Date de dépôt : 30 octobre 2012

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi de M[mes] 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 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

Rapport de majorité de M. Ivan Slatkine (page 1)
Rapport de minorité de M. Miguel Limpo (page 73)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Ivan Slatkine

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie à 6 reprises entre avril 2011 et juin 2012 pour étudier le projet de loi 10789 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.

La première séance du 5 avril 2011 consacrée à la présentation du projet de loi par ses auteurs a été présidée par M[me] Anne Mahrer. Le procès-verbal a été tenu par M[me] Camille Selleger, que la commission remercie. Ont assisté à

ATAR ROTO PRESSE – 300 ex. – 11.12

cette séance, MM Pierre-Alain Girard, secrétaire adjoint, DCTI, René Leutwyler, ingénieur cantonal, DCTI, et Yves Delacretaz, DGM. Les 5 autres séances, s'étant déroulées entre le 15 avril et le 12 juin 2012, ont été présidées par M[me] Lydia Schneider Hausser. A assisté à l'ensemble des séances M. Pierre-Alain Girard, DCTI/DU. Les procès-verbaux ont été tenus quant à eux par M. Guillaume Gönczy, que la commission remercie.

Audition de M. Roger Deney, premier signataire du PL 10789

M. Deneys explique que le présent projet de loi (PL) vise à construire un aménagement cyclable qui aujourd'hui fait défaut à la route de Meyrin[1]. De telles infrastructures sont habituellement implantées lors de la construction des voies de trams, ce qui n'a pas été le cas pour le TCMC. Le danger est que les cyclistes empruntent dès lors les voies de trams. Actuellement, un aménagement cyclable quasi continu est réalisé sur l'avenue de la Servette et sur la route de Meyrin, mais il reste un chaînon manquant entre les Avanchets et Blandonnet. Cet aménagement a probablement été éludé pour des raisons de coût, car le franchissement du viaduc de l'autoroute obligeait à prévoir une infrastructure importante sous forme de passerelle. A la place, un cheminement cycliste a été mis en place, mais il fait un détour et n'est pas empruntable par les vélos tirant des remorques. Il n'est pas incitatif pour les cyclistes. Le PL demande l'étude d'une infrastructure cycliste en ligne droite afin d'inciter les cyclistes à l'emprunter.

Réponses aux questions des commissaires

Un commissaire (MCG) demande sur quelle base le montant de 550 000 F a été calculé. Il demande également quels sont les mesures prévues afin de s'assurer que les cyclistes empruntent véritablement l'infrastructure prévue. Il demande enfin ce que prévoit le plan directeur cantonal en matière de circulation cycliste sur la route de Meyrin.

M. Deneys répond qu'il ne dispose pas dans l'immédiat des informations sur ce qui est prévu dans le plan directeur cantonal. Il rappelle que le PL qu'il défend propose d'étudier l'implantation d'un aménagement cycliste en ligne droite, qui actuellement manque.

Un commissaire (L) estime que le coût de l'étude lui paraît excessif pour une piste cyclable, il demande en outre quelles sont les raisons qui ont empêché la DGM de construire une piste cyclable. Il demande enfin si la piste cyclable est prévue dans les deux sens.

[1] Voir plan annexe 1.

M. Deneys explique que le montant du PL d'étude équivaut au 10% du montant total des travaux. Or, le montant d'étude pourrait s'élever à près d'un million de francs, en sachant que la passerelle du Bachet a coûté quelques 10 millions. Il estime toutefois que le coût de l'étude est important et qu'une partie de l'étude a déjà dû être réalisée sous l'impulsion de Pro Vélo. Le montant avancé dans le PL est donc donné à titre indicatif. Il lui semble en outre judicieux que la passerelle proposée soit bidirectionnelle et puisse être employée par les personnes à mobilité restreinte.

Concernant l'infrastructure existante (passerelle Taddéoli), M. Deneys indique que les cyclistes ne l'empruntent pas ou peu car la voie la plus directe est de suivre les voies du tram. Cela est dangereux et gênant pour le trafic. Il s'agit donc d'offrir une solution pragmatique à cette situation.

Discussion de la commission

Un commissaire (L) indique que son groupe n'entrera pas en matière sur ce PL car la commission n'a pas les prérogatives pour s'exprimer sur ce sujet. Par ailleurs, il convient d'attendre le 15 mai 2011 et le vote par le peuple sur l'IN 144.

Un commissaire (R) estime qu'il ne faut pas que les débats virent à la guerre des transports, ce qui serait improductif. Il convient également que le coût de l'ouvrage, son emprise et les difficultés techniques de construction soient précisés. Il demande en outre si cet ouvrage pourrait être construit en bois. A l'instar de son collègue (L), il estime qu'il est prématuré de réfléchir au projet dont il est question avant le vote de l'IN 144.

M. Delacretaz explique qu'aucun aménagement pour vélos n'a été prévu sur ce tronçon suite au constat qu'il n'existait pas de solution satisfaisante et sûre pour traverser la jonction autoroutière. L'itinéraire alternatif mis en place, bien que présentant un détour, est satisfaisant pour les cyclistes recherchant la sécurité, sauf au niveau du franchissement de la route de Pré-Bois, qui est très passante.

Les chantiers qui étaient en cours à proximité de l'aéroport arrivent prochainement à terme et le marquage de la piste cyclable y sera bientôt finalisé. Par contre, pour les cyclistes recherchant la rapidité, l'idée d'un franchissement de la jonction par une passerelle est envisageable. Ensuite, un long pont en bois pourrait être implanté pour permettre aux cyclistes de passer au-dessus de l'autoroute et de revenir au niveau de la route peu avant la passerelle des Avanchets, où une traversée sécurisée pour cyclistes existe. Il ajoute qu'il serait également possible d'envisager l'implantation de la passerelle de l'autre côté de la route de Meyrin, mais cela reviendrait à ne

prévoir d'itinéraire cycliste que d'un côté de la route. A ce propos, M. Delacretaz précise que tous les itinéraires cyclistes dont il est question sont bidirectionnels. Quoi qu'il en soit, l'ouvrage proposé serait relativement important et n'a, pour cette raison, pas encore été étudié. La DGM s'est concentrée sur la sécurisation de l'itinéraire cyclable situé le long de la diretissima.

Un commissaire (L) note que l'aménagement proposé serait relativement lourd à réaliser et il peine à comprendre la volonté de construire un tel aménagement pour échapper à un détour de quelques 350 mètres. En l'occurrence, il n'y a pas de vraie rupture de piste cyclable, mais une impossibilité technique à assurer un franchissement sûr et économiquement raisonnable de la jonction autoroutière.

Un commissaire (MCG) note que le coût du crédit d'étude proposé doit être précisé. Il ne souhaite pas entrer dans une perspective de guerre des transports. Il demande enfin si l'itinéraire de contournement cycliste mis en place est emprunté par les cyclistes dans les faits. Il note que le secteur est fréquenté par de nombreux jeunes gens en raison des infrastructures scolaires à proximité. Dans ce contexte, la mise en place d'un itinéraire direct sécurisé lui paraît pragmatique et nécessaire. L'infrastructure proposée est autant indispensable que celle du Bachet et le MCG la soutiendra.

M. Delacretaz répond que l'itinéraire de contournement mis en place est bien emprunté par les cyclistes et qu'aucun problème de franchissement de la jonction autoroutière par des cyclistes n'a été soulevé. Il note que personnellement, il emprunte l'itinéraire de contournement, qu'il trouve agréable. Le montant de l'étude prévu dans le PL lui paraît presque insuffisant pour réaliser toutes les études, qui en général coûtent près de 10% du montant total du projet. Il suggère donc de réaliser d'abord une étude préliminaire avant de poursuivre avec des études plus approfondies.

M. Leutwyler note que le projet implique la construction d'une passerelle de 5 mètres de haut et de près de 300 mètres de long, ce qui implique un coût de réalisation de près de 11 millions de francs dont le 10% devrait être affecté aux études.

M. Delacretaz précise que l'ouvrage serait plus probablement d'une longueur de près de 600 mètres.

Un commissaire (PDC) propose de geler les travaux de la commission sur ce PL car il est proposé sans qu'aucune vision d'ensemble de la mobilité douce ne soit présentée.

Un commissaire (Ve) note que cette route est l'une des principales du canton et il regrette qu'elle ne soit pas dotée d'une infrastructure cycliste. Il note que l'itinéraire de contournement ne prévoit pas un détour si négligeable, puisqu'il double la distance de parcours entre le quartier des Avanchets et la Coop la plus proche. Il regrette le dédain de certains de ses collègues qui estiment qu'un tel détour est négligeable.

Un commissaire (L) estime qu'il est irrationnel de dépenser près de 11 millions de francs pour une telle infrastructure. Il cite l'article 81 de la constitution genevoise, qui prévoit qu'*« en votant le budget annuel, le Grand Conseil ne peut pas dépasser la somme totale des dépenses fixées par le Conseil d'Etat sans prévoir concurremment la couverture financière de ce dépassement. L'emprunt ne peut être considéré comme une couverture financière. »* Il cite ensuite les articles 46 et 47 de la LGAF, qui prévoient que *« tout projet de loi comportant une dépense nouvelle ne peut être voté qu'en prévoyant sa couverture financière. Les lois votées ne peuvent entrer en vigueur que si leur couverture financière est assurée. Un crédit extraordinaire est une autorisation exceptionnelle pour une dépense nouvelle. S'il dépasse 60 000 F, une couverture financière est nécessaire. »* Il estime donc que même l'attribution faite à la Commission des travaux de voter un crédit d'étude jusqu'à 300 000 F est illégale.

La Présidente note que l'article 128 LRGC reprend ces dispositions sous l'intitulé « Dépenses nouvelles ».

Un commissaire (PDC) estime qu'il est important de prévoir une infrastructure cycliste sur cet axe important. Il estime que la proposition de son collègue est louable car elle permet de laisser le soin à Mme Künzler de gérer au mieux cette problématique, qui resterait ainsi ouverte, dans le cadre du plan cantonal de mobilité douce.

Un commissaire (L) précise qu'une piste cyclable existe et que ce faisant, son groupe se rallie à la proposition du gel du PL en attendant le résultat du vote sur l'IN 144. Il note que des études concernant l'installation d'une piste cyclable sur la route de Meyrin ont déjà été faites.

M. Delacretaz note que des études ont certes été menées sur des installations de surface, mais non sur un franchissement par une passerelle.

Un commissaire (PDC) indique qu'il n'existe pas de piste cyclable sécurisée le long de la route de Chêne, ni sur la route de Mon-Idée, ni sur la route de Frontenex. Ces problématiques nécessitent de la cohérence dans le cadre d'un plan de mobilité douce, et non des solutions au coup par coup. Il réitère donc sa proposition de gel du PL.

La Présidente indique qu'elle a reçu deux demandes d'audition concernant ce PL. La première émane de M. Yvan Rochat, maire de Vernier, et la seconde de l'association Pro Vélo.

La Présidente met aux voix la proposition de gel du projet.

La proposition de gel est refusée.

Vote sur la proposition de geler le PL 10789 en attendant la présentation du plan de mobilité douce	
Pour :	7 (2 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC)
Contre :	7 (3 Ve, 2 S, 2 MCG)
Abstention :	–

La Présidente met aux voix la proposition d'auditionner le maire de Vernier et l'association Pro-Vélo**. La proposition d'audition est refusée**.

Vote sur la proposition d'auditionner le maire de Vernier et l'association Pro-Vélo	
Pour :	7 (3 Ve, 2 S, 2 MCG)
Contre :	7 (2 PDC, 2 L, 2 R, 1 UDC)
Abstention :	–

Suite à cette discussion, et l'absence de décision concernant la suite à donner à ce projet de loi, la commission n'a plus abordé ce sujet pendant près d'une année. C'est sous la nouvelle présidence de M^me^ Lydia Schneider Hausser que les travaux de la commission ont repris le 17 avril 2012. Relevons qu'entre-temps, l'IN 144 a été acceptée par le peuple à 50,3% le 15 mai 2011.

Reprise des discussions sur le projet de loi lors de la séance du 12 avril 2012

La Présidente rappelle que le corps électoral genevois a accepté l'initiative sur la mobilité douce. En prenant acte, elle a donc remis ce PL à l'ordre du jour. Il avait été suggéré à l'époque l'audition de la commune de Vernier ainsi que de l'association Pro Vélo. La première a demandé à être auditionnée alors qu'une demande d'audition formelle a été formulée à l'attention de l'association Pro Vélo.

La Présidente suggère également d'inviter M^me^ Künzler et la DGM afin de savoir si ce tronçon est un élément du plan directeur de la mobilité douce,

et si tel n'est pas le cas, savoir quelles en sont les raisons. Elle propose également l'audition formelle de la commune de Vernier.

Cette proposition convient à l'ensemble de la commission.

Audition de M. Yvan Rochat, conseiller administratif de la commune de Vernier

M. Rochat indique qu'il a pris connaissance du projet de loi, qui s'inscrit de manière cohérente dans la planification que prévoient le plan directeur communal de Vernier, le plan directeur cantonal, les projets stratégiques de développement (PSD), les Périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA) et notamment la mesure 319[2]. C'est dire si ce projet répond à un principe de cohérence entre les différents niveaux de planification pour la commune de Vernier. Il existe un besoin impératif de relier Meyrin-Cité aux Avanchets. En l'état, il manque un chaînon entre ces deux pôles, puisqu'il faut effectuer un détour important, en passant en bordure d'aéroport. La structure proposée par le PL est donc utile. Elle serait performante en termes d'efficacité et s'intégrerait dans un projet au sein duquel la commune de Vernier est partie prenante : les stations en libre-service de vélos. Ainsi, beaucoup d'éléments militent en faveur de ce projet. La variante géographique évoquée dans le PL le laisse toutefois quelque peu dubitatif.

M. Rochat confirme l'urgence du projet. Il indique que circuler en vélo sur la route de Meyrin est particulièrement dangereux compte tenu des différentes entrées et sorties d'autoroute qui s'y situent, ainsi que du trafic poids-lourds. A cela s'ajoute le fait qu'en amont et en aval de la route de Meyrin se trouve une piste cyclable de très bonne facture. L'absence de piste sur la route de Meyrin apparaît donc réellement comme un manque.

Il indique qu'il ignore la fréquentation exacte de l'itinéraire alternatif car ce parcours se situe sur la commune de Meyrin. Il précise toutefois que cette voie n'apparaît pas du tout de manière instinctive et qu'il est facile de s'y perdre.

S'agissant de la position de la commune quant au projet, M. Rochat indique que durant les travaux du TCMC, les autorités ont été averties par l'association Pro Vélo. L'association a effectué une demande auprès du DCTI, appuyée par la commune, mais le département n'y a pas donné suite en raison de l'avancement des travaux. Il ignore si la commune de Meyrin avait réagi quant à ce tronçon manquant.

[2] Construction de la piste cyclable mentionnée dans la PL 10789.

Concernant la différence de temps et de distance qu'il y a entre la route de Meyrin et l'itinéraire alternatif, M. Rochat indique que son expérience de cycliste l'amène à articuler le chiffre d'un kilomètre de distance et d'une dizaine de minutes en plus. Il précise que l'itinéraire alternatif est parsemé d'obstacles et de feux rouges, ce qui ralentit considérablement le trajet. Etant plus fatiguant, plus long et moins instinctif, il n'est pas étonnant que beaucoup de jeunes des Avanchets optent pour la solution la plus directe.

Concernant le financement d'une telle infrastructure, M. Rochat relève qu'il n'est pas fermé à la discussion. Toutefois, il aimerait alors que le canton aide la commune sur certains plans, comme celui du réseau routier communal. Il mentionne certains projets où sa commune n'a pas été aidée financièrement. Il indique que Vernier participe aux études menées par la DGM, même si cela représente des montants bien inférieurs à ceux investis par Collonge-Bellerive pour la traversée de Vésenaz.

A la question posée de savoir si des études ont déjà été effectuées dans le cadre du PACA, M. Rochat indique qu'une évaluation a été faite. Il pense qu'il faudrait interpeller le département pour ce genre de questions. Des études supplémentaires sont toutefois indispensables, puisque ce ne sont que de simples évaluations qui ont été effectuées.

Concernant la piste cyclable existante, M. Rochat indique qu'il s'agit plus d'un problème de détour que de signalisation. Il est clair que le chemin le plus efficace est la ligne droite. Il doute que la pose de panneaux supplémentaires oriente les cyclistes sur ce détournement, tant il est peu attrayant. Les détours sont charmants pour se balader, mais quand il s'agit de satisfaire des obligations professionnelles ou autres, la ligne droite reste l'option préférée.

Concernant la possibilité de répartir les frais d'étude entre le canton et les communes de Meyrin et de Vernier, M. Rochat ne peut pas s'engager sur un quelconque montant sachant que c'est le Conseil municipal qui prendra la décision. Il est toutefois d'avis qu'un tel cofinancement pourrait avoir lieu pourvu que le canton renvoie l'ascenseur à la commune sur d'autres projets.

Discussion de la commission

Un commissaire (MCG) rappelle que la diminution du nombre de victimes sur la route n'est pas uniquement due à la répression policière mais également aux équipements des véhicules et aux aménagements routiers. Il est d'avis qu'il s'agit d'une situation où il existe un danger évident et que malgré tous les panneaux qui peuvent être posés, les jeunes cyclistes continueront à prendre la voie la plus directe si l'itinéraire alternatif leur fait

perdre dix minutes. Il précise qu'il ne désire pas faire de l'émotionnel, mais qu'il s'agit d'un projet vital qui vise à éviter un accident. Il regrette que les opposants à ce projet invoquent l'impossibilité technique, à son sens inexistante. S'il existe une difficulté, elle est d'ordre financière. Par ailleurs, il suggère l'audition de la commune de Meyrin, par souci d'équité.

