

Date de dépôt: 14 janvier 2003

Messagerie

Rapport

**de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi
du Conseil d'Etat approuvant la construction de la route du Bois-
Brûlé sur le tronçon compris entre la route de Ferney et la route
de Colovrex**

Rapport de M^{me} Loly Bolay

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux, présidée par notre dynamique collègue Thomas Büchi, a consacré les séances des 12 et 26 novembre 2002 pour traiter le projet de loi 8791, approuvant la construction de la route du Bois-Brûlé sur le tronçon compris entre la route de Ferney et la route de Colovrex. M. Haegler, ingénieur civil cantonal au DAEL, ainsi que M. Tufo, du bureau Citec, ont participé aux travaux de la commission.

M^{mes} Meyer et Fiore ont tenu les procès-verbaux, avec la compétence reconnue par toutes et tous.

Je les remercie de leur collaboration.

M. Haegler a présenté aux commissaires le projet de loi 8791. Il ajoute que, si ce projet de loi est approuvé, la construction de ce tronçon permettra d'éviter d'une manière assez importante le trafic de transit à travers le Grand-Saconnex; de plus, insiste-t-il, cette partie sera complétée par les aménagements tels que pistes cyclables et trottoirs. Il faut dire qu'actuellement les habitants de la commune n'ont pas cette possibilité-là. Cette

réalisation donnera en effet l'occasion aux piétons et aux cyclistes de se balader en toute sécurité, dans ce périmètre.

Dire que la commune du Grand-Saconnex est saturée par le nombre de véhicules qui la traversent quotidiennement est un euphémisme. La rapporteure tient à affirmer que la construction de cette route n'est de loin pas un luxe pour une commune qui abrite en son sein ou dans ses abords immédiats la grande majorité d'organisations internationales, ou autres bâtiments importants, tels que :

BIT, OMS, ONU, UER, CROIX-ROUGE, CICR, COE, DU PONT DE NEMOURS, ONG, AMBASSADES, ZONE HÔTELIÈRE, L'ARENA, PALEXPO, ZONE AÉROPORTUAIRE MUSÉE DE L'AUTOMOBILE, ÉCOLE INTERNATIONALE, ÉCOLE ANDRÉ-CHAVANNE, CYCLE DES COUDRIERS, ETC.

Le bétonnage à outrance a petit à petit dévoré la zone de verdure qui s'est rétrécie comme peau de chagrin.

En contrepartie, les infrastructures routières nécessaires à cette expansion urbanistique démesurée restent depuis des années au point mort.

C'est dire si la construction de cette route, voulue et tant espérée par les autorités de la commune et ses habitants, est une bonne chose. Certes, la construction de la route du Bois-Brûlé ne va pas résoudre toute la problématique que connaît le Grand-Saconnex.

Mais elle va sans aucun doute améliorer la qualité de vie dans le centre du village. Cependant, il est évident que la construction de la route du Bois-Brûlé n'est qu'une première étape dans l'amélioration du réseau routier du Grand-Saconnex.

Actuellement pour le trafic provenant du nord, ceux qui désirent se rendre soit à l'aéroport, soit sur l'autoroute, soit au centre, n'ont d'autre possibilité que de traverser le village.

La construction de ce tronçon permettra une plus grande accessibilité à la zone aéroportuaire ainsi qu'à l'autoroute.

Il ne faut pas oublier qu'actuellement, une partie de la route du Bois-Brûlé est déjà opérationnelle. En effet, la récente construction du Parking P48 a nécessité les aménagements d'accès.

Le P48 (financé essentiellement par l'AIG) est prévu pour loger les petits avions. Jusqu'à présent, par manque de place, ces deniers devaient normalement quitter Genève et faire constamment des navettes, augmentant par là les nuisances.

Ce parking, n'étant pas toujours utilisé pour l'aviation, permet d'y garer les voitures lorsque le besoin s'en fait sentir comme par exemple lors du Salon de l'auto, un accord étant intervenu entre l'Aéroport, Palexpo et la Fondation des parkings.

Tous les commissaires présents au moment du débat en commission à l'exception des Verts et de l'Alliance de Gauche, qui ont voté contre, ont compris le besoin pour la commune de construire cette route pour désengorger d'une part le village du Grand-Sacconnex et d'autre part la route de Ferney. Sans oublier l'amélioration piétonnière que ce nouveau tronçon apportera.

M. Tufo ajoute que, d'après les simulations qui ont été faites, détaillées dans l'étude d'impact (annexée au présent rapport) la construction de cette route permettra de diminuer le trafic de 18 à 20%.

Ce qui veut dire : désencombrer d'une manière notoire les divers axes qui actuellement sont saturés, à savoir: la route de Colovrex, l'Ancienne-Route, la route de Ferney, ainsi que les petites routes de la commune.

La construction de la route du Bois-Brûlé va aussi fortement soulager la route Suisse à travers Versoix et Bellevue, en donnant de nouvelles possibilités d'accès direct à l'autoroute aussi bien en direction de Lausanne qu'en direction de la route des Romelles via la route Suisse.

