

Date de dépôt : 26 mai 2021

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 19 660 000 francs pour la réalisation d'aménagements et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 340 000 francs en faveur de la commune de Russin pour la réalisation d'aménagements inscrits dans le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023

Rapport de M. Christian Flury

Mesdames et
Messieurs les député-e-s,

Sous la présidence de M. Rémy Pagani, la commission des travaux a examiné ce projet de loi de crédit d'investissement lors de ses séances des 10 et 17 novembre, 8 et 15 décembre 2020, 20 avril et 18 mai 2021.

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

La commission remercie M^{me} Garance Sallin pour son méticuleux et précis travail de procès-verbaliste.

En introduction :

Mesdames et Messieurs les députés, le département des infrastructures a déposé ce projet de loi afin d'accompagner financièrement certains projets décrits dans le plan d'action de la mobilité douce (PAMD) 2019-2023 visant à améliorer la sécurité des cyclistes en différents points dangereux de notre réseau routier. Ces dépenses s'inscrivent dans le droit fil de projets issus des travaux des Projets d'agglomération 1 et 2.

Ce projet de loi permettra le financement de : la réfection et l'élargissement du pont de Peney permettant l'aménagement de pistes cyclables ; des aménagements cyclables en continuité du pont de Peney entre la route de Verbois et la route du Bois-de-Bay ; la création d'une continuité cyclable à travers la zone industrielle du Bois-de-Bay ; la création de pistes cyclables entre la route de Presinge et la route de Jussy et le village ; la mise en conformité des bandes cyclables sur la route de Bellebouche ; la mise en conformité des bandes cyclables sur la route de l'Etraz ; le développement d'itinéraires complémentaires pour la poursuite de la mise en place des trois itinéraires de la « task force » vélo (signalisation lumineuse) ; l'amélioration de l'itinéraire N° 1 de Suissemobile (passerelle d'accès à la passerelle sous le pont CFF de l'Allondon) ; l'étude et le déploiement de systèmes « vélostrais » sur les emplacements accidentogènes pertinents.

Après une première présentation, les services du département des infrastructures sont revenus devant la commission avec un nouveau chiffrage de projet cyclable à travers la zone industrielle du Bois-de-Bay, car la commission souhaitait la création de pistes cyclables en lieu et place de bandes cyclables. Demande qui a entraîné un surcoût d'environ 1 MF par rapport à la demande initiale.

Ce crédit d'investissement se décompose de la manière suivante :

– Terrains	440 499 francs
– Travaux, équipements	12 942 670 francs
– Honoraires	2 791 165 francs
– TVA	1 211 505 francs
– Divers et imprévus	1 871 242 francs
– Renchérissement	601 344 francs
– Activation du personnel	794 575 francs
Total	20 653 000 francs

Développement des travaux de la commission :**Séance du 10 novembre 2020 :****Présentation du projet de loi par le département** page 4**Séance du 17 novembre 2020 :****Suite des discussions de la commission** page 9**Séance du 8 décembre 2020 :****Audition du GTE** page 10**Séance du 15 décembre 2020 :****Suite des discussions de commission et vote sur le gel de ce projet de loi** page 16**Séance du 20 avril 2021 :****Prise de position de la commission sur un éventuel dégel de ce projet de loi suite à la réception d'un courrier du Conseil d'Etat** page 17**Séance du 18 mai 2021 :****Deuxième audition du département** page 18**Procédure de vote final**

page 19

Séance du 10 novembre 2020 : Présentation du projet de loi par le département

La commission reçoit : M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du DI, M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint au DI, M. David Favre, directeur général de l'OCT, M. Thierry Messager, directeur de la région Lac-Rhône à l'OCT, et M^{me} Fabienne Peracino, cheffe de projet mobilité douce à l'OCT.

M. Dal Busco rappelle que la commission les avait déjà entendus concernant le PL 11114. Ils avaient indiqué qu'ils étaient en train d'élaborer une stratégie pour la mobilité douce et que ce projet de loi serait remplacé par des propositions faites par le Conseil d'Etat. Depuis, ils ont préparé un plan d'action de la mobilité douce, traité par la commission des transports, et un projet de loi qui permet de financer différents projets non financés par d'autres voies.