Un commissaire (L) s'enquiert à nouveau de la non-réalisation de la piste cyclable durant les travaux du TCMC. Il demande à voir les dossiers de toutes les études qui traitent du tram, dès les années 2000. Anticipant un masquage des coûts par le biais de procédés douteux, il affirme son opposition à ce genre de pratiques avec véhémence.

Un autre commissaire (L) réagit aux propos du commissaire (MCG). Il n'est pas opposé à plus de sécurité mais il rappelle ainsi que l'itinéraire prétendument alternatif est sécurisé, car se trouvant en site propre. Il affirme que la première mesure à prendre en matière de sécurité est l'interdiction des cycles sur la route de Meyrin. Il ajoute qu'il s'agit d'un détour de 350 mètres, et non pas de 1 kilomètre comme dit précédemment. Il serait donc absurde de construire une passerelle pour un détour de 350 mètres, surtout en l'état actuel des finances publiques.

La Présidente suggère d'ajouter la commune de Meyrin aux auditions.

Sa proposition est acceptée par l'assemblée.

Audition de la commune de Meyrin, MM. Tschudi, conseiller administratif, et Malacorda, urbaniste

M. Tschudi indique que le PL 10789 est un sujet qui préoccupe beaucoup la commune de Meyrin. En effet, la commune a été déçue de constater l'absence de réalisation d'une piste cyclable lors de travaux du TCMC. Il rappelle qu'en mars 2008, le Conseil municipal de la commune de Meyrin avait lancé un ultime cri du cœur afin de demander la réalisation de cette piste dans le cadre des travaux du TCMC. Ce souhait n'a pas connu de suite.

Il précise que ce sujet tient à cœur à quantité de Meyrinois qui utilisent le vélo pour se rendre en ville, et qui ont tendance à prendre l'axe le plus direct pour se faire. Il rappelle qu'il existe une possibilité alternative pour rejoindre la ville : l'itinéraire de la passerelle Taddéoli, qui passe par Cointrin. Il l'utilise à titre personnel, mais ce n'est pas le cas de nombre de jeunes cyclistes qui préfèrent utiliser l'axe le plus rapide. Cet état de fait constitue une grande préoccupation pour la commune. Subséquemment, il désapprouve l'alternative du PL qui ferait réaliser un deuxième itinéraire indirect, ce dernier passant par Coop City ou Ikea. Finalement, il souhaite remercier les députés signataires de s'être préoccupés de ce sujet et rappelle que la

situation actuelle comprend un risque d'accident certain. Il regrette que le projet en soit seulement au stade de la possibilité du crédit d'étude.

Questions des commissaires

Un commissaire (L) demande s'il est prévu quelque chose au budget de la commune s'agissant de la réalisation de cette passerelle. Le cas échéant, il se demande comment la commune imagine passer outre un crédit d'étude pour une dépense de 15 millions. Finalement, il aimerait savoir comment l'auditionné prend position s'agissant de cette énorme dépense, sachant que le détour par la passerelle Taddéoli demande 45 à 90 secondes de plus, pour une distance de 350 mètres.

M. Tschudi indique que la commune de Meyrin se soucie de pouvoir organiser, sur les routes communales, des pistes cyclables, modérations de trafic, etc., et qu'elle est prête à investir pour se faire. S'agissant des axes cantonaux, il n'est pas prévu que la commune les finance, tout comme le canton ne finance pas les autoroutes. Il rappelle que sa commune s'engage beaucoup à promouvoir la mobilité douce et qu'elle a affirmé cette volonté à maintes reprises, notamment en construisant des abris à vélo, par le biais du programme « Meyrin roule » et par le développement de pistes cyclables. Par ailleurs, M. Tschudi indique que le trajet prend plus de temps que ce qui a été indiqué. Le parcours est ponctué d'obstacles et d'un feu de circulation. Le trajet nécessite donc plus de 90 secondes. Enfin, le détour constitue un obstacle psychologique. En effet, une voie indirecte est toujours perçue comme extrêmement peu attirante, même si le détour n'est pas significatif.

M. Malacorda précise que le chemin est sinueux, comprend des montées. Il est d'avis qu'il faut rajouter 3 à 4 minutes. Il confirme que les cyclistes cherchent toujours la voie la plus rapide.

Concernant les jeunes des Avanchets qui se rendent à l'école, M. Tschudi indique que les jeunes de la commune se répartissent entre André-Chavanne (qui se trouve sur l'itinéraire de la passerelle de Taddéoli), Rousseau, ainsi que d'autres écoles en ville, à l'instar de Voltaire, ou l'Université de Genève.

Concernant l'impossibilité de réaliser une piste cyclable à même la route de Meyrin, en raison du nœud autoroutier qui s'y trouve, M. Malacorda indique que cette possibilité n'a jamais vraiment été discutée. Il déclare qu'une demande similaire avait été faite sur l'avenue Louis-Casaï, qui présentait une situation identique, mais la demande a été refusée. Il est ainsi probable qu'il en aurait été de même pour la route de Meyrin.

M. Tschudi poursuit de répondre aux questions des commissaires en relevant que la commune fait face à de nombreux investissements

d'envergure comme dans la construction d'un nouveau quartier. Ainsi, les dépenses futures de la commune vont bon train (surélévation d'immeubles, rénovation d'écoles etc.). Il est d'avis que le fort coût du projet est une conséquence de la non-entrée en matière au moment des travaux du TCMC, il s'agit dès lors d'une sorte de réparation. M. Tschudi termine en précisant que si la commune avait le choix de faire de ce projet une priorité financière, la réponse serait très certainement négative.

Audition de M. Alexandre Prina, directeur a.i. de la direction de l'organisation de la mobilité au sein de la direction générale de la mobilité

M. Prina se propose de présenter en premier lieu le plan directeur de la mobilité douce (PDMD)[3] puis de centrer ensuite sa présentation sur la question de la piste cyclable sur la route de Meyrin.

M. Prina rappelle que le PDMD a été adopté en mars 2011 et qu'il est actuellement en examen à la Commission des transports. Ce plan est élaboré depuis 2009 et associe à ses réflexions les communes et milieux intéressés ainsi que l'Association des communes genevoises. Il a été présenté au Conseil des déplacements. Le document a été finalisé le 31 mars 2011, avant l'acceptation par le peuple de l'initiative populaire cantonale 144 sur la mobilité douce. Un diagnostic a d'abord été effectué, afin d'identifier quelles actions devaient être menées. D'importantes évolutions ont été identifiées entre 2000 et 2005 : il y a toujours plus de ménages sans voitures et l'augmentation de la part de modes de transport doux atteint 8%. Cette tendance semble se confirmer pour les années à venir. La mobilité douce est donc fortement utilisée par les Genevois, surtout pour les déplacements de proximité. M. Prina présente ensuite trois cartes qui illustrent la forte progression des infrastructures cyclables entre 1987 et 2007.

Des améliorations du réseau ont bien évidemment été effectuées depuis 1987; toutefois, il subsiste quelques points faibles, notamment l'utilisation inadéquate des infrastructures, un entretien parfois mal assuré ou des aménagements mal imaginés. Les objectifs poursuivis sont donc : assurer la sécurité des utilisateurs du réseau, aménager une certaine continuité dans ces infrastructures et veiller à leur utilisation adéquate, de manière à rendre le réseau le plus attractif possible.

La mobilité douce est un mode de déplacement à part entière. Pourtant, des points sont encore à améliorer, notamment dans le domaine cyclable. Ce

[3] Voir annexe 2.

dernier possède certains points noirs : des aménagements s'interrompent, les autres utilisateurs ne respectent pas les pistes cyclables, etc. M. Prina insiste sur l'étroite collaboration qui doit être menée avec les communes. Ces dernières ayant une parfaite connaissance de leur réseau routier, elles sont susceptibles d'apporter des solutions pertinentes.

Des actions doivent être menées pour toucher un nouveau public cible. M. Prina insiste sur le potentiel de la mobilité douce comme mode complémentaire aux transports publics.

Il explique qu'il existe encore de nombreux obstacles à une pratique confortable et sécurisée de la mobilité douce. Cette dernière, même si elle est déjà bien ancrée, mérite d'être encore un peu promue, notamment dans le domaine de la santé et de l'environnement. L'objectif du Plan directeur est de traiter, sur le même pied d'égalité, mode doux, transport individuel motorisé et transports collectifs, développer la mobilité douce pour soulager les réseaux des deux autres modes de déplacement et améliorer la coordination entre acteurs (canton et communes) dans la gestion des modes doux (planification et aménagements).

M. Prina présente ensuite sept grandes actions. La première consiste en la mise en œuvre d'un réseau cyclable général, intégrant une vision d'agglomération pour favoriser l'usage du vélo. Il présente une carte du domaine cyclable et en détaille les tenants et aboutissants.

La seconde action prône une amélioration du niveau de qualité des espaces piétons grâce au renforcement de la coordination entre canton et communes et au suivi des planifications en faveur des piétons. Il présente quatre nouvelles mesures.

La troisième action incite à assurer les conditions d'un fonctionnement normal des réseaux de mobilité douce existants en obtenant un meilleur respect des règles en général et en arbitrant l'usage du domaine public. Cette action comprend trois nouvelles mesures, dont une campagne de contrôle quelque fois par an, la mise en place d'un groupe de travail pour établir des critères afin de régler les conflits d'usage.

La quatrième action vise à renforcer l'offre en stationnement des vélos sur les domaines publics et privés tant en quantité qu'en qualité, en coordination avec le Plan directeur du stationnement. Quatre mesures nouvelles viennent illustrer cette action. L'une d'elles est la création d'une carte définissant les niveaux d'équipement en stationnement vélos aux gares et stations TPG.

La cinquième action incite à compléter la promotion de la mobilité douce, notamment par une mise en relation des transports collectifs et du vélo dans

un esprit de complémentarité. Pareillement aux autres actions, celle-ci comporte un train de mesures.

La sixième action vise à structurer la participation des multiples acteurs concernés par le développement de la mobilité douce dès la planification des projets. Elle comporte trois nouvelles mesures, dont la définition des conditions de coopération et la création d'un dispositif de réclamation permettant aux utilisateurs de transmettre leur connaissance du terrain.

La septième et dernière action consiste à créer une d'une structure de projet dédiée à la mise en œuvre du PDMD afin de coordonner les différentes actions.

M. Prina en revient au PL 10789. Il présente une carte de la route de Meyrin. Il indique qu'il s'agit d'un secteur identifié par le PDMD comme un tronçon à améliorer de façon à assurer un itinéraire continu et direct. Il précise que ce n'est pas le seul tronçon important du secteur et qu'une réflexion doit également être menée sur la route de Vernier pour relier l'ancienne partie de Vernier au centre-ville. Des réflexions sont également en cours pour mieux connecter le futur quartier de l'Etang à la gare de Vernier. Concernant le PL 10789, il rappelle l'existence de l'itinéraire de la passerelle Taddéoli, qu'il juge acceptable pour les Meyrinois, faute de mieux. Des améliorations doivent toutefois être envisagées dans le cadre de la première action, afin d'offrir de meilleurs conditions aux cyclistes sur les grandes pénétrantes du canton. A ce titre, huit axes ont été choisis, dont celui de la route de Meyrin. Une réflexion a d'ores et déjà été entamée afin de trouver des solutions à court, moyen et long terme. Le PL 10789 s'inscrit donc véritablement dans cette perspective.

Indépendamment de cela, toute la partie sud n'est pas desservie par l'itinéraire de la passerelle Taddéoli. Il y a donc un véritable travail à mener pour améliorer la desserte de ce secteur. L'important est de déterminer la meilleure variante pour garantir la sécurité et l'accessibilité directe pour les cycles entre les Avanchets et le bout de la piste de l'aéroport. L'étude doit évidemment permettre d'estimer le coût de l'ouvrage.

Questions des commissaires

Un commissaire (MCG) aurait aimé entendre un exposé similaire pour la circulation automobile qui est dans un état chaotique. Il mentionne les solutions dont M. Prina a fait mention et demande quand ces dernières seront présentées. Il rappelle que la situation est urgente, car si l'itinéraire de la passerelle Taddéoli est sûr, l'axe ne l'est pas. Il souhaite donc qu'on apporte des solutions rapides s'agissant de ce qui peut être fait, sans forcément

dépenser les 500 000 F prévus. Il rappelle que le souhait des partisans de ce projet est de créer une ligne directe.

M. Prina indique qu'aujourd'hui, une ligne directe n'est pas possible. Cette ligne n'a pas été créée lors des travaux du TCMC car le franchissement du nœud autoroutier est impossible. Il aurait peut-être fallu modifier l'ouvrage. Lors des travaux, le parti a donc été pris de construire le TCMC sans cet aménagement cyclable afin de ne pas retarder les travaux, mais en offrant cet itinéraire alternatif qui fonctionne mais qui peut être amélioré. Le département travaille actuellement sur ces améliorations, l'objectif étant de pouvoir les mettre en place dans le courant 2013. Toutefois, la continuité de cet axe nécessite des aménagements dont l'ampleur reste encore à déterminer. Cela implique des coûts.

Un commissaire (Ve) évoque la future passerelle du chemin de l'Etang. Il demande si, dans la mesure où la passerelle susmentionnée se fait, un aménagement plus léger sur la route de Meyrin serait possible et rapidement faisable. Il demande si le trottoir se trouvant sur la route de Meyrin, peu utilisé par les piétons, pourrait être converti en piste cyclable.

M. Prina est d'avis que la possibilité de mettre en mixité piétons et vélos doit s'examiner en fonctions de plusieurs critères. Il pense qu'il s'agit d'une des variantes qui doit être évaluée. Le réel problème se situe au niveau du nœud autoroutier : les vitesses y sont non-urbaines et la configuration n'est pas adéquate en termes de sécurité pour accueillir des cyclistes. Les études doivent donc être poursuivies, notamment en se servant de ce PL.

Le commissaire (Ve) relève que les coûts du viaduc seraient élevés et le temps de réalisation plus long qu'un aménagement sur le trottoir. Il craint que la passerelle ne bénéficie pas d'une majorité au sein de la commission. Il demande donc dans quelle mesure une mixité cycles-piétons sur le trottoir serait envisageable.

M. Prina pense qu'un tel aménagement ne pourrait pas se réaliser rapidement. Cette infrastructure nécessitera des aménagements de géométrie routière et des négociations avec l'Office fédéral des routes. De plus, il n'est pas certain que le projet soit tenable au niveau de la sécurité. Ses prédécesseurs ont tous buté sur ce problème de nœud routier. L'option de la passerelle doit donc être évaluée. Il évoque la possibilité d'une approche en trois étapes : la première serait d'améliorer l'itinéraire Taddéoli, la seconde de modifier la configuration de l'accroche autoroutière et la troisième de réaliser cette passerelle.

Un commissaire (L) évoque l'effet psychologique du détour dont il a été fait mention précédemment. Il craint que le même effet se produise avec la

passerelle, les cyclistes préférant continuer sur la route plutôt que de monter sur le viaduc. Il illustre cette hypothèse par l'exemple du pont du Mont-Blanc : des cyclistes passent dessus alors qu'une piste cyclable spécialement aménagée se trouve quelques mètres en aval.

M. Prina confirme que les cyclistes recherchent la rapidité, l'itinéraire le plus direct. Il faut donc construire un itinéraire qui s'inscrive dans une réelle continuité. Il indique que certains jeunes cyclistes utilisent les voies du tram, car elles sont plus directes et plus sûres. Pour éviter ce genre de pratique, M. Prina répond qu'un système existe déjà. Des contrôles de gendarmerie doivent également intervenir.

Un autre commissaire (L) indique que, selon les propos de M. Prina, la piste cyclable n'a pas été réalisée afin de gagner du temps pour le TCMC. Le projet a pourtant été bloqué deux ans par des recours. Il s'étonne que ce laps de temps n'ait pas été mis à profit pour effectuer une étude sérieuse, sachant que ce projet devrait de toute façon être mené à bien un jour ou l'autre, et que construire par étapes coûte plus cher. Par ailleurs, il a appris que le quartier de villas qui se situe au sud de la passerelle de Taddéoli allait être rasé, afin de construire d'autres bâtiments. Il demande si les études qui sont et vont être menées prennent en compte le réaménagement de ce quartier.

M. Prina évoque le projet stratégique de développement qui définit des secteurs sur lesquels l'administration va travailler pour développer des programmes de logement et d'activité. Le secteur mentionné a été identifié comme étant le « mail sud aéroport » mais le département ne travaille pas encore sur ce projet. Toutefois, ces différents projets seront pris en compte dans les réflexions. La transformation des différents secteurs est donc gardée à l'esprit. Concernant le délai de construction du TCMC, M. Prina n'a pas d'autre réponse à apporter que celle qui a été faite par ses collègues : la problématique de la piste cyclable n'a pas pu trouver de solution satisfaisante, la procédure est donc allée de l'avant pour ne pas retarder les travaux du tram. Toute modification substantielle aurait en effet entrainé des retards.

Discussion de la commission

Suite à cette audition, une commissaire propose formellement l'audition de l'association Pro Vélo.