Il faut préciser que, contrairement à ce que prétend le rapporteur de minorité, un feu de signalisation sera installé à l'entrée de la route du Bois-Brûlé ; celui-ci a pour objectif de dissuader les conducteurs de voiture d'emprunter la route de Colovrex (attente trop longue) ; en contrepartie la route du Bois-Brûlé sera, quant à elle, dégagée de toute attente.

Sans oublier que la zone artisanale existante sera mieux desservie, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Pour conclure, je rappelle que, dans sa réponse à la question 3477-A, de feu Monsieur le député Paul Passer, du 10 avril 2002, le Conseil d'Etat reconnaît la situation difficile que rencontre la commune du Grand-Sacconnex. C'est pourquoi celui-ci envisage de revoir l'ensemble du concept de mobilité afin de trouver des solutions aux difficultés majeures que vit cette commune.

Au bénéfice de ses explications, je vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à voter le projet de loi 8791.

Vote sur le projet de loi 8791

POUR : 3 S, 3 L, 2 R, 2 PDC, 1 UDC

CONTRE : 2 AdG, 1 Ve

Projet de loi (8791)

approuvant la construction de la route du Bois-Brûlé sur le tronçon compris entre la route de Ferney et la route de Colovrex

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

Article unique

Le projet de construction de la route du Bois-Brûlé, tronçon compris entre la route de Ferney et la route de Colovrex, selon le dossier de plans N° 222-507a et 222-501e, mis à l'enquête publique du 4 janvier au 4 février 2002, est approuvé.



DEPARTEMENT DE L'AMENAGEMENT, DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

DIRECTION DU GENIE CIVIL - SERVICE DES ROUTES

ROUTE DU BOIS-BRÛLÉ

Tronçon: route de FERNEY - route de COLOVREX

PROJET DÉFINITIF

Enquête publique

SITUATION

Raison sociale : architecte mandataire
ingénieur mandataire

BUREAU D'INGENIEURS
SOLFOR S.A.
12, rte de Pré-Bois - GENEVE
1218 COINTRIN - Tél: 939 10 80
E-mail: info@solfor.ch

No. architecte
ingénieur

3100

ECHELLE (S)

1/2500

PLAN NO.

222-507

INDICE

a

DATE

09.10.1997

DESSINATEUR

F.E.

Modification (s)

a 22.08.01/MG Rajout parking P48 + bassin de rétention.

Code rue FOG

Code communes quartiers, ref.

