une culture des montages financiers. Par ailleurs, le bus qui relie Genève à Annemasse a été construit par l'agglomération d'Annemasse et a été financé par cette agglomération, par le département, la région, l'Etat français et la Confédération. Les partenaires français tiennent donc leurs engagements.

Suite à la question d'un député MCG, M. Ferretti précise que le financement fédéral est calculé sur la base de l'accord sur les prestations. Ce député comprend donc que la différence de coûts sera à la charge du canton, ce que M. Ferretti confirme. Il ajoute que la Confédération travaille en actualisant tous ses coûts en base 2005 hors TVA et donc qu'il y a une différence d'environ 15% entre les coûts du PL et les coûts que l'on peut trouver dans l'accord sur les prestations.

A la question d'un député socialiste qui s'interroge sur l'existence d'une liste des projets réalisés dans le cadre du premier projet d'agglomération, M. Ferretti souligne qu'un premier rapport a été présenté devant la Commission des travaux et que le PRE est à disposition de cette même commission pour une démarche analogue portant sur l'état des mises à jour des différentes mesures.

Un député MCG comprend que si le PL est voté, il le sera en bloc avec l'ensemble des projets ; il n'y aura donc pas, selon lui, la possibilité pour une commune de lancer un référendum contre l'un ou l'autre de ces projets. M. Ferretti souligne qu'il s'agit de financement des mesures cantonales et que l'on est plutôt en train d'aider les communes à pouvoir réaliser des projets qu'elles souhaitent. Un député Vert observe alors que la plupart des mesures

ont été étudiées de longue date et discutées avec les communes. Les oppositions évoquées sont donc illusoires. M^{me} Kolb souligne pour sa part qu'aucune mesure n'est effectuée sous contrainte.

1.3. Discussion et organisation des travaux

La commission, sur proposition d'un député PLR, organise la suite de ses travaux sur la base d'une liste des mesures que chaque groupe souhaite voir explicitées.

Un député UDC privilégie la présentation exhaustive de toutes les mesures, quelles qu'elles soient, estimant qu'il est du devoir de la Commission des travaux de connaître l'ensemble des détails des objets sur lesquels elle va se prononcer.

Un député MCG propose quant à lui que la Commission des travaux demande une présentation des projets sous l'angle de l'urbanisation, de la mobilité et des transports et, enfin, sous l'angle de l'environnement.

La proposition portant sur la présentation de tous les projets est refusée par 8 voix (3 S, 1 Ve, 1 PDC et 3 PLR), contre 4 pour (2 UDC et 2 MCG) et 2 abstentions (1 EAG et 1 MCG).

La proposition, consistant à travailler sur le PL et son annexe 4 plus particulièrement, afin de revenir avec des propositions de présentations ciblées, est acceptée par 10 oui (3 S, 1 Ve, 1 PDC et 3 PLR et 2 MCG) et 4 abstentions (1 EAG, 1 MCG et 2 UDC).

Lors de sa séance du 24 mai 2016, la Commission des travaux revient sur son mode d'organisation des travaux.

Une députée PLR suggère de demander au département concerné qu'il vienne faire une présentation globale des points évoqués par les groupes respectifs, proposition qui est acceptée par l'ensemble de la Commission des travaux.

2. Examen détaillé de la proposition

2.1. Enjeux

M. François Longchamp, président du Conseil d'Etat, souligne que ce PL, important en termes de montants et de réalités, représente un projet qui est fait d'un ensemble de mesures inscrites dans le cadre du PA2. Il observe que la Commission des travaux a eu récemment des explications sur la dynamique du projet d'agglomération, laquelle permet d'obtenir des financements fédéraux, ce qui permet donc d'assurer une partie déterminante du financement de ces

mesures. Il relève que les critères pour l'obtention de ces financements se basent sur la cohérence d'ensemble du dispositif. Une analyse est conduite sur la qualité d'ensemble du projet, sur les interactions entre les différentes mesures et sur la manière dont ces dernières permettront à l'agglomération de mieux fonctionner. Ces conditions d'ensemble sont fixées pour les projets de toutes les agglomérations suisses, qui sont au nombre de 45, mais de différentes tailles. Il observe que cela est au fond un moyen pour la Confédération de financer une dynamique de constitution d'agglomérations.

Il relève ensuite que le canton est déjà en train de préparer le PA3 et précise qu'il s'agit en l'occurrence d'une agglomération qui est à peu près unique en Suisse, dans la mesure où elle travaille sur deux cantons (toute la région de Nyon et au-delà étant orientée sur le canton de Genève) et sur deux départements français (Ain et Haute-Savoie). Il souligne que, si Annemasse était une agglomération suisse, ce serait la troisième ville de Suisse romande, après Genève et Lausanne. Le dispositif est donc fort complexe.

Le PL doit donc être capable d'assurer une vue d'ensemble de ces différentes mesures, avec l'accord des différentes parties, car c'est la qualité de cette vue d'ensemble qui va donner l'opportunité à la Confédération de donner plus de financements. Ce projet d'agglomération est celui qui a reçu les meilleurs retours et les meilleures notations fédérales, tout comme le projet d'agglomération de Berne. Ce bon retour démontre bien sa qualité, alors même qu'il est infiniment plus simple de gérer une agglomération qui se trouve dans un seul canton et dans un seul pays.

Il souligne en effet que, dans le cas de Genève, toute une série de difficultés, en termes d'ambitions, de dispositions légales et de manières diverses de concevoir le projet ont vu le jour, ce qui suppose donc un effort. Le Conseil d'Etat entend proposer dans quelques années un projet de budget pour le PA3, afin qu'il puisse à son tour bénéficier d'une forte subvention fédérale. Il rappelle que la méthode est fédérale et qu'elle implique donc un PL d'ensemble et non une addition de projets séparés, raison pour laquelle de nombreux projets sont inclus dans ce PL. La question des communes sera sans doute abordée par la suite, puisqu'il y a en outre une dynamique intra-genevoise prenant en compte les budgets des différentes communes du canton.

2.2. Compléments d'information sur les détails des mesures

MM. Sylvain Ferretti, chef du projet d'agglomération, Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint au DETA, et Adrien Mulon, ingénieur lié au projet d'agglomération, direction générale des transports (DGT), DETA, ainsi que

M^{mes} Anna-Karina Kolb, directrice du service des affaires extérieures et fédérales, et Camille Toussaint, ingénieure, coordination avec le projet d'agglomération, DGT, DETA, apportent des compléments pour la compréhension de ce PL. Une attention particulière est donnée aux mesures qui font l'objet de commentaires détaillés lors des séances des 14 et 28 juin 2016 sur la base d'un document très fourni qui se trouve en annexe de ce rapport (cf. *Annexe : PL 11863 Financement des mesures du PA2*, présentation du service des affaires extérieures et fédérales à la Commission des travaux, 14 juin 2016).

M. Ferey relève qu'il y a en tout 38 mesures, dont 24 sont directement liées à ce PL et 14 qui trouvent leur base légale de financement dans d'autres lois, notamment la H 1 50. Il propose donc de commencer par celles qui sont incluses dans le PL 11863. Il souligne que, pour chaque mesure, seront précisés l'objectif, la localisation, le coût et le planning, ainsi que le lien avec les grands secteurs de développement. Ce sont les services de l'Etat et de la Ville de Genève qui ont rassemblé ces données.

Si un député MCG a pu regretter l'absence de schémas visuels pour la présentation des mesures d'aménagement, un député socialiste, au contraire, considère qu'une telle demande coûte plus cher, car cela donne du travail supplémentaire aux services de l'Etat. Un député Vert trouve aussi cela superflu et se demande si c'est vraiment le niveau de détail vers lequel la commission doit tendre. Un député PLR relève que l'on n'est pas allé non plus dans le détail lors du vote de la H 1 50 ou du projet du BDL2. Un député UDC, quand bien même il partage ce dernier point de vue, se dit dérangé par le fait que l'on demande seulement aux communes un préavis et non leur véritable avis. Il pense qu'il est toujours soit trop tôt, soit trop tard, pour que les communes puissent se prononcer sur les différents projets. Concernant la présentation elle-même, la Commission des travaux reste sur celle envisagée par le département présidentiel.

Mesure A2 n°12-16 Requalification de la route Suisse (2^e étape)

M^{me} Toussaint rappelle que la route Suisse fait partie du réseau structurant urbain et qu'elle a fait l'objet de mesures de requalification en priorité A1 sur le tronçon Versoix et Mies-Founex. Il s'agit de poursuivre l'effort de requalification des sections Bellevue-Genthod et Founex-Perroy, afin d'améliorer la qualité de l'espace-rue et la maîtrise du trafic individuel motorisé (TIM) en traversée de localité. Cet objectif prioritaire se réalise en coordination avec la commune, qui en profite pour réaménager certaines places le long de cet axe. Cette mesure permet de réaliser les aménagements nécessaires pour concilier les différents usages de la route en toute sécurité,

réduire les nuisances liées au trafic et définir un itinéraire structurant en site propre pour les piétons et cycles, favorisant notamment les accès aux rives du lac depuis les centres de localité. Ce besoin de requalification est conforté par les données obtenues en matière d'accidentologie. La réalisation des travaux est prévue entre 2018 et 2019 ; la maîtrise d'ouvrage est portée par la direction générale du génie civil (DGG). Le coût total d'investissement est de l'ordre d'environ 8 mio F.

Questions des député-e-s

A un député UDC qui s'étonne qu'il n'y ait rien qui concerne les places de stationnement sur ce tronçon, M. Ferey indique qu'il y aura une réflexion en matière de répartition des stationnements, comme cela a été le cas dans Versoix, et souligne que le projet plus précis fera l'objet d'un crédit d'étude par la suite. C'est à ce moment que ces questions pourront être affinées. Il relève enfin que l'objectif est de maintenir, dans la mesure du possible, les places de stationnement déjà existantes. Il précise par ailleurs que ce crédit est à la fois un crédit d'étude et de réalisation. En général, on se situe dans des proportions de l'ordre de 8% pour les études et le reste pour les travaux de réalisation. A la remarque de ce même député qui estime que la Commission des travaux est amenée à voter un crédit dont elle ne connaît pas le détail, M. Ferey répond que leurs équipes ne peuvent être lancées sur des études plus détaillées, tant qu'il n'y a pas de crédit d'investissement, mais il estime qu'il s'agit néanmoins du schéma classique pour ce type de demande.

Un député MCG observe que le coût total mentionné est de 9,79 mio F et il se demande s'il comprend la subvention fédérale. M. Ferretti mentionne qu'il s'agit du coût total, car la contribution de la Confédération vient en recette après coup. Il précise qu'en l'occurrence, le canton récupèrera environ 2 mio F sur cette mesure.

Mesure A2 n°34-8 Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex-Nord : création d'un boulevard urbain (barreau nord) et mise en site propre des transports collectifs et requalification de l'espace-rue

Il s'agit de créer une nouvelle infrastructure du réseau primaire cantonal afin de desservir les nouveaux quartiers qui vont se développer à moyen terme, ainsi que la zone d'activités (DGV), d'une part, et de décharger la route de Chancy du trafic de transit pour favoriser la couture urbaine entre le village de Bernex et les nouveaux quartiers et garantir le bon fonctionnement du tramway prolongé jusqu'à Vailly, d'autre part. Le coût total de cette mesure est d'environ 47 mio F. Il est prévu un gabarit de 2×2 voies pour le TIM, avec de

part et d'autre des bus en site propre pour un rabattement ultérieur sur la gare CEVA. Ce projet d'étude de faisabilité a été réalisé dans le cadre du PA2 et les études d'avant-projet devraient être lancées entre 2016 et 2017.

M. Ferey précise que le gabarit de 2×2 voies ne concerne pas l'ensemble du tracé, puisqu'il y aura une partie avec 2×1 voie, qui va se développer en plusieurs étapes. Le nouveau barreau viendra d'abord desservir le nouveau quartier, mais aussi contourner toute la zone, puisqu'à cet endroit, le tram sera prolongé. Il ajoute qu'une fois que l'on est sur la route d'Aire-la-Ville, l'on ne sera qu'à 2×1 voie. Cette mesure est donc complètement liée au développement du grand projet de Bernex, actuellement en discussion avec la commune.

Questions des député-e-s

Un député PLR revient sur le projet de Bernex-Nord qui ne passe pas bien au niveau de la commune. Il se demande par ailleurs quand est prévue la planification de la prolongation du tram. M. Ferey observe que des discussions avec la commune sont en cours pour calibrer le développement urbain de ce quartier. Celle-ci veut surtout la garantie que l'on fasse le prolongement du tram et le barreau nord de Bernex ; il souligne à cet égard que ces deux projets sont prévus dans la planification décennale des investissements. La mise en service du tram est prévue pour 2020 et que le barreau nord de Bernex pourrait se faire, sous réserve du vote du présent PL, à partir de 2019, pour une mise en service à l'horizon 2020-2021.

Ce même député souligne que Bernex-Nord a une échéance à l'horizon 2030 et, de ce fait, se demande si, dans le cadre de la problématique des surfaces d'assolément (SDA), cette partie peut se réaliser, sans qu'il y ait un problème avec Berne. M. Ferey indique que cette problématique revient dans tous les grands projets, mais que, dans ce cas, le développement de Bernex est prévu par rapport aux quotas de la première étape (jusqu'en 2023) ; c'est donc dans le cadre de cette première étape que l'on a besoin de ces infrastructures de transport. Des réflexions quant à la deuxième du développement territorial sont poursuivies, en concertation avec la commune.

Un député UDC comprend que le barreau est accessible par l'autoroute, mais se demande s'il donne aussi accès directement au quartier. M. Ferey indique que c'est un axe qui va, à la fois, capter une partie du transit allant vers La Champagne et desservir les futures urbanisations du secteur.

Une députée socialiste estime que, en termes de visibilité, on s'attend à ce qu'il y ait une organisation spatiale continue entre le tram et le barreau. Elle se demande si ce développement est actuellement bloqué, en attente de la levée

des réserves, notamment en ce qui concerne les SDA, émises par la Confédération lors de l'adoption du plan directeur cantonal, ou alors si l'on peut considérer que ce projet n'est pas du tout remis en question. M. Ferey indique que le projet n'est pas remis en question car, dans le monitoring des SDA, on a bien inclus toutes les surfaces nécessaires pour le développement de l'ensemble des infrastructures du quartier, même si les discussions sont un peu compliquées avec la commune. Cette députée considère donc que l'idée de ce développement est de bien pouvoir construire après coup des logements et des activités.

A la question d'un député UDC portant sur une modification éventuelle de la sortie d'autoroute actuelle, M. Ferey précise que la possibilité d'utiliser un autre itinéraire que la route de Chancy pour aller en direction de la Champagne sera offerte. Ce député observe que le déménagement de la direction générale des véhicules est prévu dans la zone. M. Ferey confirme que l'Etat a en effet maintenu le souhait de localiser cette direction à proximité de la bretelle d'autoroute. Plusieurs étapes sont encore nécessaires avant le dépôt d'un projet de loi d'investissement pour la relocalisation de la direction générale des véhicules en 2021 ou 2022.

M. Ferey précise que l'ensemble des infrastructures prévues est nécessaire pour l'acceptabilité du projet de développement par la commune concernée. Le tracé envisagé est resté un boulevard urbain et non une route de contournement.

Un député PLR, quant à lui, considère que l'Etat doit se montrer ferme et affirmer que le développement est une condition pour que l'on ait le tram. M. Ferey souligne à cet égard qu'il s'agit de l'une des mesures phares du présent projet de loi, retenue vu l'intérêt et le lien entre le projet lui-même et l'urbanisation. C'est bien la raison pour laquelle la Confédération a retenu ce projet routier à titre de financement.

Mesure A2 n°13-12 Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare RER de Satigny

M^{me} Toussaint indique que l'objectif est l'amélioration de l'accessibilité multimodale à la gare, le réaménagement de la place de la gare, du parvis et du P+R et l'amélioration du passage inférieur existant, pour plus de sécurité pour les piétons. La maîtrise d'ouvrage est partagée entre le canton, les CFF et la commune de Satigny. Le coût total d'investissement pour le canton est de l'ordre de 3,83 mio F, avec des études situées environ en 2017-2018 et une réalisation en 2020. Une coordination entre la DGT et la commune de Satigny

permet d'avancer conjointement sur ce projet et préciser de quel type d'aménagements il s'agit.

Questions des député-e-s

A la question d'un député UDC concernant le dimensionnement du P+R par rapport à son attractivité, il est à relever que des études en cours vont permettre un nouveau calibrage et déterminer le nombre de places à ajouter. Toutefois, il n'y a pas de P+R envisagé dans le cadre de cette mesure. L'objectif prioritaire de ce projet est de favoriser le rabattement sur la gare de Satigny en mode doux et en transports en commun. C'est pourquoi le projet de réaménagement est essentiellement axé sur les aménagements en faveur de ces deux modes de transport.