La Présidente met au vote sa suggestion.

Pour : 10 (2 MCG, 1 L, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)
Contre : –
Abst. : 2 (1L, 1 R)

L'audition de l'association Pro Vélo est acceptée.

Un commissaire est d'avis que si l'étude doit être faite, il faut qu'elle se fasse conjointement aux autres projets du secteur. Il est important qu'un responsable de l'aménagement s'informe de ce projet et émette un avis afin de ne pas faire deux fois la même erreur. Il suggère M. Longchamp.

La Présidente suggère un responsable au niveau du département.

Sa proposition est acceptée à l'unanimité.

Audition de M. Chaze, chef de projet à la direction des grands projets, Office de l'urbanisme

M. Chaze débute sa présentation en remettant le PL 10789, relatif au projet de liaison cycles Avanchets – Pré Bois, dans le contexte plus large du Projet Stratégique de Développement (PSD) intitulé : « PSD Tête GVA – Casaï – Aéroport »[4]. Il indique, en effet, que le tronçon de piste cyclable manquant, symbolisé par des pointillés rouges sur la première diapositive intitulée : « PSD Tête GVA - Casaï – Aéroport : contexte » est situé au centre du périmètre que couvre le PSD. En outre, il précise que ce dernier est délimité par les bornes suivantes : « la pointe du Bouchet », « le terminal de l'aéroport », « le secteur Pré Bois », « le secteur des pétroliers » et « le secteur châtelaine », ce qui représente une surface approximative de 180 hectares. Il ajoute que le territoire du PSD se caractérise par des infrastructures lourdes, l'aéroport notamment, mais aussi par des espaces verts qu'il serait opportun de relier, une desservante tramway, des potentialités environnementales importantes et des infrastructures de transports.

M. Chaze présente ensuite les enjeux de ce PSD en termes de mobilité. Les objectifs sont les suivants : se raccrocher à la ligne de tram qui vient irriguer ce secteur, s'appuyer sur les potentialités existantes et à venir en terme de RER, développer un réseau de bus en site propre afin de relié ces différents nœuds de transport pour optimiser le maillage et encourager la mobilité douce, notamment avec l'installation de pistes cyclable sécurisées.

Il évoque ensuite le programme du PSD, reprit par le projet du plan directeur cantonal, en matière d'immobilier. Il indique qu'il est prévu de développer une zone économique et commerciale le long de l'autoroute ainsi qu'une densification à majorité logement sur les secteurs de l'Etang, de châtelaine, des corbillettes, de Cointrin Est et de Cointrin Ouest. Il précise

[4] Voir présentation de M. Chaze en Annexe 3.

que ces différents projets devraient approximativement représenter 3 800 logements.

Outre cette planification, M. Chaze indique qu'il existe, dans ce secteur, des projets actifs, à l'étude ou en cours de réalisation. Il évoque notamment le projet immobilier d'extension du terminal de l'aéroport au-dessus de l'autoroute, le plan localisé de quartier sur la route de Vernier qui est en cours d'étude, les PLQ sur la pointe du Bouchet, un projet d'hôtel sur la route de Meyrin ainsi que le projet immobilier de l'Etang sur lequel il souhaite s'arrêter plus longuement, eu égard à sa proximité géographique avec le projet de liaison cycles Avanchets – Pré Bois.

S'appuyant sur le premier des quatre diapositives consacrées à cette thématique, il décrit les différents projets immobiliers. Il identifie une zone en orange, le long de la route de Vernier, qui sera dédiée à l'activité, compte tenu des risques que représente sa proximité avec les réserves pétrolières. Le long de l'autoroute est prévu une zone commerciale, hôtelière et conférence ; elle est symbolisée en vert sur la diapositive. La zone bleue sera consacrée au logement. Il ajoute qu'après son déménagement, la mairie de Vernier sera sise à proximité. Un groupe scolaire ainsi qu'une crèche sont également prévus.

Il s'intéresse ensuite aux impacts que ce projet immobilier aura sur le réseau routier. Il indique que la route de Meyrin sera modifiée avec l'adjonction de deux voies d'accès de part et d'autre de cette dernière. Il précise que la largeur du pont ne variera pas à court terme.

Après avoir présenté le contexte de transformation urbaine dans lequel s'inscrit le PL 10789, M. Chaze se recentre plus spécifiquement sur le projet de liaison cycles Avanchets – Pré Bois. Il évoque les projets cycles prévus dans le cadre du Projet Stratégique de Développement. Outre la voie existante au nord de la route de Meyrin, il existe deux alternatives. La première consisterait à l'établissement de deux tronçons de voie cycles de part et d'autre de l'autoroute, l'un le long de la route de Vernier, au niveau de la zone d'activité du projet de l'Etang, l'autre à la hauteur de la voie verte du secteur Blandonnet, qui serraient à terme relié par une passerelle enjambant l'autoroute. Cette dernière pourrait être financée par le promoteur du projet immobilier. La construction d'une passerelle au niveau du pont de la route de Meyrin ou l'élargissement de celui-ci, constitue la seconde alternative.

M. Chaze présente ensuite succinctement l'équipe qui à été retenu pour travailler avec l'Office de l'urbanisme dans le cadre du PSD en tant que maîtrise d'œuvre urbaine.

Pour conclure, il présente les échéanciers des différents projets. Qui sont les suivants :

PSD

21.05 :	rendus des équipes
20.06 :	tables rondes
31.08 :	choix d'une équipe
Dès octobre :	études urbaines
2014 :	travaux espaces publics

ETANG

16.05 :	dépôt d'une DR
Eté :	compléments
Fin 2012 :	engagement PLQ
2016 :	premiers travaux

Questions des commissaires

Un commissaire (R) approuve la première alternative évoquée par M. Chaze mais s'interroge, si cette option est effectivement retenue, à propos de l'opportunité du projet qui consiste en la construction d'une passerelle enjambant l'autoroute au niveau de la route de Meyrin. Il indique que dans ce cas, le second projet devrait être abandonné. Il précise que si ce n'était pas le cas, nous aurions, à moyen terme, trois axes cycles orientés dans le même sens au sein du même secteur.

M. Chaze indique que l'une des missions de l'Office de l'urbanisme dans le cadre de ce PL est de déterminer quel est le tracé le plus efficient. Il ajoute que des arbitrages seront nécessaires.

Le commissaire (R) poursuit en demandant à M. Chaze si le promoteur du projet de l'Etang serait effectivement disposé à financer une partie de la voie cycles si c'est la première alternative qui est retenue.

M. Chaze répond que la problématique du financement pourrait être négociée si c'est l'option d'une voie cycles au sud de la route de Meyrin qui est entériné.

Un commissaire (Ve) demande à M. Chaze si la révision de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) qui impliquera, dès juin 2012, une augmentation des zones de sécurité dans les secteurs qui présentent un danger, a déjà été intégré dans le cadre du projet de l'Etang ?

M. Chaze répond que le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui tient compte effectivement de la révision de l'OPAM qui entrera en vigueur en juin 2012. Il est compatible avec la réglementation à venir.

Concernant les possibilités de liaison du Sud vers le Nord, M. Chaze indique qu'il existe déjà un passage sous-voies qui permettrait cette connexion. En outre l'Office de l'urbanisme, conjointement avec la Direction de la mobilité, a émis une requête pour que le chemin de l'Etang soit requalifié en boulevard urbain, ce qui offrirait une autre possibilité de connexion.

Un commissaire (L) aimerait savoir, en premier lieu, pour quelles raisons la question des cyclistes et de l'aménagement d'une voie qui leurs serait dédiées n'a-t-elle pas été soulevée lors de l'étude de la construction de la voie de tram trois ans auparavant devant cette même commission. En second lieu, il souhaiterait avoir une vue d'ensemble des projets de mobilité dans le secteur afin de s'assurer que la multiplication des voies propres, notamment pour les bus et les cycles, ne réduise pas la surface des voies de circulations dévolues au véhicules privés. Il aimerait savoir si une telle diminution est prévue.

M. Chaze précise qu'ils en sont au début de la démarche ; qu'ils ont effectivement choisit une équipe afin de réaliser une étude d'ensemble. Si l'Office de l'urbanisme ne dispose pas encore de projections précises, ils anticipent, eut égard aux potentialités de développement du secteur, une augmentation du trafic. Dans ce contexte et sachant l'état de congestion de la route de Meyrin, il ne lui paraît pas opportun de saturer cet axe en diminuant l'espace dédié aux véhicules privés. Il indique qu'il y a une volonté d'améliorer le réseau, non de le surcharger.

Un commissaire (S) souhaiterait savoir si la construction d'une voie cycles, dans le cadre de ce PSD, constituait, pour l'Office de l'urbanisme un objectif clairement défini ou une simple possibilité ?

M. Chaze confirme que c'est effectivement un objectif difficilement contournable. Il souligne que la voie existante, au nord de la route de Meyrin, est peu empruntée et qu'il est nécessaire d'offrir une solution alternative. Il précise que L'office de l'urbanisme n'a pas vocation à imposer l'une des deux solutions.

Un commissaire (R) demande si, compte tenu de la potentialité qu'une voie cycles puisse être en partie financée par le promoteur du projet de l'Etang, il ne serait pas opportun de geler le crédit d'étude en attendant de voir les évolutions de ce projet. Il précise qu'il y a là une possibilité de faire de substantielle économies en laissant une personne privée supporter une partie du coût de cette traversée.

M. Chaze répond en distinguant clairement les deux projets. Il indique qu'il n'est pas en capacité de certifier que la construction d'une voie cycle au

sud de la route de Meyrin détourne effectivement les cyclistes du pont de cette dernière qui enjambe l'autoroute. Il ajoute que les horizons de ces deux projets sont loin d'être les mêmes.

Une commissaire (Ve) aimerait savoir quant à elle de quelle manière l'Office de l'urbanisme a travaillé, dans le cadre du PSD et du PL 10789, avec les Communes avoisinantes.

M. Chaze lui répond que, dans le cadre du PSD, les Communes avoisinantes ont systématiquement été associées aux prises de décision.

Audition de M^me^ Mazzone et M. Mühlestein, respectivement coordinatrice et coprésident de l'association Pro-Velo

M^me^ Mazzone souligne, eut égard à la dangerosité avérée que constitue le tronçon Avanchets – Pré Bois pour les cycles, tout l'intérêt que cette dernière porte au PL 10789. Elle rappelle que les études qui prévoient de sécuriser huit pénétrantes identifient cet axe comme prioritaire.

M. Mühlestein replace ce projet dans un contexte plus général d'engouement de la population pour la mobilité douce. Il indique notamment que le nombre de cyclistes a augmenté de 30 % entre 2009 et 2011, rappel le succès du vélo électrique ainsi que l'existence de projets d'installation de station de vélo en libre-service.

M^me^ Mazzone complète les propos de son collègue en indiquant qu'il existe déjà une borne de vélo en libre-service au CERN. Elle ajoute que l'association est d'avantage favorable à la variante que constitue la construction d'une piste cyclable bidirectionnelle au sud de la route de Meyrin.

M. Mühlestein confirme la préférence de l'association pour la variante mentionnée sous « B » dans le PL 10789.

Questions des commissaires

Une commissaire (Ve) aimerait avoir, au regard de Plan directeur de la mobilité douce, des informations supplémentaires à propos de l'identification des huit axes de pénétrantes.

M^me^ Mazzone répond que l'axe dont il est question a clairement été identifié comme prioritaire, notamment pour des raisons de sécurité. Elle ajoute que le détournement au Nord de la route de Meyrin, le parcours existant, n'est pas propice à l'encouragement de la pratique du vélo.

Concernant le temps de détour actuel par la passerelle Taddéoli, M. Mühlestein indique que le temps de parcours est d'approximativement cinq minutes.

Mme Mazzone estime que c'est d'avantage. Elle indique qu'il est nécessaire, pour apprécier la problématique, de prendre en compte l'accumulation de feux tricolores ainsi que le dénivelé.

A la question de savoir si l'association ne trouvent pas un peu onéreux un projet d'étude dont le montant correspond à 110 000 F par minute du temps de parcours, Mme Mazzone rétorque que c'est une question de choix. Elle souligne les enjeux en termes de sécurité car beaucoup de cyclistes déclinent le détour préférant emprunter les voies du tram au niveau du pont sur l'autoroute. Elle ajoute que ces aménagements s'inscrivent dans la volonté exprimée par le peuple de promouvoir la mobilité douce.

Un commissaire (L) évoque deux points. Premièrement il s'interroge sur la possibilité d'interdire aux cyclistes d'emprunter le pont de la route de Meyrin et de les contraindre, en améliorant la signalisation, à prendre le tracé Nord par la passerelle Taddéoli. En second lieu, il revient sur le temps de parcours. Selon ses calculs la voie cycles actuelle mesure 870 m et celle qui est envisagée s'étend, elle sur 740 m. Sachant cela, le temps supplémentaire nécessaire pour parcourir le tracé Nord serait seulement de nonante secondes. Il récuse clairement le temps supplémentaire estimé à cinq minutes.

Mme Mazzone répond que ce calcul mathématique ne fonctionne pas car il n'y intègre pas les contraintes que représentent la dénivelée et la présence de feux tricolores.

M. Mühlestein indique quant à lui que le projet ne s'adresse pas seulement à des cyclistes qui parcourent l'axe sur une longue distance mais aussi à des usagers qui circulent localement.

Le commissaire (L) réitère sa question à l'adresse des représentants de l'association. Il leur demande si un détour de 3 minutes en comptant large justifie une dépense de 15 millions de francs suisses pour la construction d'une passerelle.

Mme Mazzone rappelle que le choix de l'association s'est porté sur la variante mentionnée sous « B » dans le PL 10789 qui est nettement moins onéreuse que la variante « A ».

Un commissaire (R) demande tout d'abord à Mme Mazzone si l'association Pro-Velo serait disposée à communiquer une copie des propositions qui ont été faite au DCTI lors de l'aménagement du tram. Considérant que la variante retenue par l'association constitue également un détour au même titre que le tracé existant, il doute du fait que sa mise en

place puisse régler le problème de sécurité que constitue le passage des cyclistes sur la voie du tram au niveau du pont de la route de Meyrin au-dessus de l'autoroute. Il souhaiterait connaître l'avis des représentants de l'association à propos de cette problématique.

M[me] Mazzone répond que l'association n'est pas fermée à la variante « A » mais privilégie la « B » pour des raisons de délai d'exécution.

M. Mühlestein ajoute, qu'outre la question du délai de réalisation, le choix de l'association a aussi été influencé par le fait que la variante « B » permettrait d'encourager l'usage du cycle au niveau local.

Le commissaire (R) conclu que si c'est la variante « B » qui est retenu, il existera trois tracés dévolue aux cyclistes, le voie existante, la variante « B » ainsi que l'option en ligne directe qui continuera, selon lui, à être privilégiée par certains usagers.

M[me] Mazzone souligne l'importance du balisage.

Concernant l'urgence du projet, M[me] Mazzone et M. Mühlestein estiment qu'il y a urgence à aménager ce tronçon car il y a un risque d'accidents.

Reconnaissant le caractère dangereux de la situation actuelle et sachant que l'aménagement d'une voie pour cycles prendra du temps quelle que soit la variante retenue, un commissaire libéral demande si la première mesure à prendre ne serait pas d'améliorer la signalisation et d'interdire aux cyclistes l'usage du pont de la route de Meyrin sur l'autoroute ?

M[me] Mazzone répond que c'est une réponse de court terme et que l'aménagement d'une nouvelle voie est une nécessité. En outre, elle exprime ses doutes quant à la validité d'un point de vue juridique d'interdire l'usage du pont aux cyclistes qui souhaitent l'emprunter.

Suite à la question soulevée, soit de savoir s'il est possible d'interdire juridiquement un axe aux vélos, la DGM, par l'intermédiaire de M. Prina, a répondu par l'affirmative[5].

Pour conclure l'audition de l'Association Pro-Velo, il est demandé à ses représentants de faire parvenir à la commission les propositions que l'association avait faites au DCTI dans le cadre de la construction du TCMC[6].

[5] Voir annexe 4.
[6] Voir annexe 5.

Discussion de la commission et vote de la commission

Un commissaire (MCG) revient sur la proposition qu'a faite un commissaire libéral pour répondre à une situation d'urgence. Il demande au DCTI en la personne de M. Girard s'il est possible de prioriser les feux tricolores sur le parcours du tracé existant au nord de la route de Meyrin et s'il est possible de modifier la signalisation. On trouvera en annexe 4bis la réponse à la question posée.

Concernant l'éventuelle participation du promoteur privé dans le futur quartier de l'Etang au niveau du financement de la piste cyclable qui a été évoquée lors de l'audition de M. Chaze, ce dernier a transmis la réponse suivante par courriel :

« Le besoin de créer des liens cycles/piétons au-dessus de l'autoroute est une préoccupation centrale du PSD, ainsi, plusieurs hypothèses ont été imaginées dans ce sens (différentes localisations de passerelles). Un financement est sollicité auprès de la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération n°2. Le promoteur du quartier de l'étang souhaiterait qu'une passerelle soit créée entre son quartier et le site de Blandonnet, ce qui apporterait une qualité supplémentaire à son projet, une participation de sa part est donc envisageable. Subséquemment, une négociation entre le canton et le promoteur devrait être engagée, qui devra s'inscrire dans le cadre fixé par la LGZD (notamment le règlement de quartier annexé au PLQ qui fixe la répartition des frais de construction des voies de communication et de leur équipement). »

Enfin, suite à la question posée sur les statistiques d'accidents sur le tronçon Avanchets-Meyrin, la réponse parvenue indique que le nombre d'accidents ayant fait l'objet d'un rapport de police en 2008 est de 10, en 2009 de 7, en 2010 de 10, en 2011 de 12. Un seul accident impliquant un vélo a eu lieu, en 2010. Ces données proviennent de la statistique fédérale MISTRA.