Code interne

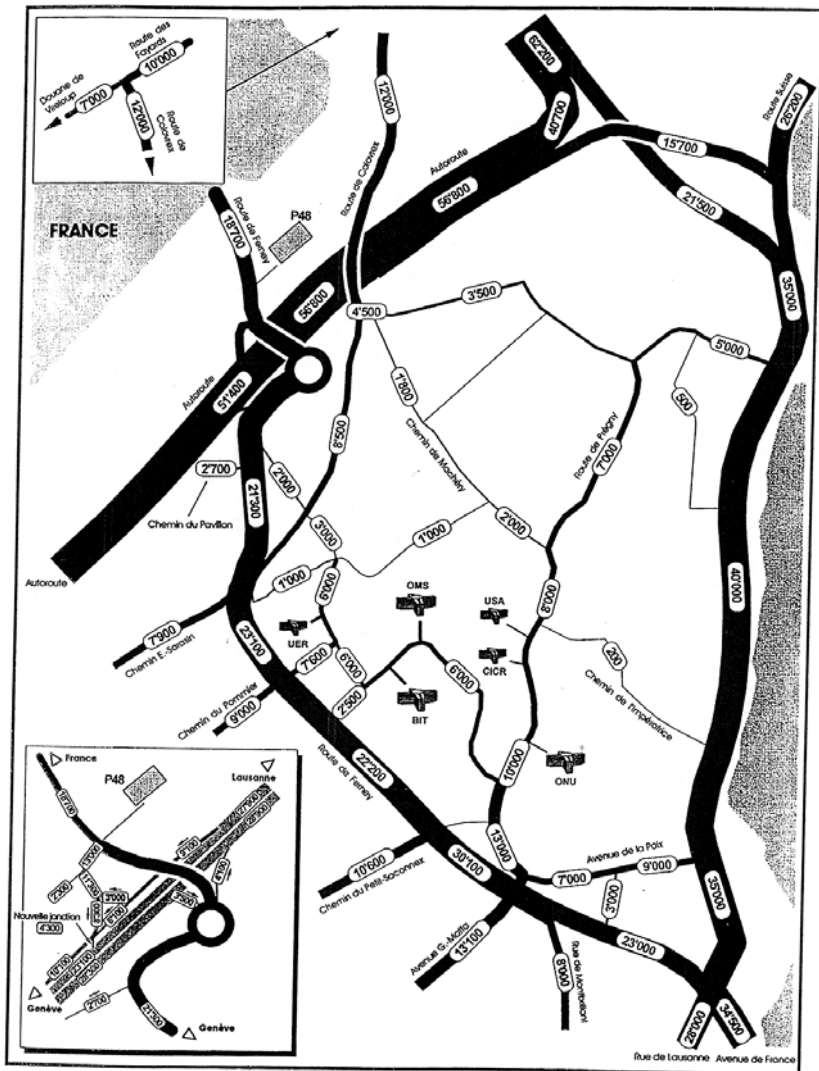
CDU

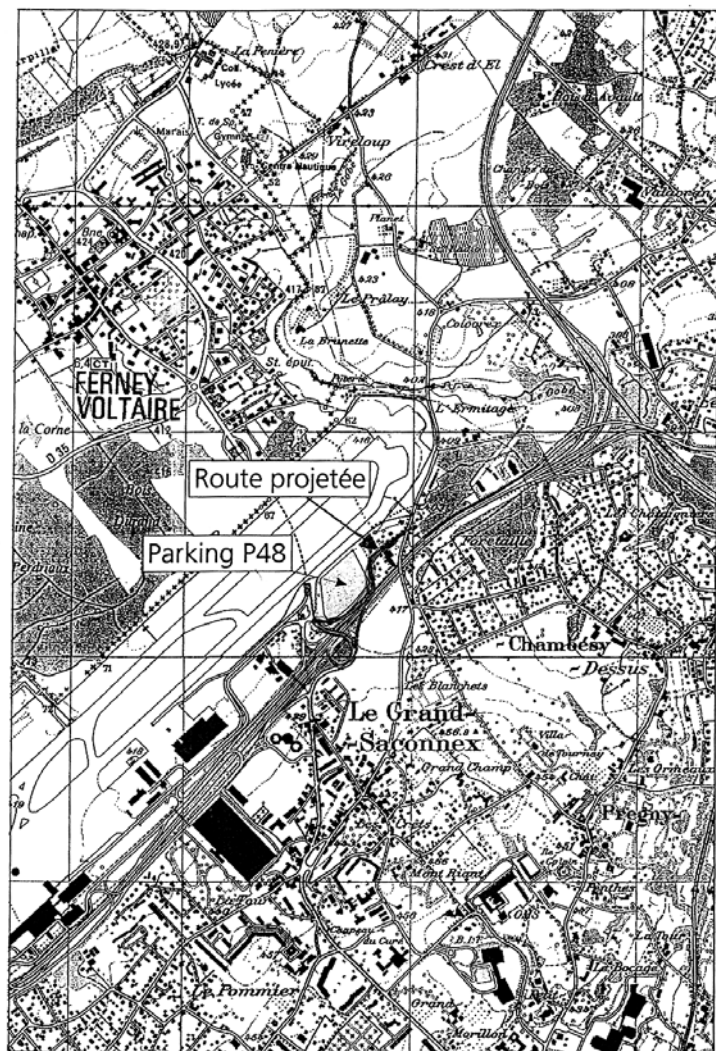
6 2 5 7 1 1 1

TJOM (uv/j)

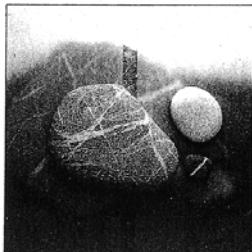
Etat initial (2002) : sans route du Bois-Brûlé

Planche 3.3





Route du Bois-Brûlé : plan de situation au 1:20'000



CSD

Environnement
Sciences de la terre
Génie civil
Déchets et dépollution
Installations de traitement

Route du Bois-Brûlé Liaison entre la route de Ferney et la route de Colovrex

RAPPORT D'IMPACT

Genève, mai 2001
GE450/A11

CSD Ingénieurs Conseils SA
Rue Alexandre-Gavard 16, CH-1227 Carouge
Tél. +41 22-342 59 00
Fax +41 22-342 59 04
E-Mail geneve@csd.ch
Internet www.csd.ch

En collaboration avec
Trafitec Ingénieurs Conseils
2, rue des Grand'Portes
1213 Onex

3.2.8 Synthèse - Conclusion *chapitre transports et circulation*

Circulation 2000 propose l'amélioration de différentes jonctions autoroutières, afin de profiter pleinement de la capacité de l'autoroute jouant un rôle de grande ceinture dans le schéma des circulations.

La jonction de Ferney / Grand-Saconnex doit ainsi être améliorée pour canaliser le trafic en direction de Bardonnex, afin de soulager principalement les routes desservant l'aéroport (route des Batailleux et route de la Vorge) et d'offrir une alternative intéressante pour une partie du trafic actuel transitant par la route de Colovrex.

La route projetée du Bois-Brûlé fait partie intégrante du concept de cette jonction.

La présente mise à jour du rapport d'impact de la route du Bois-Brûlé de janvier 1998 et de son complément du 10 juin 1999 tient compte des jonctions autoroutières réalisées dans le cadre de la construction de la Halle 6 (giratoire de Ferney y compris nouvelle bretelle en sortie d'autoroute et entrée directe sur l'autoroute depuis la route des Batailleux en amont de Palexpo à destination de Genève) et du parking projeté P48.