A la question d'un deuxième député UDC, il est répondu qu'un P+Rail existe et comprend uniquement 92 places voitures réservées aux abonnés CFF.

Mesure A2 n°33-11 Voie verte d'agglomération section centre de Vernier – route du Mandement

M^{me} Toussaint indique que le but est de poursuivre le tracé de la voie verte d'agglomération depuis le centre de Vernier jusqu'à la route du Mandement, notamment au travers de la ZIMEYSA, en lien avec le grand projet ZIMEYSAVER. Plusieurs maîtres d'ouvrage sont concernés, à savoir le canton, les communes de Meyrin, de Vernier et de Satigny, et la Fondation pour les terrains industriels (FTI).

Les estimations en termes de coûts sont de l'ordre de 7 mio F. Cette voie se situe le long de la ligne des CFF et un certain nombre d'aménagements sont donc nécessaires. Il s'agit avant tout d'un aménagement de piste cyclable en site propre pour les vélos, d'un aménagement pour les piétons et enfin, d'un aménagement paysager pour intégrer cette voie dans le milieu urbain.

Mesure A2 n°33-9 Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau de mobilité douce d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la création d'un passage sous voie

M. Ferey souligne que l'on se trouve ici sur le domaine public cantonal et communal, qu'il y a un coût d'investissement direct pour le canton de 2,86 mio F et une subvention maximum de 3,74 mio F, car la majeure partie de l'aménagement se situe sur le territoire communal. C'est le passage sous-voie qui représente le coût de la majeure partie de la mesure. L'idée est surtout de favoriser l'accès des gares situées sur la ligne Genève-La Plaine dans le but de développer leur attractivité, ainsi que l'accessibilité à la ZIMEYSA.

Signalons enfin que la FTI est propriétaire de parcelles voisines à la gare et que de ce fait, elle est effectivement bien associée au projet.

Questions des député-e-s

A la question d'un député UDC, il est répondu qu'il n'y a pas de P+R prévu au niveau de cette gare, cette localisation n'étant pas conforme avec la stratégie des P+R à l'échelle du canton. M. Ferey précise également que l'idée est de développer l'accessibilité à cette zone autrement qu'en voiture, car il s'agit d'une zone de travail, et d'accompagner la mise au quart d'heure du tronçon Genève-La Plaine.

Une députée socialiste se demande si, par rapport à l'accessibilité de cette gare, il y a un projet de transfert modal pour l'amélioration de la mobilité douce. M. Ferey suppose que c'est le cas. Tous les partenaires sont associés à une réflexion d'ensemble, en vue d'améliorer notamment le transfert modal et les déplacements en mobilité douce.

Mesure A2 n°36-1-13 Maillage mobilités douces et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne

M^{me} Toussaint explique qu'il s'agit d'une intention de renforcer la mobilité cyclable à l'échelle du secteur, lequel est issu du travail mené par la région dans le cadre de déclinaisons de Mobilité 2030, dans le but de voir quels sont les itinéraires les plus pertinents pour venir renforcer les liaisons cyclables. Les objectifs de cette mesure sont d'assurer un maillage nord-sud du territoire avec des itinéraires lisibles et sécurisés, l'accessibilité modes doux à la halte Léman Express de Chêne-Bourg et la future centralité des Trois-Chêne, et enfin, la connexion avec les itinéraires mobilités douces est-ouest (voie verte et pénétrante est-ouest). Les études sont en cours et une identification beaucoup plus précise des itinéraires est envisagée pour fin 2016. Des études d'aménagement et de régulation sont prévues, quant à elles, pour 2017. La réalisation est attendue pour 2019.

Questions des député-e-s

Un député PLR observe qu'il y a une voie verte prévue entre la gare des Eaux-Vives et Annemasse, et demande qui est chargé du financement des aménagements de la voie verte entre la gare de Chêne-Bourg et d'Annemasse. M. Ferey répond qu'il s'agit ici d'un maillage complémentaire à la future voie verte, laquelle est comprise dans le projet CEVA pour tout ce qui concerne l'asphalte et autres. Il relève qu'un financement est néanmoins demandé aux communes pour l'éclairage public et le mobilier urbain.

Suite à la question d'un député UDC qui désire obtenir une segmentation du kilométrage sur l'ensemble des tracés, M. Ferey souligne que les itinéraires précis ne sont pas encore identifiés.

Mesure Ae2 n°30-24 Requalification du quai de Cologny (RC1) sur le tronçon Genève Plage – chemin Nant d'Argent

M^{me} Toussaint souligne qu'il y a un lien avec le projet de plage des Eaux-Vives, le développement de Vésenaz et le grand projet de la Pallanterie. Elle précise que l'objectif est multiple : organiser et faciliter l'accès au lac pour les piétons et les cyclistes ; favoriser la création d'espaces renaturés ; et enfin, privilégier une approche esthétique en harmonie avec la beauté exceptionnelle du site. Il s'agit donc d'un aménagement global qualitatif, étudié en partenariat avec la commune de Cologny, dont le coût, pour le canton, s'élève à 9,6 mio F.

Il convient de préciser que le schéma présenté en page 33 de l'*Annexe* est un schéma d'intention où l'on peut voir, de gauche à droite, l'extension du port de la Tour carrée, les nouveaux accès au lac, l'aménagement circulaire pour les piétons, et des espaces verts qui viendraient se positionner sur le lac pour créer un espace harmonieux sur l'ensemble du tracé.

Questions des député-e-s

Un député UDC comprend qu'un accès au lac est prévu entre Genève-Plage et la Tour carrée. M. Ferey indique que cet accès est prévu au-delà de la Tour carrée ; il s'agit d'une esquisse de pontons circulaires et le projet va encore évoluer. Il ne peut par contre pas lui être répondu si cet accès concernera également la baignade.

Un second député UDC comprend, quant à lui, que l'on ne touche pas à la route en tant que telle. Ce que confirme M. Ferey. Il souligne que le but est d'améliorer les « à-côté » de l'axe routier.

Mesure Ae2 n°30-20 Requalification espace rue liée à la mobilité douce « mail Rhône-Lac » : axe Henri-Golay y compris place de la Concorde et mesure Ae2 n°30-26 Réorganisation de l'accessibilité routière des quartiers : Concorde et autres quartiers

M^{me} Toussaint précise que cette mesure vise à requalifier l'espace rue par la perméabilisation du secteur et prévoit de fermer le giratoire Henri-Golay, dans le but de reconfigurer ce giratoire en une place. L'objectif est donc de favoriser les déplacements en modes doux au sein du secteur. S'ajoutera un U-turn qui permettra aux transports en commun de faire demi-tour dans le quartier du Lignon, notamment la ligne 23. M. Ferey souligne que l'idée est

d'aménager cet espace public, aujourd'hui en partie occupé par la circulation, et de revoir le schéma d'accessibilité, ce qui implique la création d'une bretelle, avec une maîtrise d'ouvrage cantonale et communale, et une réalisation prévue pour 2019-2021. Le réaménagement du secteur s'inscrit dans le cadre du grand projet de Châtelaine.

Question des député-e-s

A un député UDC qui se demande où vont se déporter les voitures, si l'on ferme le giratoire, M. Ferey explique que l'on prévoit de revoir le schéma de circulation pour permettre de redonner cet espace aux habitants du quartier ; la bretelle entre Aïre et l'avenue de l'Ain va permettre de rejoindre celle-ci plus directement et la création du U-turn pour les transports collectifs.

Un député UDC rappelle qu'une halte CFF est peut-être prévue à Châtelaine, notamment à cause du développement du quartier de l'Etang, et il désire savoir si elle est prise en compte dans ces mesures. M. Ferey répond par l'affirmative, mais observe que l'horizon de sa réalisation ne sera de toute façon pas avant 2030. La concurrence avec les autres projets ferroviaires au niveau suisse fait que l'on n'a, pour le moment, pas de garantie à ce sujet.

Mesure Ae2 n°35-23 Elargissement du Pont de Lancy pour piste cyclable sens descente

M. Ferey relève que cette mesure est liée à la réflexion sur l'opportunité d'élargir le pont en tant que tel, mais aussi pour y insérer une voie de bus en site propre. Une demande en ce sens est formulée dans le cadre du PA3. Ces deux mesures sont donc complémentaires. Le besoin d'une piste cyclable en descente avait déjà été identifié. Il observe néanmoins que le financement prévu pour la piste cyclable et le financement qui interviendra pour le projet dans le cadre de PA3, viendront se compléter. C'est donc la raison pour laquelle est évoqué un horizon 2020, dans l'attente de voir comment sera traitée la demande d'élargissement du pont.

Un député EAG indique ne pas comprendre si la piste cyclable sera de toute façon réalisée, nonobstant le fait que le pont de Lancy sera entièrement refait par la suite. M. Ferey indique que l'idée est de ne pas faire quelque chose qui sera détruit par la suite, raison pour laquelle la mise en œuvre de cette mesure est quelque peu décalée. Il relève que, même si cela avait été identifié au départ comme prioritaire pour la mobilité douce, une nouvelle mesure est en train d'être déposée ; ces deux objets vont être certainement liés en termes de construction. Le traitement, par la Confédération, du PA3 sur les transports en commun est attendu ; dans le cas où les voies de bus ne pourraient être

réalisées, la piste cyclable le serait quand même, grâce au financement voté dans le cadre du présent projet de loi.

Ce même député se demande, lorsque l'on parle d'aménagement du pont, s'il s'agit de la construction d'un nouveau pont ou, alors, de la rénovation du pont existant. M. Ferey relève que les études laissent pour le moment les deux options ouvertes, mais souligne qu'un élargissement resterait néanmoins moins cher.

Un député UDC s'interroge sur les accroches au carrefour du Grand-Lancy et sur l'organisation qui en découle. M. Ferey répond qu'il existe d'autres mesures d'aménagement sur la route du Grand-Lancy, mais que l'on sait déjà que le pont constitue le point dur de la zone. Il indique en outre que, dans les discussions avec Lancy, un accord pour réaliser ces mesures à l'horizon 2020 est intervenu, de manière à ce que les bus puissent aller jusqu'à la gare CEVA avec un site propre dédié. Ce même député se demande si les voies de circulation resteront identiques. Ce que confirme M. Ferey.

Mesure Ae2 n°36-1-17 Requalification de la route de chêne (RC2) et aménagement pour les transports publics sur le tronçon Grange Canal – route du Vallon

M. Mulon relève qu'il s'agit d'un projet sous maîtrise d'ouvrage cantonale et communale, dont les objectifs visent à améliorer la vitesse commerciale du tram 12 en rationalisant le positionnement des arrêts (Grange-Falquet et Grangettes); améliorer la sécurité en protégeant le site tram (plus de franchissement possible); améliorer la qualité des espaces publics et la perméabilité pour les relations nord-sud; et enfin, améliorer les liaisons mobilités douces entre les Trois-Chêne et le centre de Genève. Le planning indique des études entre 2015 et 2016 et la phase des travaux de 2017 à 2018, pour un montant de 5,89 mio F. Le projet s'inscrit dans le travail d'amélioration et d'assainissement du bruit routier, ainsi qu'une reprise des collecteurs.

Questions des député-e-s

Une députée socialiste relève qu'a été mentionnée l'amélioration de la qualité des espaces publics sur ces tronçons; elle observe qu'il ne s'agit que d'un petit bout de la route de Chêne. Elle désire des précisions sur le travail sur les espaces publics sur les Trois-Chêne et sur la coordination avec les différents projets communaux. M. Ferey précise que cette mesure vise à relocaliser un arrêt de tram pour améliorer la vitesse commerciale, mais aussi pour améliorer la perméabilité de cet axe. Un travail avec les communes va

être mené pour améliorer les espaces publics le long de cet axe nord-sud. Il n'y a pas encore de projets définis, mais un travail est initié avec les communes pour réfléchir à améliorer la vitesse commerciale, ainsi que la qualité des espaces publics et les aménagements pour la mobilité douce, dont les pistes cyclables. Cette députée comprend donc que le concours Espace-rue est complètement abandonné. Après vérification, le DETA confirme que les études menées par la DGT sur le plateau de Chêne-Bougeries ont recensé et pris en compte l'ensemble des études concernant ce périmètre, dont le concours Espace-rue. Les propositions issues de ces études ont été analysées et retravaillées en prenant en compte les différentes contraintes du secteur, avec pour objectif de permettre la requalification et perméabilisation de l'axe de la route de Chêne.

Un député PLR désire savoir si la mention « plus de franchissement possible » signifie que, lorsque l'on vient de Genève, l'on ne pourra plus tourner à gauche, par exemple aux Grangettes. M. Ferey explique que le but est d'avoir une réflexion pour voir comment l'on rend plus perméable cet axe, notamment pour la mobilité douce, et de voir comment l'on améliore la vitesse commerciale, sans pour autant interdire de tourner à gauche, mais mieux intégrer cette possibilité dans la réflexion d'ensemble d'intégration de tous les modes de transports.

M. Mulon précise que, pour le moment, tous les débouchés qui arrivent sur cet axe, permettent de tourner à gauche, et que le but de la mesure est de permettre une meilleure organisation de ces franchissements et donc de permettre que les voitures tournent à gauche, mais seulement à certains endroits.

Un député UDC, quant à lui, considère qu'il n'y a pas beaucoup de moyens pour améliorer la vitesse commerciale. Il relève que se retrouvent ici deux populations différentes (la clinique des Grangettes et l'ECG) et que les deux arrêts concernés sont espacés d'environ 300 m. Il estime qu'il convient de dire clairement les choses : soit l'on crée un aménagement en rehaussant la chaussée pour faire un trottoir, soit l'on met des feux pour couper les voitures lorsque le tram passe. Il n'y a pas de demi-mesure lorsque l'on veut à la fois améliorer la sécurité et la vitesse commerciale. M. Ferey précise que la réflexion est à la fois menée sur l'ensemble des arrêts pour voir lesquels l'on retient et sur l'idée de redonner un peu plus l'image d'un site propre au tram, notamment dans le but qu'il n'y ait rien qui encombre sa progression. L'étude permettra de vérifier la manière dont on pourra améliorer cette vitesse commerciale.

Mesure Ae2 n°40-5 Amélioration de l'accessibilité dans Genève-sud : requalification du réseau routier sur le secteur de Genève-Sud pour améliorer l'offre de transports publics et le maillage de mobilité douce (mesures d'accompagnement des liaisons 1 et 2 de Genève Sud hors P+R)

M. Mulon précise que les objectifs de cette mesure sont de pouvoir canaliser et orienter les flux de transit vers les nouvelles infrastructures routières de Genève sud entre Pierre-Grand et la future jonction complète de la Milice. Ce projet consiste à aménager des carrefours à feux et des voies de bus. Des discussions sont en cours avec les communes concernées sur les variantes altimétriques ; le coût estimé est de 6,25 mio F à charge du canton et une possibilité de subvention à l'investissement communal de 1,2 mio F. Les études en cours sont des études de faisabilité et les études de l'avant-projet débiteront, quant à elles, à partir de l'année prochaine.

Questions des député-e-s

Un député Vert relève que l'on se trouve dans une zone où l'on va construire une nouvelle route ; il se demande s'il s'agit du barreau sud. M. Ferey précise que le barreau sud concerne plutôt le volet ferroviaire ; on se trouve ici sur un complément de la jonction de la Milice, porté par l'OFROU, une liaison L1 pour rejoindre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy, et ensuite la liaison L2 qui permettra de canaliser tout le trafic de transit que l'on a actuellement dans la poche de Genève-Sud. Il s'agit d'un projet qui date relativement et dont les communes ont toujours poussé la réalisation. Des études d'avant-projet pour ces deux barreaux existent et on se situe aujourd'hui à un stade de la réflexion visant à trouver une solution qui soit aussi financièrement viable. M. Rosset souligne qu'un PL a déjà été voté sur les études de L1 et L2 de Genève-Sud et que l'on est donc bien ici en lien avec l'étude d'une deuxième partie pour des études et des travaux de réalisation.