M^{me} Peracino explique qu'il y a une imbrication entre le PL 11114 et le nouveau PL 12759. Le PL 11114 avait été déposé par des députés en janvier 2013 pour pallier l'absence de moyens spécifiques pour permettre la mise en œuvre de l'IN 144. Il proposait un crédit d'investissement de 20 MF pour la mise en œuvre de l'initiative. L'IN 144 a été acceptée en votation populaire le 15 mai 2011 et prévoit de proposer des pistes cyclables continues, directes et sécurisées sur le réseau des routes primaires et secondaires, des stationnements pour vélos sécurisés et abrités des intempéries en nombre suffisant, des traversées piétonnes attractives et sécurisées, et la régulation des carrefours pour encourager la mobilité douce.

Dans le cadre des travaux réalisés en lien avec le PL 11114 en 2013 et 2014, le canton avait réalisé une évaluation des besoins non couverts pour finaliser la mise en œuvre de la H 1 80. Ils avaient priorisé les projets qui pouvaient être intégrés dans le projet de loi. Ces projets ont été réalisés ou font aujourd'hui l'objet de sources de financement. En parallèle, le Conseil d'Etat avait déposé un « contreprojet » en décembre 2015 (L 11791), 8 millions pour financer des objets du plan d'action de la mobilité douce (PAMD) 2015-2018. Lors des discussions, il avait été convenu que le vote du PL 11791 aurait comme corollaire le retrait du PL 11114, ce qui n'a jamais été fait.

Ils sont revenus en commission des travaux en mars 2019, au moment de l'élaboration du PAMD 2019-2023, et ont indiqué qu'ils étaient en train de faire l'inventaire des besoins et avaient besoin d'un peu de temps pour évaluer les éventuels manques en financement.

Elle présente les objectifs du PAMD 2019-2023 : sécuriser le réseau en favorisant les continuités cyclables, accompagner la mise en service du Léman Express, mettre en œuvre la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, répondre de manière adaptée à l'usage croissant des nouvelles formes de mobilité active (différents types de vélos, de trottinettes...), et améliorer la gouvernance et le dialogue entre les services de l'Etat, avec les associations et les communes. Leur volonté est de présenter une feuille de route concrète avec des projets véritablement réalisables durant la période. La priorisation des projets a été faite sur les projets issus des PA1 et PA2, qui doivent absolument être mis en service avant fin 2025 sous peine de perdre le cofinancement de la Confédération, les projets faisant l'objet d'une source de financement acquise, ceux prévus pour une réalisation avant fin 2023, ceux inclus dans le réseau cyclable d'intérêt cantonal et ceux qui concourent à améliorer la sécurité et la continuité des itinéraires.

Ils ont abouti à 107 projets répartis dans 4 domaines d'action : les infrastructures (83 projets), le fonctionnement des réseaux (signalisation lumineuse, etc.) (3 projets), le stationnement (8 projets), et la promotion et les nouveaux services (13 projets). Six mesures d'accompagnement complètent le dispositif. Les financements sont majoritairement acquis, mais il y a neuf projets qui ont été identifiés comme importants et réalisables d'ici 2023 mais sans financement. Ces projets-là font l'objet du PL 12759.

Le premier projet est la réfection et l'élargissement du pont de Peney permettant l'insertion d'aménagements cyclables. L'objectif est d'élargir légèrement le pont de Peney pour insérer un aménagement cyclable, ce qui permet la finalisation d'un itinéraire important de rabattement vers la ville du réseau cyclable d'intérêt cantonal. L'idée est de pouvoir faire un espace mixte piéton-vélo côté aval et un espace uniquement vélo côté amont. Cela représente 380m d'aménagements pour un total d'environ 1.1 MF. Le deuxième projet est de pouvoir assurer les continuités cyclables entre les giratoires de Peney et d'Aire-la-Ville ; cela participe à la finalisation du même itinéraire. L'objectif est d'insérer une piste cyclable mixte de 2.50m d'un côté et un aménagement uniquement cyclable de l'autre. Cela représente 780m d'aménagements pour environ 1.5 MF.

Dans la même continuité, il y a le projet de créer une continuité cyclable à travers la zone industrielle du Bois-de-Bay, avec un aménagement mixte piéton-vélo dans le sens ouest-est et une bande cyclable sur la chaussée dans le sens est-ouest (3600m d'aménagements, 2.1 MF).