Adaptation du projet

La mise en service de la route du Bois-Brûlé, prévue pour 2002, répond aux objectifs d'amélioration des jonctions autoroutières durant les périodes en dehors des manifestations Palexpo.

Lors des manifestations Palexpo, il est cependant nécessaire d'adapter le projet afin que la route puisse garantir ses rôles de ~~collecteur de trafic de transit~~ en relation avec l'autoroute de contournement et de desserte du parking P48. La mise en place de présélections ou la gestion par des gendarmes de l'accès au P48 sur la route du Bois-Brûlé semblent incontournables pour préserver ces deux fonctions.

Mesures d'accompagnement

Le giratoire de la route de Ferney (accès autoroute), actuellement saturé à l'heure de pointe du soir, ne pourra pas supporter les nouvelles charges de trafic induites par la nouvelle route et/ou lors des manifestations Palexpo.

De ce fait, des concepts de nouvelles jonctions autoroutières sont abordées dans le présent rapport d'impact afin de remplacer la suppression proposée dudit giratoire.

Il n'est en outre pas recommandé de modifier le carrefour projeté "Ferney-Batailleux-Bois-Brûlé" par la mise en place d'un tourner-à-gauche depuis Ferney en direction du P48 pour diverses raisons rappelées ci-dessous :

- diminution de la capacité du carrefour
- accès possible au P48 par l'itinéraire "Vireloup-Colovrex" pour les véhicules en provenance de Ferney et/ou guidage des véhicules à destination du P49
- utilisation du parking P48 uniquement durant les manifestations.

Par sa dimension (chantier linéaire > 500 m) et sa situation en zone habitée, le chantier de la route du Bois-Brûlé est identifiable comme un émetteur potentiel de forte ampleur, selon la terminologie de ladite directive.

L'évaluation fine du projet, requise également par la directive, se fonde sur les procédés de travail en utilisant la classification CAN des travaux prévus ; de leur interprétation au sens de la directive, il est ainsi exigé que soient prises non seulement les mesures de base mais également les mesures spécifiques de réduction des émissions (chiffre 2.2 du projet de directive).

Il paraît prématuré de définir de manière définitive et exhaustive les mesures devant être mises en œuvre, et cela d'autant que la directive n'est au stade que de projet. Il n'en demeure pas moins que des mesures de réduction devront être probablement prises au niveaux suivants :

- mesures de réduction des émissions des moteurs : mesures de type « M » (utilisation de carburants propres, maintenance régulière des machines et engins,...).
- Mesures de réduction des émissions non issues des moteurs (processus mécaniques et thermiques) : mesures de type « S » (confinement à la source, humectage,...) et « T » (emploi de produits sans solvants, aération contrôlée,...).

L'exécution proprement dite des mesures devra être présentée par le Maître de l'Ouvrage dans le cadre des documents de soumission et incombe à l'entrepreneur mandaté. Il est recommandé qu'un contrôle périodique soit effectué par l'autorité ou par son délégué.

3.3.6 Conclusions *chapitre Pollution atmosphérique*

Le projet de liaison envisagé apporte d'indéniables améliorations au niveau de l'accessibilité et de la valorisation d'axes routiers existants; par ailleurs, il soulage la route de Colovrex aujourd'hui congestionnée par le trafic de transit. Ces éléments concourent à améliorer la qualité de l'air au niveau local du village de Grand-Saconnex.

En cela, l'effet du projet sur la pollution de l'air peut être qualifié de neutre. Le projet apparaît conforme aux prescriptions de l'OPair et aux objectifs du plan de mesures cantonal adopté le 27 mars 1991 par le Conseil d'Etat.

même la perception d'immissions plus élevées le jour, route de la Foretaille, cette voie nécessitant un assainissement.

3.4.5.3 Phase de chantier

Par obligation, l'approvisionnement unique du chantier se fera depuis le carrefour route de Ferney en provenance essentiellement de l'autoroute.

Aussi, le trafic routier induit par le chantier, et notamment le trafic des poids lourds, ne devrait pas créer de nuisances sonores significatives pour le voisinage.

Par ailleurs, la nature peu spécifique de la construction envisagée n'entraînera pas de travaux particulièrement bruyants pour les habitations les plus sensibles au bruit que sont celles des voisins de la route du Bois-Brûlé.

Néanmoins, certains de ces travaux, ponctuellement, pourraient représenter une gêne, bien que de durée assez courte. Des mesures spécifiques temporaires, comme l'érection d'écrans par exemple, pourraient alors être nécessaires.

Pour ces phases et d'une manière générale pour l'ensemble des travaux, il importe que l'ingénieur civil obtienne des engagements précis des entreprises sur la base de la directive sur le bruit des chantiers du 2 février 2000, engagements dont le respect lors de la réalisation proprement dite devra être contrôlé (notamment en relation avec d'éventuelles plaintes du voisinage). Dans cette directive, le bruit lié aux travaux de construction est évalué en fonction des types de travaux entrepris, de leur durée, des horaires de travail, de la distance aux locaux à usage sensible au bruit ainsi qu'au degré de sensibilité au bruit de la zone.