Une fois saisi de toutes ces informations, une discussion s'engage sur l'entrée en matière du projet de loi.

Un commissaire (L) constate qu'il est juridiquement possible d'interdire l'accès du tronçon aux vélos. S'adressant au département, il se demande pourquoi cela n'est alors pas encore fait. Une telle interdiction serait bien évidemment couplée à des contrôles de police, de manière à ce qu'elle soit respectée. Il pense que ce point est essentiel. Les auditions ont démontré que le souhait d'une ligne directe existe mais que cette dernière serait extrêmement couteuse alors qu'un détour de quelques minutes est possible par une piste sécurisée existante. Il lui semble une bien meilleure idée

d'obliger les cyclistes à effectuer ce petit détour pour sécuriser cet axe routier. De cette façon, le but serait pleinement atteint, pour un coût dérisoire.

Un commissaire (Ve) rappelle qu'il existe bon nombre de cyclistes qui relient les différents quartiers. De la sorte, un habitant des Avanchets se rendant à Blandonnet voit la distance à parcourir tripler. Il affirme par ailleurs qu'il existe d'autres options, à l'instar de l'aménagement du trottoir en piste cyclable.

Un autre commissaire (L) souhaite que le vote s'effectue le plus rapidement possible. Il répète que le détour via la passerelle Taddéoli fait exactement 350 mètres de plus que le trajet direct, ce qui représente trois minutes à pied, une minute trente en vélo et 45 secondes en vélo électrique. Il s'oppose au tout-vélo à n'importe quel prix.

Un commissaire (S) indique que son groupe va soutenir ce PL. Il est d'avis qu'il faut approcher la problématique de manière pragmatique. Il ne s'agit donc pas seulement d'une question de gain de temps : ce tronçon est dangereux et il est nécessaire de le sécuriser. Il rappelle qu'une personne accidentée coûte deux millions de francs à la collectivité, la passerelle serait donc vite amortie. Par ailleurs, ce PL ne demande pas la réalisation de la passerelle mais simplement l'étude de mesures pour sécuriser un tronçon. Finalement, il est d'avis que même si ce tronçon est interdit d'accès aux cyclistes, les jeunes ne se priveront pas de l'emprunter.

Un commissaire (UDC) affirme que son groupe n'entrera pas en matière sur ce PL. Ce dernier considère qu'il existe déjà un tronçon sécurisé et que ce dernier convient parfaitement. Il considère donc ce PL comme un caprice supplémentaire prônant le tout-vélo avec de faux arguments de sécurité.

Un commissaire (L) entend bien les arguments du groupe socialiste; cependant, il n'est pas utile de voter un PL pour de simples panneaux. Si toutefois une entrée en matière était votée, son groupe proposera une série d'amendements qui réduira ce crédit d'étude au strict minimum, à savoir poser un simple panneau d'interdiction de circuler pour les cycles. Il constate que l'interdiction est une notion que les cyclistes connaissent bien mal, ces derniers exigent de pouvoir circuler partout et n'importe comment.

Il rappelle que des études ont déjà été effectuées lors de la construction du tram et que le nœud autoroutier était la raison de la non-réalisation de la piste cyclable. Le canton est actuellement dans une logique d'économie, il ne serait donc pas judicieux d'effectuer des études pour arriver à des conclusions qui sont d'ores et déjà connues. Répondant aux propos de certains commissaires, il affirme que les règles sont faites pour être

appliquées et respectées, si d'aucuns devaient prendre le risque de s'engager sur un tronçon interdit, ils doivent en assumer les conséquences.

Un commissaire (MCG) indique que son groupe soutiendra l'entrée en matière de ce PL. Il est selon lui intéressant d'étudier les différentes possibilités pour palier à ce réel problème de sécurité. Par ailleurs, il soutiendra également la pose de panneau d'interdiction de circuler aux cycles jusqu'à ce qu'une solution définitive soit trouvée. De plus, il proposera un amendement qui visera à étudier l'aménagement du trottoir en piste cyclable.

La Présidente procède au vote sur **l'entrée en matière du PL 10789**

Pour : 7 (2 S, 3 Ve, 2 MCG)
Contre : 6 (1 UDC, 2 L, 2 R, 1 PDC)
Abst. : –

L'entrée en matière est acceptée.

La Présidente procède au vote du deuxième débat.

Titre et préambule :

Pour : 7 (2 S, 3 Ve, 2 MCG)
Contre : 6 (1 UDC, 2 L, 2 R, 1 PDC)
Abst. : –

Le titre et préambule sont acceptés.

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.

Pour : 7 (2 S, 3 Ve, 2 MCG)
Contre : 6 (1 UDC, 2 L, 2 R, 1 PDC)
Abst. : –

L'art. 1 est accepté.

Art. 2 Cadre de l'étude et délais

[1] 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 »).

[2] 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.

[3] 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.

Un commissaire (UDC) propose l'amendement suivant :

Art. 2 Cadre de l'étude et délais

[1] L'étude portera en particulier sur la variante suivante :

a) la variante par l'arrière du bâtiment occupé du centre commercial « Coop Blandonnet » (ex- « Jumbo »).

[2] 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.

[3] 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.

Pour : 6 (1 UDC, 2 L, 2 R, 1 PDC)
Contre : 7 (2 S, 3 Ve, 2 MCG)
Abst. : –

L'amendement est refusé.

Un commissaire (MCG) propose l'amendement suivant :

Art. 2 Cadre de l'étude et délais

[1] L'étude portera en particulier sur les trois 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 »).
c) la variante création d'une piste cyclable sur le trottoir existant

[2] 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.

[3] 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.

Pour : 12 (2 MCG, 2 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S)
Contre : 1 (1 UDC)
Abst. : –

L'amendement est accepté.

Art. 3 Budget d'investissement

[1] 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].
[2] L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Pour : 7 (2 S, 3 Ve, 2 MCG)
Contre : 6 (1 UDC, 2 L, 2 R, 1 PDC)
Abst. : –

L'art. 3 est accepté.

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.

Un commissaire (L) mentionne l'art. 46, al. 3 LGAF qui dispose que les lois votées ne peuvent entrer en vigueur que si leur couverture financière est assurée, le recours à l'emprunt n'étant pas une manière d'assurer la couverture financière. Cet article avait fait l'objet d'un avis de droit. Il aimerait savoir comment le Conseil d'Etat souhaite assurer le financement du crédit d'étude. Il est également mentionné dans l'avis de droit précité que le Conseil d'Etat, plutôt que de promulguer une loi qui ne produirait pas la couverture financière nécessaire, peut la représenter au Grand Conseil avec ses observations dans un délai de 6 mois, à charge pour lui de la promulguer et de la rendre exécutoire sans nouveau délai si le Grand Conseil confirme son vote. Il s'adresse à M. Girard pour connaître la position du département à cet égard.

M. Girard ne peut répondre.

Le commissaire se permet de poser cette question car il sait que des discussions sont en cours dans tous les départements pour savoir quels sont les investissements prioritaires à effectuer. Il aimerait donc savoir si le DCTI possède une marge de manœuvre. Il se demande si ce projet ne peut pas rentrer dans d'autres crédits existants. Il n'y aurait pas d'intérêt à ce PL si la réflexion est d'ores et déjà en train de se faire.

M. Girard affirme que la source de financement ne proviendra pas des PSD. Il indique que le peuple a voté la loi sur la mobilité douce, qui ne donne pas un montant global mais qui oblige l'Etat à avoir les moyens de la mettre en œuvre.

La Présidente en revient au vote sur le deuxième débat. Elle soumet l'art. 4 au vote.

Pour : 7 (2 MCG, 3 Ve, 2 S)
Contre : 7 (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC)
Abst. : –

L'art. 4 est refusé.

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.

Pour : 7 (2 MCG, 3 Ve, 2S)
Contre : 7 (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC)
Abst : –

L'art. 5 est refusé.

Art. 6 Suivi des travaux d'étude
Les commissions des transports et des travaux sont régulièrement informées de l'avancement des études.

Pour : 7 (2 MCG, 3 Ve, 2 S)
Contre : 7 (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC)
Abst : –

L'art. 6 est refusé.

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.

Pour: 14 (2 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC, 3 Ve, 2 S)
Contre : –
Abst. : –

L'art. 7 est accepté.

Art. 8 Entrée en vigueur
La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Un commissaire (UDC) propose que ce soit le Conseil d'Etat qui décide de l'entrée en vigueur de la loi. Il propose donc l'amendement suivant :

Art. 8 Entrée en vigueur
Le Conseil d'Etat fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Pour : 7 (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC)
Contre : 5 (2 S, 3 Ve)
Abst. : 2 (2 MCG)

L'art. 8 est accepté tel qu'amendé.

La Présidente suggère de procéder au vote sur **le troisième débat**.

Un commissaire (Ve) relève l'arrivée tardive d'un commissaire, au surplus remplaçant, arrivée tardive qui a modifié le sens des votes.

Un commissaire (UDC) est d'avis que ce genre de remarque est déplacé. Il rappelle que la LRGC autorise chaque député absent à se faire remplacer.

Un commissaire (L) confirme que la présence d'un remplaçant est juridiquement autorisée. Il indique par ailleurs qu'il s'agit d'une pratique courante, qui a pour but d'éviter que les commissions prennent des décisions qui ne reflèteraient pas la position qui serait prise en présence de la totalité des membres. Par ailleurs, son collègue qui est arrivé tardivement est membre de la Commission des transports, son avis éclairé est donc bon à prendre. Il conclut, s'agissant du financement des projets, en rappelant que la couverture financière doit être assurée chaque fois que ce sont des députés qui déposent un projet de loi.

La Présidente met **aux voix le PL 10789 dans sa totalité**.

Pour : 7 (2 S, 3 Ve, 2 MCG)
Contre : 7 (1 UDC, 3 L, 2 R, 1 PDC)
Abst. : –

Le PL 10789 est refusé, conformément à l'art. 186, al. 4 LRGC.

Conclusions

L'origine du PL 10789 tient à un constat non contesté. Le tronçon compris entre les Avanchets et Blandonnet (début de la piste de l'aéroport) ne dispose, en ligne directe, d'aucun aménagement cyclable sécurisé. Il existe une rupture à ce niveau et force est de constater que les cyclistes, malgré le danger, poursuivent leur route sur ce tronçon non aménagé. Comme l'a indiqué M. Deneys lors de son audition, c'est pour améliorer la sécurité que le crédit d'étude est demandé, afin que soit construit, à termes, une infrastructure permettant de longer la route de Meyrin en vélo et en toute sécurité.

Si ce constat est clair, il faut relever qu'il existe aujourd'hui un itinéraire en site propre pour les vélos. Cet itinéraire est celui de la passerelle Taddéoli. Il n'est certes pas direct mais il a l'avantage d'exister et d'être sécurisé. Il est donc inexact de dire qu'il n'y a pas de piste cyclable sécurisé sur cet axe. De plus, les auditions menées ont permis à la commission de comprendre que s'il y a une rupture sur la route de Meyrin au niveau de la piste cyclable en ligne directe, cela est dû au nœud autoroutier complexe qui pose des contraintes évidentes sur cet axe primaire du réseau routier cantonal.

La position de l'Etat est parfaitement clair à ce sujet et ce depuis la mise à l'enquête du TCMC. Compte tenu du nœud autoroutier, compte tenu de l'existence de l'itinéraire de la passerelle Taddéoli, compte tenu du coût d'une infrastructure permettant une liaison directe entre les Avanchets et Blandonnet, et compte tenu enfin de la situation financière de l'Etat, il n'y a pas de raisons de réaliser en priorité une telle infrastructure. Au surplus, les auditions menées ont démonté que tant la DGM que le DU poursuivent leurs réflexions sur l'aménagement de la zone et qu'en conséquence il n'est pas nécessaire d'allouer un crédit t'étude de plus de 500 000 F pour ce sujet.

Les représentants de la commune de Meyrin ont admis que si le site de la route de Meyrin est dangereux, l'itinéraire par la passerelle Taddéoli est acceptable. Certes ce n'est pas l'itinéraire le plus direct mais il convient. Un commissaire a d'ailleurs estimé le détour qu'occasionne cet itinéraire. On parle ici d'un détour de 350 mètres (1 070 mètres de trajet contre 750 en ligne directe). 350 mètres c'est, sans obstacle, 90 secondes à 12 km/h ou 45 secondes à 24 km/h. Avec obstacle on peut admettre qu'il s'agit d'un détour de 3 minutes maximum.

Toutes les auditions menées nous ont démontré que les cyclistes ont, pour certains d'entre, la fâcheuse tendance à chercher les itinéraires les plus directs et ce quelque soit la dangerosité des axes empruntés. Pour la majorité de la commission, et ce même en regard de l'IN 144, il paraît fort invraisemblable

que certains cyclistes ne puissent pas emprunter un itinéraire sécurisé malgré un détour de 350 mètres. La majorité a entendu que l'itinéraire de la passerelle Taddéoli était mal indiqué et peu fluide. Dans ce sens elle encourage la DGM à entreprendre des actions afin de mieux flécher le parcours de la passerelle Taddéoli et le fluidifier, certain que pour de telles mesures un crédit d'étude de 550 000 F est inutile. Inutile aussi puisque comme nous l'avons évoqué les études ont déjà été menées dans le cadre des travaux du TCMC et que les réflexions stratégiques sont en cours.

Pour conclure, relevons encore que la solution de la simplicité, soit celle d'autoriser les cyclistes a emprunté le trottoir, n'est quant à elle pas possible étant donné qu'il faut non seulement que les piétons puissent circuler, eux aussi, en toute sécurité mais également car une telle mesure demanderait une autorisation de l'OFROU qui serait, vu la situation, refusée.

Le partage des voiries par tous les usagers imposent d'avoir dans certains secteurs des priorités. Si dans les quartiers il semble logique qu'une priorité soit donnée à la mobilité douce et que les automobilistes doivent faire des détours, au niveau des nœuds autoroutiers on peut estimer qu'il est tout aussi logique que la priorité soit donnée aux véhicules à moteur. L'existence d'un itinéraire sécurisé, la bonne harmonie de la complémentarité des modes de transports et enfin l'état des finances publiques plaident, Mesdames et Messieurs les députés, pour le refus d'entrée en matière sur ce projet de loi. Afin de sécurisé cet axe sensible, il existe des solutions bien moins onéreuses que d'octroyer un crédit d'étude de 550 000 F.

Au bénéfice de ces explications, la majorité de la commission vous remercie de la conforter dans sa position.

Projet de loi
(10789)

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

[1] 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 »).

[2] 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.

[3] 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

[1] 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].

[2] 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.