Ensuite, il y a le projet de création de pistes cyclables bidirectionnelles sur la route de Presinge entre la route de Jussy et le village. L'objectif est la sécurisation des déplacements vers le site de Lullier de la Haute école du

paysage. Il s'agit d'insérer une piste cyclable bidirectionnelle (2400m d'aménagements, 4.2 MF). Deux projets concernent la mise en conformité de bandes cyclables. L'ordonnance sur la signalisation routière a été modifiée et ils n'ont plus l'autorisation d'avoir des bandes cyclables hors agglomération s'il n'y a pas de délimitation médiane de la chaussée.

Ils travaillent à la mise en conformité des aménagements cyclables, ici à la route de Bellebouche (2580m, 2.9 MF) et à la route de l'Etraz (3200m, 2.8 MF).

Un autre projet concerne le développement d'itinéraires complémentaires dans la poursuite de la mise en place de 3 itinéraires de la task force vélo. Avec la Ville de Genève, ils ont mis en place cette task force pour créer des continuités cyclables au centre-ville. Il y a un besoin accru de financement de signalisation lumineuse. Ce coût a été chiffré à 1.6 MF.

Ensuite, il y a l'amélioration de l'itinéraire n° 1 de Suissemobile. Au niveau du pont CFF de l'Allondon, une passerelle n'était pas accessible facilement aux vélos. La fondation Suissemobile leur a demandé d'avoir un accès facilité à celle-ci. Le projet est de mettre une passerelle qui serait aussi accessible aux personnes à mobilité réduite. Le coût est chiffré à 340 000 F et est une subvention, pas un investissement, car la passerelle est propriété de la commune de Russin. A terme, l'objectif est de récupérer cet ouvrage pour qu'il soit de compétence cantonale. Enfin, le dernier projet consiste à déployer des systèmes « vélostrails » pour éviter que les roues des vélos se bloquent dans les rails de tram. Ils ont identifié 9 sites particulièrement accidentogènes qu'il convient d'équiper en priorité.

Leur première priorité est de supprimer le conflit en évitant que les vélos se retrouvent sur les rails de tram, mais là où ce n'est pas possible, ils recourent à ce système. Le coût s'élève à 3.4 MF.

Un député (Ve) relève qu'il ne reste actuellement plus que deux députés signataires du PL 11114, un député maintenant indépendant et lui-même. Il veut discuter avec ce député pour retirer ce projet de loi. Par ailleurs, il avait cru comprendre que la piste cyclable de Pупlinge à Presinge se trouvait dans le PA2, mais constate qu'elle n'est aujourd'hui pas financée.

M^{me} Peracino indique que ce projet n'est pas financé dans le PA2 et est inclus dans le PL 12759.

A ce député (Ve) qui trouve extrêmement cher de faire un aménagement à 340 000 F pour la passerelle de l'Allondon, M^{me} Peracino explique que c'est une rampe d'accès. Cela permettrait aussi aux vélos avec remorque d'accéder au passage sous le pont. C'est une rampe qu'ils ont voulue accessible aux personnes à mobilité réduite, c'est pourquoi elle a une faible pente.

Un député (PDC) comprend que les neuf projets présentés ne sont pas financés par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération et qu'il n'y a donc pas de délai, par exemple à 2023.

M^{me} Peracino le confirme, mais ils souhaiteraient les réaliser avant cette date, c'est pourquoi ils les ont inclus dans le plan d'action.

A ce député (PDC) qui demande quelle est la nécessité de réaménager la bande cyclable sur la route de Bellebouche, M^{me} Peracino explique qu'ils n'ont plus le droit d'avoir des bandes cyclables hors agglomération sans délimitation médiane de la chaussée. Les routes de Bellebouche et de l'Etraz ont été incluses dans ce plan d'action, car un reprofilage y est prévu et ils ne pourront pas remettre les bandes cyclables s'ils n'élargissent pas la chaussée pour mettre une bande médiane.

A ce député (PDC) qui demande s'il y aura une emprise sur la zone agricole, M^{me} Peracino répond par l'affirmative : sur la route de Bellebouche, moins de 1000 m², et sur la totalité des projets, un peu plus de 2000 m².