3.4.6 Conclusions *chapitre Bruit et vibrations*

En terme de nuisances sonores, la réalisation de la nouvelle route du Bois-Brûlé aura un impact pouvant être qualifié de neutre.

Au centre du Grand-Saconnex, le délestage de la route de Colovrex et des axes connexes diminuera faiblement leur impact.

Si un impact sonore nouveau est généré pour le voisinage de la future route du Bois-Brûlé, il respectera tout de même les VU.

De même, le transfert limité de trafic vers Pregny – Chambésy y augmentera les immissions sonores, mais dans une mesure peu sensible.

Ainsi pour l'ensemble de ces axes, les exigences de l'OPB seront donc respectées.

L'impact de la route de Colovrex et de la route des Fayards est très légèrement augmenté par le trafic induit par le projet pour quelques riverains les plus exposés. Néanmoins il ne semble pas que cet effet puisse être considéré comme vraiment significatif.

du Bois-Brûlé n'engendrera aucune augmentation des débits de pointe d'eaux pluviales à évacuer vers le Vengeron.

Du point de vue de la **qualité des eaux**, la réalisation de la route projetée n'induit aucune modification significative par rapport à la situation existante.

L'exploitation normale de l'ouvrage n'engendrera aucun risque de pollution significatif pour l'émissaire naturel constitué par le Vengeron.

Par ailleurs, le fait que l'ensemble des 3 collecteurs par lesquels seront évacués les eaux de la route projetée possèdent leur exutoire dans le Vengeron en un seul et même endroit, aisément accessible car situé en bordure immédiate de la route de Colovrex, facilitera le travail des services d'intervention pour éviter tout déversement de liquide pollué vers le Vengeron.

Dans ce contexte, et compte tenu également de l'implantation du projet en zone C de protection des eaux souterraines, la mise en œuvre de mesures complémentaires pour réduire d'avantage le risque de pollution des eaux de surface ne paraît pas nécessaire.

3.5.3 Conclusions *chapitre Eaux*

La route projetée n'induit **aucun impact sur les eaux souterraines**, compte tenu de son implantation hors de l'extension des nappes principales et du caractère peu perméable de son soubassement géologique.

Avec la mise en œuvre des mesures de limitation du débit, **aucun impact négatif sur le régime d'écoulement des eaux de surface** ne sera induit par la nouvelle route.

Du fait de son contexte d'implantation et de la configuration des aménagements prévus, le projet n'engendrera aucun risque particulier de pollution pour les eaux de l'émissaire naturel constitué par le Vengeron.

Finalement, compte tenu de la nature des travaux et de l'implantation du projet en zone C de protection des eaux souterraines, la phase de chantier ne devrait être à l'origine d'aucune menace particulière sur les eaux de surface et souterraines. Les prescriptions cantonales et fédérales en la matière devront être respectées.

3. Renforcement des qualités actuelles du site pour la faune et la flore:

Prairies fleuries (mesures 2, 4 et 5): Ces prairies, même implantées dans un milieu urbain, constituent des îlots favorables à la diversité de la flore et représentent des milieux intéressants pour l'entomofaune, la petite faune et l'avifaune. En effet, plusieurs espèces peuvent y trouver un milieu vital acceptable malgré les activités humaines importantes (aéroport, trafic).

Plantations de massifs arbustifs et de haies: Ces éléments constituent principalement des milieux favorables pour l'avifaune, la petite faune et l'entomofaune. Ils participent à l'augmentation de la diversité des milieux et représentent des éléments complémentaires aux prairies fleuries. Le choix des essences (espèces indigènes; proportion d'espèces épineuses et à baies importante) augmente l'intérêt des ces plantations pour l'avifaune (refuge, nidification, recherche de nourriture).

4. Respect du plafond aérien minimal exigé par l'Aéroport International de Genève (annexe 3.7.4.):

Les plantations proposées comprennent uniquement des espèces qui ne dépasseront pas en hauteur, à l'âge adulte, le plafond aérien minimal exigé de 445 m. Le niveau des plantations se situe pour le quartier du Bois-Brûlé entre 412 et 417 m, pour la zone située entre le carrefour de Ferney et le parking, entre 415 m et 419 m. En admettant une hauteur maximale des arbres menés en haut-jet de 20 m, la limite supérieure des plantations atteindra au plus 439 m.

5. Emplacement des plantations à une distance aussi importante que possible de la piste de l'aéroport :

Afin de ne pas attirer des oiseaux dans une zone où ils représentent un danger potentiel pour le trafic aérien.

Des mesures adéquates seront par ailleurs mises en œuvre au niveau du chantier afin d'assurer la protection des arbres maintenus à proximité de l'emprise du projet.