Mesure Ae2 n°32-1-13 Réaménagement de la place de Carantec – phase 1

M. Mulon qu'il s'agit de la requalification de l'espace public en lien avec l'arrivée du tramway et la densification des logements Colombières. Il précise qu'au niveau du planning, la première phase est un concours qui a eu lieu cette année (février-décembre 2016), suivi des PLQ en 2017-2018, puis des autorisations de construire l'année suivante et enfin de la réalisation à partir de 2019-2020. Le montant estimé pour ce projet est de 2,13 mio F. M. Ferey ajoute que le projet se décompose en deux phases ; il souligne que la mesure

concerne le réaménagement de la place Carantec et que l'on n'a pas besoin d'attendre le développement du prolongement du tram vers le Grand-Saconnex, lequel se fera après la Route des Nations. On est donc bien aujourd'hui sur l'accompagnement du développement urbain de ce secteur.

Questions des député-e-s

Un député UDC observe que la route des Nations est un projet connexe et désire savoir où l'on en est à ce niveau. M. Ferey précise qu'il y a eu un recours, puis une décision du juge qui a permis d'écarter ce même recours. La décision d'autorisation de construire va être publiée. Les travaux devraient commencer en septembre 2017. Par ailleurs, la jonction du Grand-Saconnex débutera l'année suivante et le tout sera mis en service en 2021.

A une question d'un député MCG quant à l'exercice de l'expropriation lors de ce type d'ouvrage, il est souligné que, généralement, il y a un accord conclu avec le propriétaire avant, mais que, dans le cas contraire, c'est l'intérêt public qui prime ; il y a alors expropriation.

Mesure Ae2 n°35-24 Passerelle de la Praille – construction d'un dispositif de mobilité douce d'aide au franchissement de niveau entre le stade et l'avenue Eugène-Lance

M. Mulon précise que l'objectif est le franchissement du faisceau de voies ferrées du secteur par les vélos et les piétons. L'investissement pour le canton s'élève à 5,69 mio F, avec une possibilité de subvention à l'investissement de 2,7 mio F. Les études sont prévues pour 2018-2019 et la réalisation pour 2020-2022. La maîtrise d'ouvrage est partagée entre le canton, la Ville de Lancy et un privé, le centre commercial de la Praille. M. Ferey ajoute que le PA1 contenait une première partie de la promenade des Crêtes et que l'on avait même un projet de franchissement sous la route du Grand-Lancy. Il souligne qu'à terme, dans le PA3, la commune va faire la seconde partie de la promenade des Crêtes. Une fois que l'ensemble sera réalisé, reste l'objectif de pouvoir réaliser le franchissement de cette grande coupure qui constitue une césure entre le PAV et le reste du territoire à l'ouest.

Questions des député-e-s

Un député PLR estime cher le prix de la passerelle. Il se demande par ailleurs comment feront les personnes qui veulent se rendre au stade en voiture, s'ils laisseront leurs véhicules à l'ouest du stade sur Lancy et si cela ne risque pas engorger le secteur. M. Ferey indique qu'il s'agit en effet d'un impact que pourrait avoir une telle infrastructure, mais affirme que cela sera pris en

compte. La passerelle permet une perméabilité du secteur, qui n'existe pas aujourd'hui ; les soirs de matchs, il faudra voir en effet comment le stationnement pourra être géré.

Ce même député souligne encore que le projet est cher et qu'il ne sait pas vraiment combien de temps les vélos peuvent gagner en passant par cet itinéraire. M. Ferey souligne que la passerelle concerne aussi les piétons et que ces derniers pourraient gagner au moins 20 minutes.

Un second député PLR indique que la passerelle de Büchi était moins chère. Un député UDC se souvient du débat sur cette passerelle et pense que cela a été un vrai fiasco. Il observe que ni la sécurité, ni la mobilité ne sont améliorées. M. Ferey observe que la passerelle présente surtout un intérêt pour les piétons, mais que l'idée est aussi de la rendre accessible aux cyclistes, afin d'offrir un itinéraire alternatif. Il rappelle que le PAV sera le cœur urbain et sera situé juste derrière.

Une députée socialiste demande s'il s'agit aussi d'une demande de la commune de Lancy. Ce que confirme M. Ferey qui remarque qu'il y a en effet une réflexion en lien avec la deuxième phase de la promenade des Crêtes.

Mesure Ae2 n°30-19a Axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations – place des Charmilles (signalisation lumineuse)

M. Mulon indique que l'on se trouve sur le territoire de la Ville de Genève. L'objectif est ici de requalifier la place des Charmilles, de sorte à lui redonner une vocation d'espace public central, et de réaménager les rues qui la relie à la place des Nations par un rééquilibrage de l'espace de la chaussée en faveur des mobilités douces et des transports publics. Cette mesure traduit une ambition inscrite dans le plan directeur communal de la Ville. Elle permet d'assurer la continuité de la mobilité douce le long de cet axe et de mettre en place des aménagements nécessaires à la création de l'axe fort de première ceinture.

Cette mesure est liée à une intervention sur la signalisation lumineuse pour une amélioration de la sécurité des déplacements. Un travail portant sur les modalités d'intervention et l'aménagement sur la place des Charmilles est en cours.

Questions des député-e-s

Un député UDC aurait voulu avoir un peu plus de détails sur le possible aménagement de l'axe. M. Ferey précise qu'il s'agit d'une mesure portée par la Ville, laquelle n'a pas encore de plans définis. Elle veut réaménager cet axe

et en profiter pour aménager les trottoirs et les espaces publics, tout en garantissant la fluidité pour les véhicules motorisés.

Mesure Ae2 nap 4-05

M. Mulon indique que cette mesure concerne le territoire de Bernex et de Confignon. Il s'agit de la réalisation d'une pénétrante paysagère dans la continuité de la césure paysagère de Bernex sur la commune de Confignon : le parc de Vuillonex. Ce projet vise donc la création d'un parc sur une surface d'1 ha, pour un coût de 5,81 mio F, au sein de la pénétrante de verdure Aire-Rhône, au sud de la route de Chancy. Il est le résultat des discussions entre les communes et le canton. Son emprise se situe au-dessus du tunnel autoroutier. Les objectifs sont de renforcer le lien entre le cœur de la commune et les quartiers du coteau sud au développement urbain à venir de Confignon-Tréchaumont, et de favoriser la pratique de loisirs doux.

Concernant les informations sur l'affectation de cette zone, M. Mulon précise encore que cette parcelle va rester en zone agricole pour la production de denrées alimentaires et que la majorité du parc pourra être maintenue dans les surfaces d'assolement. Le canton de Genève est propriétaire à 90% du parc et l'Etat va faire l'acquisition d'une parcelle privée de 1200 m².

M. Ferey souligne, quant à lui, que ces mesures d'accompagnement paysagères font partie du concept global déposé à Berne et que c'est grâce à ce genre de mesures que le canton a pu obtenir un cofinancement avec la Confédération pour le PA2 à hauteur de 40%.

Questions des député-e-s

Un député socialiste relève que, lors de l'ancienne législature, la Commission des travaux avait accepté un projet de Musée du tracteur agricole dans cette zone ; il se demande ce qu'il en est. Un député PLR mentionne que ce musée va finalement se faire ailleurs dans le canton.

Mesure Be2 n°30-33 Réorganisation du réseau routier dans le secteur PAV : modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux giratoires et nouveaux barreaux d'accessibilité

M. Mulon relève qu'il s'agit de préciser les études au cours des années 2019-2021, pour une réalisation en 2022-2025, dans le cadre de l'accompagnement de la mutation du PAV. Le montant des études se monte à 11,63 mio F à charge du canton, avec une possible subvention d'investissement de 0,49 mio F. M. Ferey explique qu'un nouveau Copil au niveau du PAV revoit l'opportunité du barreau et examine comment les flux pourraient se gérer

au carrefour de l'Etoile. On parle de mesures lourdes, à hauteur d'environ 90 mio F, d'où le montant élevé des études.

Questions des député-e-s

Une députée socialiste désire savoir comment se passe la coordination entre le PAV et les personnes qui mènent ces études en cours. Par ailleurs, elle se demande, compte tenu du coût élevé de ces projets, si la participation de privés est envisagée, étant donné que le secteur va servir à différents opérateurs. Enfin, elle désire savoir comment se fait le travail du DETA avec les services dédiés au projet d'agglomération ou avec d'autres services. M. Ferey souligne que le PAV a un comité de pilotage, composé de deux conseillers d'Etat et des représentants des trois communes concernées, et une équipe PAV qui regroupe des collaborateurs du DETA et du DALE pour englober toutes les thématiques. Ces personnes portent les études à l'échelle du PAV pour avancer dans ces réflexions. Il relève qu'il y a un groupe de suivi du PAV dont le rôle est de développer un système qui soit aussi supportable au niveau financier. Il ajoute que la Fondation PAV va gérer les parcelles pour acquérir les terrains nécessaires et voir avec les promoteurs comment développer ce futur grand projet d'agglomération. Concernant le DETA, qui va réaliser ces mesures, il travaille aussi avec le service du projet d'agglomération, où le DETA est donc représenté, notamment par M. Mulon, qui est collaborateur de la DGT et mis à disposition du service du projet d'agglomération ; le DALE a aussi mis à disposition des collaborateurs. Néanmoins, c'est plutôt le département présidentiel qui porte le projet d'agglomération, du fait notamment de ses relations avec les partenaires français. Il précise enfin que le projet d'agglomération se doit d'être l'instance de contrôle de suivi de tout ce qui se réalise, de manière à faire des points d'étape, comme sur le rapport annuel qui doit être déposé sur la H 1 70, mais aussi sur cette prochaine loi.

Un député Vert se demande ce que représente le trait vert dessiné sur l'Arve. M. Ferey indique qu'il y a des réflexions sur de possibles franchissements de l'Arve, notamment au niveau de l'Hôtel de Police et qu'il s'agit ici d'une éventuelle passerelle.

Un député UDC relève qu'il y a eu une résolution quant à l'aménagement du secteur PAV et se demande donc si ces mesures découlent de celle-ci. M. Ferey relève qu'il serait réducteur de dire que tout vient uniquement de la résolution. Il s'agit d'un grand travail et il y a de nombreuses séances pour dessiner ce qui sera le futur cœur urbain de demain.

Un député MCG se demande si le P+R de l'Etoile sera maintenu. M. Ferey confirme qu'il est pour l'instant maintenu dans tous les schémas, mais qu'il s'agit néanmoins d'une contrainte en plus à prendre en compte.

Mesure Be2 n°32-2-13 Aménagements routiers et requalification de l'espace rue pour l'amélioration de la desserte en transports en commun de la façade sud de l'aéroport - Section Ferney – Grand-Saconnex Aéroport

M. Mulon souligne que le but est non seulement de répondre au fort développement de l'aéroport et son implantation complexe, en participant à une meilleure gestion du stationnement, mais aussi de permettre une meilleure accessibilité en transports en commun. L'idée est de travailler sur l'axe actuel et de le reprendre pour avoir des transports en commun à double sens et des voiries routières dans les deux sens, et améliorer la situation pour la mobilité douce.

Questions des député-e-s

Un député UDC se demande ce que l'on entend par « contenir la création de nouveaux stationnements pour les véhicules individuels ». M. Ferey explique qu'il faut le comprendre comme une centralisation du stationnement et la création d'un P+R dans ce secteur, de manière à avoir à la fois un pôle d'échange et un parking de stationnement à cet endroit.

Mesure Be2 n°33-14 Construction d'une route d'accès entre la zone industrielle ZIMEYSAVER et la route de Peney

M. Mulon explique qu'il s'agit de réaliser une nouvelle jonction entre la zone de Vernier-Canada et la ZIMEYSAVER, pour un montant d'étude de 1,44 mio F. M. Ferey observe que le Copil ZIMEYSAVER vient de valider le tracé du schéma présenté dans l'*Annexe* en page 63. La demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada permettra de sortir de l'autoroute pour accéder à la zone industrielle ou alors, lorsque l'on sort de la ZIMEYSA, de prendre l'autoroute en direction du sud. Ce projet vient donc en complément de la demi-jonction qui devrait voir le jour vers 2024 et du barreau de Montfleury qui devrait voir le jour en 2021-2022. La route viendrait ensuite en dénivelé pour passer sous la Route de Peney et sous la route qui permet de desservir les zones agricoles du secteur pour ensuite ressortir. Cette manière de faire vise également à préserver ces zones agricoles. Suite à une concertation avec les acteurs concernés, ces derniers sont en majorité en faveur du projet. Un projet de loi avec les coûts de réalisation du projet sera déposé d'ici un an et demi.

Mesure Be2 n°30-29 Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin

M. Mulon explique que le but de cette mesure est de poursuivre et de préciser les interventions à mener sur les espaces publics, au cours des deux années qui viennent, en parallèle à la réalisation de l'extension de la Gare de Cornavin. Les options ne sont pas encore arrêtées, mais le montant d'étude est fixé à 3,14 mio F, avec une subvention possible de 1,22 mio F.

Questions des député-e-s

Un député UDC désire savoir ce qu'il en est des tracés bleus situés devant la gare. Il rappelle qu'il s'agissait d'une mesure provisoire et qu'aucune loi ne formalise ces lignes bleues. Il se demande si une étude est ressortie de cette expérience et en outre si ces tracés bleus vont perdurer. M. Ferey souligne que tout le monde s'accorde à dire qu'il y a un réel enjeu à réaménager la place de Cornavin. Il s'agit d'opérer en plusieurs étapes pour le réaménagement de cette place. Les tracés bleus font partie de la réflexion. Il souligne qu'il y a ces premières étapes plutôt légères et donc qu'il y aura des aménagements plus lourds par la suite, lors de la construction de la gare souterraine.

Un député PLR comprend que la problématique de la sortie du parking de la gare ne sera pas revue avant la construction de la gare souterraine. M. Ferey explique que l'idée est de ne pas faire des choses lourdes sur lesquelles il faudra revenir par la suite.

Mesure A2 n°30-17 Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives

M. Ferey précise qu'il s'agit d'une mesure portée par la Ville de Genève, mise dans le PA2. Le canton pourrait être amené à subventionner ces mesures portées par la Ville de Genève.

Questions des député-e-s

Un député PLR se dit étonné par cette mesure, car il comprend que l'on s'engage ici à donner 3 mio F de subventions en faveur de la mobilité douce et des transports publics, alors qu'il s'agit d'un carrefour où il y a beaucoup de circulation automobile. M. Ferey observe qu'il ne s'agit pas aujourd'hui d'un véritable espace public ; l'idée est donc de donner à cet endroit un peu plus de place aux piétons qui ne s'y retrouvent pour le moment pas vraiment. Il n'y a pas de projets précis, mais on se situe à des montants maximaux pour les subventions. En général, pour les mesures déjà mises en places dans le PA1 ou autre, la Ville a toujours réalisé ses propres mesures.

Ce député considère que c'est un peu « carte blanche ». M. Ferretti explique que, formellement, il faudra une demande de subventionnement au porteur de projet et qu'il y aura donc une première analyse. Le financement n'est octroyé à la commune, par la subvention, qu'à un projet qui est en phase de réalisation et qui est financé à 100% par celle-ci. Le canton se garde la possibilité d'accorder le financement et d'être partenaire du suivi des mesures de la Confédération ; il ne s'agit donc pas d'une carte blanche.

M. Ferey précise qu'à chaque fois, la mesure doit faire l'objet d'une décision exceptionnelle et qu'il s'agit donc d'une possibilité d'avoir un levier déclencheur, notamment pour aider les communes à réaliser des mesures d'intérêt cantonal.

Mesure A2 n°30-17 Aménagement de mobilité douce pour relier la voie verte d'agglomération et celle de Bernex pour piétons et cycles : secteur de la Jonction

M. Mulon relève que l'objectif est de connecter ces deux voies et de combler le dénivelé de 25 m. Différentes possibilités sont à l'étude, avec néanmoins une préférence pour le maintien des chemins existants. La possibilité de subvention est de 4,23 mio F, selon le même mécanisme expliqué précédemment. M. Ferey rappelle que l'on avait pensé à l'époque à un ascenseur, mais que ce ne sera pas nécessairement l'option choisie.

Mesure A2 n°34-12 Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tram vers Vailly et le tissu bâti existant au sud

M. Mulon souligne que le but principal est bien de connecter l'espace bâti et le futur espace rue au moment du développement du grand projet autour du tram, et d'améliorer les connexions urbaines. M. Ferey relève, quant à lui, qu'il s'agit aussi d'une mesure cofinancée par la Confédération, qui a reconnu un intérêt à organiser cette perméabilité pour les différents modes de transports, depuis l'axe structurant du futur tram, avec les secteurs de Bernex qui seront bâtis autour, pour donner un caractère urbain à cet axe.

Questions des député-e-s

Un député PLR demande quelles sont les garanties qui ont été données à la commune, pour que ces mesures soient réalisées. M. Ferey considère que ce n'est pas au canton de donner des garanties, car c'est la commune qui porte la mesure. Il ajoute que le canton a porté le projet à la Confédération pour faire une demande de cofinancement, dont la commune peut bénéficier. Le canton

pourrait cofinancer également cette mesure à hauteur maximale de 50% sur cet investissement.