Au même député (PDC) qui demande s'il y a une statistique de la forte incidence des accidents concernant le projet sur les rails de tram, M^{me} Peracino répond que ces lieux ont été identifiés comme particulièrement accidentogènes. Par exemple, il y a le boulevard Georges-Favon. Il est déjà doté du système de « vélostrails » mais il n'est aujourd'hui plus efficace et doit être repris.

Le président souhaiterait connaître le détail du fonctionnement du système de « vélostrails ».

M^{me} Peracino explique que le système vient combler le rail de tram. Un bout de rail de tram est scié pour qu'un nouveau dispositif y soit placé. Aujourd'hui, ils ont des problèmes avec ce système, car il n'est pas homologué au niveau de la Confédération. La société n'a pas l'intention de l'homologuer. Ils ont trouvé une solution : il faut demander une procédure d'approbation des plans aux emplacements où ils veulent poser le système. Un autre système est en cours de test à Bâle et ils gardent un œil dessus.

Un député (MCG) relève que l'ensemble des projets coûtera 230 MF. Celui-ci coûte 20 millions, ce qui implique une série d'autres projets de lois. Il demande dans quels délais ils seront présentés.

M. Dal Busco explique que ce qu'ils présentent aujourd'hui est le complément nécessaire pour financer la totalité des 107 mesures du PAMD. Un grand nombre de ces mesures sont financées par les projets d'agglomération, dont le financement tombe si elles ne sont pas mises en service. Ils ont dressé la liste des projets qui étaient objectivement réalisables.

Il n'y aura pas de série de projets de lois, il n'y a que ce projet-là qui vient compléter l'entier du financement.

Un député (Ve) se réjouit que le département s'occupe de la zone industrielle du Bois-de-Bay. A l'époque, on leur avait dit qu'il était trop dangereux de faire des pistes cyclables en zone industrielle. Il demande comment ils ont résolu cette question.

M^{me} Peracino répond que la question des aménagements modes doux en zone industrielle leur a été clairement posée dans le cadre de ce plan d'action. Elle n'a pas le détail de la façon dont cela a été résolu, si ce n'est ce qu'elle a présenté tout à l'heure : c'est une bande cyclable sur la chaussée dans un sens et un aménagement mixte vélo-piéton dans l'autre sens. Cela a été demandé par la zone industrielle.

Un député (MCG) trouve que ces projets sont tous utiles en soi, mais il déplore qu'ils soient valorisés par rapport au retard dans l'amélioration énergétique des bâtiments. Il ne conteste pas ce projet de loi, mais a des doutes quant à sa priorité.

Un député (PLR) a des réticences quant à une bande cyclable à la zone industrielle du Bois-de-Bay. Si c'est une piste cyclable, cela lui convient, mais une bande cyclable lui paraît dangereuse. Il y a très souvent des gravats sur la route. Les camions passent sur la route de Montfleury et la route est cassée, il est impossible de circuler. Il demande s'il y a quelque chose de prévu sur cette route.

M. Messenger répond qu'une piste cyclable est possible, quoique plus coûteuse. Pour la route de Montfleury, l'ensemble des itinéraires de mobilité douce va être totalement revu dans le cadre de la construction de la demi-jonction de Vernier-Canada.

M. Favre indique qu'ils peuvent leur transmettre un schéma pour montrer quelles mesures ont été prises pour garantir la meilleure sécurité possible. Ils peuvent également chiffrer ce que coûterait une sécurisation encore plus accrue.

Le président approuve les propos de son préopinant (PLR). Il trouverait intéressant de passer d'une continuité cyclable à une vraie piste cyclable, mais cela doit en effet être chiffré.

Le député (PLR) cité suggère également un accompagnement par l'éclairage. Les gens circulent en effet très tôt à cet endroit-là et il fait nuit.

A un député (Ve) qui demande combien coûte au kilomètre à Genève le type de piste cyclable décrit par la documentation fédérale, M. Messenger propose de leur transmettre les réponses à ces questions prochainement.

Discussion de commission

Le député (Ve) cosignataire annonce qu'il va prendre contact avec son collègue indépendant pour retirer le PL 11114.

Séance du 17 novembre 2020 : suite des discussions de la commission

Le président ouvre la discussion et mentionne que le DI a envoyé une proposition d'amendement suite à la proposition d'un membre de la commission de transformer la bande cyclable initialement prévue en piste cyclable.