Des mesures constructives particulières visant à assurer la pérennité des arbres maintenus après la construction de la route ne semblent pas devoir être imposée à ce stade de l'étude en raison de la distance d'au moins 3 m qui sépare les arbres conservés du bord de la route projetée.

Ce point sera confirmé pour les chênes existants le long du chemin du Bois-Brûlé situés le plus près de l'emprise du projet, sur la base de l'examen du décapage préliminaire du terrain. Le SPNP devra être consulté à cet effet par la Maître de l'ouvrage en début de chantier. En cas de nécessité, des mesures constructives légères visant à préserver les racines pourront alors être décidées (p.ex. réalisation de la largeur de la piste cyclable sous la forme d'une dalle suspendue sur une longueur de quelques mètres).

3.7.4 Conclusions *chapitre Milieux naturels et paysage*

Le tracé de la route projetée a été optimisé de manière à réduire son impact sur la végétation existante au minimum.

L'abattage de 37 arbres ou arbustes ainsi que la suppression de quelques tronçons de haies sera néanmoins inévitable en relation avec le projet.

Les plantations et aménagements proposés assurent une compensation quantitative intégrale des arbres abattus et des tronçons de haies supprimés et contribuent à maintenir à terme une valeur naturelle à ce périmètre situé en zone aéroportuaire et en zone de développement industriel.

L'impact résiduel du projet sur les milieux naturels peut être qualifié de faible.

3.11 Evénements extraordinaires

Le projet de route du Bois-Brûlé n'est pas visé par l'ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM), puisque cet axe ne constituera pas une route de grand transit au sens de l'ordonnance fédérale du 6 juin 1983 en la matière.

En raison de l'implantation de son tracé, le projet ne menace pas directement des ressources en eau exploitées pour l'alimentation en eau potable.

La mise en œuvre de mesures de protection complémentaires intégrées au projet ne paraît pas nécessaire sur la base de l'évaluation des risques de pollution des eaux résultant de situations exceptionnelles considérée au chapitre 3.5. « Eaux ».

4 CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Le projet de réalisation d'une liaison routière entre la route de Ferney et la route de Colovrex, dite « route du Bois-Brûlé » se justifie pleinement compte tenu des améliorations qu'il apportera sur le plan du trafic routier, notamment pour les aspects d'accessibilité à l'autoroute, de gestion du trafic de transit et de délestage d'axes secondaires ou surchargés.

Les impacts sur l'environnement de cette réalisation sont réduits en raison de l'étendue limitée de l'ouvrage projeté et de son contexte d'implantation déjà fortement influencé par la présence d'importantes infrastructures de transport.


Par rapport au projet initial ayant fait l'objet du rapport d'impact de janvier 1998 et du rapport complémentaire de juin 1999, 400 m des 725 m que compte au total la route projetée ont déjà été réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du parking P48, comme voie d'accès à ce dernier. Cet aspect limite encore davantage les impacts transitoires et définitifs spécifiquement liés à l'implantation de la route projetée.

Avec la prise en compte des préoccupations environnementales dans le cadre de la conception du projet, des mesures constructives ou d'aménagement ont pu être intégrées à l'ouvrage afin de limiter davantage les impacts résiduels du projet dans les domaines :

- *du bruit*, avec la mise en œuvre d'un revêtement phonoabsorbant pour la route projetée dans le secteur des habitations existantes ;
- *des eaux de surface*, avec l'intégration de mesures de limitation des débits de pointe (chaussée à structure réservoir et/ou rétention dans les collecteurs) qui permettent de supprimer tout impact négatif du projet sur le régime d'écoulement du Vengeron ;
- *des milieux naturels*, avec la mise en œuvre de plantations et d'aménagements à même d'assurer une compensation des atteintes induites par le projet et de maintenir à terme une valeur naturelle au périmètre d'implantation du projet situé en zone aéroportuaire et en zone de développement industriel.

Au terme de l'étude d'impact sur l'environnement dont ce rapport rend compte, il apparaît que le projet de « route du Bois-Brûlé » est conforme aux prescriptions légales en matière de protection de l'environnement.

CSD Ingénieurs Conseils SA



Eric Säuberli



p.o. Véronique Breda

Genève, le 18 mai 2001; CSDGE450RI.doc

Date de dépôt : 13 janvier 2003

Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Rémy Pagani

Mesdames et

Messieurs les députés,

Les arguments du Conseil d'Etat

La route dite du Bois-Brûlé projetée par le Conseil d'Etat est destinée à relier la route de Ferney à la route de Colovrex. A partir de la jonction avec la route Ferney, cette nouvelle route traverserait d'abord sur environ 400 mètres des parcelles situées en zone aéroportuaire englobées dans l'emprise du parking P48. Elle s'inscrirait ensuite sur environ 325 mètres à l'intérieur d'un périmètre de villas et chalets situés en zone de développement industriel et artisanal.

A partir de la route de Ferney, le tronçon de route longeant le parking P48 par le sud-est sur 400 m est déjà construit afin de desservir celui-ci, mais ne comporte pas encore les deux pistes cyclables, le trottoir et les banquettes prévus. Ces éléments ne seront construits que dans le cadre du présent projet, tout comme l'intégralité des 325 mètres restants permettant d'assurer la liaison avec la route de Colovrey.