Ce même député aimerait savoir d'où partirait le barreau nord. M. Ferey précise que l'on n'est plus ici sur la route de Chancy, avec le futur tram, et que l'on cherche surtout à donner un certain côté urbain et paysager pour la mobilité douce à cet endroit. Ce député désire connaître ce qui a été négocié pour que Bernex accepte le déclassement de Bernex-Est et pas celui de Bernex-Vailly. M. Ferey explique qu'il y a eu une certaine confusion, car la commune a cru que l'on pouvait mettre le P+R provisoire au sud du barreau de la route de Chancy, sous les futures habitations au niveau de Vailly. Les études de la DGT ont montré qu'il était plus simple de le faire au nord, en même temps que le développement urbain de la deuxième étape. C'est ce point qui a froissé la commune. Il s'agit d'une incompréhension, car le Conseil municipal a eu l'impression qu'on le mettait devant le fait accompli, alors qu'il ne s'agit que d'études préliminaires d'un P+R provisoire.

Ce même député encore se demande comment un P+R peut être envisagé en zone agricole. M. Ferey observe que cela pose en effet problème, mais qu'il convient néanmoins de trouver un moyen de faire un P+R à cet endroit. Ce député se demande si l'on peut vraiment dire à l'agriculteur propriétaire que l'on va faire à cet endroit un P+R. M. Ferey souligne que la procédure a été suivie et que toutes les oppositions ont été levées. Ce même député PLR observe que la commune a voté une résolution sur Vailly qui disait « pas de tram, pas de développement ». Il relève que l'Etat a accepté de faire le tram pour le déclassement de Bernex-Est et se demande ce qui reste à négocier pour que le développement de Vailly puisse se faire. M. Ferey mentionne qu'une rencontre avec le Conseil administratif de Bernex est prévue.

Un député PLR revient sur les 50 mio F pour la mobilité douce, dans le cadre du TCOB et TCMC. Il comprend que dans le PL11863, il y a des mesures ciblées pour la mobilité douce à hauteur d'environ 16 mio F. M. Ferey indique que les mesures de mobilité douce relevant de ce PL sont identifiées et que, grosso modo, on prend un quart de ce coût (14 mio) qui est destiné aux pistes cyclables. Sont ajoutés 2 mio F sur le barreau de Bernex-Nord et les mesures de Genève-Sud. On arrive ainsi à environ 16 mio F. Il s'agit d'estimations. M. Ferey précise encore, concernant les pistes cyclables, que l'on en est à 50 mio F entre 2010 et 2016 et que 16 mio F de plus seront consacrés aux aménagements cyclables, en plus des 8 mio F qui viennent d'être votés.

3. Discussion de la commission et prises de position

Un député relève que les Verts sont particulièrement satisfaits de voir tous ces projets d'accompagnement en cours et qu'ils voteront le projet avec plaisir.

Un député souligne que l'UDC n'est pas satisfaite du montage du projet de loi qui comprend du bon, du moins bon et du très mauvais. Le problème vient du fait que l'on présente au Grand Conseil des paquets ficelés sur lesquels il faut voter. L'UDC pourrait proposer des amendements sur telle ou telle mesure, mais hésite à se lancer dans cet exercice périlleux. Elle préfère donc s'abstenir.

Un député remarque que le PLR est totalement derrière le projet d'agglomération et pense que c'est une bonne chose que de voter l'ensemble de ces crédits, même s'il a des remarques sur certaines mesures. La présentation de ces mesures a au final été très utile, car elle a permis d'en avoir une vision globale. Concernant la mesure de la place des Eaux-Vives, ce député ressent une forme de frustration découlant du fait que l'on donne 3 mio F sans savoir ce qui va être fait. Il désire cependant saluer le travail de M. Ferey et de ses équipes, car il estime que la manière dont il maîtrise ses dossiers laisse penser que ce ne sera pas de l'argent jeté par la fenêtre. Le PLR espère enfin que les mesures seront réalisées dans les délais annoncés et selon les objectifs énoncés.

Un député MCG désire souligner l'excellent travail de présentation de ces projets. Il observe toutefois que les finances du canton vont mal, que l'on n'est pas au bout des surprises du CEVA et, en outre, à titre personnel, que RIE III va plomber les finances du canton. Il aurait mieux fallu une présentation bloc par bloc, plutôt que ce « mille-feuilles ». Certains projets sont prioritaires, mais d'autres devraient être repoussés si l'on ne veut pas se retrouver confronté au frein à l'endettement. Pour ces raisons, le MCG va refuser ce PL.

Une députée socialiste mentionne que son groupe se félicite de ce PL et rappelle qu'il répond aux objectifs du PA2. Elle estime que le fait que le PA3 est déjà en préparation, montre la nécessité d'aller rapidement et de témoigner notre intérêt pour construire la région. Par ailleurs, il convient de souligner le travail transversal effectué par plusieurs départements. Elle tient particulièrement à saluer le travail fourni par M. Ferey, ainsi que les collaborateurs concernés qui ont pris le temps de répondre aux diverses questions des députés avec beaucoup d'engagement. Par ailleurs, elle constate que des communes profitent de certains investissements réalisés dans le cadre du projet d'agglomération et son groupe salue le fait qu'il y a une bonne coordination avec les communes. En ce sens, concernant le projet de la place des Eaux-Vives, elle pense que ce projet peut être très positif, car la Ville de

Genève a des services et des compétences métiers qui, selon elle, s'accordent très bien avec les services du département. Enfin, elle relève que ces mesures présupposent des investissements et, de ce fait, pourront offrir du travail aux entreprises locales et régionales. Elle souligne que, à chaque fois que l'on investit, il s'agit d'un soutien à l'emploi et c'est une politique que le PS soutient pleinement.

Un député indique que le PDC va soutenir le PL car il a toujours été l'un des promoteurs du projet d'agglomération. Il considère par ailleurs que l'approche globale de ce PL permet de voir la totalité du projet concernant toutes les infrastructures de transports, ce qu'il juge important. En outre, il estime que, dans cette approche, il n'y a pas de tabou, car il y a des routes, des transports publics, des pistes et des bandes cyclables et donc que l'on n'envisage pas les choses avec des œillères, comme cela a pu être le cas, ce qu'il trouve fort appréciable.

Un député enfin indique qu'EAG n'est pas très chaud par rapport au projet du Grand Genève et qu'il a donc certaines réserves, compte tenu du fait notamment qu'il existe un doute quant à la bonne utilisation de l'argent investi dans ce projet. Il considère qu'il y a plein de bons éléments dans ce PL et que cela va permettre de créer de l'emploi, mais il estime qu'il serait regrettable que toutes les mesures présentées ne soient pas réalisées comme il est indiqué dans la présentation. Il souligne qu'EAG va donc voter ce PL, mais sans enthousiasme.

4. Délibération

Vote en premier débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 11863. L'entrée en matière est acceptée par 10 voix pour, 3 contre et 2 abstentions.

Pour : 10 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC et 4 PLR)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Vote en deuxième débat

Le président met aux voix :

Titre et préambule : *pas d'opposition, adopté*

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But général de la loi : *pas d'opposition, adopté*

Art. 2 Utilité publique : *pas d'opposition, adopté*

Chapitre II Crédits d'étude et d'investissement pour la réalisation des mesures genevoises A2 et Ae2 du projet d'agglomération de deuxième génération

Art. 3 Crédits d'étude et d'investissement : *pas d'opposition, adopté*

Art. 4 Planification financière : *pas d'opposition, adopté*

Art. 5 Subvention fédérale : *pas d'opposition, adopté*

Chapitre III Crédit d'étude pour la réalisation des mesures genevoises B2 et Be2 du projet d'agglomération de deuxième génération

Art. 6 Crédit d'étude : *pas d'opposition, adopté*

Art. 7 Planification financière : *pas d'opposition, adopté*

Chapitre IV Modalités de réalisation

Art. 8 Modalités de réalisation : *pas d'opposition, adopté*

Chapitre V Subvention d'investissement

Art. 9 Contribution communale : *pas d'opposition, adopté*

Art. 10 Crédit d'investissement : *pas d'opposition, adopté*

Art. 11 Planification financière : *pas d'opposition, adopté*

Art. 12 But : *pas d'opposition, adopté*

Art. 13 Durée : *pas d'opposition, adopté*

Art. 14 Aliénation du bien faisant l'objet d'une subvention d'investissement : *pas d'opposition, adopté*

Chapitre VI Dispositions finales et transitoires

Art. 15 Rapport : *pas d'opposition, adopté*

Art. 16 Amortissement : *pas d'opposition, adopté*

Art. 17 Clause d'indexation : *pas d'opposition, adopté*

Art. 18 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat : *pas d'opposition, adopté*

Vote en troisième débat

Le président met aux voix le PL 11863 dans son ensemble.

Pour : 10 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC et 4 PLR)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Le PL 11863 est adopté par 10 voix pour, 3 contre et 2 abstentions.

Projet de loi (11863)

ouvrant des crédits d'étude et d'investissement de 187 970 000 F et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 82 640 000 F relatifs à la mise en œuvre du projet d'agglomération de deuxième génération (PA2)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques, du 6 octobre 2006;
vu l'article 24 de l'ordonnance fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier, du 7 novembre 2007;
vu la loi fédérale sur les aides financières et les indemnités, du 5 octobre 1990;
vu le projet d'agglomération du Grand Genève signé par l'ensemble des partenaires le 28 juin 2012;
vu l'accord sur les prestations signé le 17 août 2015 entre la Confédération et les cantons de Genève et Vaud concernant le projet d'agglomération Grand Genève de deuxième génération;
vu la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011;
vu la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013, notamment son article 15,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But général de la loi

La présente loi vise l'ouverture de crédits d'investissement pour la mise en œuvre des mesures genevoises du projet d'agglomération de deuxième génération.

Art. 2 Utilité publique

Les mesures prévues dans la présente loi sont déclarées d'utilité publique.

Chapitre II Crédits d'étude et d'investissement pour la réalisation des mesures genevoises A2 et Ae2 du projet d'agglomération de deuxième génération

Art. 3 Crédits d'étude et d'investissement

Des crédits d'étude et d'investissement de 170,73 millions de francs (base francs 2014 TTC, hors renchérissement) sont ouverts au Conseil d'Etat en vue de la réalisation des mesures genevoises A2 et Ae2 du projet d'agglomération de deuxième génération. Ce montant correspond aux estimations réalisées lors de l'élaboration de ce projet en 2012.

Art. 4 Planification financière

¹ Ces crédits d'investissement sont ouverts dès 2017. Ils sont inscrits sous la politique publique J – Mobilité, sous les centres de responsabilités suivants :

- 0122 Service des affaires extérieures et fédérales (PRE)
- 0515 Office de l'urbanisme (DALE)
- 0611 Direction générale du génie civil (DETA)
- 0603 Direction générale des transports (DETA)
- 0605 Direction générale de la nature et du paysage (DETA) avec les rubriques suivantes :
 - 5000 Terrains
 - 5010 Routes et voies de communications
 - 5020 Aménagement des cours d'eau
 - 5030 Autres travaux de génie civil
 - 5060 Mobilier, équipements, machines, véhicules
 - 5090 Autres immobilisations corporelles.

² L'exécution de ces crédits est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 5 Subvention fédérale

¹ Une subvention fédérale est prévue pour la réalisation des mesures A2 cofinancées au titre du fonds d'infrastructure (LFIInfr) par la Confédération. Elle est comptabilisée en recette sous la politique publique J – Mobilité, sous la rubrique 6300 « Subventions de la Confédération et entreprises fédérales ».

² Selon l'Accord sur les prestations, le coût total pour la réalisation des mesures A2 situées sur le territoire genevois et faisant l'objet de la présente loi, a été estimé lors du dépôt du PA2 en 2012 à 122,79 millions de francs (base francs 2014 TTC). Sur la base de ce montant, la répartition de la subvention fédérale allouée sur le territoire cantonal se décompose comme suit (en millions de francs, base francs 2014 TTC, hors renchérissement) :

- subvention fédérale pour l'ensemble des mesures genevoises	47,72
- part de la subvention fédérale attribuée au canton en tant que maître d'ouvrage	21,69

Chapitre III Crédit d'étude pour la réalisation des mesures genevoises B2 et Be2 du projet d'agglomération de deuxième génération

Art. 6 Crédit d'étude

Un crédit d'étude de 17,24 millions de francs (base francs 2014 TTC, hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue d'améliorer le niveau de maturité des mesures genevoises B2 et Be2 du projet d'agglomération de deuxième génération.

Art. 7 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2017. Il est inscrit sous la politique publique J – Mobilité, sous les centres de responsabilités suivants :

- 0122 Service des affaires extérieures et fédérales (PRE)
- 0515 Office de l'urbanisme (DALE)
- 0611 Direction générale du génie civil (DETA)
- 0603 Direction générale des transports (DETA)
- 0605 Direction générale de la nature et du paysage (DETA) avec la rubrique suivante :
 - 5010 Routes et voies de communications.

² L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Chapitre IV Modalités de réalisation

Art. 8 Modalités de réalisation

¹ En application de l'article 6 de la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011, la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement d'espaces publics prévu par des mesures faisant l'objet de la présente loi et sis sur des parcelles qui relèvent ou relèveront à terme du domaine communal ou privé, à usage public, peut être déléguée à l'Etat de Genève, pour autant que les conditions cumulatives suivantes soient réalisées :

- a) la domanialité est prévue par un plan localisé de quartier en force ou résulte, à défaut d'un tel plan, d'une convention à laquelle l'Etat de Genève est partie;
- b) le prix des cessions foncières est connu;
- c) l'accès public des espaces réalisés sur des propriétés privées est garanti par la constitution de droits réels, tels que des servitudes d'usage ou de passage;
- d) une convention est conclue préalablement à cet effet entre la partie délégante et l'Etat de Genève réglant notamment les aspects financiers.

² L'Etat de Genève peut déléguer à un tiers la maîtrise d'ouvrage qui lui est confiée. Ce faisant, il tient compte des nécessités de coordination et d'efficience du processus de réalisation.

Chapitre V Subvention d'investissement

Art. 9 Contribution communale

Les communes financent les objets à réaliser sur leurs domaines publics.

Art. 10 Crédit d'investissement

¹ Un crédit maximal de 82,64 millions de francs (base francs 2014 TTC, hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour les mesures du projet d'agglomération de deuxième génération.

² Cette subvention, versée à titre exceptionnel sur la base d'un projet arrêté et précis, est calculée en fonction de la capacité financière de la commune intéressée mais s'élève au maximum à 50% du montant du projet inscrit au projet d'agglomération de deuxième génération, déduction faite d'éventuelles subventions et participations de tiers.

Art. 11 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2017. Il est inscrit sous la politique publique J – Mobilité, sous la rubrique 5620 « Subventions d'investissement aux communes et groupes départementaux » du centre de responsabilité 0122 « Service des affaires extérieures et fédérales (PRE) ».

² L'exécution de ce crédit est suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 12 But

Ce crédit d'investissement doit permettre de soutenir les communes dans la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération de deuxième génération.

Art. 13 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint avec le bouclage de la présente loi.

Art. 14 Aliénation du bien faisant l'objet d'une subvention d'investissement

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

Chapitre VI Dispositions finales et transitoires

Art. 15 Rapport

Le Conseil d'Etat rend compte régulièrement au Grand Conseil sous forme de rapports divers :

- a) de l'état d'avancement des études et des travaux relatifs aux mesures fixées dans l'accord sur les prestations;
- b) de la conclusion de conventions spécifiques de financement;
- c) des dépenses effectuées selon les articles 3 et 6;
- d) des contributions reçues et subventions accordées mentionnées aux articles 5 et 10.

Art. 16 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. 17 Clause d'indexation

Le montant des crédits prévus aux articles 3, 6 et 10 faisant l'objet de la présente loi doit être indexé à l'indice suisse des prix de la construction. Pour ces crédits, aucun crédit supplémentaire ne doit être déposé du fait du renchérissement.

Art. 18 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 11863

Financement des mesures du PA2

Commission des travaux du Grand Conseil

14 juin 2016



Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 1

Introduction

Enjeux : Répondre aux besoins de développement du canton

Les mesures du PA constituent l'ensemble des actions concrètes identifiées à travers les stratégies sectorielles coordonnées en matière de mobilité, d'urbanisation et d'environnement et inscrites dans une vision globale de Genève et sa région.