Un député (PDC) indique que le PDC est favorable à ce projet, mais souhaiterait retourner devant son caucus la semaine prochaine. La situation financière du canton est difficile, le budget est déficitaire, la dette est immense, et ils se rapprochent du frein à l'endettement. Ce projet est excellent, mais il faut peut-être se donner les moyens de le réaliser d'une autre manière, par exemple en faisant participer les communes. Il va interroger M. Dal Busco à ce propos lors du caucus. Il pense qu'il va falloir apprendre à donner des priorités à leurs investissements, car le frein à l'endettement aura un impact sur ceux-ci. Une juste répartition des investissements s'impose. Il demande donc un report du vote à la semaine prochaine.

Un député (PLR) demande l'audition du GTE. Il souhaiterait avoir son avis sur ce projet de loi et sur les mesures planifiées.

Un député (Ve) soutient cette demande d'audition. Il est important que ce projet de pistes cyclables soit largement soutenu. Concernant la demande de l'un des députés (PDC), il est clair que si l'audition est acceptée, le vote sera reporté, et il est ainsi en faveur de sa demande de délai. Il a cependant des doutes sur sa proposition concernant les communes ; il ne pense pas qu'elles aient envie d'endosser cette charge financière.

Un député (UDC) soutient les deux demandes. Son préopinant (PDC) a raison de parler des communes : l'Etat et la Ville de Genève ont fait le plus en termes d'investissements pour les pistes cyclables. Le canton paie en principe sa part pour les routes cantonales, mais les communes doivent payer la leur. Ce projet de loi devrait selon lui être renégocié. Il demande l'audition de l'ACG pour connaître son avis sur la question et savoir ce que les communes font pour leur propre réseau.

Un député (Ve) estime que les communes ont déjà été consultées par le département dans l'élaboration du projet. Plutôt que l'ACG, il faudrait entendre toutes les communes impactées par ce projet de loi. Il estime qu'il

est plus raisonnable d'entendre d'abord le retour du député (PDC) après sa discussion avec M. Dal Busco en caucus.

Le président rappelle qu'il y a une loi qui répartit les compétences sur les routes cantonales et communales. C'est un débat inutile, car les communes vont se réfugier derrière cette loi. La Ville de Genève fait exception, car le canton ne paie que très peu pour les routes cantonales qui passent sur le domaine de la ville, alors qu'il est tenu de payer pour les routes cantonales dans les autres communes. Par ailleurs, la question des arbitrages d'investissements se pose en effet.

Une députée (S) se rallie à la demande de report proposée par un député (PDC).

Un député (MCG) indique que son Mouvement soutient la demande du député (PDC) et la demande d'audition du GTE. Concernant l'ACG, toutes les routes concernées par ce projet de loi sont des routes cantonales. Ce qui est intéressant est de savoir ce que les communes font en complément.

Le président propose d'auditionner le GTE et de laisser le député (PDC) consulter son magistrat quant à la question des arbitrages. Il demande ce que les commissaires pensent de l'audition de l'ACG.

Un autre député (MCG) est favorable à l'audition de l'ACG, qui a une vision d'ensemble sur ce que font les communes.

Une députée (PLR) affirme que la loi détermine clairement les compétences des uns et des autres. Les communes ne sont pas en reste en matière de mobilité. Dans le plan de mobilité 2030, on trouve ce qui est réalisé par celles-ci. L'audition de l'ACG n'apporterait selon elle pas grand-chose.

Le député (MCG) constate qu'il n'y a pas de majorité pour l'audition de l'ACG et retire sa proposition.

Séance du 8 décembre 2020 : Audition du Groupement Transports et Economie

En présence de M. David Favre, directeur général de l'OCT, et de M^{me} Fabienne Peracino, cheffe de projet mobilité douce à l'OCT, DI, la commission reçoit MM. Robert Angelozzi et Yves Gerber.

M. Angelozzi est secrétaire patronal à la FER Genève. Il représente les associations professionnelles liées à la mobilité telles que l'Association Suisse des Transports Routiers (ASTAG) et l'Union Professionnelle Suisse de l'Automobile (UPSA). Ces associations font partie du GTE qui a pour but de concilier transports et économie et de défendre la mobilité professionnelle.