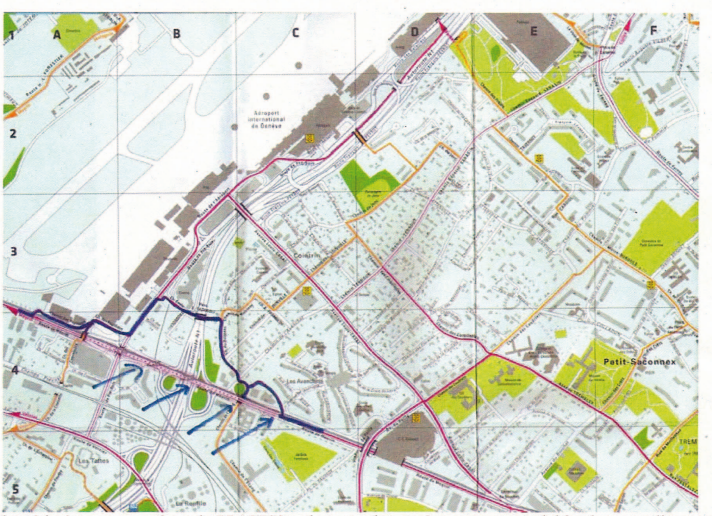
Art. 8 Entrée en vigueur

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

ANNEXE 1

PL 10789 - 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. Commission des Travaux – 5 avril 2011

Vue d'ensemble du tracé du tram – et des aménagements cyclables liés - TCMC



Détail du périmètre concerné par le PL10789 : alors que les aménagements cyclables longent directement la Rue de la Servette puis la Route de Meyrin sur le reste du tracé, le tronçon compris entre les Avanchets et Blandonnet/le début de la piste de l'aéroport ne dispose d'aucun aménagement cyclable direct. Un détour, relativement compliqué et peu pratique, existe par la passerelle "Taddeoli" à côté de l'ICC

ANNEXE 2

Le plan directeur de la mobilité douce (PDMD)

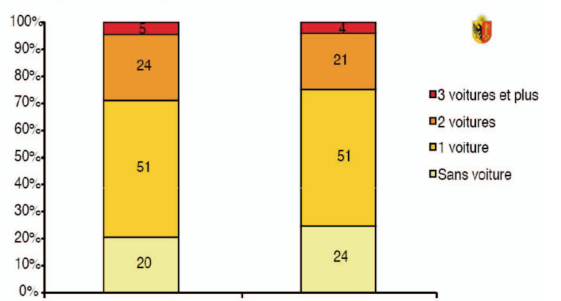
Présentation à la commission des travaux
8 mai 2012

Synthèse du diagnostic

D'importantes évolutions identifiées entre 2000 et 2005 :

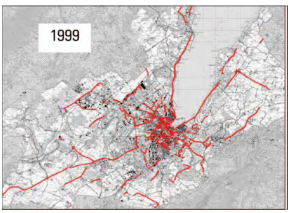
- Davantage de ménages sans voiture
- Augmentation de la part de modes doux de 8%

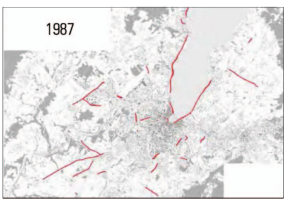
Genève : répartition des ménages selon le nombre de voitures, évolution 2000-2005



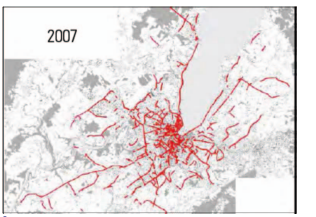
Synthèse du diagnostic

Une forte progression des infrastructures cyclables de 1987 à 2007





150kms



290kms

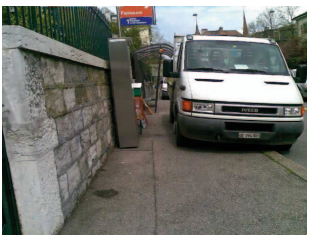
Synthèse du diagnostic

- Amélioration des conditions de déplacement à pied et à vélo, mais…
- …il subsiste toujours des obstacles liés à l'emploi de ces modes doux

Synthèse du diagnostic

Points noirs piétons - il faut encore améliorer :

- La sécurité
- Le confort, l'intérêt du parcours (paysage, lutte contre les nuisances)
- La continuité



Synthèse du diagnostic

Points noirs vélo :

- Carrefours
- Interruption des aménagements
- Non respect des aménagements
- Dangers rencontrés sur les axes non aménagés pour les cyclistes

Synthèse du diagnostic

- L'espace public n'est pas extensible :

  ⇨ partage équitable entre tous les modes

- Mobilité douce = mode majoritairement de proximité

  ⇨ valoriser et exploiter la connaissance de terrain des Communes (coordination verticale)

Synthèse du diagnostic

- Orienter des actions vers de nouveaux publics cibles (potentiel important)
- Nombreux obstacles à une pratique confortable et sécurisée de la MD
- Besoin d'une promotion active de la MD dans les domaines de la santé et de l'environnement
- Grand potentiel de la MD comme mode complémentaire aux transports publics

Objectifs généraux du plan directeur de la mobilité douce

- Traiter sur un pied d'égalité les modes doux, les transports individuels motorisés et les transports collectifs
- Développer la mobilité douce pour soulager les réseaux des deux autres modes de déplacement
- Améliorer les coordinations entre acteurs (entre canton et communes, entre services cantonaux) dans la gestion des modes doux (planification et aménagements)

Actions

Fiche 1 : Réseau cyclable général

Fiche 2 : Espace piéton

Fiche 3 : Fonctionnement des réseaux existants

Fiche 4 : Stationnement vélos

Fiche 5 : Promotion et nouvelles offres vélos

Fiche 6 : Coordination des acteurs

Fiche 7 : Structure de suivi

Action 1 : Réseau cyclable général

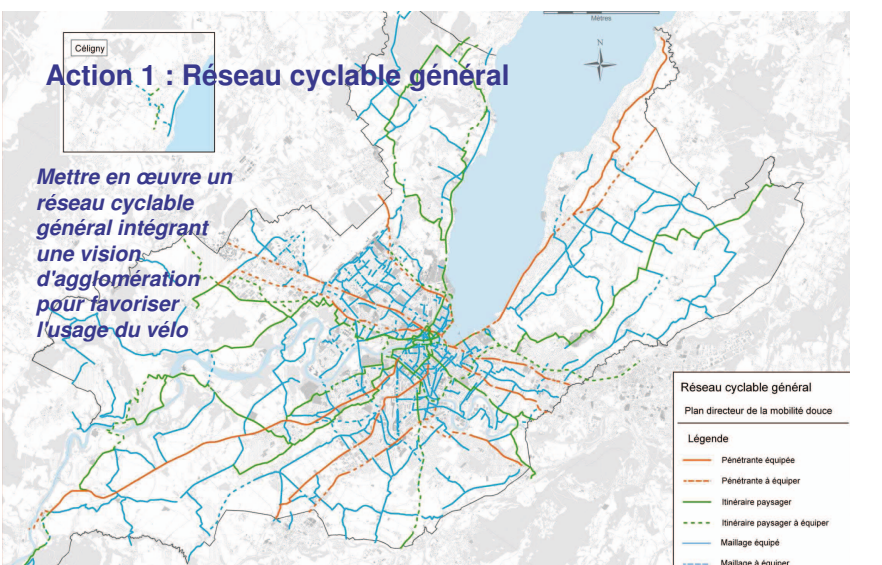
Mettre en œuvre un réseau cyclable général intégrant une vision d'agglomération pour favoriser l'usage du vélo

Mesure nouvelle : Carte d'un réseau cyclable général

Enjeux prioritaires :78 kms d'itinéraires à créer / améliorer

- Itinéraires **"Paysagers"** : 50 kms (*94 kms existants / 42 kms à baliser)*
- Itinéraires **"Pénétrantes"** : 28 kms dont 21 kms sur routes cantonales *(52 kms existants)*

\+ Itinéraires "**Maillage**" : 56 kms prioritaires dont 21 kms sur routes cantonales (*264 kms existants*)



Action 2 : Espace piéton

Améliorer le niveau de qualité des espaces piétons en renforçant la coordination entre Canton et communes et assurer un suivi des planifications en faveur des piétons

Mesures nouvelles :

- **Création d'une couche SITG pour donner une vue d'ensemble des planifications piétonnes communales**
- **Evaluation des besoins de réaménagement des interfaces (ex : gares CEVA) et accès piétons existants et projetés**
- **Evaluation des besoins de réaménagements de liaisons à forts enjeux (au lac, aux écoles,…)**
- **Directive cantonale réglant les conditions de circulation des piétons aux intersections réglées par des feux de circulation**

Action 3 : Fonctionnement des réseaux MD existants

Assurer les conditions d'un fonctionnement normal des réseaux MD existants en obtenant un meilleur respect des règles en général et en arbitrant l'usage du domaine public

Mesures nouvelles :

- **Campagne de contrôle 2 à 3 fois/an sur quelques jours (info préalable et évaluation de l'impact)**
- **Groupes de travail pour établir des critères afin de régler les conflits d'usages**
- **Réexaminer avec les services cantonaux et communaux les standards d'entretien**

Action 4 : Stationnement vélo

Renforcer l'offre en stationnement vélos sur les domaines public et privé tant en quantité qu'en qualité, en coordination avec le Plan directeur du stationnement

Mesures nouvelles :

- **Carte définissant les niveaux d'équipement en stationnement vélos aux gares/stations TP (rack à vélos, vélostations…) avec un concept global**
- **Inciter les acteurs privés (commerces et responsables de grands équipements) à améliorer leur attractivité pour les cyclistes**
- **Inciter les communes à la réalisation de nouveaux modules de stationnement**
- **Inciter les propriétaires d'immeubles existants et les entreprises à augmenter leur offre en stationnement vélo sur domaine privé**

Action 5 : Promotion et nouveaux services vélos

Compléter la promotion de la MD notamment par une mise en relation des transports collectifs et du vélo dans un esprit de complémentarité et soutenir la diffusion de nouveaux services vélos

Mesures nouvelles :

- **Outils de formation pour différents publics (Canton, communes, associations, …)**
- **Action pédagogique pour le public "jeune"**
- **Newsletter de la mobilité douce valorisant les actions exemplaires**
- **Vélo en libre service (VLS)**
- **Soutenir la diffusion du vélo à assistance électrique (VAE)**
- **Evaluer l'opportunité de systèmes d'ascenseurs, …**
- **Actions de promotion de la santé par la mobilité douce ("30 minutes d'activité physique par jour = notre temps de trajet")**

Action 6: coordination des acteurs

Structurer la participation des multiples acteurs concernés par le développement de la mobilité douce dès la planification des projets

Mesures nouvelles :

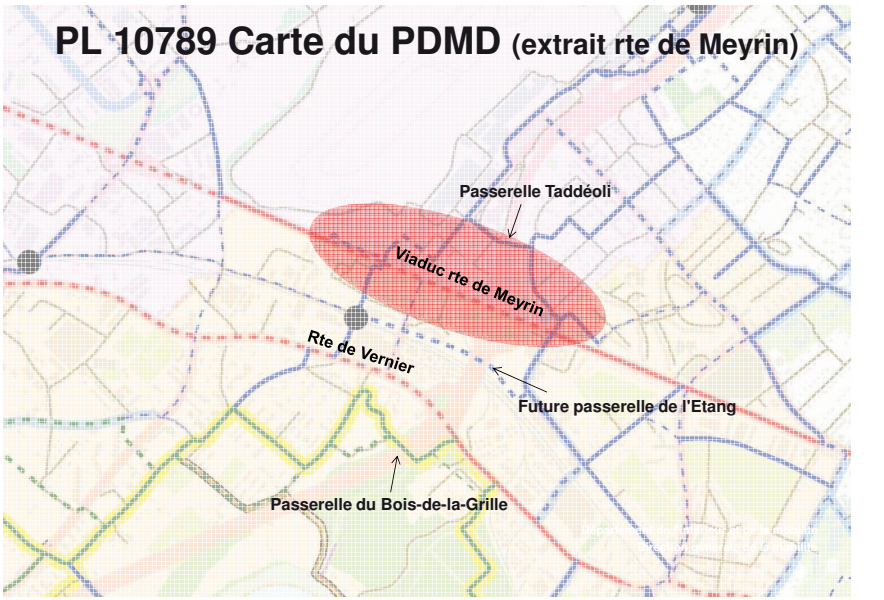
- **Définition des conditions de coopération**
- **Dispositif de réclamations permettant aux utilisateurs de transmettre leur connaissance du terrains (points faibles) + vocation participative**
- **Elaborer des guides-conseils pour la planification, l'aménagement et la gestion des réseaux pour créer une culture commune de la mobilité douce.**

Action 7 : Structure de projet

Créer une structure de projet dédiée à la mise en œuvre du PDMD afin de coordonner les différentes actions

- ***Direction de projet de la MD*** *pilotée par la DGM et composée de représentants :*
  - ✓ ***DIM*** *(DGM, SIC, DGNP)*
  - ✓ ***DCTI*** *(OU, OGC)*
  - ✓ ***DARES*** *(DGS)*
  - ✓ ***DIP*** *(DG enseignement primaire)*
  - ✓ ***DSPE*** *(Police cantonale et Office de l'environnement)*
  - ✓ ***Ville de Genève*** *(invité)*

⇨ **Décision du Conseil d'Etat**

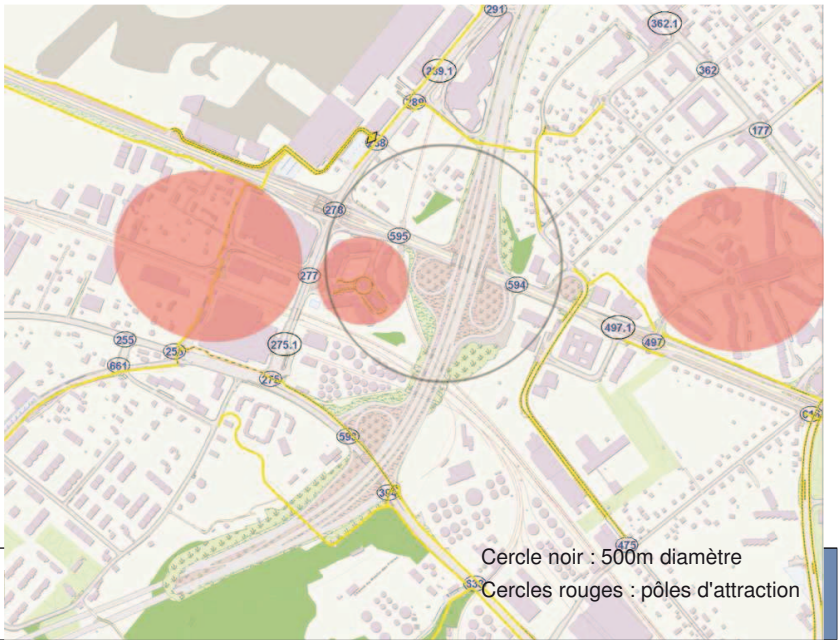


PL 10789 - Contexte

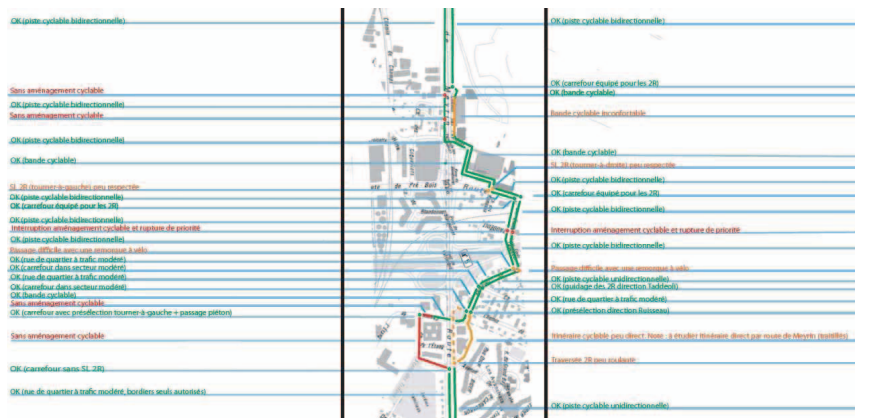
- Contexte : 3 liaisons à équiper pour PDMD :
  - rte de Meyrin
  - passerelle Blandonnet - Etang (projet d'agglo, horizon Be 2019-2022)
  - rte de Vernier

- La liaison par la Passerelle Taddéoli est acceptable pour les accès Meyrin-Cité vers mais peu satisfaisante pour des trajets ayant leur origine ou destination dans le quartier de Blandonnet

- PL 10789 : deux variantes, choix de l'emplacement (côté aéroport ou côté Blandonnet) sur rte de Meyrin



Améliorations prévues à court terme (2014)



PL 10789

- Les buts de l'étude
  - Déterminer la meilleure variante pour garantir la sécurité et l'accessibilité directe pour les cycles entre Avanchets et la Piste de l'Aéroport, notamment en tenant compte des besoins d'un trajet direct Meyrin-Bouchet, et de l'accessibilité Avanchets - Blandonnet (BIBC, Centres commerciaux, etc.)

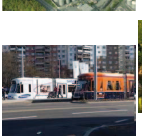
  - Estimation du coût de l'ouvrage

ANNEXE 3

Commission des travaux
PL 10 789
Audition de la direction des grands projets

22.05.2012

PSD Tête GVA – Casaï - Aéroport



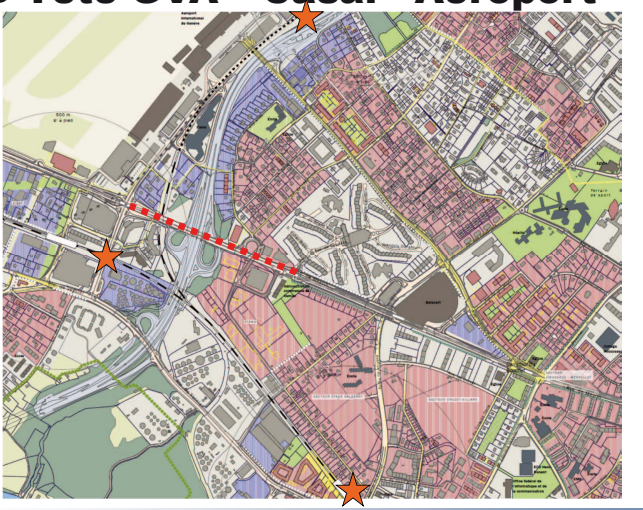
Projet de liaison cycles Avanchets – Pré bois

