

*Projet présenté par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Roger Deneys, Irène Buche, Marie Salima Moyard, Olivier Norer, Christine Serdaly Morgan, Lydia Schneider Hausser, Emilie Flamand, François Lefort, Sylvia Nissim et Jacqueline Roiz*

*Date de dépôt : 8 février 2011*

## **Projet de loi**

**ouvrant un crédit d'étude de 550 000 F en vue de mener l'étude de variantes d'une liaison cyclable directe et sécurisée le long de la route de Meyrin ou à sa proximité directe entre Les Avanchets et la piste cyclable longeant la piste de l'aéroport**

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

### **Art. 1 Crédit d'étude**

Un crédit d'étude de 550 000 F est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude de variantes d'une liaison cyclable directe et sécurisée le long de la route de Meyrin ou à proximité immédiate entre Les Avanchets et la piste cyclable existante longeant la piste de l'aéroport.

### **Art. 2 Cadre de l'étude et délais**

<sup>1</sup> L'étude portera en particulier sur les deux variantes suivantes :

- a) la variante passerelle surélevée longeant la route de Meyrin et passant au-dessus des entrées-sorties de l'autoroute ;
- b) la variante par l'arrière du bâtiment occupé du centre commercial « Coop Blandonnet » (ex- « Jumbo »).

<sup>2</sup> L'étude tiendra compte des possibilités de réalisation de l'aménagement, notamment en ce qui concerne :

- a) la continuité directe de l'itinéraire le long de la route de Meyrin;
- b) la sécurité de l'aménagement ;

- c) les éventuelles possibilités d'accès supplémentaires le long de l'itinéraire choisi ;
- d) la possibilité de permettre également aux piétons, handicapés, etc. d'utiliser ledit équipement.

<sup>3</sup> Dans le but de garantir la sécurité des cyclistes dans les meilleurs délais, les conclusions de l'étude devront être disponibles au plus tard 12 mois après l'entrée en vigueur de la présente loi.

### **Art. 3 Budget d'investissement**

<sup>1</sup> Ce crédit d'étude est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2011 sous la rubrique [l'identification finale de la rubrique budgétaire sera effectuée au plus tard lors du vote du projet de loi par le Grand Conseil].

<sup>2</sup> L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

### **Art. 4 Financement et charges financières**

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissements « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières, intérêts et amortissement sont à couvrir par l'impôt.

### **Art. 5 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. 6 Suivi des travaux d'étude**

Les commissions des transports et des travaux sont régulièrement informées de l'avancement des études.

### **Art. 7 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

### **Art. 8 Entrée en vigueur**

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

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La réalisation du tram TCOB reliant la gare Cornavin à Meyrin puis ultérieurement au CERN est un progrès majeur dans le développement d'un réseau de transports publics performants à Genève. Il constitue un élément essentiel de la politique cantonale visant à encourager le report modal, de la voiture vers d'autres modes de transport moins polluants et moins encombrants.

Dans le même temps, il est généralement considéré comme opportun de profiter de l'extension du réseau de tram pour améliorer également les itinéraires d'un autre type de mobilité douce, le vélo. Plusieurs raisons très pragmatiques justifient cette volonté :

- Le vélo est un mode de transport particulièrement écologique, tant par l'absence d'émissions de CO<sub>2</sub> que de nuisances sonores. Il occupe également un espace particulièrement restreint sur la chaussée ce qui est judicieux lorsque la place manque et que le nombre d'usagers augmente. Il constitue aussi un moyen de transport particulièrement efficace du point de vue du ratio masse transportée/masse du véhicule.
- Le vélo est un mode de transport extrêmement bon pour la santé, dans la mesure où il offre une opportunité rare dans notre société sédentarisée et tertiarisée de faire un effort physique régulier, constituant ainsi un premier rempart contre les conséquences néfastes de notre mode de vie : obésité, maladies cardio-vasculaires, etc. Les spécialistes de la santé, notamment plusieurs médecins actifs au sein des HUG, les hôpitaux genevois, rappellent régulièrement qu'un effort physique quotidien de 30 minutes est nécessaire pour diminuer les risques liés au mode de vie sédentaire.
- La réalisation de travaux importants sur les chaussées engendre de nombreuses nuisances, y compris pour les automobilistes et il est donc judicieux de profiter des chantiers de trams pour améliorer de façon plus générale les possibilités de mobilité de l'ensemble des usagers des routes genevoises en évitant ainsi d'autres travaux ultérieurs.
- La réalisation d'aménagements appropriés pour les cyclistes, bandes ou surtout pistes cyclables, contribue à améliorer tant les conditions de sécurité réelles des cyclistes que leur *sentiment de sécurité*, ce qui améliore l'attractivité de ce mode de déplacement, notamment auprès des personnes prêtes à envisager un report modal.

- Compte tenu des dangers rencontrés dans la circulation automobile et lorsque des aménagements cyclables sont manquants, certains cyclistes ont tendance – à tort – à considérer les voies de trams comme des itinéraires plus sûrs, ce qui constitue non seulement un danger pour les cyclistes eux-mêmes mais également pour les conducteurs et passagers des trams. La présence de vélos sur les voies de tram est également une source de stress considérable pour les wattmen et nuit donc de façon générale à la bonne marche du réseau de transports publics.

Lors de la réalisation du tram TCOB, ces considérations ont permis de réaliser également, à la satisfaction quasi-générale, des aménagements cyclables presque tout le long de l'axe Cornavin-Meyrin.