M. Yves Gerber représente le Touring Club Suisse (TCS) et le GTE. Les aménagements de pistes cyclables ont fait plusieurs débats dans la presse récemment.

Le GTE ne s'oppose pas à la création de pistes cyclables : c'est un enjeu important pour l'avenir. Cependant, le rétrécissement des routes qu'elles génèrent touche à la liberté économique et à la possibilité pour les véhicules de transport de circuler à Genève.

Ils ont analysé les pistes cyclables présentes dans le projet ; une seule est à mettre de côté : l'axe Cornavin-Université, qui touche notamment à l'axe rue des Terreaux-du-Temple, pont de la Coulouvrenière et boulevard James-Fazy. Ils n'ont pas d'opposition particulière aux propositions du projet de loi.

Il précise que de nombreuses entreprises de l'ASTAG se trouvent au Bois-de-Bay, dans la zone industrielle concernée par plusieurs études. Ils sont enclins à favoriser la mobilité douce notamment pour leurs collaborateurs, mais il faut leur permettre d'accéder à ces zones. Or, la desserte des TPG est très difficile, surtout très tôt le matin. Il faut accompagner la mobilité douce par la desserte en transports publics. Aujourd'hui, les mesures prises consistent à rendre le parking payant, ce qui a comme conséquence du parking sauvage.

Le président demande des précisions quant à leur position.

M. Angelozzi explique que, concernant le Bois-de-Bay, il n'y a pas un refus catégorique : les entreprises sont conscientes des enjeux liés à la mobilité douce et trouvent que c'est une bonne chose, mais indiquent qu'il y a une mauvaise desserte des TPG, surtout très tôt le matin et tard le soir. Aujourd'hui, la desserte n'est pas assez conséquente pour inciter le collaborateur à prendre les transports en commun plutôt que la voiture.

Le président revient sur l'axe Cornavin-Université. La demande de crédit vise à sécuriser les rails de tram pour éviter les accidents avec les cyclistes.

M. Angelozzi explique qu'ils ne comprennent pas de quel axe il est question. Dans le cadre du plan de mobilité douce, une présentation avait été faite où un axe passait au boulevard du Théâtre, alors qu'aujourd'hui des pistes cyclables ont été pérennisées sur le pont de la Coulouvrenière, le boulevard Georges-Favon et la rue des Terreaux-du-Temple.

Un recours a été déposé par l'ASTAG et d'autres associations contre cette piste cyclable là uniquement. Il serait incohérent de pérenniser cet axe via ces mesures de sécurisation. Cependant, s'il est à nouveau question du premier axe présenté (boulevard du Théâtre), ils n'ont pas d'opposition à ce qu'ils installent de la sécurité sur cette voie.

M. Gerber indique qu'il y a d'une part le point 7, qui concerne le développement d'itinéraires complémentaires dans la poursuite de la mise en place des trois itinéraires de la task force vélo. Il est ici question de signalisation lumineuse. Le problème est qu'ils ont seulement des croquis pour juger de cela. Ils n'ont jamais les détails pour pouvoir évaluer la situation. D'autre part, il y a le point 9, qui concerne les vélostrails. Le GTE est complètement favorable à ce système.

Le TCS préconise d'ailleurs un itinéraire qui passe par Bel-Air dans le cadre de ce qu'ils viennent d'évoquer, et cet endroit nécessite une sécurisation pour les vélos. Il demande ce qu'il est entendu par les trois itinéraires de la task force vélo dans le projet de loi. Il se demande aussi où serait la signalisation lumineuse. Si cela correspond à ce qu'ils ont vu sur les croquis, ce serait le boulevard du Théâtre et la Coulouvrenière, mais il n'y a pas d'indication dans le projet de loi.

Le président précise que le projet de loi ne statue pas sur les itinéraires.

M^{me} Peracino explique qu'il est question de signalisation lumineuse complémentaire pour la suite des travaux de la task force. La signalisation lumineuse pour les trois axes de la task force est prise sur une autre ligne budgétaire déjà acquise. Quant aux vélostrails, il y en a effectivement sur le boulevard Georges-Favon, mais il s'agit d'un système déjà existant qui doit être renouvelé aujourd'hui.

Un député (MCG) relève que les coûts pour la signalisation lumineuse s'élèvent à 1.6 MF, avec des honoraires à 100 000 F ; cela lui paraît élevé pour une modification de signalisation lumineuse pour vélos. Il demande s'ils ont la même interrogation que lui.