CONTEXTE

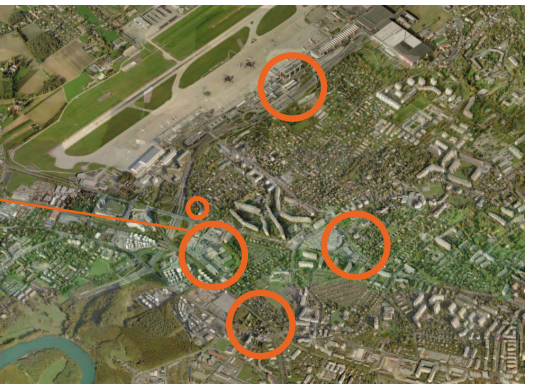
PSD Tête GVA – Casaï - Aéroport

ENJEUX MOBILITE

PSD Tête GVA – Casaï - Aéroport



PSD Tête GVA – Casaï - Aéroport



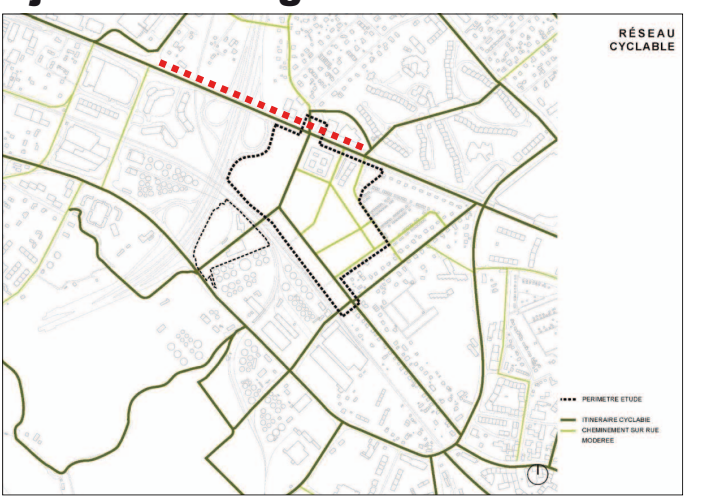
PROJETS ENGAGES

Projet de l'Etang

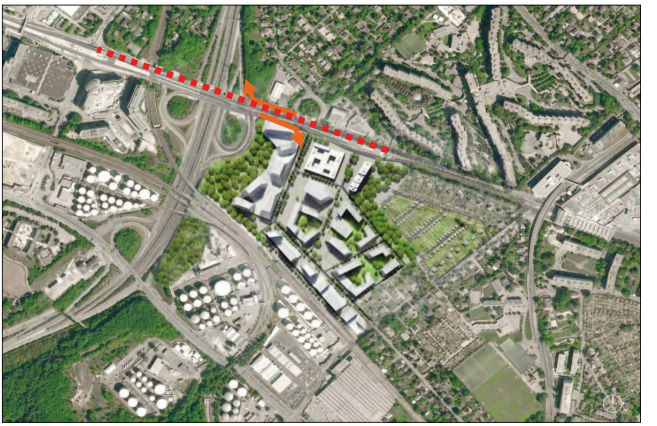
265 000 m²

Projet de l'Etang

Projet de l'Etang

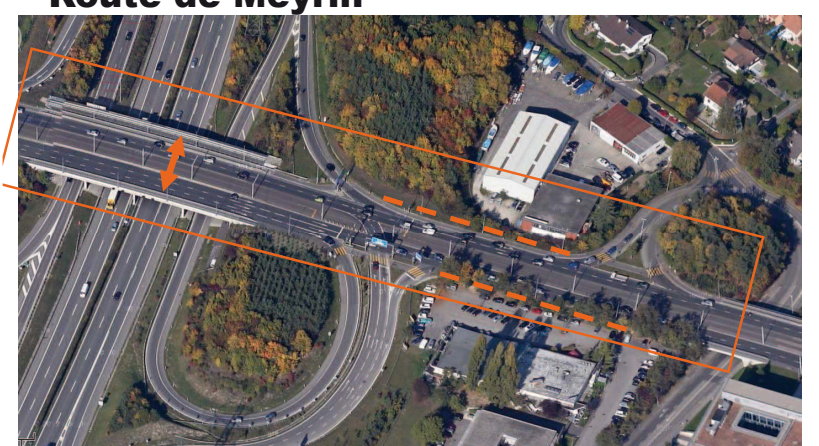


Projet de l'Etang



IMPACTS SUR LE RESEAU

Route de Meyrin

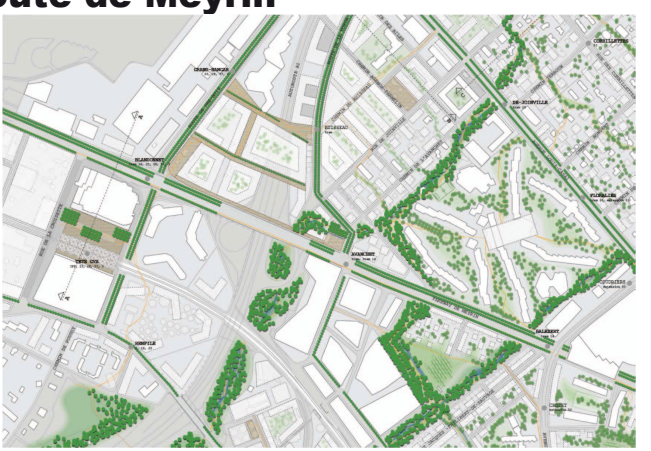


UN SEGMENT COMPLEXE

Route de Meyrin

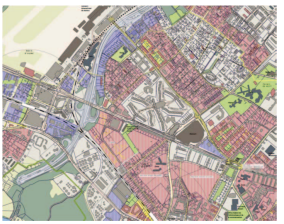
DES ALTERNATIVES A MOYEN TERME

Route de Meyrin



DES TRANSFORMATIONS A LONG TERME

Echéances



PSD
21.05 – rendus des 3 équipes
20.06 – tables rondes
31.08 – choix d'une équipe
Dès oct – études urbaines
2014 – travaux espaces publics

ETANG
16.05 – dépôt d'une DR
Été – compléments
Fin 2012 – engagement PLQ
2016 – premiers travaux

ANNEXE 4

Annexe 4

Girard Pierre Alain (DCTI)

De: Prina Alexandre (DIM)
Envoyé: lundi, 11. juin 2012 19:25
À: Girard Pierre Alain (DCTI)
Objet: RE: Commission des travaux - PL 10789

Monsieur Girard,

Veuillez trouver ci-joint, conformément à votre demande les réponse dans le texte de vos questions.

Je reste à disposition notamment si la forme ne convenait pas.

Recevez mes meilleures salutations

Alexandre Prina

De : Girard Pierre Alain (DCTI)
Envoyé : mercredi 6 juin 2012 11:29
À : Prina Alexandre (DIM)
Objet : Commission des travaux - PL 10789

Monsieur Prina,

Dans le cadre de l'examen du PL 10789 (crédit d'étude pour une liaison cyclable le long de la route de Meyrin), la présidente de la commission des travaux a listé les questions posées par les députés. Celles qui concernent la DGM ont trait, d'une part, à la procédure d'approbation des plans (je suis déjà en contact avec M. Tettamanti) et, d'autre part, à la signalisation. Pourriez-vous me transmettre votre réponse écrite aux 2 questions ci-dessous, de préférence d'ici lundi 11 juin, de sorte que les députés puissent en prendre connaissance avant leur séance du 12?

- Amélioration de la signalisation et interdiction aux cyclistes de l'usage du pont. Est-ce possible d'interdire juridiquement un axe aux vélos ?

Juridiquement oui. La loi fédérale sur la circulation routière (LCR) permet, conformément à l'article 19 al c de l'ordonnance sur la circulation routière (OSR) de : « *Les interdictions partielles de circuler interdisent le passage à des véhicules déterminés; elles ont la signification suivante : ... le signal «Circulation interdite aux cycles et cyclomoteurs» (2.05) interdit de circuler avec des cycles ou des cyclomoteurs; quant au signal «Circulation interdite aux cyclomoteurs» (2.06), il interdit l'emploi de cyclomoteurs avec le moteur en marche;* **» de restreindre la circulation routière notamment pour des raisons de sécurité (al. 2 et 4 de l'art. 3 LCR et art. 104 OSR).**
Une enquête publique sera toutefois nécessaire nécessaire ainsi qu'une prise d'arrêté.
Bien sûr, pour éviter les recours possibles, il faudra dans ce cas motiver dans l'enquête publique des raisons ayant trait à la sécurité routière, et mentionner l'alternative proposée.

ANNEXE 4

- Question sur la signalisation routière : Est-il possible de prioriser les feux tricolores sur le parcours du tracé existant au nord de la route de Meyrin (piste Tadéoli) et modifier la signalisation ? (pour permette une plus grande priorité et fluidité aux vélos)

Théoriquement, il serait tout-à-fait possible de prioriser un itinéraire au moyen de la signalisation lumineuse. Toutefois dans la pratique c'est beaucoup plus compliqué, du fait de la disparité de la vitesse des cyclistes. Par ailleurs et si on se réfère à l'axe en question, il n'existe qu'une traversée réglée par une signalisation lumineuse. Les autres points de conflits ne nécessitant pas ce type d'équipement de régulation pour assurer la sécurité ou le confort des usagers. Elle est située en traversée de la route de

ANNEXE 4bis

12.06.2012

Pré-Bois et est donnée à la demande. S'agissant d'une route prioritaire, elle est régie par un certain nombre de contraintes liées notamment aux autres carrefours situés à proximité en raison de leur complexité. Les études menées pour améliorer à court terme cet itinéraire prioritaire ont mis en évidence la possibilité d'améliorer l'itinéraire au droit de l'ICC en modifiant le rapport de priorité. L'amélioration du balisage notamment à l'intérieur de Meyrin et Cointrin pour rabattre les usagers sur l'itinéraire principal doit être également être évaluée.

Merci beaucoup d'avance de vos réponses.
Avec mes meilleurs messages.

Pierre Alain Girard
Coordinateur des projets stratégiques
DCTI-Secrétaire général adjoint

Place de la Taconnerie 7, Case postale 3880 - 1211 Genève 3
Courrier interne : A101E3/DCTI
Tél. + 41 22 327 94 17
Fax + 41 22 327 94 09
Email : pierre-alain.girard@etat.ge.ch

Penser à l'environnement avant d'imprimer ce courriel

ANNEXE 5

Annexe 5

RE: PV 093 travaux du 22-05-2012

Tettamanti Roland (DIME)

Date d'envoi : mercredi 30 mai 2012 08:54
À : Girard Pierre Alain (DU)
Pièces jointes : Ouverture conciliation.040~1.pdf (654 Ko) ; Opposition ASPIC.pdf (795 Ko) ; Courrier ASPIC.060207.pdf (702 Ko) ; Conciliation.050310.pdf (453 Ko) ; Conciliation.050120.pdf (431 Ko)

Monsieur,
Vous trouverez en pièces jointes les documents relatifs aux négociations avec Pro-Vélo (ex-ASPIC) faites dans le cadre de la procédure PAP du TCMC. (Enquête publique de nov-déc. 2003).
Au total, nous avons rencontré cette association à 12 reprises entre 2004 et 2006. J'ai joint à ce message les PV des deux séances qui ont traité la problématique de la rte de Meyrin entre Avanchets et Blandonnet.
Vous remarquerez qu'à l'époque des négociations, il n'y a pas eu d'entrée en matière de la DP tram et du COPIL TC 2005 concernant un itinéraire vélo sur la route de Meyrin au droit des jonctions autoroutières.
Un dossier "papier" vous est transmis ce jour par courrier interne

Avec mes meilleures salutations

Roland Tettamanti, **022-546 78 46**
Chef du service conception tramways
Direction générale de la mobilité

De : Girard Pierre Alain (DCTI)
Envoyé : vendredi 25 mai 2012 18:15
À : Tettamanti Roland (DIM)
Cc : Prina Alexandre (DIM)
Objet : TR: PV 093 travaux du 22-05-2012

Monsieur Tettamanti,
Lors de l'examen du PL 10789 sur un crédit d'étude en vue de réaliser une piste cyclable le long de la route de Meyrin, la commission a auditionné la DGM il y a quelques semaines sur le plan de mobilité douce, puis Pro Vélo cette semaine. A cette occasion, les députés ont demandé à connaître la réponse donnée par l'Etat à Pro Vélo lorsqu'ils ont demandé et proposé des variantes de pistes cyclables lors de la réalisation du tram.
Pourriez-vous retrouver ces documents et m'en faire tenir copie sous 10 jours, si possible?
Par ailleurs, la commission a aussi posé des questions sur la signalétique et la possibilité d'interdire aux cyclistes l'usage du pont de la route de la Meyrin sur l'autoroute. Est-ce que je peux vous demander de m'indiquer quelles est la direction compétente à la DGM pour répondre à cette question, de sorte que je m'adresse à elle?
Je vous remets le pv de la dernière séance, qui comporte pas mal d'erreurs (procès-verbaliste remplaçant).
Avec mes meilleurs messages et mes remerciements anticipés.

Pierre Alain Girard
Coordinateur des projets stratégiques
DCTI-Secrétaire général adjoint

Place de la Taconnerie 7, Case postale 3880 - 1211 Genève 3
Courrier interne : A101E3/DCTI
Tél. + 41 22 327 94 17
Fax + 41 22 327 94 09
Email : pierre-alain.girard@etat.ge.ch

Penser à l'environnement avant d'imprimer ce courriel

34

ASPIC – Association pour les intérêts des cyclistes
aspic@imaginer.ch
7, Boulevard Carl-Vogt
1205 GENEVE

Opposition au TCMC

BAV | 17. DEZ. 2003 | OFT
TU-Nr.: | Reg.-Nr.: 222.1 | Referenz-Nr.:
STAB | rs | fl | D | VE | TE | AU

Genève, le 15 décembre 2003

Office fédéral des transports (OFT)
section ETC
3003 Berne

Concerne: **Enquête publique, nouvelle ligne de tram, section Cornavin – Meyrin - CERN.**

Madame, Monsieur,

Après avoir pris connaissance du projet de construction d'une nouvelle ligne de tram sur la section "Cornavin – Meyrin – CERN", l'ASPIC (Association pour les intérêts des cyclistes) vous fait part de son **approbation** quant à la concession de voies de tram sur cette section.

Après études approfondies des documents mis à notre disposition lors de l'enquête publique, nous demandons, cependant, **quelques modifications concernant la sécurité des cyclistes** aux aménagements et mesures de circulation qui devraient accompagner cette nouvelle ligne.

Vous trouverez ci-dessous nos remarques et propositions d'aménagement en faveur de la sécurité des cyclistes et pour le bon fonctionnement des Transports publics.

NB : Dans le texte, 2R (deux-roues) s'entend pour les cycles et assimilés.

Lot 1

Passage Montbrillant :
Trouver des places de vélos en remplacement de celles supprimées au centre du passage (Si ces places de remplacement devaient être situées à l'ouest du passage Montbrillant, un accès direct aux quais CFF depuis le passage Montbrillant serait nécessaire).

Place de Montbrillant :
Tenir compte des liaisons transversales 2R: rue de Malatrex <-> rue de Montbrillant et rue de Lyon <-> rue de Montbrillant.

Rue de la Servette (jusqu'à la rue Tronchin) :
Etudier la possibilité de pistes au lieu de bandes (surtout à la montée).

Rue de la Servette (rue Tronchin – arrêt Poterie) :
Tenir compte de la liaison transversale 2R: rue de la Poterie <-> rue Jean-Robert Chouet.

Rue de la Servette (arrêt Poterie – arrêt Servette) :

Un aménagement cyclable continu est aussi nécessaire à la descente :
Répartition : 3,5 – 2,0 – 0,5 – 1,5 – 2,9 – 7,1 – 2,9 – 1,5 – 0,5 – 2,0 – 3,5 ou, mieux, moins de places de parking et pistes au lieu de bandes.
Carrefour Carteret, prévoir des tourner à gauche (tàg) indirects pour les 2R
Carrefour Wendt - Hoffmann, prévoir tàg indirect aussi pour les 2R direction avenue Wendt.

Route de Meyrin (Wendt-Hoffmann – Vaucher-Bouchet)

Prolonger les pistes cyclables vers le carrefour Wendt-Hoffmann (passage derrière le stationnement à la montée). Ne pas interrompre les pistes au droit des passages piétons.
Assurer la liaison transversale 2R rue Edouard Rod <-> rue des Fontaines-Saintes et prévoir un tàg-2R indirect.

Carrefour Bouchet :

Prévoir des aménagements 2R sur la liaison transversale 2R avenue Edmond Vaucher <-> avenue du Bouchet et tàg-2R indirects.
Tourner à droite sur l'avenue Louis Casaï moins tangent à la bande 2R.
Descente de l'avenue Louis Casaï, aménagement cyclable dans (ou à côté) de la voie BUS et accès à la piste descendante.
Prévoir des parkings 2R au nord et au sud du carrefour.

Lot 2

Route de Meyrin (Bouchet – Balexert)

A la montée : pistes partout où cela est possible. Séparer le tourner à droite pour le parking Balexert 100m. avant l'entrée et aménager une piste.
A la descente : prévoir le double sens sur la piste.

Route de Meyrin (arrêt Avanchets)

Le tourner à gauche sur le quartier des Avanchets va apporter du transit dans ce quartier. La suppression de cette voie de tourner à gauche ainsi que le déplacement des voies côté Avanchets (berme arborisée de 3,80m aussi vers l'arrêt) permettrait de diminuer l'emprise de la chaussée de 3 à 5,50m.
Simplifier les traversées, grouper la traversée des cycles et des piétons. Protéger le parking 2R.

Route de Meyrin (Avanchets – Blandonnet – Jardin-Alpin - ...)

Il est nécessaire de trouver une liaison 2R directe sur la route de Meyrin (ou parallèlement à celle-ci côté Vernier) depuis l'arrêt Avanchets jusqu'à Blandonnet, Jardin-Alpin et Meyrin-Village.
Assurer une traversée 2R, dans les 2 sens, entre l'avenue de Mategnin et le chemin du Plantin.
Prévoir également le passage des piétons.

Rue Lect

Prévoir des aménagements cyclables sûrs entre le giratoire rue Lect – rue Cardinal-Journet et le giratoire rue Lect – avenue de Mategnin.

Arrêt Forumeyrin

Prévoir des parkings 2R protégés.