Un point noir majeur est cependant resté sans aménagement cyclable approprié : la partie de l'itinéraire compris entre Les Avanchets et la piste de l'aéroport.

Ce manque est particulièrement inopportun dans la mesure où :

- Plusieurs surfaces commerciales sont situées sur ce tronçon, rendant leur accessibilité en vélo délicate, en particulier pour les habitant-e-s du quartier des Avanchets ;
- La rupture de la voie cyclable directe entre la Ville de Genève et Meyrin diminue l'attractivité du vélo en tant que mode de déplacement quotidien entre ces deux cités.

Dès l'inauguration de la liaison de tram TCOB, tant les représentants des communes de Meyrin que de Vernier ont exprimé leurs regrets quant à ce manque qui péjore considérablement la sécurité des cyclistes sur une partie du tronçon ou qui rallonge leurs itinéraires s'ils souhaitent emprunter un parcours sécurisé. L'association Pro Vélo Genève a également eu l'occasion d'exprimer ses regrets et son souhait de voir se réaliser un véritable aménagement sur ce tronçon.

Aujourd'hui, 2 ans après l'inauguration du tram, la problématique reste entière et les situations de stress et de danger sont une réalité vécue quotidiennement par les wattmen lorsque les cyclistes empruntent les voies de trams sur ce tronçon, alors même que les cyclistes prennent eux aussi des risques inconsidérés.

Compte tenu des attraits de la petite reine notamment auprès des jeunes et des familles, la réalisation d'un itinéraire cyclable le plus direct possible entre les Avanchets et la piste de l'aéroport constitue une mesure concrète d'amélioration de la sécurité de nos concitoyen-ne-s. En diminuant les risques d'accident, la collectivité contribue également au bon fonctionnement de tous les modes de transports.

Compte tenu du franchissement de plusieurs voies importantes de circulation (autoroute notamment), la réalisation d'un aménagement direct, par exemple sous forme de passerelle telle que nous la connaissons entre le Stade de Genève et le Bachet ou par l'arrière des bâtiments commerciaux, s'avère relativement complexe et nécessite des études approfondies pour envisager diverses solutions permettant de réaliser le chaînon cycliste manquant entre Cornavin et Meyrin.

Le coût du crédit d'études, 550 000 F, est directement extrapolé du coût des études nécessaires à la réalisation d'une passerelle piétons et vélos entre le stade de Genève à la Praille et le Bachet-de-Pesay, tel que mentionné dans le projet de loi y relatif et voté par notre Grand Conseil le 21 septembre 2006, le PL 8795.

Le projet de loi PL 8795 évoque ainsi, page 5, un coût de « 190 200F dépensés pour les études préliminaires, d'avant-projet et projet définitif » alors qu'il s'agissait d'un ouvrage certes en pente, mais nettement plus court (188m) et ne devant pas franchir plusieurs voies de circulation importantes.

## **Commentaires article par article**

### Art. 1 Crédit d'étude

Il s'agit de réaliser, pour un coût raisonnablement extrapolé du coût de l'étude de la passerelle piétons-vélos reliant le Stade de Genève au Bachet-de-Pesay – soit 550 000 F – l'étude de variantes d'une liaison cyclable directe et sécurisée le long de la route de Meyrin ou à proximité immédiate entre Les Avanchets et la piste cyclable existante longeant la piste de l'aéroport, soit le chaînon manquant de la liaison cyclable entre Meyrin et la Ville de Genève.

### Art. 2, al. 1 et 2. Cadre de l'étude

- a) Il s'agit d'étudier en priorité la variante la plus directe, sous forme de passerelle surélevée longeant la route de Meyrin et passant au-dessus des entrées-sorties de l'autoroute, car la longueur du trajet et l'absence de détours sont déterminants pour garantir une utilisation réelle de l'ouvrage au lieu des voies de tram ;
- b) Comme autre variante, moins favorable a priori mais offrant peut-être d'autres avantages, il peut être intéressant de considérer un cheminement « détourné », par exemple par l'arrière du bâtiment occupé du centre commercial « Coop Blandonnet » (ex- « Jumbo »).

Afin de permettre à notre Grand Conseil de faire un choix éclairé quant au cheminement qu'il conviendra de réaliser, il est important que l'étude mentionne divers paramètres objectifs propres à chaque variante, en particulier en ce qui concerne :

- a+b) la continuité et la sécurité de l'itinéraire (pour qu'il soit utile et donc utilisé) ;
- c) les éventuelles possibilités d'accès supplémentaires le long de l'itinéraire choisi (afin de rendre accessible à cet aménagement d'autres immeubles ou habitations) ;
- d) la possibilité de permettre également aux piétons, handicapés, etc. d'utiliser ledit équipement (afin d'offrir également une meilleure desserte aux piétons entre Les Avanchets et la piste de l'aéroport).

### Art. 2, al. 3, Délais

Lorsqu'un accident surviendra, il sera trop tard... Et dans le cas présent, le problème étant identifié depuis l'inauguration du tram il y a 2 ans, il est impératif que l'étude soit menée rapidement. Un délai de 12 mois semble déjà relativement long et ne devrait en aucun cas être dépassé.

Au vu de ce qui précède, nous remercions Mesdames et Messieurs les Députés de bien vouloir donner une suite favorable à ce projet de loi.