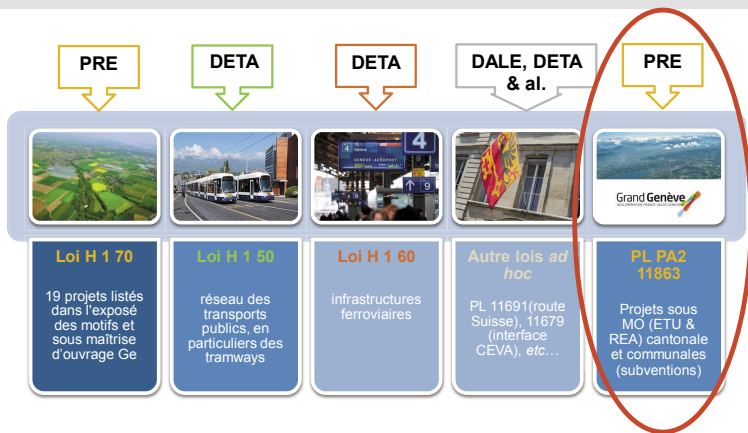
- ⇒ Réaliser des mesures concrètes en lien avec les Grands Projets : mesures d'accompagnement MD/ TP/ routières/ espaces publics.
- ⇒ Disposer d'une base légale de financement pour une partie des mesures du PA2
- ⇒ Obtenir les subventions fédérales pour la réalisation des mesures A2 cofinancées dans le cadre de l'accord sur les prestations du PA2.



Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 2

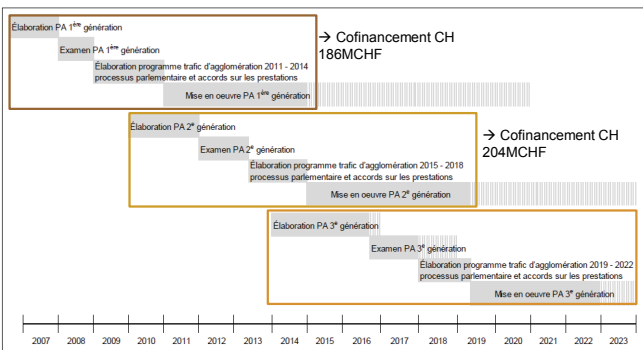
Les lois d'investissements liées au projet d'agglomération



La politique des agglomérations: une planification quadriennale

→ Coordination urbanisation / transports / environnement

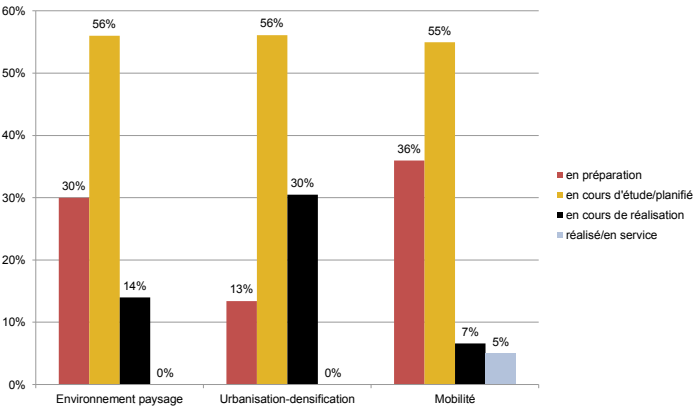
→ Cofinancement d'infrastructures de transports



Catégories de mesures selon l'accord sur les prestations du PA2

	Mobilité	Environnement	Urbanisation
MESURES (= projets spatialisés) par entités géographiques	A Tram, BHNS, PEM, VV, ... « Mesures infra » cofinancées P+R,... Ae	Projets Paysage Prioritaires (PPP)	Grands projets, Projets Stratégiques de Développement (PSD),...
	« Mesures infra et non-infra » faisant partie de l'accord sur les prestations du PA2		

Etat de mise en œuvre des mesures (PA1-PA2)



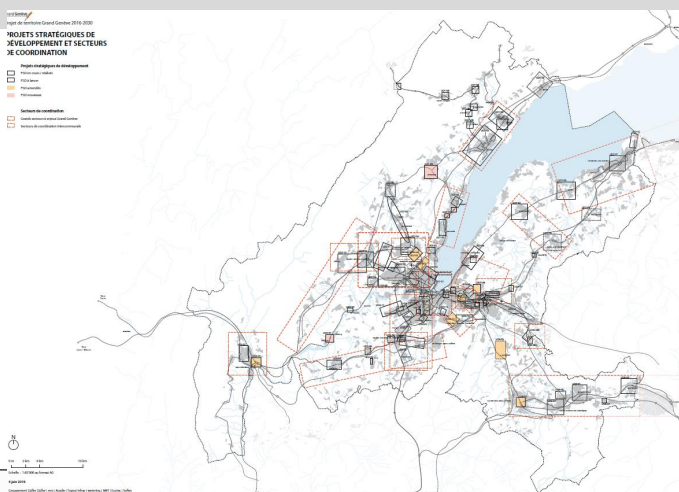
Les horizons de réalisation des mesures du PA2

Catégorie de mesure	Horizon de réalisation	Mode de financement
A2	2014-2018	Cofinancement Confédération PA2
Ae	2014-2018	Assumé par l'agglomération
B	2019-2023	Cofinancement Confédération souhaité PA3
Be	2019-2023	Assumé par l'agglomération
C	Après 2023	/

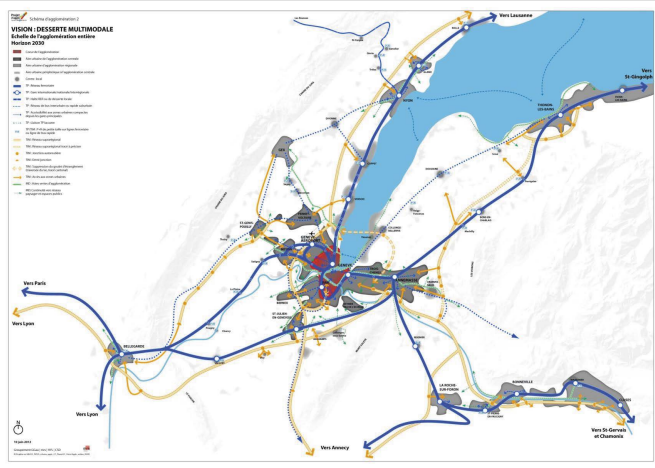


Service des affaires extérieures et fédérales

Projets stratégiques de développement



Concept multimodal des transports



15.06.2016 - Page 9

PL 11 863 Commission des travaux – présentation des mesures

Présentation des mesures selon l'ordre du PL:

Rubrique	Coûts total pour le Canton [F] 2014 TTC
Mesures A2	80,74
Mesures Ae2	89,99
Sous total « crédit d'étude et d'investissement »	170,73
Mesures B	17,24
Sous total « crédit d'étude »	17,24
Subvention cantonale à l'investissement	82,64
Sous total « subvention d'investissement »	82,64
TOTAL	270,62



Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 10

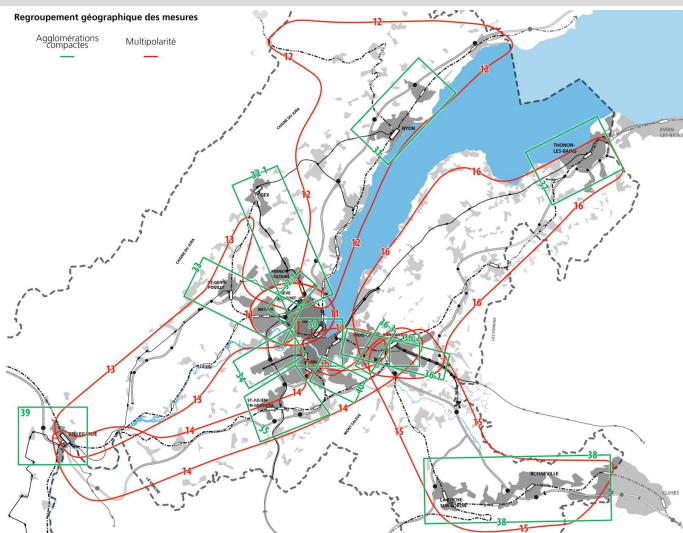
Regroupement géographique des mesures

Rappel

Regroupement géographique des mesures

Agglomérations compactes

Multipolarité



PL 11 863 Commission des travaux – présentation des mesures

Présentation type pour chaque mesure :

- ⇒ Objectif de la mesure
- ⇒ Localisation (plan de situation et tracé)
- ⇒ Coût (selon base PL 11 863)
- ⇒ Planning études et réalisation
- ⇒ Lien avec les grands secteurs de développement

Source des données: DGT / OU/ DGAN/ Ville de Genève

PL 11 863 Commission des travaux – Listing des mesures

• Listing des mesures demandées par la commission :

Présentation des mesures dans l'ordre des regroupements du PL 11 863

- Mesures A2 cofinancées sous maîtrise d'ouvrage cantonale (totale ou partielle)
- Mesures Ae2 sous maîtrise d'ouvrage cantonale (totale ou partielle)
- Mesures B2 et Be2 genevoises pour lesquelles un financement d'études est demandé
- Autres mesures A2, Ae2, B2 et Be2 portées par les communes

Requalification de la route Suisse (2ème étape) : Bellevue-Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy compris traversées de localités (canton du Valais)
Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bemex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue
Requalification du Quai de Cologny (RC1) sur le tronçon Genève Plage - ch. Nant d'Argent
Élargissement du Pont de Lancy pour piste cyclable (sens descente)
axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Chamillères (signalisation lumineuse)
Requalification de la route de Chêne (RC2) et aménagements pour les TP sur le tronçon Grange Canal - rte du Vallon
axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Chamillères (signalisation lumineuse)
Réalisation d'une pénétrante paysagère dans la continuité de la ceinture paysagère de Bemex sur la commune de Confignon (parc de Vuillonex)
Aménagements routiers et requalification de l'espace rue pour l'amélioration de la desserte TC de la façade Sud de l'aéroport - section Ferney - Grand-Saconnex - Aéroport
Construction d'une route d'accès entre la zone industrielle de Meyrin-Satigny et la route de Pavey (route du plateau de Montfleury)
Réorganisation du réseau routier dans le secteur du PAV : modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux giratoires et nouveaux barreaux d'accessibilité
Amélioration de l'accessibilité dans Genève-sud : requalification du réseau routier sur le secteur de Genève-Sud pour améliorer l'offre TP et le maillage MD (mesures d'accompagnement des liaisons 1 et 2 de Genève Sud hors P+R)
Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne
Requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Henri-Golay y compris place de la Concorde
Réorganisation de l'accessibilité routière des quartiers : Concorde et autres quartiers
Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin
Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny
Voie verte d'agglomération section centre de Vernier-Route du Mandement
Réaménagement de la Place de Carantec - phase 1
Construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre le stade et l'avenue Eugène-Lanoe
Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives
Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud
Aménagement MD pour relier la voie verte d'agglomération et celle de Bemex pour piétons et cycles : secteur de la jonction
axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Chamillères

PL 11 863 Commission des travaux – Listing des mesures

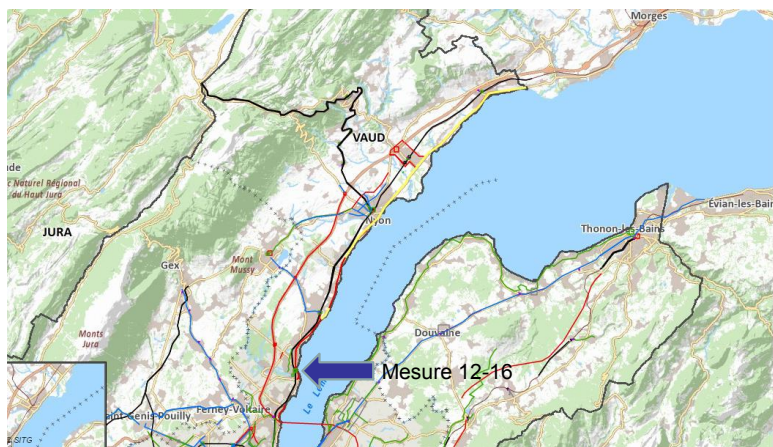
• Présentation des mesures priorité A2:

⇒ 9 mesures genevoises sous maîtrise d'ouvrage cantonale (totale ou partielle) pour lesquelles la Confédération est entrée en matière pour un cofinancement au titre du fonds d'infrastructure et qui sont financées par le présent projet de loi.

⇒ Détail des mesures demandées par la commission des travaux

PL 11 863 / mesure A2 n° 12-16

Requalification de la route Suisse (2^{ème} étape)



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 15

PL 11 863 / mesure A2 n° 12-16

Requalification de la route Suisse (2^{ème} étape)

Objectif :

- La route Suisse fait partie du réseau structurant urbain. Elle fait l'objet de mesures de requalification en priorité A1 sur le tronçon Versoix et Mies-Founex.
- Il s'agit ici de poursuivre cette requalification sur les sections Bellevue Genthod et Founex-Perroy, afin d'améliorer la qualité de l'espace-rue et la maîtrise des TIM en traversée de localité.
- Cette mesure permet de réaliser les aménagements nécessaires pour :
 - concilier les différents usages de la route en toute sécurité
 - réduire les nuisances liées au trafic
 - définir un itinéraire structurant en site propre pour les piétons et cycles favorisant notamment les accès aux rives du lac depuis les centres de localité.



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 16

PL 11 863 / mesure A2 n° 12-16

Requalification de la route Suisse (2^{ème} étape)

L'accidentologie démontre un besoin de sécurisation de l'axe :

- La route Suisse est un axe très roulant qui a perdu sa fonction initiale d'axe de transit depuis que l'autoroute a été construite. Son caractère n'étant plus en adéquation avec sa fonction sa requalification s'impose.

Par la requalification, une meilleure sécurité est favorisée en particulier au droit des traversées piétonnes.

Planning :

2018/2019 (réalisation)

Coûts total d'investissement (étude et réalisation) pour le canton :

9.79MCHF (contribution fédérale : 2.12MCHF)

Maitrise d'ouvrage : DGGC

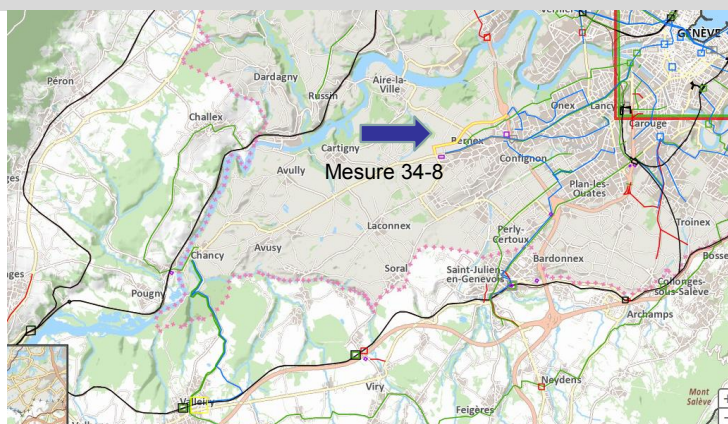


Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 17

PL 11 863 / mesure A2 n° 34-8 :

Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : Création d'un boulevard urbain (barreau nord) et mise en site propre TC et requalification de l'espace rue



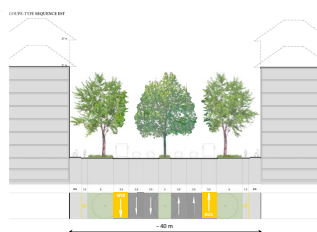
Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 18

PL 11 863 / mesure A2 n° 34-8 :

Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : Création d'un boulevard urbain (barreau nord) et mise en site propre TC et requalification de l'espace rue

- **Objectifs** : nouvelle infrastructure du réseau primaire cantonal avec la double fonctionnalité :
 - Assurer l'accessibilité multimodale (TIM, TP en site propre, modes doux) des nouveaux quartiers nord et de la zone d'activité (DGV)
 - Décharger la route de Chancy du trafic de transit pour favoriser la couture urbaine entre le village de Bernex et les nouveaux quartiers et garantir le bon fonctionnement du tramway prolongé jusqu'à Vailly
- **Coûts total d'investissement (étude et réalisation) pour le canton** :
47.02MCHF (contribution fédérale : 11.85MCHF)
- **Planning** :
études AVP à lancer (2016-2017), réalisation à l'horizon 2021



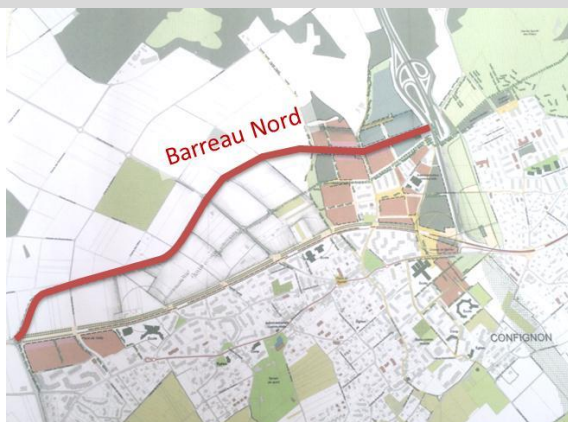
Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 19

PL 11 863 / mesure A2 n° 34-8 :

Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : Création d'un boulevard urbain (barreau nord) et mise en site propre TC et requalification de l'espace rue

- **Localisation**: grand projet Bernex (3 PLQ en instruction)
- **Maîtres d'ouvrage**: Canton GE / OFROU (carrefour de raccordement à la bretelle autoroutière)



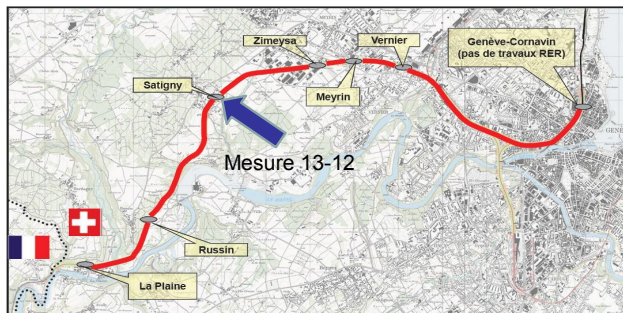
Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 20

PL 11 863 /mesure A2 n° 13-12

Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare RER de Satigny

RER Genève - La Plaine - Situation



Projet Genève La Plaine : Prolongement des quais et amélioration des accès – 19/03/2013



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 21

PL 11 863 /mesure A2 n° 13-12

Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare RER de Satigny

• Objectif :

- Amélioration de l'accessibilité multimodale à la gare
- Réaménagement de la place de la gare, du parvis et du P+R
- Amélioration du passage inférieur existant

Le centre local de Satigny doit se renforcer principalement autour de sa gare, permettant une accessibilité rapide au cœur d'agglomération. Il s'agit de créer un espace public permettant de créer cette fonction de centralité.