Arrêt Vaudagne

Prévoir des parkings 2R protégés (dernière double desserte)

Avenue de Vaudagne (Promenade de Corzon – Avenue Sainte-Cécile)

Indiquer clairement que les cyclistes doivent circuler sur les "trottoirs"

Arrêt Gravière
Prévoir des parkings 2R protégés (tête de ligne)

Avenue Sainte-Cécile
Mettre la voie de rebroussement hors chaussée (trop de conflits avec les 2R et les piétons)

Avenue de Vaudagne (Promenade de Corzon – Meyrin-Village)
Rétrécir la chaussée et faire circuler les cycles sur le trottoir élargi.

Arrêt 'Meyrin-Village'
Modifier l'aménagement de l'arrêt pour permettre aux cycles de circuler hors chaussée (impossible de rouler entre le rail et le quai surélevé), Prévoir des parkings 2R protégés.
Assurer une traversée 2R, dans les 2 sens, entre l'avenue de Vaudagne et la rue Virginio-Malnati.

Lot 3

Route de Meyrin (Jardin-Alpin – Meyrin-Village)
Trouver une liaison 2R directe entre le chemin du Bois-du-Lan jusqu'à Blandonnet et Avanchets parallèle à la route de Meyrin.
Assurer la liaison entre le chemin de Riantbosson et le chemin du Bois-du-Lan.
Conserver les cycles hors chaussée entre l'arrêt de bus Golette et le carrefour Vaudagne – Malnati.

Route de Meyrin (Meyrin-Village – Hôpital)
A la descente : Pas assez d'espace entre le rail et le trottoir. Mettre les cycles hors chaussée jusqu'à l'arrêt hôpital.
A la montée : piste depuis l'avenue J.D. Maillard jusqu'à Meyrin-Village.
Arrêt hôpital : prévoir des parkings 2R protégés.

Route de Meyrin (Giratoire rte du Mandement – av. Louis Rendu)
Conserver les aménagements 2R hors chaussée sur tout le pourtour du giratoire.

Route de Meyrin (Giratoire Louis Rendu - CERN)
Aménager des pistes sur toute la longueur de ce tronçon (à récupérer en partie sur la surlargeur du site propre)
Assurer la liaison transversale 2R chemin de la cascade <-> chemin des Ceps.
Arrêt CERN, Prévoir des parkings 2R protégés.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos demandes de modifications, nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Pour le comité

J-P Cattin

Jean-Paul CATTIN
commission technique

Copies à: CT, OTC, Communes de Genève, Vernier, Meyrin

DAEL Mise en œuvre du réseau de transports collectifs
EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAYS

TRANSPORTS COLLECTIFS 2005

Notes de séance - extrait

Code : **CMC-TD-026a**	**Cornavin-Meyrin-CERN - Conciliation**
Lieu : OTC	Date / Heure : 19 mars 04 dès 8h30
Opp. : 34 / 37 / 73	

Objets	Traité par / délai
14h00-16h00 **Communauté d'intérêts pour les TP - CITRAP (37)** **Association pour les intérêts des cyclistes - ASPIC (34)** **Coordination transports et déplacements (73)**	
Présents: Me Marco Ziegler, président CTD M. Michel A. Ducret, président CITRAP M. Francis Wagon, vice-président CITRAP M. Jean-Paul Cattin, commission technique ASPIC	
Me Ziegler rappelle que la CTD soutient la démarche de la CITRAP et de l'ASPIC.	
M. Ducret relève que l'association est globalement favorable au projet du tram mais ainsi qu'elle l'a déjà fait savoir, n'approuve pas le tracé de la branche "Gravière".	
Les opposants commentent quelques points du courrier de la CITRAP du 17 décembre 2003 :	
5.1 Longueur des arrêts : la CITRAP demande que tous les arrêts soient allongés assez pour permettre le doublement des convois dans le futur	
5.2 Barrières aux arrêts : des réalisations de ce type existent en Allemagne	
5.3 Les opposants n'approuvent pas le choix du matériel bi-directionnel, solution qu'ils estiment coûteuse en places assises supprimées	
5.4 P+R vélos : la CITRAP et l'ASPIC recommandent d'en installer à chaque arrêt, le vélo constituant un mode de rabattement très économique	X
6.1 Retournement des convois : M. Ducret fait remarquer que la diagonale simple ne permet pas le rebroussement dans les deux sens (proximité de l'arrêt Montbrillant) et propose une boucle de rebroussement autour de l'Eglise Notre-Dame, préférable selon lui à une double diagonale sur Pépinière	
6.3 Arrêt Montbrillant : les opposants estiment que c'est un important point de transfert modal et réaffirment leur intérêt pour la liaison verticale avec le quai CFF M. Cattin insiste sur l'importance de la lisibilité du cheminement depuis le P+R vélo vers l'arrêt Montbrillant et la gare CFF	
7.1 "By-Pass" de la Servette : les opposants auraient préféré une solution telle qu'on peut voir à Grenoble, qui aurait permis de faire passer les vélos et les piétons sous l'immeuble, évitant ainsi le by-pass (à défaut de la démolition de l'immeuble)	

Coordination Techdata SA, 2 rue des Grandes-Portes, 1213 Onex
Tél. +41 22 792 12 63 Fax +41 22 792 12 94
Email : geneve@techdata.net Web: www.tc2005.ch

DAEL Mise en œuvre du réseau de transports collectifs
EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAYS

TRANSPORTS GENEVOIS TPG

Notes de séance

Code : **Y-TD-031**	**Conciliation - TCMC - Lot 2** **Opposition ASPIC**
Lieu : OTC	Date / Heure 20 janvier 2005 à 8h00

Participants :		Diffusion :
M. El-Hindi	DIAE, OTC	Participants
M. Tettamanti	DAEL	Cellule de pilotage
M. Marconi	Gi-C3	
Mme Coppel	Techdata	
Opposants:	M. Cattin, ASPIC	

Excusé(s):	Auteur :	Annexe(s) :
	C. Coppel	

Objectif(s): Présentations de solutions / tronçon Avanchets - Avenue de Mategnin

Objets	Traité par / délai

1. Introduction

M. El-Hindi ouvre la séance, dont l'objectif est d'examiner le tronçon Avanchets - Rue Lect, et remet à M. Cattin le rapport de Gi-C3 sur les parkings deux-roues aux arrêts.

M. El-Hindi informe M. Cattin qu'une séance aura lieu le 28.01.05 avec Balexert, à qui seront présentées les solutions discutées lors de la dernière séance avec l'ASPIC.

2. Solutions

Tronçon Avanchets - Blandonnet

M. El-Hindi confirme que la cellule de pilotage n'entre pas en matière sur la question d'une piste cyclable sur la route de Meyrin dans le secteur des bretelles autoroutières, l'itinéraire par la passerelle Emile-Taddéoli lui semblant la meilleure solution. La réalisation d'une passerelle franchissant l'autoroute à l'ouest n'est pas non plus envisagée, car clairement hors du périmètre du projet. Ces décisions devront être entérinées par le Comité directeur. X

M. Cattin doit encore regarder la configuration de la piste cyclable au droit du parking de Pré-Bois, à l'endroit où elle se réinsère sur la route de Meyrin.

Tronçon Blandonnet - aéroport (plan de marquage K-4)

Le détail des intersections avec la piste cyclable aux sorties du centre de maintenance secondaire et du café de l'Aviation doivent encore être traitées. La piste cyclable à double-sens devra faire une largeur de 2,5 m (3,5 avec les piétons) et se calquer sur le site existant ; il manque un double-sens vers le café de l'Aviation ainsi que la séparation piétons / cycles.

Objets	Traité par / délai
Tronçon aéroport - avenue de Mategnin - rue Lect (plan de marquage K-5) Mêmes remarques. L'angle route de Meyrin / avenue de Mategnin devra être redessiné et amélioré, les talus seront dessinés partout. M. Cattin fait remarquer que l'existant n'est pas entièrement reporté sur les plans. A partir de ce carrefour, la route de Meyrin est hors périmètre du projet, qui reprend vers le Bois-du-Lan au début de la tranchée couverte. Les mandataires feront néanmoins une esquisse pour ce tronçon et étudieront la traversée du carrefour pour les cycles et piétons qui continuent sur la route de Meyrin.	
3. Actions	
- Mise au point des solutions discutées et transmission des documents à l'OTC et à l'ASPIC (au plus tard vendredi 4 février le matin)	Gi-C3 / 04.02.05
- Transmission à Techdata d'un exemplaire de tous les rapports "conciliation"	Gi-C3
- Remarques de l'ASPIC sur le rapport "parkings deux-roues"	M. Cattin
La prochaine séance aura lieu le 17.02.05 à l'OTC.	

DAEL Mise en œuvre du réseau de transports collectifs
EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAYS

Notes de séance

Code : Y-TD-035	Conciliation - TCMC - Lot 2 Opposition ASPIC (34)
Lieu : OTC	Date / Heure 10 mars 2005 à 8h30

Participants :		Diffusion :
M. El-Hindi	DIAE, OTC	Participants
M. Tettamanti	DAEL	Cellule de pilotage
M. Marconi	Gi-C3	
Opposants:	M. Cattin, ASPIC	

Excusé(s):	Auteur :	Annexe(s) :
	D. Marconi / TD	

Objectif(s): Présentations de solutions

Objets **Traité par / délai**

1. Introduction

M. El-Hindi ouvre la séance. L'objectif est de présenter à l'ASPIC les modifications convenues lors de la séance précédente.

2. Solutions

Troncon Balexert - Avanchets (plan 321-104)

A la demande de l'ASPIC, la piste cyclable entre la bretelle du Pailly et l'avenue De-Baptista a été repositionnée à gauche du cheminement piétons, du côté du stationnement. Il faudra encore ajouter un marquage à 50 cm du stationnement.

L'OTC estime que la bande cyclable serait plus sûre à droite du trottoir piétons, loin des voitures stationnées.

L'aménagement est maintenu tel quel pour le moment. L'ASPIC reste ouvert à un changement, sous réserve d'une amélioration de la visibilité des liaisons piétonnes avec les immeubles des Avanchets (profils 27 et 31).

Avanchets

Au carrefour avec l'avenue De-Baptista, la bande cyclable sur la chaussée doit être supprimée et les bords de chaussées seront repris. Les cyclistes traversent l'avenue De-Baptista et peuvent éventuellement rejoindre la route de Meyrin après le passage piétons (profil 35) ; il faudra allonger la bordure abaissée des piétons.

M. Cattin demande de trouver une liaison cyclable entre la piste cyclable côté Avanchets et le chemin de l'Etang. Dans cette optique, il faudra consulter le registre foncier pour situer les servitudes de passages à talons et vérifier s'il est possible de les modifier pour les vélos également.

Objets	Traité par / délai
La traversée des cyclistes présente une zone d'attente trop étroite entre le trafic direction ville et le tram direction ville. Il faudra prévoir dans la régulation des feux la traversée en une seule fois de la voie tram et de la chaussée direction ville.	
Tronçon Avanchets - Blandonnet non aménagé pour les cyclistes Le Comité directeur TC2005 n'entre pas en matière sur la demande de l'ASPIC, estimant que l'itinéraire alternatif par la passerelle Emile-Taddéoli répond à la demande.	X
Tronçon avenue de Mategnin - Bois-du-Lan Il n'y a pas d'acquisitions de terrain prévues : il faudra éventuellement trouver une solution sans emprises supplémentaires avec un marquage.	
Tronçon rue Lect - rue De-Livron Dito ci-dessus. M. El-Hindi propose d'attendre la séance de la Délégation du 11 mars, où le sujet sera abordé, avant d'entreprendre quoi que ce soit. En réponse à la question de M. Cattin concernant l'existence éventuelle d'un projet d'aménagement cyclable sur la rue Lect, M. Tettamanti a consulté le génie civil qui confirme qu'il n'y a pas de projet prévu, ni à la division des routes ni à la division de la voirie.	
Divers L'ASPIC a reçu les plans modifiés du lot 1 de G2M3.	
3. Actions	
- Tâches traitées par Gi-C3 décrites plus haut	Gi-C3
- Convoquer M. Bieri aux séances futures et lui diffuser ce PV	Techdata
La prochaine séance aura lieu lundi 4 avril 05 à 14h00 à l'OTC.	

aspic association pour les intérêts des cyclistes

BAV	- 8. FEV. 2006	OFT
TU-Nr.: 6772 316	Reg.-Nr.: 3412	

D	SRM	rev		FI	SI

Intervention Aspic (Pro-Vélo) dans le cadre d'une procédure complémentaire (modif. projet) janv. 2006

Office fédéral des Transports (OFT)
Section ETC
Bollwerk 27
3003 Berne

Genève, le 7 février 2006

Concerne : Modification du projet de construction de la nouvelle ligne de tram section Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC). Modifications localisées sur le tronçon Les Avanchets - CERN. Mise à l'enquête publiée dans la Feuille d'Avis Officielle du vendredi 6 janvier 2006.

Madame, Monsieur,

Nous avons consulté avec attention les modifications apportées au projet TCMC sur le tronçon susmentionné.
Sur ces modifications précises, voici nos observations et propositions de modifications :

Tronçon Bouchet - Meyrin (Lot 2)

Côté et hauteur du Dépôt tram (CMS En Chardon) :

- Prévoir un îlot ou une zone refuge pour les piétons et les cycles dans le triangle entre les deux voies d'entrée/sortie Meyrin et Genève du CMS afin de sécuriser le passage.
- Installer des panneaux clignotants d'avertissement tram afin d'éviter un conflit tram-cyclistes/piétons.

Tronçon av. de Mategnin - Jardin Alpin

Nous constatons que rien n'est prévu pour les cyclistes, alors que la chaussée a été élargie et le nombre de voies augmenté. La situation est même péjorée étant donné la disparition des contre-routes. Les deux voies pour le tourner-à-droite vers la Rue Lect direction Meyrin-Cité sont-elles vraiment nécessaires ? Comment peut-on se rendre à Meyrin-Village depuis le carrefour rte de Meyrin-Avenue de Mategnin ?

- Prévoir un aménagement cyclable entre l'avenue de Mategnin et le Jardin Alpin, en parallèle avec le flux piéton : piste cyclable direction Meyrin-Village, et aménagement direction Genève.

Cet aménagement est aujourd'hui prévu et autorisé dans le cadre d'une procédure cantonale de 2010. (Travaux dès fin 2012)

bd Carl-Vogt 7
1205 Genève
email : info@aspic.ch
http://www.aspic.ch
tél + fax : 022/329 13 19
CCP : 12-23946-7

aspic association pour les intérêts des cyclistes

Carrefour Route de Meyrin - Avenue de Vaudagne

Les courbes du tram ont été modifiées, mais il manque toujours une solution pour les cyclistes : ceux qui débouchent depuis le CERN et veulent tourner à gauche se retrouvent dans le même flux que les voitures tournant à gauche et sont coincés entre le rail et le quai surélevé.

Tronçon Maisonnex-Dessus - CERN (Lot 3)

- Prévoir une *piste* cyclable entre l'entrée B du CERN et le nouvel arrêt, dans les 2 sens. Raisons de la proposition : les files d'attente des véhicules en direction de la douane pourraient empiéter sur la *bande* cyclable car elles ne se rabattront pas forcément sur une file unique.
- Pour l'accès à l'entrée A du CERN depuis Meyrin, tourner à gauche indirect (direction douane, hauteur du carrefour)

Remarques complémentaires sur l'ensemble du projet

Dans notre courrier du 15 décembre 2003, l'ASPIC avait déjà fait un certain nombre d'observations concernant les aménagements du TCMC, qui ont conduit les services cantonaux responsables du projet (DAEL et OTC) à organiser plusieurs séances de concertation avec notre association.
Ces différentes séances ont permis d'améliorer le projet initial et de donner satisfaction aux cyclistes genevois sur certains tronçons : entre Cornavin et Avanchets, entre Pré-Bois et l'Av. de Mategnin, entre le Giratoire Louis-Rendu et l'entrée B du CERN.

Par contre, l'absence totale d'aménagement sur les tronçons Avanchets - Pré-Bois et Av. de Mategnin - Jardin Alpin, empêche la continuité de l'itinéraire cyclable Genève - Meyrin.

- Tronçon Avanchets - Pré-Bois : nous constatons que le viaduc sur l'autoroute va être élargi, alors qu'aucun aménagement cyclable n'a été prévu.
- Tronçon Av. de Mategnin - Jardin Alpin : voir propositions ci-dessus.

A noter que la situation sur ces deux tronçons est analogue au viaduc de la route de Vernier où un cycliste a été tué récemment. Entre les passerelles Taddéoli (ICC) et du Bois-de-la-Grille, il n'y a donc aucun itinéraire sécurisé, et ces deux passerelles cyclables sont éloignées de plus d'un kilomètre !

aspic association pour les intérêts des cyclistes

En vous remerciant par avance de tenir compte de nos observations et en restant à votre disposition, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Jean-Paul Cattin Julie Barbey
Commission technique ASPIC

Marcel Dumalle
Sous-groupe ASPIC Meyrin

Copies à : Etat de Genève Département du Territoire : OCM et Direction de l'Aménagement
Commune de Meyrin
Coordination transports et déplacements

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Infrastructure

Référence du dossier: 341.282/0316
Ittigen, le 17 août 2006

18 AOUT 2006

APPROBATION DES PLANS

Procédure ordinaire (art. 18 ss LCdF)

L'OFFICE FEDERAL DES TRANSPORTS (OFT)

Dans l'affaire

Projet des Transports publics genevois (TPG)

concernant

la construction du deuxième tronçon de la ligne de tramway section Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) entre les Avanchets et le CERN

canton de Genève, communes de Vernier et de Meyrin

I. a constaté:

1.1. Projet

Le 4 septembre 2003, les Transports publics genevois (TPG) ont soumis à l'OFT pour approbation les plans d'une nouvelle ligne de tramway reliant la gare CFF de Cornavin au CERN. Les TPG ont demandé à l'OFT le 18 avril 2005 de fractionner la procédure et d'approuver dans un premier temps le tronçon Cornavin – les Avanchets. L'OFT a admis cette requête le 21 avril 2005 et a approuvé les plans du premier tronçon du tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) par décision du 14 septembre 2005.