M^{me} Peracino explique que si l'on doit changer l'ensemble d'un feu, cela peut représenter des coûts extrêmement élevés, jusqu'à 500 000 F pour un feu. Les modifications se font en cascade : avec une modification sur un feu, on doit toucher à d'autres feux et revoir la régulation. Il y a en plus des travaux de génie civil pour faire passer les câbles nécessaires.

M. Gerber indique qu'il ne connaît pas suffisamment les prix pratiqués pour se prononcer sur l'adéquation du montant. Au GTE, ils ont travaillé sur la régulation des feux et ils savent que les coûts sont élevés, c'est pourquoi il n'est pas très étonné.

M. Angelozzi demande si cette signalisation ne peut pas être prise en charge par les crédits de la L 11868.

M^{me} Peracino n'a pas la réponse exacte, comme c'est le service de la régulation qui gère ce budget, mais il lui semble qu'il n'y avait pas cette possibilité-là dans la loi en question.

A un député (PDC) qui demande si, dans la situation actuelle des investissements de l'Etat, ces investissements sont une priorité au vu de ce qu'il y a à réaliser dans le canton, M. Angelozzi répond que, lorsque ces projets de loi ont été élaborés, il n'y avait pas encore la crise actuelle. Il est difficile de se dire que la priorité est aujourd'hui d'investir dans la mobilité douce alors que d'autres secteurs de l'Etat doivent sans doute garder du financement.

Un député (PDC) revient sur les mesures de mobilité liées à la Covid prises par le Conseil d'Etat. Il demande si, après six mois, il y a encore des points durs qui méritent une négociation pour réguler le trafic professionnel.

M. Angelozzi répond qu'ils reçoivent régulièrement des plaintes quant à la lenteur du trajet. Le temps de trajet a doublé pour certaines entreprises. L'axe Georges-Favon est problématique et crée du trafic. En termes de pollution, ils ne sont pas convaincus que les mesures prises soient les meilleures. Ils comprennent la démarche du Conseil d'Etat, mais on peut se demander si cela était une bonne chose. Le but était d'éliminer le trafic dû au transport individualisé.

En ce moment, avec le froid, il y a de moins en moins de vélos et les temps de trajet augmentent. C'était une politique très optimiste, et les besoins de la population n'ont peut-être pas été suffisamment mesurés. Il rappelle que lorsqu'on touche à la mobilité individuelle, on touche forcément au transport professionnel et à la logistique derrière.

M. Gerber ajoute que sur la trentaine d'aménagements qui ont été réalisés, le but était d'éviter les engorgements, d'éviter la pollution et de favoriser le transfert modal pour les pendulaires. Or, ils constatent que cela a eu un effet inverse : sur les itinéraires installés sur des axes structurants, il y a plus d'engorgements, une exposition des vélos à la pollution, et il n'y a pas eu de boom du transfert modal chez les pendulaires.

Ce sont essentiellement des citoyens qui ont pris le vélo pendant cette période. La part modale du vélo à Genève est de 7 à 9% en 2015. Même avec une augmentation de 100%, soit 18% de vélos, même si tous viennent de la voiture, la part modale de la voiture ne baisserait que de manière congrue et resterait très importante. Elle est aujourd'hui autour de 46% ; elle tomberait éventuellement à 39-40%. La voiture ne peut pas être enlevée de l'équation.

C'est pour cela que le GTE demande de concevoir la stratégie de mobilité en tenant compte de l'existence d'axes structurants qui permettent aux transports individuels motorisés de passer d'une zone à l'autre.

Aux heures de pointe, l'ensemble des infrastructures sont saturées. De plus, les deux-roues motorisés ont explosé cette année : il y a désormais près

de 59 000 deux-roues motorisés à Genève. A Georges-Favon, il y a un fort problème de sécurité, car les deux-roues motorisés prennent les pistes cyclables et ne respectent pas la vitesse.