• Maitre d'ouvrage : Canton / CFF / Commune de Satigny

- **Coûts d'investissement (étude et réalisation) pour le canton :**
3.83MCHF (contribution fédérale : 1.03MCHF)
+ subvention maximum à l'investissement 1.63M

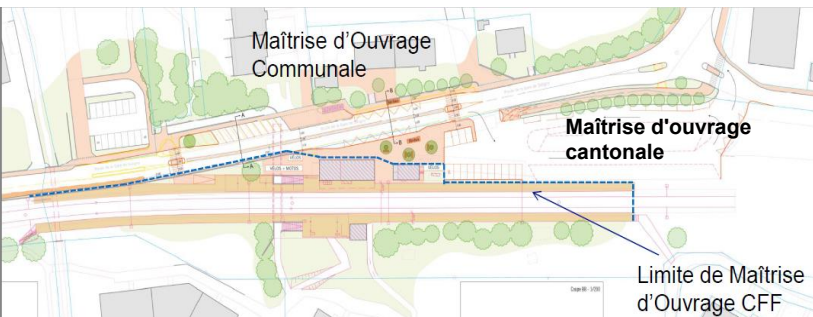
• Planning : études : 2017-2018 / réalisation : 2020

Coordination entre la DGT et la commune de Satigny pour avancer conjointement sur ce projet.



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 22

PL 11 863 /mesure A2 n° 13-12**Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare RER de Satigny**

Aménagement de
la place de la gare



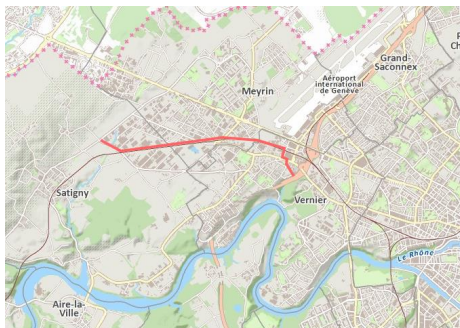
Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 23

PL 11 863 /mesure A2 n° 33-11**Voie verte d'agglomération section centre de Vernier – Route du Mandement****Objectif :**

- poursuivre le tracé de la voie verte d'agglomération depuis le centre de Vernier jusqu'à la route du Mandement, notamment au travers de la ZIMEYSA
- privilégier les cheminements à haute valeur paysagère / développer une nouvelle image de la mobilité douce
- le tronçon "Centre de Vernier – Route du Mandement" s'inscrit dans ce cadre fixé par le fiche B05 du PDCn 2030.

Lien avec un grand projet :
ZIMEYSAVER

Localisation :

Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 24

PL 11 863 /mesure A2 n° 33-11**Voie verte d'agglomération section centre de Vernier – Route du Mandement****Maîtres d'ouvrage :**

- Sont identifiés comme Maîtres d'ouvrage potentiels :
 - Le Canton (OU-DGT-DGGC)
 - Les communes (Vernier-Meyrin-Satigny)
 - La FTI
 - Une séance va être organisée ces prochaines semaines dans le but de préciser cela.
- **Coûts (étude et réalisation) pour le canton :**
 - 5.24MCHF (contribution fédérale : 1.80MCHF)
 - + subvention max à l'investissement 1.05M

Planning:

- études 2017-2018, réalisation: 2020



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 25

PL 11 863 /mesure A2 n° 33-9**Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la création d'un passage sous voie**• **Objectif :**

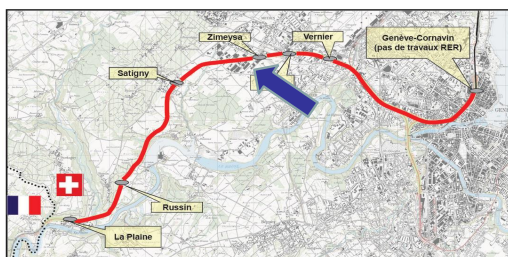
La place de la gare de ZIMEYSA, de part et d'autre de la halte, est une des futures centralités fortes du secteur.

Les espaces publics situés aux abords immédiats de la gare sont réaménagés pour améliorer l'interface avec les réseaux TP secondaires de rabattement et pour faciliter l'accessibilité MD.

Il s'agit notamment de garantir des cheminements directs aux quais (agrandissement passage sous voie existant)

RER Genève - La Plaine - Situation

↔ SBB CFF FFS



Léman 2030



Projet Genève La Plaine - Prolongement des quais et amélioration des accès - 10032013



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 26

PL 11 863 / mesure A2 n° 33-9

Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la création d'un passage sous voie

- **Maîtres d'ouvrages :**
Canton + commune de Meyrin
- **Coûts d'investissement (étude et réalisation) pour le canton :**
2.86M (+ contribution fédérale de 0.86M)
+ 3.74M subvention à l'investissement
- **Planning :**
Horizon 2020

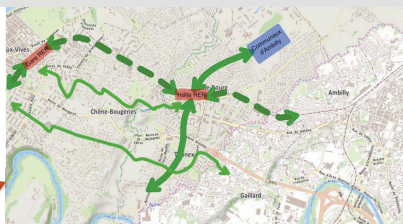
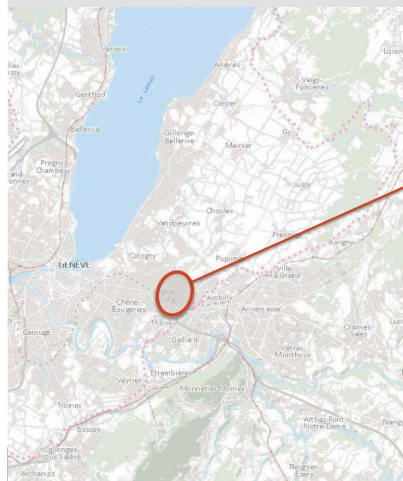


Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 27

PL 11 863 / mesure A2 n° 36-1-13 :

Maillage mobilités douces et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne



- Communes de Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries, et Thônex
- Maîtrise d'ouvrage cantonale + communes de Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg et Thônex



15.06.2016 - Page 28

PL 11 863 / mesure A2 n° 36-1-13 :**Maillage mobilités douces et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne**• **Objectifs**

- Assurer un maillage nord-sud du territoire avec des itinéraires lisibles et sécurisés
- Assurer l'accessibilité modes doux à la halte Léman Express de Chêne-Bourg et la future centralité des Trois Chêne
- Assurer la connexion avec les itinéraires mobilités douces est-ouest (voie verte et pénétrante est-ouest)

• **Coûts (étude et réalisation) pour le canton :**

7.14MCHF (contribution fédérale : 2.47M) + subvention max à l'investissement 3.08M

- Sécurisation d'itinéraire (traversées de carrefours, sites propres), jalonnement, aménagement paysager

	2016	2017	2018	2019
Etude d'identification des itinéraires				
Etude aménagement / régulation				
Etude paysagère				
Procédures				
Travaux				



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

10001 TROISCHÊNE

15.06.2016 - Page 29

PL 11 863 Commission des travaux – Listing des mesures• **Présentation des mesures priorité Ae2:**

- ⇒ 22 mesures genevoises pour lesquelles le financement est assumé par l'agglomération
- ⇒ Mesures d'infrastructures, d'espaces publics ainsi que des mesures d'accompagnement paysagère (MAP)
- ⇒ Détail des mesures demandées par la commission des travaux



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

10001 TROISCHÊNE

Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 30

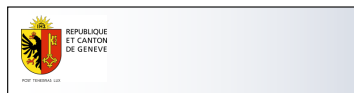
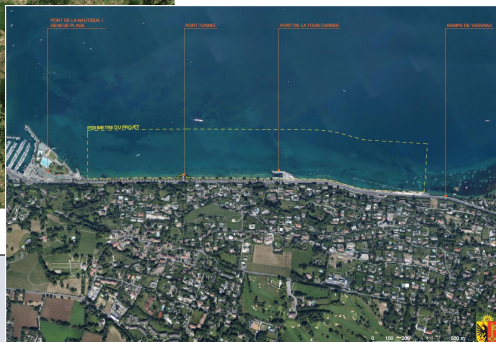
PL 11 863 / mesure n° 30- 24
Requalification du Quai de Cologny (RC1) sur le tronçon Genève Plage - chemin Nant d'Argent

Localisation :



Lien Grand projet

Projet de Plage des Eaux-Vives
 Développement de Vésenaz
 Grand projet de la Pallanterie
 (environ 2000 emplois et 2000 hab)



PL 11 863 / mesure n° 30- 24
Requalification du Quai de Cologny (RC1) sur le tronçon Genève Plage - chemin Nant d'Argent

Objectif :

- Organiser et faciliter l'accès au lac aux piétons et cyclistes
- Favoriser la création d'espaces renaturés
- Privilégier une approche esthétique en harmonie avec la beauté exceptionnel du site

Planning :

Étude en cours (avec coordination des 2 projets)

Volonté de déposer projet d'aménagement en autorisation de construire : fin 2016

Début des travaux estimé par la commune : 2018 (en lien avec assainissement OPB)

Coûts (étude et réalisation) pour le canton :

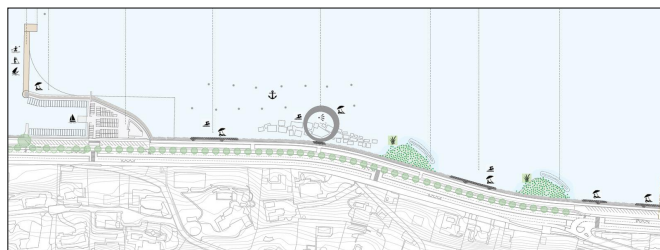
9.6M (dont 600'000 CHF pour la création de la piste cyclable bidirectionnelle)

Maîtrises d'ouvrages :

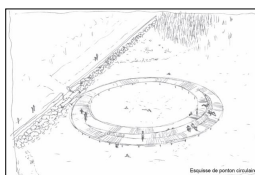
Canton de Genève (DGEAU, DGGC et DGT)
 coordination avec la commune de Cologny

PL 11 863 / mesure n° 30- 24

Requalification du Quai de Cologny (RC1) sur le tronçon Genève Plage - chemin Nant d'Argent



À valider



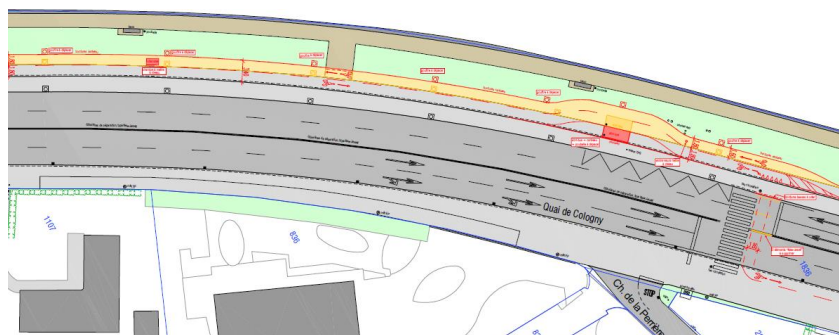
Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 33

PL 11 863 / mesure n° 30- 24

Requalification du Quai de Cologny (RC1) sur le tronçon Genève Plage - chemin Nant d'Argent

- projet de piste cyclable bidirectionnelle entre Tour Carré et Chemin du Nant-d'Argent (DGGC et DGT)



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

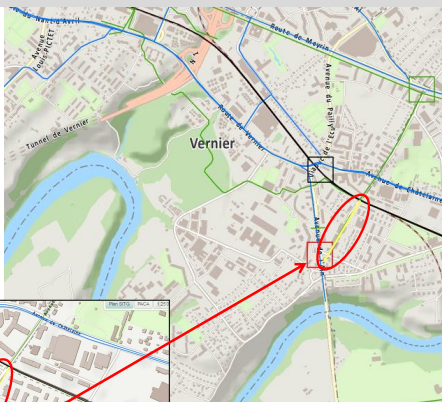
15.06.2016 - Page 34

PL 11 863 / mesure Ae2 n° 30-20

requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Henri-Golay y compris place de la Concorde

Objectif :

- requalification de l'espace rue par la perméabilisation d'une partie de l'avenue Henri-Golay et réalisation d'aménagements pour la mise en réseau des espaces publics
- cette mesure englobe la fermeture du giratoire Henri-Golay / Concorde pour permettre la création d'une place (place de la Concorde) – il s'agit d'une mesure communale.



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 35

PL 11 863 / mesure Ae2 n° 30-20

requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Henri-Golay y compris place de la Concorde

Lien avec un grand projet :

- lien au GP Châtelaine
- cette mesure fait partie des mesures d'accompagnement de la réalisation du PDQ Concorde et à ce titre est un engagement commun de l'Etat et de la commune pour réaliser un quartier plus respectueux des courtes distances et de l'usage des modes doux
- localisation en bordure de l'Avenue de l'Ain (giratoire Concorde)

Coûts (étude et réalisation) pour le canton :

5.58M + subvention à l'investissement 2.65M

Planning :

études (2014-2018) / réalisation (2019-2021)



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 36

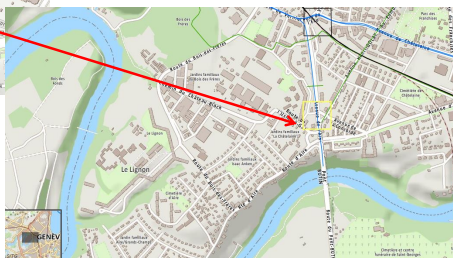
PL 11 863 /mesure Ae2 n° 30-26

réorganisation de l'accessibilité routière des quartiers : Concorde et autres quartiers



Objectif :

- cette mesure comprend la réalisation de la bretelle Aïre / Ain (MOA Ville de Genève pour l'essentiel), un U-Turn Ain / Lignon (Ville de Genève) et un nouveau carrefour Ain / Simonet (Canton – DGCC).