Michel Angéloz
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
adresse postale: Office fédéral des transports OFT, CH-3003 Berne
Tél. +41 (0) 313225464, Fax +41 (0) 313225595
Michel.Angeloz@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch

débarquement de passagers en dehors des zones de quais ne sont pas admissibles. Au vu des explications convaincantes du maître d'ouvrage, le grief du GTE est rejeté.

Le parking d'échange Gravière était prévu dans le projet initial. Son abandon est dû principalement à l'affectation agricole de la zone concernée et aux difficultés auxquelles sa réalisation se serait heurtée. Le maître d'ouvrage a expliqué que deux référendums contre le déclassement de la zone ont abouti. Quoi qu'il en soit, les places de parc planifiées sur cette installation constituaient une réserve et n'ont pas été prises en compte dans le bilan global de stationnement du rapport d'impact sur l'environnement.

Les griefs de Hugues Genequand et consorts, du Touring Club Suisse section genevoise et consorts, du Groupement Transports et Economie et consorts ne sont pas fondés et leurs oppositions sont rejetées.

11.22. Association pour les intérêts des cyclistes (ASPIC)

L'ASPIC est intervenue lors de l'enquête publique de 2003. Elle soutient la construction du TCMC mais sollicite certaines modifications. Elle a formulé des observations concernant le périmètre de la plate-forme ferroviaire "En Chardon" et les tronçons avenue de Mategnin – Jardin Alpin et Maisonnex-Dessus - CERN dans le cadre de l'enquête publique complémentaire. Plusieurs séances avec l'ASPIC ont été organisées par le maître d'ouvrage pour intégrer dans le projet les remarques de l'association dans la mesure où cela était possible. L'OFT examine les commentaires contenus dans les deux courriers de l'ASPIC (ATF 116 Ib 141 consid. 1).

- Route de Meyrin : l'ASPIC reproche l'absence d'aménagement cyclable depuis l'arrêt Avanchets jusqu'à Blandonnet. Le maître d'ouvrage a exprimé toute sa réticence à laisser circuler les cyclistes dans ce secteur en raison du fort trafic routier. Les deux roues disposent d'un itinéraire par la passerelle Emile-Taddéoli. Le maître d'ouvrage a néanmoins commandé une étude sur une liaison cyclable des Avanchets jusqu'à Meyrin-Village.

- Tronçon Blandonnet – Jardin Alpin : la liaison souhaitée par l'ASPIC est comprise dans le projet.

- Rue Lect : l'ASPIC demande des aménagements cyclables sûrs entre le giratoire rue Lect – rue Cardinal-Journet et le giratoire rue Lect – avenue de Mategnin. L'examen de la situation a démontré le caractère irréalisable de cette solution.

- Arrêts Forumeyrin, Vaudagne, Gravière, Meyrin-Village, Hôpital-la-Tour et CERN : l'opposante requiert un parking deux roues. Le maître d'ouvrage est d'accord de financer ces équipements et effectuera un test à l'arrêt Avanchets. En revanche, l'entretien des ces structures incombera aux communes.

- Avenue Ste-Cécile : la mise de la voie de rebroussement hors chaussée est incluse dans le projet.

- Avenue de Vaudagne : l'ASPIC suggère de rétrécir la chaussée pour faire circuler les deux roues sur le trottoir élargi. Le maître d'ouvrage a répondu que cela n'est pas possible et que les cycles devront emprunter le site du tramway.

- Arrêt Meyrin-Village : le maître d'ouvrage a exposé qu'il ne peut donner suite au souhait de l'opposante de modifier l'arrêt pour que les deux roues passent en dehors de la chaussée.

- La liaison directe entre le chemin du Bois-du-Lan et Blandonnet sera examinée dans le cadre de l'étude évoquée ci-dessus.

- Tronçon Meyrin-Village – Hôpital-la-Tour : l'espace entre le trottoir et le rail a été élargi à 1.40 m. Selon les vœux de l'ASPIC, l'absence de bande/piste cyclable à la descente est confirmée.

- Secteur giratoire route du Mandement – avenue Louis-Rendu : le maintien des aménagements deux roues en dehors de la chaussée sur le pourtour du giratoire est accepté.

- Secteur avenue Louis-Rendu – CERN : la création d'une piste sur ce tronçon a été prévue dans le cadre de la modification de projet.

- Plate-forme ferroviaire "En Chardon" : l'ASPIC souhaite un îlot ou une zone de refuge pour les piétons et les cyclistes entre les voies d'entrée et de sortie. Le maître d'ouvrage prévoit non pas un îlot, mais un tracé rectiligne de la piste cyclable.

- Tronçon Maisonnex-Dessus – CERN : une piste cyclable sera réalisée jusqu'à l'arrêt du tramway. En revanche, les cyclistes devront accéder au CERN par l'entrée A.

L'OFT constate qu'à la suite des séances de conciliation des 19 mars 2004 et 16 mars 2006, l'ASPIC a été très étroitement associée à la mise au point du projet dé-

finitif et que le maître d'ouvrage a tout mis en œuvre pour satisfaire ses requêtes tout en préservant les autres intérêts dignes de protection. Ce dernier a en particulier commandé une étude des itinéraires cyclables sur la route de Meyrin. L'opposition de l'ASPIC est rejetée dans la mesure où elle n'est pas devenue sans objet.

11.23. Pfister Meubles SA

Tout en saluant le projet de la ligne de tramway, la société Pfister Meubles SA est intervenue dans la procédure pour suggérer deux modifications : la réalisation d'un accès direct au parking du centre commercial et le déplacement du troisième passage piéton. Le maître d'ouvrage a examiné les propositions de l'opposante et est arrivé à la conclusion qu'elles n'apportent aucune amélioration au projet. S'agissant de la première modification, le maître d'ouvrage a expliqué que si la distance de stockage n'est pas suffisante, les files d'attente au "cédez le passage" bloqueront l'accès au parking souterrain. Par ailleurs, la rampe piétonne présenterait une déclivité trop importante. Le projet déposé, qui prévoit une bretelle se raccordant perpendiculairement sur le chemin de Riantbosson, offre une visibilité et un confort optimaux pour les automobilistes. Quant au ripage du passage piéton, il pourra au besoin être discuté avec Pfister Meubles SA dans le cadre du projet d'exécution.

Si l'intervention de Pfister Meubles SA doit être considérée comme une opposition, l'OFT accorde aux TPG le droit d'exproprier l'opposante conformément aux plans d'emprises et au tableau des droits à exproprier.

Concernant les emprises, le maître d'ouvrage a informé l'OFT qu'il n'existe pas de possibilité de les compenser en nature. L'indemnité sera donc versée en espèces. A défaut d'accord entre les parties sur le montant de celle-ci, la question sera tranchée par la commission fédérale d'estimation.

L'opposition de Pfister Meubles SA est rejetée.

12. Interventions

12.1. Parlement des Jeunes de Meyrin

Le Parlement des Jeunes de Meyrin s'est manifesté dans le cadre de la procédure pour demander l'aménagement de pistes cyclables. Son président a confirmé à l'OFT par courrier électronique du 10 mars 2004 que son intervention ne constitue

Date de dépôt : 8 octobre 2012

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Miguel Limpo

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le présent projet de loi (PL) vise à construire un aménagement cyclable qui aujourd'hui fait défaut sur la route de Meyrin, entre les Avanchets et Blandonnet. Cet aménagement a été éludé à l'époque de la construction des trams pour des raisons de coûts, car le franchissement du viaduc de l'autoroute obligeait à prévoir une infrastructure importante sous forme de passerelle.

Les autorités avaient été averties à l'époque par les associations cyclistes, notamment Pro Velo. L'association avait effectué une demande auprès du département des constructions et des technologies de l'information (ci-après DCTI), appuyée par les communes concernées, mais ce dernier n'y avait pas donné suite en raison de l'avancement des travaux. A la place, un détour pour cyclistes a été mis en place par le chemin du Ruisseau et la passerelle Emile-Taddeoli.

Si les débats au sein de la commission étaient placés sur une volonté commune de ne pas attiser la guerre des transports sur cet objet, les partis de l'Entente se sont vite ravisés et sont revenus sur une position dogmatique, peu à l'écoute des utilisateurs de vélos et en contradiction avec l'idée du libre-choix du mode de transports qui ne semble désormais s'appliquer plus qu'aux automobilistes.

Nous reviendrons dans le présent rapport sur les arguments en faveur d'un aménagement cyclable sur cet axe que la minorité a défendu au sein de la Commission des travaux.

Un chaînon manquant sur un axe majeur

Les piétons et les cyclistes sont les sujets les plus vulnérables du réseau routier. Le Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) a été adopté en mars 2011 et est actuellement en examen à la Commission des transports. Ce plan

est élaboré depuis 2009 et associe à ses réflexions les communes et milieux intéressés ainsi que l'association des communes genevoises. D'importantes évolutions ont été identifiées entre 2000 et 2005 : il y a toujours plus de ménages sans voitures et l'augmentation de la part de modes de transport doux atteint 8 %. Cette tendance semble se confirmer pour les années à venir. La mobilité douce est donc fortement utilisée par les Genevois, surtout pour les déplacements de proximité.

Le secteur de la route de Meyrin est identifié par le PDMD comme un tronçon à améliorer de façon à assurer un itinéraire continu et direct. Le tronçon de piste cyclable manquant est situé au centre du périmètre que couvre le Programme stratégique de développement (PSD) « Tête GVA – Casaï – Aéroport ».

Actuellement, un aménagement cyclable de haute qualité est réalisé en aval et en amont du chaînon manquant, entre les Avanchets et Blandonnet. Cet écart qualitatif pousse de nombreux cyclistes à emprunter la route de Meyrin, sans détour, malgré le fait qu'elle ne soit pas dotée d'une infrastructure propre.

La dangerosité de la route pour les cyclistes a par ailleurs été mise en évidence depuis l'inauguration de la ligne de trams, compte tenu des différentes entrées et sorties d'autoroute qui s'y situent, ainsi que du trafic poids-lourds.

Initiative 144 pour la mobilité douce

Au-delà du bons sens qui prévaudrait et devrait pousser la commission à soutenir l'idée d'une piste cyclable sur cet axe majeur, la minorité de la commission n'a cessé de rappeler l'acceptation par le peuple de l'initiative 144 pour la mobilité douce qui indique un soutien populaire à ce type de projet.

Il est intéressant de constater que les commissaires PLR avaient proposé de geler les discussions sur le projet de loi en attendant les résultats de la votation. Une fois le résultat tombé, les représentants de l'Entente ont jugé que le projet cyclable sur la route de Meyrin n'avait désormais aucun lien avec cette dernière.

« Un détour pas si grand que cela pour le cyclistes »

Une des manières de désengorger la ville au niveau du trafic motorisé privé est de rendre les itinéraires cyclistes plus attractifs.

Le détour actuel par la passerelle Emile-Taddeoli représente entre 5 et 7 minutes pour la plupart des personnes auditionnées (1 min 30 secondes pour les représentants du PLR). Les représentants de l'Entente et de l'UDC n'ont cessé de marteler que le temps de parcours supplémentaire était insignifiant. Ce genre de discours est difficilement imaginable quand les représentants du PLR discutent de détours équivalents en voiture.

Les détours sont certes charmants, voire bucoliques, pour se balader, mais quand il s'agit de satisfaire des obligations professionnelles ou autres, la ligne droite reste l'option préférée des cyclistes.

L'actuel itinéraire alternatif est parsemé d'obstacles et de feux rouges, ce qui ralentit considérablement le trajet. Les ingénieurs cantonaux ont par exemple insisté en commission sur le fait que le franchissement de la route de Pré-Bois, très passante, n'était pas optimal. Cette voie n'apparaît pas du tout de manière instinctive et il est donc facile de s'y perdre. La nuit, le chemin est particulièrement sombre.

En dehors du trajet centre-ville-Meyrin, il faut aussi prendre en compte les cyclistes de la région, puisque l'itinéraire de contournement double la distance de parcours entre le quartier des Avanchets et le centre commercial de Blandonnet par exemple. Beaucoup choisissent donc la solution la plus directe.

Le coût

Il est apparu clairement à la commission que la piste cyclable n'avait pas été prévue, non pas pour des raisons techniques, mais pour des raisons de coûts.

Contrairement aux arguments prônés par la majorité de la commission, la minorité n'était pas forcément accrochée à l'idée d'une passerelle. Conscient du coût important (près de 11 millions de francs), la minorité était ouverte, comme le département, à renvoyer le projet de loi au Conseil d'Etat afin d'étudier toutes les variantes possibles.

M. Deneys, motionnaire socialiste, expliquait lui-même lors de son audition que le montant avancé dans le projet de loi (basé sur une petite étude réalisée sous l'impulsion de Pro Vélo) était donné à titre indicatif et que toutes les possibilités devaient être étudiées.

La passerelle du Bachet, construite en bois, avait été soutenue par le PLR à l'époque alors même que son coût était très élevé. Un commissaire (MCG) s'est clairement interrogé sur les liens d'intérêts qu'entretiennent les membres du PLR et qui les poussent à soutenir ou à refuser un projet selon

les circonstances. L'infrastructure proposée ici n'est clairement pas moins indispensable que celle du Bachet.

Des projets alternatifs

La première consisterait à l'établissement de deux tronçons de voie cycles de part et d'autre de l'autoroute, l'un le long de la route de Vernier, au niveau de la zone d'activité du projet de l'Etang, l'autre à la hauteur de la voie verte du secteur Blandonnet, qui seraient à terme reliés par une passerelle enjambant l'autoroute. La construction de telles voies au sud de la route de Meyrin ne détournerait pas forcément les cyclistes du trajet le plus direct.

La mixité piétons et vélos sur les trottoirs aurait pu aussi faire l'objet d'une évaluation. Le seul problème avec cette alternative se situe au niveau du nœud autoroutier : les vitesses y sont non urbaines et la configuration n'est pas adéquate en termes de sécurité pour accueillir des cyclistes. Les études auraient pu être poursuivies, notamment en se servant de ce PL.

Enfin l'élargissement du pont sur la route de Meyrin constituerait également une alternative à étudier.

Les commissaires (PLR) ont également demandé de restreindre la circulation des cyclistes sur la route de Meyrin et d'augmenter les contrôles de police. Il s'avère qu'un tel changement ne pourrait pas se réaliser si facilement. Une enquête publique sera nécessaire ainsi qu'une prise d'arrêté. Pour éviter les recours possibles, il faudrait motiver dans l'enquête publique des raisons ayant trait à la sécurité routière, et mentionner l'alternative proposée, tout en sachant que celle-ci n'est actuellement pas adaptée et ne pourrait être utilisée comme argument. Cette solution ne serait une réponse que sur le court terme et nécessiterait des coûts supplémentaires en termes d'effectifs policiers.

Enfin, quant à la priorisation de l'itinéraire au moyen de la signalisation lumineuse, elle implique plusieurs difficultés du fait de la disparité de la vitesse des cyclistes et celle des automobilistes. Cette route prioritaire est régie par un certain nombre de contraintes liées aux carrefours situés à proximité en raison de leur complexité. L'amélioration du balisage notamment à l'intérieur de Meyrin et Cointrin pour rabattre les usagers sur l'itinéraire principal aurait également pu être évaluée.

Ce crédit

La commission a le pouvoir d'accorder un crédit d'étude jusqu'à 300 000 F ; au-delà, le crédit doit être soumis au Grand Conseil. Il est interdit de déposer un PL faisant recours à l'emprunt pour son financement. Le

financement du PL 10789 s'est néanmoins inspiré de la technique employée dans un récent projet radical demandant l'aménagement du tram à Meyrin ou du projet de loi demandant que des études sur le PLO soient réalisées. La technique juridique applicable en la matière n'a jamais vraiment été précisée dans la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (LGAF) et la loi portant règlement du Grand Conseil de la République et canton de Genève (LRGC).

Selon M. Girard, secrétaire général adjoint, les dispositions de la LGAF et de la LRGC, de même que la disposition constitutionnelle relative, ne sont pas d'interprétation facile, et cette problématique devra sans doute faire l'objet d'un débat de nature plus politique que juridique.

Une commissaire (S) a également insisté sur le fait que ce projet de passerelle aurait pu être rattaché à un crédit de programme.

Au niveau communal

Ce projet de loi s'inscrit de manière cohérente dans la planification que prévoient le plan directeur communal de Vernier, le plan directeur cantonal, les projets stratégiques de développement (PSD), les Périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA) et notamment la mesure 319.

En mars 2008, le Conseil municipal de la commune de Meyrin avait lancé un cri du cœur afin de demander la réalisation de cette piste dans le cadre des travaux du TCMC. Ce souhait n'a pas connu de suite.

Conclusion

Au vu de l'ensemble des arguments cités précédemment, la minorité de la Commission des travaux vous encourage, Mesdames et Messieurs les députés, à soutenir les mobilités douces dans notre canton, qui plus est sur un axe emblématique, et donc à vous prononcer favorablement sur le projet de loi qui vous est soumis.