Selon les auteurs de ce projet de loi, cette nouvelle route devrait apporter des améliorations, notamment pour :

- valoriser l'axe routier de la route de l'Etraz/chemin de Mâchefer/route des Fayards/route de Colovrex par son raccordement direct avec l'autoroute de contournement, ce qui, selon les auteurs, devrait soulager la route Suisse à travers Versoix et Bellevue ;
- améliorer le trafic d'accessibilité du secteur de l'aéroport, notamment lors de manifestations « grand public » organisées à Palexpo, soit environ 28 jours par année ;

- de manière générale donner de nouvelles possibilités d'accès à l'autoroute, aussi bien en direction de Lausanne qu'en direction de la route des Romelles et de la route de Suisse.

Toujours selon les auteurs de ce projet de loi, le nouveau tronçon de route de 325 mètres de long ne devrait pas préteriter la réalisation future d'une troisième voie autoroutière et du projet de liaison ferroviaire souterraine entre l'aéroport et Versoix-Mies. Il est relevé encore que la réalisation de cette route nécessitera la démolition d'une seule villa individuelle, propriété de l'Etat de Genève.

Toutefois, les promoteurs de ce projet relèvent que la diminution du trafic sur la route de Colovrex dépend en fait d'autres projets et mesures de circulation dont l'étude sort du cadre imparti, notamment l'évitement du Grand-Saconnex, la prolongation de la ligne du tram 13 jusqu'à la place des Nations, puis jusqu'au Grand-Saconnex, voire jusqu'à Ferney, et enfin de nouvelles mesures de circulation sur le réseau communal rendues possibles en accompagnement des mesures ci-devant évoquées. Enfin, pour compléter les informations relatives à ce projet de loi, il est bon de signaler que les lignes de bus 18 et F à destination de Ferney ou de Genève passent par la jonction de la route de Ferney et de la route existante qui relie le parking P48.

Les arguments de l'Alliance de Gauche qui fondent notre opposition

Nul n'est besoin ici de relever que la facture relative à ce projet de loi est extrêmement lourde dans la mesure où le coût des 325 mètres de la route projetée – auxquels on devrait ajouter le coût de l'aménagement des trottoirs et des bordures sur le tronçon existant – est extrêmement prohibitif à savoir $3\,589\,000 \text{ F} / 325 \text{ mètres} = 11\,043 \text{ F le mètre linéaire}$ ou encore $3\,589\,000 \text{ F} / 325 \text{ mètres plus } 400 \text{ mètres} = 4950 \text{ F le mètre linéaire}$. On le voit bien, d'une façon ou d'une autre, le prix au mètre linéaire de cette route est extrêmement élevé. Mais l'argumentation principale de notre opposition est ailleurs.

En effet, en se fiant uniquement aux tableaux (annexe 1, page 14, du rapport d'impact de janvier 2001 et annexe 2, page 17, du rapport d'impact de janvier 2001) présentés lors des débats qui se sont déroulés en commission, il ressort que les avantages du projet sont extrêmement faibles, notamment quant à la diminution du trafic de transit au Grand-Saconnex, soit une diminution de l'ordre de 1500 voitures par jour selon ledit rapport d'impact. A contrario, la route de Colovrey subirait une augmentation de

trafic de l'ordre de 2000 véhicules par jour engendrée par l'incitation faite aux automobilistes d'utiliser ce nouveau tronçon de route. On voit bien que la construction de ce tronçon de route n'est d'aucune utilité en ce qui concerne la réduction des nuisances engendrées par le trafic routier qui transite dans le village du Grand-Saconnex. Il faut encore tenir compte du fait que d'autres chiffres, qui n'ont pas été soumis à la perspicacité des commissaires de la Commission des travaux et qui se rapportent à une étude effectuée en 1998, évoquent un trafic routier de l'ordre de 13 500 voitures par jour en moyenne sur la route de Colovrey, alors que le rapport d'impact soumis aux commissaires ne retient pour l'année 2002 que 12 000 voitures. En tout état de cause, on peut donc considérer que l'augmentation du nombre de frontaliers – qui a passé de 28 981 en l'an 2000 à environ 36 000 actuellement – a déjà comblé la relative diminution du trafic espérée par la construction de cette nouvelle route, notamment en direction du Grand Saconnex.

La Commission des travaux est passée à côté du débat de fond

La construction de ce tronçon doit être impérativement placée dans la perspective plus globale de l'accès à la ville de Genève et notamment au secteur des organisations internationales, on ne comprend dès lors pas qu'une telle proposition soit faite indépendamment des éléments structurants concernant cette question qui devraient voir le jour ces prochaines années. En effet, on pourrait très bien envisager, par exemple, que l'aménagement d'un tel tronçon vise à permettre aux pendulaires d'accéder au parking P48 pour y garer leur voiture en faisant jouer à ce dernier un rôle de parking relais (P+R) dans la perspective d'accéder à un tram qui relierait la place des Nations à Ferney. Avec ce nouveau projet de loi, on est loin d'une telle perspective. Au contraire, l'objectif avoué des promoteurs de la construction de ce tronçon routier est bien de faciliter l'accès à l'autoroute de contournement est ainsi d'augmenter la fluidité des transports individuels au détriment des transports collectifs.