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 37

PL 11 863 /mesure Ae2 n° 30-26

réorganisation de l'accessibilité routière des quartiers : Concorde et autres quartiers

Coûts (étude et réalisation) pour le canton :

5.46M + subvention à l'investissement 2.63M

Planning :

études (2016-2017) / réalisation(2019-2020)



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 38

PL 11 863 / mesure Ae2 n° 35-23 :

Elargissement du Pont de Lancy pour piste cyclable sens descente

- **Maîtres d'ouvrage:**
Canton GE
- Mesure à coordonner avec la mesure 35-26 (aménagement d'un nouveau pont de Lancy pour site propre TC)
- **Localisation:**
route du Pont Butin



Département présidentiel
extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 39

PL 11 863 / mesure Ae2 n° 35-23 :

Elargissement du Pont de Lancy pour piste cyclable sens descente

- **Objectifs :**
 - Résorber le goulet d'étranglement
 - Améliorer le confort et la sécurité pour les piétons et les cyclistes, étudier l'opportunité d'élargir le pont pour également améliorer la qualité et le niveau de service offerts au TC (mesure 35-26)
- **Coûts total (étude et réalisation) pour le canton :**
5.13M
- **Planning :**
 - études de faisabilité en cours pour l'élargissement du pont de Lancy en faveur des modes TC et MD
 - réalisation à l'horizon 2020

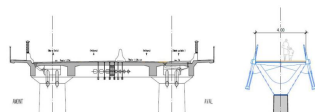
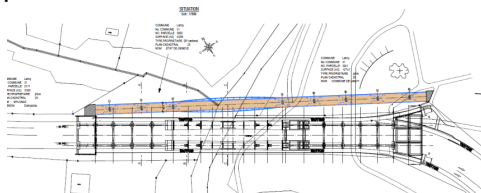
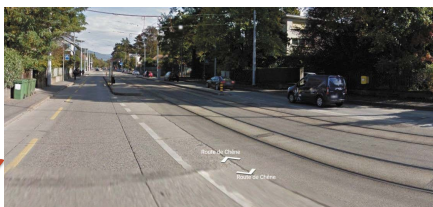
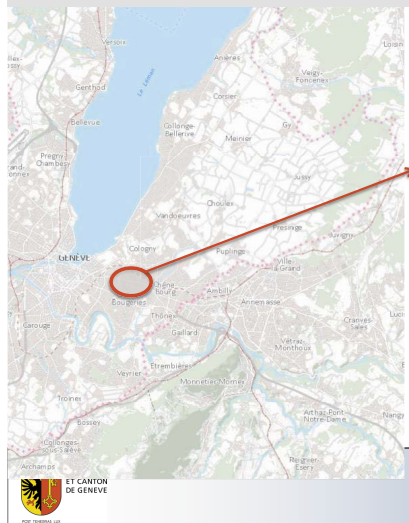


Figure 4-7 : Variante 7 - Passerelle indépendante



PL 11 863 / mesure Ae2 n° 36-1-17 :**Requalification de la route de Chêne (RC2) et aménagement pour les TP sur le tronçon Grange Canal – route du Vallon**

Commune de Chêne-Bougeries,
plateau de Chêne

Route Cantonale (RC2)
1'100 mètres

Maîtrise d'ouvrage : DGGC +
commune de Chêne-Bougeries

15.06.2016 - Page 41

PL 11 863 / mesure Ae2 n° 36-1-17 :**Requalification de la route de Chêne (RC2) et aménagement pour les TP sur le tronçon Grange Canal – route du Vallon**

- Objectifs**

- Améliorer la vitesse commerciale du tram 12 en rationalisant le positionnement des arrêts (Grange-Falquet et Grangettes)
- Améliorer la sécurité en protégeant le site tram (plus de franchissement possible)
- Améliorer la qualité des espaces publics et la perméabilité pour les relations nord-sud
- Améliorer les liaisons mobilités douces entre les Trois Chêne et le centre de Genève

- Coûts/ planning : 5.89 M**

- Aménagement des arrêts/ sécurisation du site tram/ aménagement d'espace public

	2015	2016	2017	2018
Etude de repositionnement des arrêts de tram				
Etude espace - rue				
Etude d'assainissement du bruit				
Procédures				
Travaux				

- Projets connexes**

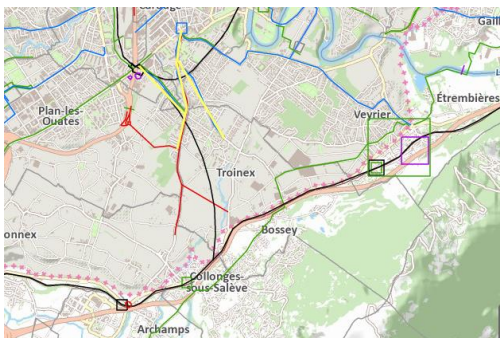
- Assainissement du bruit , reprise des collecteurs

PL 11 863 /mesure Ae2 n° 40-5

Amélioration de l'accessibilité dans Genève-sud : requalification du réseau routier sur le secteur de Genève-Sud pour améliorer l'offre TP et le maillage MD (mesures d'accompagnement des liaisons 1 et 2 de Genève Sud hors P+R)

Objectif :

- Canaliser et orienter les flux de transit vers les nouvelles infrastructures routières de Genève sud entre Pierre Grand et la future jonction complète de la Milice (démarrage travaux début 2022 pour la L1 en coordination avec l'OFROU)



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 43

PL 11 863 /mesure Ae2 n° 40-5

Amélioration de l'accessibilité dans Genève-sud : requalification du réseau routier sur le secteur de Genève-Sud pour améliorer l'offre TP et le maillage MD (mesures d'accompagnement des liaisons 1 et 2 de Genève Sud hors P+R)

Projet :

- Ce projet consiste en l'aménagement de carrefours à feux, d'aménagement de voies bus et éventuellement MD selon les variantes altimétriques choisies
- AVP en cours (DGGC/ DGT) sur L1/L2 qui prend en compte la mesure 40-5

• Maîtres d'ouvrage:

canton + communes

• Coûts :

6.25 M (canton) + 1.2M subvention à l'investissement communal

• Planning :

études (2017-2018) /réalisation (2020-2023)



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 44

PL 11 863 / mesure Ae2 n° 32-1-13

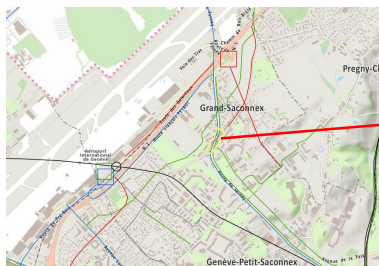
Réaménagement de la place de Carantec – phase 1

Objectif :

- requalification de l'espace public en lien avec l'arrivée du tramway et la densification des logements Colombières

Lien Grand Projet :

GP Grand-Saconnex / densification des logements aux abords de la place de Carantec



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 45

PL 11 863 / mesure Ae2 n° 32-1-13

Réaménagement de la place de Carantec – phase 1

Planning : Planning ET+RE

Concours : février – décembre 2016

PLQ : 2017 – 2018

Autorisations : 2018-2019

Réalisation : 2019-2020

Coûts (étude et réalisation) pour le canton :

2.13M + subvention à l'investissement 3.04M

Maitrise d'ouvrage :

Canton / Grand-Saconnex



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 46

PL 11 863 / mesure Ae2 n° 35-24

Passerelle de la Praille - construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre le stade et l'avenue Eugène-Lance

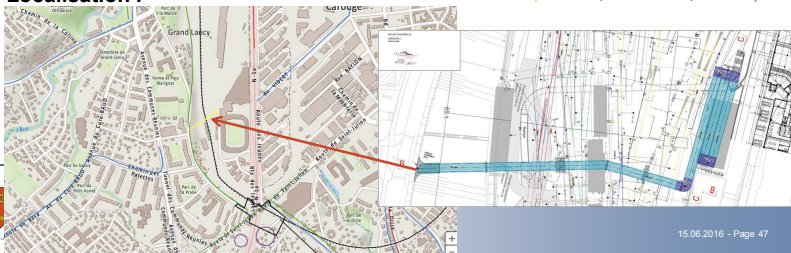
Objectif :

- réaliser une passerelle piétons et vélos pour relier le secteur de Plan-les-ouates et Grand-Lancy à la Praille et Carouge. La gare de la Praille est infranchissable sur 1,5km.



Localisation :

1 et 2: variantes de passerelle; C: commerce; S: infra sportive



PL 11 863 / mesure Ae2 n° 35-24

Passerelle de la Praille - construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre le stade et l'avenue Eugène-Lance

Coûts total (étude et réalisation) pour le canton :

5.69 M + subvention à l'investissement 2.70M

Planning :

études 2018-2019, réalisation: 2020-2022

Maîtres d'ouvrage:

Ville de Lancy/ Etat de Genève/ financement privé (centre commercial La Praille et Arena cinéma La Praille)

Lien avec l'urbanisation

PDQ Concorde

Domanialité:

passerelle enjambant une parcelle CFF reliant 2 espaces publics communaux.

PL 11 863 / mesure Ae2 n° 30-19a

Axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations- place des Charmilles (signalisation lumineuse)

Objectif :

- La mesure initiale déposée dans le cadre du PA2 vise à requalifier la place des Charmilles de sorte à lui redonner une vocation d'espace public central et de réaménager les rues qui la relient à la place des Nations par un rééquilibrage de l'espace de la chaussée en faveur des mobilités douces et des transports publics.

- La requalification de cet axe est inscrite au plan directeur communal adopté

Lien avec le développement urbain :

- La mesure permet de créer une continuité MD structurante et d'envergure entre des quartiers de première couronne urbaine situés sur une ligne de crête.

- Elle permet également la mise en place des aménagements nécessaires à la création de l'axe fort de première ceinture.



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 49

PL 11 863 / mesure Ae2 n° 30-19a

Axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations- place des Charmilles (signalisation lumineuse)

Lien avec le développement urbain :

- La mesure permet de créer une continuité MD structurante et d'envergure entre des quartiers de première couronne urbaine situés sur une ligne de crête.

Elle permet également la mise en place des aménagements nécessaires à la création de l'axe fort de première ceinture.

➔ La signalisation lumineuse accompagne cette mesure
Amélioration de la sécurité des déplacements

Coûts pour le Canton :

1.55M (signalisation) + subvention à l'investissement 8,21M

Maitrise d'ouvrage : Ville de Genève (aménagements), DGT (signalisation)



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 50

PL 11 863 / mesure Ae2 n° MAP 4-05

• Mesure :

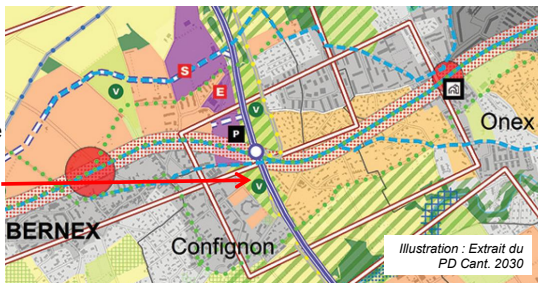
Réalisation d'une pénétrante paysagère dans la continuité de la césure paysagère de Bernex sur la commune de Confignon : Parc de Vuillonex

• Maître d'ouvrage : DETA - Dir. Générale Agriculture et Nature

• Coût : 5,81M

• Situation :

Au sein de la pénétrante de verdure Aire-Rhône, au sud de la route de Chancy
Surface d'1 ha.



Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 51

PL 11 863 / mesure Ae2 n° MAP 4-05

• Localisation :

- A Confignon, entre la route de Chancy et le chemin de Chaumont
- Site au dessus du tunnel autoroutier
- Situé à moins de 300 m du Cycle d'orientation de Vuillonex, de l'école communale et de l'école Rudolf Steiner

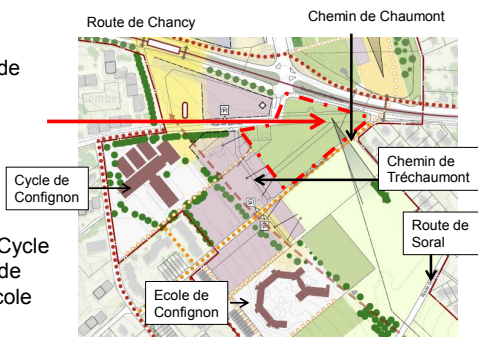


Illustration : Extrait du Plan Directeur de Quartier de Bernex Est, procédure en cours



Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 52

PL 11 863 / mesure Ae2 n° MAP 4-05

- **Objectif** : création d'un parc de quartier, fruit des discussions Etat - communes dans le cadre du grand projet
 - Renforcer le lien entre le cœur de la commune et les quartiers du coteau sud au développement urbain à venir de Confignon – Tréchaumont
 - Pratiques de loisir doux : jeux de ballons, détente, plantages, etc., à proximité immédiate de l'école et du cycle de Confignon
- **Autres éléments d'information** :
 - La zone agricole au sud du parc en direction de la route de Soral et de l'Aire ne fait pas l'objet d'un déclassement. Elle restera classée en zone agricole et affectée à une production de denrées alimentaires
 - La majeure partie du parc pourrait être maintenue en surface d'assolement au vu des décisions de la Confédération
 - Site en propriété de l'Etat à 90% à la livraison du tram, une parcelle privée (propriétaire exploitant) de 1200 m² à acquérir ou échanger



Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 53

PL 11 863 / mesure Ae2 n° MAP 4-05

- **Planification** :
 - Depuis 2011, parc inscrit dans le grand projet de Bernex-Confignon
 - Modification de zone de Bernex Est en cours depuis mars 2015, pour une entrée en force à partir de mi 2017 : classement du parc de Vuillonex en zone de verdure
 - Etude de projet de la mesure, autorisation de construire : 2018-2019
 - Travaux prévus entre 2020 et 2021 pour que le démarrage des travaux de la mesure s'enchaîne avec la libération des emprises tram

Remarque : livraison prévue en parallèle des premiers logements issus du PLQ de Tréchaumont limitrophe et du tram dès 2021



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

15.06.2016 - Page 54

PL 11 863 Commission des travaux – Listing des mesures

• Présentation des mesures priorité **B2 et Be2:**

- ⇒ Une visibilité sur les besoins d'investissement à plus long terme
- ⇒ Études nécessaires dès 2017 de plusieurs projets dont la réalisation est prévue à l'horizon 2019-2023
- ⇒ La base légale pour les crédits de réalisation de ces projets viendra ultérieurement



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POD TOME 1000 100

Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 55

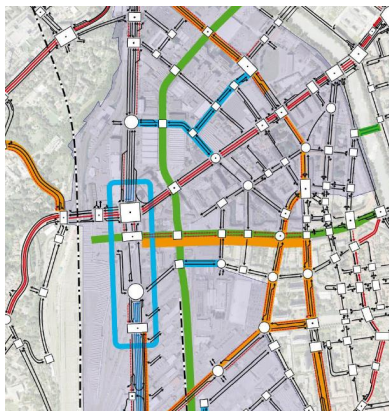
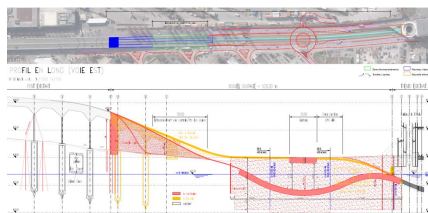
PL 11 863 / mesure Be2 n° 30-33

Réorganisation du réseau routier dans le secteur PAV: modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux giratoires et nouveaux barreaux d'accessibilité

Objectif :

- améliorer le fonctionnement du réseau routier, notamment pour permettre une meilleure accessibilité aux secteurs du PAV tout en garantissant le fonctionnement des TC et MD
- prolonger le passage inférieur sous l'Etoile vers le sud
- créer des routes d'accessibilité dans le secteur d'Acacias et de l'Etoile (en bleu).

Localisation :





REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POD TOME 1000 100

Département présidentiel

Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 56

PL 11 863 / mesure Be2 n° 30-33

Réorganisation du réseau routier dans le secteur PAV: modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux giratoires et nouveaux barreaux d'accessibilité

Maîtres d'ouvrage selon domanialité :

Villes de Genève et Carouge de Lancy/ Etat de Genève

Lien PDQ PAV

Coûts d'étude pour le canton:

11.63MCHF + subvention à l'investissement 0,49M

Planning:

études 2019-2021, réalisation: 2022-2025



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 57

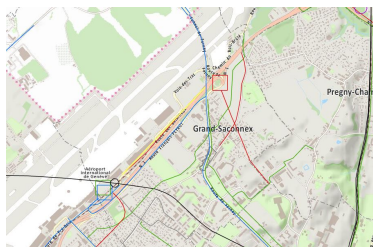
PL 11 863 / mesure Be2 n° 32-2-13

Aménagement routiers et requalification de l'espace rue pour l'amélioration de la desserte TC de la façade sud de l'aéroport - Section Ferney – Grand Saconnex Aéroport

• Objectifs :

Le fort développement de l'aéroport et son implantation complexe oblige :

- De contenir la création de nouveaux stationnements pour les véhicules individuels
- De développer fortement les transports collectifs et améliorer leur attractivité
- De proposer des aménagements garantissant aux TC rapidité et fiabilité en temps de parcours afin de desservir la façade aéroportuaire entre la Route de Ferney et la Route de Meyrin.



Ces infrastructures contribuent à l'irrigation du secteur aéroport par des cadences TC de forte fréquences reliant les pôles de l'aéroport (bureaux, parking, terminaux, gares)



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 58

PL 11 863 / mesure Be2 n° 32-2-13

Aménagement routiers et requalification de l'espace rue pour l'amélioration de la desserte TC de la façade sud de l'aéroport - Section Ferney – Grand Saconnex Aéroport

- Objectifs :**

Le fort développement de l'aéroport et son implantation complexe oblige :

- De contenir la création de nouveaux stationnements pour les véhicules individuels
- De développer fortement les transports collectifs et améliorer leur attractivité
- De proposer des aménagements garantissant aux TC rapidité et fiabilité en temps de parcours afin de desservir la façade aéroportuaire entre la Route de Ferney et la Route de Meyrin.

Ces infrastructures contribuent à l'irrigation du secteur aéroport par des cadences TC de forte fréquences reliant les pôles de l'aéroport (bureaux, parking, terminaux, gares)

- Lien grand projet :**

Développement des Grands Projets Grand-Saconnex / Vernier-Meyrin Aéroport et vitrine économique de l'aéroport (VEA)

- Coûts d'étude pour le canton :**

0.72 MCHF

- Planning :**

Le développement se fera par étapes de 2020 à 2030 /2016 : faisabilité/ 2017- 2018 : AVP/ 2019 : étude projet / MO : DGCC



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 59

PL 11 863 / mesure Be2 n° 32-2-13

Aménagement routiers et requalification de l'espace rue pour l'amélioration de la desserte TC de la façade sud de l'aéroport - Section Ferney – Grand Saconnex Aéroport

section 1 : Voie des Traz : projet de décalage

Nouvelle voirie sur emprise P47 – P 49

Longueur estimée : 550m

1 carrefours d'accroche régulé,

Emprise totale : 20m

TCSP 2 x 3.50m

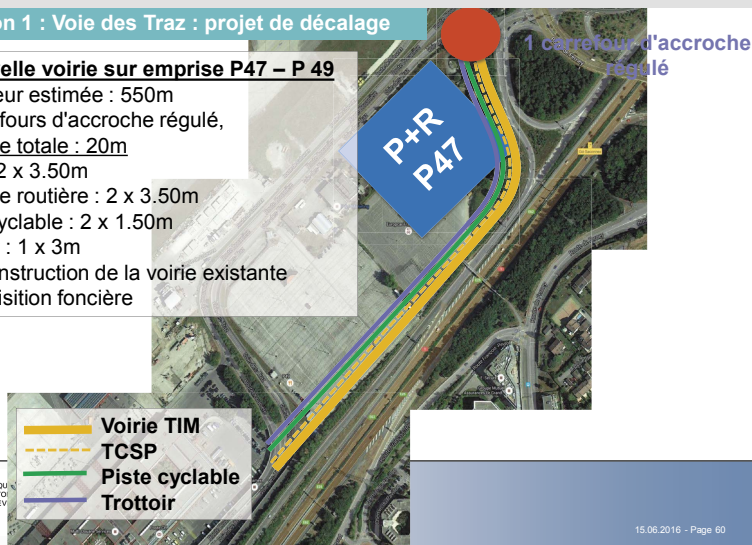
Emprise routière : 2 x 3.50m

Piste cyclable : 2 x 1.50m

Trottoir : 1 x 3m

+ déconstruction de la voirie existante

+ acquisition foncière



15.06.2016 - Page 60

PL 11 863 / mesure Be2 n° 32-2-13

Aménagement routiers et requalification de l'espace rue pour l'amélioration de la desserte TC de la façade sud de l'aéroport - Section Ferney – Grand Saconnex Aéroport

Mesure 32-2-13 section 2 : Voie des Traz : projet de décalage**Section A : Insertion de voies bus + MD**

Longueur estimée : 300m

Emprise totale : 20m

Emprise supplémentaire sur fret : 7m

TCSP 2 x 3.50m

Emprise routière : 2 x 3.50m

Piste cyclable : 2 x 1.50m

Trottoir : 1 x 3m

+ déconstruction de la voirie existante

Section B insertion MD

Bandes cyclables à intégrer (selon étude CITEC 2012).

Carrefour (non régulé)



Voirie TIM
TCSP
Aménagements cyclables
Trottoir

10.06.2016 - Page 61

PL 11 863 / mesure Be2 n° 33-14

Construction d'une route d'accès entre la zone industrielle ZIMEYSAVER et la route de Peney

- Objectif :**

- Permettre la densification de la ZIMEYSAVER qui ne pourra se réaliser que par l'aménagement de cette nouvelle route et celui de la nouvelle demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada

- Décharger d'une partie du trafic actuel des zones densément habitées de Vernier et Satigny

- 2X1 voie TIM/ Traitement des modes doux par le réaménagement des chemins existants (hors voirie).

- Lien grand projet :**

- Route faisant partie du Grand Projet ZIMEYSAVER

- Avec la demi jonction de Vernier-Canada elle forment la future "colonne vertébrale" de la desserte de cette ZI

PL 11 863 / mesure Be2 n° 33-14

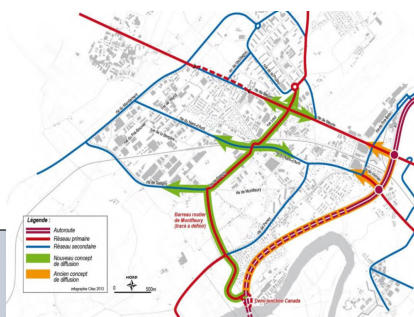
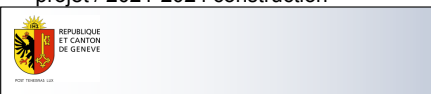
Construction d'une route d'accès entre la zone industrielle ZIMEYSAVER et la route de Peney



• Situation :

Future hiérarchisation du réseau routier cantonal

- **Maitre d'ouvrage** : Canton (DGT – DGGC)
- **Coût d'étude pour le Canton**: 1,44M
- **Planning** : 2016-2018 : études d'avant-projet / 2021-2024 construction



PL 11 863 / mesure B2 n° 30-29

Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin

Objectif :

- Extension ferroviaire comme opportunité de requalification urbaine.
- Un mandat d'études parallèles (2017) permettant d'aboutir à des projets .

Lien avec le développement urbain :

- La gare de Cornavin, en plein centre-ville de Genève, est la gare principale de l'agglomération. Les espaces publics situés aux abords de la gare sont réaménagés pour améliorer l'interface avec les réseaux TP, pour faciliter l'accessibilité MD et confirmer ce lieu comme centralité majeure de très haute qualité.
- La qualité urbaine de cet espace public est donc majeure et essentielle pour l'attractivité du territoire.

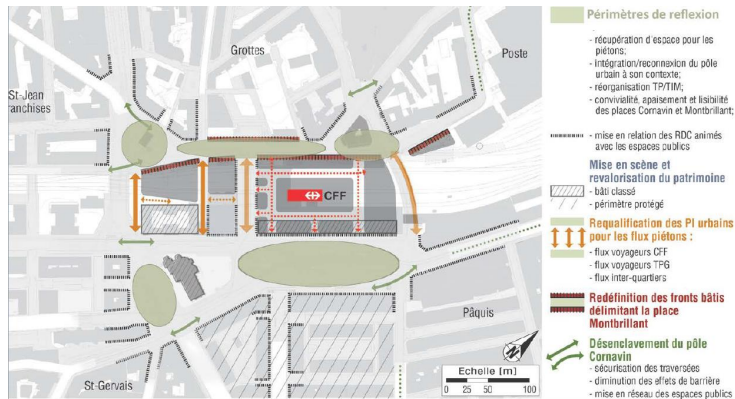
Maitrise d'ouvrage :

Ville de Genève / Canton

PL 11 863 / mesure B2 n° 30-29

Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin

Localisation :



PL 11 863 / mesure B2 n° 30-29

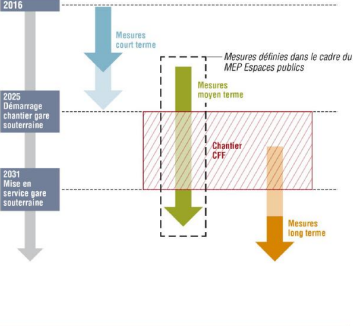
Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin

Localisation :



Coût d'études pour la Canton : 3,14M +
subvention à l'investissement 1,22M

Planning:



PL 11 863 Commission des travaux – Listing des mesures communales

- **Subvention à l'investissement:**

- ⇒ Le présent projet de loi intègre le principe d'une subvention cantonale à l'investissement pour des mesures ou partie de mesures incombant aux communes.
- ⇒ Cette subvention sera versée à titre exceptionnel sur la base d'un projet arrêté et précis, et correspond au maximum à 50% du coût d'investissement des mesures inscrit dans le projet d'agglomération
- ⇒ Une convention ad hoc entre le Conseil d'Etat et la/les commune (s) sera conclue préalablement à tout engagement d'étude/ réalisation



Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 67

PL 11 863 / mesure A2 n° 30-17

Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives

Objectif :

requalification de la place des Eaux- Vives qui doit permettre de redistribuer l'espace public en faveur de la MD / TP

Planning : 2018-2020 (à confirmer)

Coûts : 3.02M Subvention à l'investissement

Maitrise d'ouvrage : VdG



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

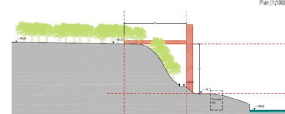
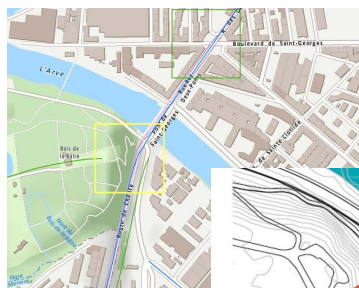
15.06.2016 - Page 68

PL 11 863 / mesure A2 n° 30-11

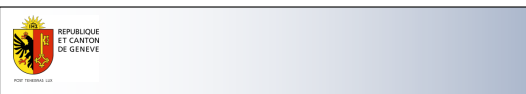
Aménagement MD pour relier la voie verte d'agglomération et celle de Bernex pour piétons et cycles : secteur de la jonction

Objectif :

- La mesure permet d'ouvrir de nouveaux itinéraires cyclables ou de rendre plus attractifs des itinéraires existants, et plus globalement d'améliorer la qualité de vie en ville grâce à un nombre de déplacement accru par des modes doux.



Projet de franchissement de niveau au Bois de la Bâtie
(source : MIDarchitecture - 15 février 2012)

**PL 11 863 / mesure A2 n° 30-11**

Aménagement MD pour relier la voie verte d'agglomération et celle de Bernex pour piétons et cycles : secteur de la jonction

Lien Grand Projet :

- La voie verte prévue sur les communes de Lancy, Onex, Confignon et Bernex vient rejoindre la voie verte d'agglomération proche du centre ville (Bois de la Bâtie). Pour les connecter entre elles et permettre également la connexion avec le PAV, il est nécessaire de rattraper une différence de niveau d'environ 25 mètres.

- Ce lieu qui constitue un des nœuds principaux de la Voie Verte d'agglomération devra accueillir un ascenseur et une passerelle reliant le quai des Péniches et le Bois de la Bâtie au niveau du pont ferroviaire franchissant le Rhône.

Localisation :

reprenre les photos de l'annexe 4 du PA2

Planning : horizon 2018-2020 (à confirmer)

Coûts : 4.23 subvention à l'investissement

Maitrise d'ouvrage : VdG



PL 11 863/ mesure A2 n° 34-12

Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tram vers Vailly et le tissu bâti existant au sud

Objectif :

- la transformation de la route de Chancy entre Bernex-est et Vailly qui accueillera le prolongement du TCOB en un boulevard urbain aux espaces publics de qualité
- le traitement de cet axe, qui sera structurant pour la nouvelle urbanisation, permettra d'articuler les nouveaux quartiers de Bernex-nord et le village de Bernex au sud en offrant un maillage d'espaces publics hiérarchisé structuré et vert.

Lien avec un grand projet :

- GP Bernex
- la mesure garantit la perméabilité modes doux nécessaire à un quartier urbain et la qualité des relations entre arrêts TP et logements. Elle participe à l'urbanisation du secteur et à la qualité de vie en milieu urbain.



Département présidentiel
Service des affaires extérieures et fédérales

15.06.2016 - Page 71

PL 11 863 / mesure A2 n° 34-12

Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tram vers Vailly et le tissu bâti existant au sud



Coûts : 4.95M subvention à l'investissement

Planning: horizon 2020



15.06.2016 - Page 1

Les autres mesures demandées par la commission

Ces mesures sont financées via d'autres bases légales :

- H1 50 (11 mesures)
- H1 70 (route des Nations)
- Fond d'infrastructure ferroviaire (FIF) – (2 mesures)



Date de dépôt : 6 septembre 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Christian Flury

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de loi que nous examinons représente la participation financière genevoise à la mise en œuvre du projet d'agglomération 2 (PA2) selon un accord conclu entre la Confédération et les cantons de Vaud et Genève.

Ce projet est également connu sous la dénomination « Projet d'agglomération GRAND-GENEVE », 2^e génération 2011/2012 partie transports et urbanisation (projet franco-valdo-genevois).

En substance, il est demandé au Grand Conseil de se prononcer sur une autorisation de dépense globale de 270,61 millions de francs (hors renchérissement), dont 170,73 ont une erreur d'approximation de $\pm 30\%$ ce qui, dans le plus mauvais pronostic, porterait la partie genevoise de la facture à 321,829 millions de francs.

La contribution confédérale à cette partie du projet est de 21,69 millions de francs pour les projets classés sous rubrique « A2 ». C'est la providence de cette manne fédérale qui nécessite un « vote rapide » de la présente loi afin que l'ensemble des travaux puissent être menés à bien avant la fin 2027 sous peine d'extinction du droit à l'aide financière correspondante.

Qu'entend-on par « partie transports et urbanisation » de ce projet d'agglomération ? C'est un immense fourre-tout dans lequel se trouvent pêle-mêle la création de nouvelles routes ou dessertes de futurs quartiers, la requalification d'axes routiers ou places importantes, l'optimisation d'espaces publics, l'aménagement de places de parc ou d'axes de mobilité douce à proximité de gares ainsi que, notamment, la création de voies vertes.

Le MCG estime qu'il est tout à fait abusif de présenter un projet de loi couvrant autant de dépenses différentes. Cette totalité de plus de 270 millions de francs n'est pas acceptable pour une question de méthode. Il est en effet impossible d'examiner sérieusement une telle variété de projets.

D'un point de vue démocratique, ce n'est pas acceptable parce qu'il manque une véritable unité de matière entre des investissements aussi différents. Nous sommes choqués que la Confédération accepte ou impose cette méthode de travail peu sérieuse qui relève du mille-feuille ou du paquet ficelé, sans doute sous l'influence de doctrines pro Union européenne.

Ce genre de multipack est également une atteinte à la démocratie directe parce qu'il n'est pas décent de présenter à l'électeur une telle variété de projets pour un montant global de plus de 270 millions de francs. Il aurait fallu scinder en plusieurs projets de lois les dépenses proposées. Personne ne pourra sérieusement voir le point commun entre le tram de Saint-Julien et une piste cyclable située dans une autre région du canton.

Quant au concept de projet d'agglomération qui s'étend sur deux pays aux systèmes économiques et politiques différents, il relève de l'utopie et de l'exercice périlleux. Le Mouvement Citoyen Genevois s'est toujours opposé à ces grands projets transfrontaliers qui ne tiennent pas compte de la réalité. Nous avons vu, par exemple, comment a échoué le projet d'achat d'un matériel roulant unifié pour le CEVA entre la Suisse et la France.

De façon plus générale, le MCG demande que l'investissement soit recentré sur les besoins principaux des habitants de notre canton et que les projets d'agglomération soient annulés. Il n'est pas acceptable que l'on impose aux habitants de Genève, fiers de leur démocratie, des méthodes qui sont contraires à nos traditions.

Par ailleurs, le présent projet de loi inclut, discrètement, la nouvelle ligne de tram jusqu'à Saint-Julien. Il est inutile de financer et de favoriser l'arrivée de nouveaux frontaliers à Genève alors que le nombre de chômeurs demeure encore bien trop élevé dans notre canton. Nous devons prioritairement favoriser la mobilité de nos résidents.

Pour ces motifs et le bien des finances cantonales, le Mouvement Citoyen Genevois vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de rejeter le projet de loi 11863.