Relevons toutefois que, même dans cette logique, et déjà aujourd'hui, on assiste à une certaine saturation aux heures de pointe de l'autoroute de contournement, et ce, quelque dix années après son inauguration. Gageons que la troisième voie envisagée pour améliorer la fluidité du trafic autoroutier ne fera qu'augmenter l'engorgement qui se situe déjà aujourd'hui aux heures de pointe à l'entrée du tunnel de Vernier.

Enfin, est-il besoin de rappeler qu'en Suisse, environ 600 personnes meurent chaque année d'un accident de la route alors que, dans le même

temps, 3300 décèdent – soient six fois plus – à cause de la pollution de l'air. En Europe, la situation est encore plus dramatique notamment, en France, c'est environ 8500 personnes qui laissent leur vie sur la route et quelque 31 700 personnes qui meurent chaque année à cause de la pollution de l'air. Evidemment, ces deux « catégoriels » de morts ne sont pas strictement comparables, car la moyenne d'âge de victimes de la pollution de l'air est beaucoup plus élevé de (75-85 ans) que celle des morts sur la route (30-40 ans). Pourtant en dépit des spectaculaires progrès techniques qui réduisent les émissions de polluants, il a été prouvé que c'est bien le trafic motorisé qui est et qui reste la première source de pollution de l'air.

Pour toutes ces raisons – et aussi pour des question de fond relevant des ordonnances en matière de protection de l'environnement et du respect des conventions internationales, que la Suisse à ratifiées, relatives à la diminution des émissions de CO₂ – nous sommes opposés à ce projet de loi étant donné qu'il ne s'inscrit dans aucun projet de développement de transport en commun et que, au contraire, il tendrait à faire une concurrence importante à l'éventuelle prolongation du tram jusqu'à Ferney. C'est pourquoi nous vous proposons de voter l'amendement suivant :

Article 2

Le présent projet de loi ne prend effet qu'au moment où le Conseil d'Etat aura pris la décision d'engager les travaux relatifs à l'extension de la future ligne du tram reliant la place des Nations au Grand-Saconnex et inscrit les crédits nécessaires à cet effet au budget de l'Etat.

En souhaitant que ces quelques éléments d'information permettront aux uns et aux autres de mettre enfin en place une réelle politique des transports, nous vous prions Mesdames et Messieurs les députés, de faire vôtres les conclusions de ce rapport de minorité et de voter l'amendement ainsi proposé.

LES DEPLACEMENTS

Le thème des déplacements fait l'objet d'un rapport d'étude rédigé par Trans'ec SA. Seuls les éléments essentiels ont été repris dans ce chapitre.

Diagnostic

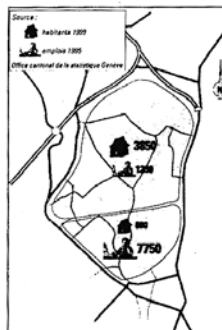
Socio-économique

Le secteur des organisations internationales et les communes avoisinantes présentent des caractéristiques « monocolors » très marquées : lieux de travail et d'habitat sont clairement séparés, ce qui tend à accroître le nombre de déplacements.

Problématique routière

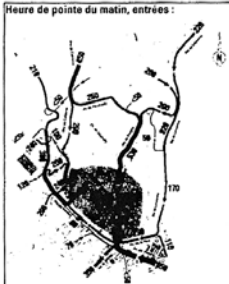
Le secteur se trouve protégé des grands axes de circulation, sauf la localité du Grand-Saconnex, traversée par la route de Femey. Mais malgré cette situation en marge des grands axes, le secteur souffre des nuisances dues au trafic.

Le trafic d'échanges généré par les organisations internationales et la commune de Pregny-Chambésy s'élève à 45'000 véh./jour, soit 85 à 90% des déplacements routiers dans le secteur. Ce trafic est aujourd'hui très mal organisé et échappe à tout contrôle!



Répartition des habitants et emplois.

Heure de pointe du matin, entrées :



Heure de pointe du soir, sorties :



Le trafic généré par les O.I. : une accessibilité qui échappe à tout contrôle !

La saturation des axes principaux conduit à des débordements dans les traversées de localités, occasionnant nuisances et insécurité.

L'accessibilité, du point de vue de l'automobiliste, n'est pas véritablement problématique. Même si les temps de parcours s'allongent aux heures de pointe, les conditions de circulation restent globalement satisfaisantes et les durées de déplacement nettement plus performantes qu'en transports collectifs.



Trafic journalier moyen actuel (1998).

Les nuisances occasionnées par le trafic.