A un député (PDC) qui demande s'il ne faudrait pas une alternance saisonnière sur un boulevard comme Georges-Favon, M. Gerber répond que cela pourrait poser un problème au niveau des normes fédérales. Il n'existe pas de signalisation pour une alternance saisonnière, ce qui fait que l'OFROU ne le validerait sans doute pas. C'est le cas pour les panneaux pour le dispositif environnemental, qui n'est pas encore reconnu par l'OFROU. Aux Etats-Unis, des voies bus deviennent des voies camion, ou des places de stationnement deviennent des voies bus selon les horaires, mais il y a un retour en arrière dans certaines villes, car cela peut devenir chaotique. Si le but est d'éviter le trafic de transit en ville de Genève, la saisonnalité n'est peut-être pas la meilleure solution. Il faut déterminer des axes structurants.

Ce député (PDC) se demande s'il ne faudrait pas être plus créatif avec ce crédit afin de mieux répondre aux besoins multimodaux.

M. Gerber relève que ce projet de loi est une émanation du plan d'action. La créativité doit se faire en amont, pas au moment du projet de loi.

Un autre député (PDC) revient sur le fait qu'ils sont favorables à un itinéraire alternatif passant par le boulevard du Théâtre. Il demande si le département leur a expliqué pourquoi il a privilégié l'option de faire passer la piste cyclable par un axe structurant plutôt que par des axes secondaires.

M. Gerber explique que lorsque le canton leur a présenté les mesures liées à la crise sanitaire, elles avaient été désignées comme provisoires. Or, ils sont encore en train d'en parler plusieurs mois après. L'idée était d'être pragmatique : ils ont constaté qu'il manque à Genève un réseau cyclable sûr et continu. L'argument pour le réseau provisoire était qu'il réponde à ces deux critères. Le GTE le comprend très bien. Quand ils ont émis des observations, il y a eu beaucoup d'écoute de la part du canton par rapport à la régulation des feux, mais une crispation autour des axes structurants. L'argument mis en avant par le département a été le fait que c'était plus direct ; le critère « direct » a remplacé ceux de la sûreté et de la continuité.

Il y a une forte disproportion : pour faire gagner une minute aux cyclistes, les voitures doivent faire 22 minutes pour le trajet place du Cirque-pont de la Coulouvrenière. Cela a créé des engorgements en dehors des heures de pointe. De plus, on perd le bénéfice de faire du vélo pour la santé si l'on est directement confronté au trafic dense. En ce qui concerne le report modal, souvent, une personne qui passe au vélo pour la première fois reprend les mêmes axes que lorsqu'elle était en voiture.

Or, faire du vélo en ville, c'est se réapproprier son environnement et retrouver une liberté et une souplesse que l'on n'a pas sur les grands axes.

Discussion de commission

M. Favre revient sur le débat entre les itinéraires alternatifs qui passent par des lieux plus sûrs et des itinéraires directs. Sur l'axe Favon-Coulouvrenière-Terreaux-du-Temple, il y a en ce moment un recours. L'itinéraire direct est l'itinéraire qui est de toute façon privilégié. Qu'il y ait une piste ou non, les vélos vont de toute façon emprunter cet itinéraire. Le point de vue du département est qu'il faut tenter de favoriser l'itinéraire direct, car cela permet de sécuriser une pratique que les usagers ont de toute façon.

Au quai Wilson, l'itinéraire Covid a été enlevé pour la période des travaux, et ils ont pris une mesure qui a déplu au milieu cycliste : interdire l'accès au quai aux vélos, car il est trop dangereux. Ils ont mis en place un itinéraire par la rue Plantamour, mais les vélos continuent à circuler dans le trafic. Par ailleurs, le TCS souhaiterait attendre le projet de requalification complète de l'axe, qui vise à réorganiser les voies de tram, ce qui permettrait de faire un itinéraire sûr pour les vélos. Au-delà de ça, le trajet direct retenu est compatible avec ce qui arrive sur l'accès à Cornavin puisque les voies de circulation doivent être réduites pour accueillir la nouvelle place de la gare.

Un député (PLR) fait part de son inquiétude par rapport à l'intervention de M. Favre : la politique de mobilité à Genève serait donc de faire des boulevards aux vélos parce qu'ils utilisent des axes interdits. La désobéissance des cyclistes ne semble pas être vraiment sanctionnée. C'est parce qu'il y a de l'impunité que les cyclistes continuent à avoir ces comportements.

M. Favre répond que l'objectif n'est pas de légaliser des comportements illégaux. Il n'y a pas de mode plus exemplaire que l'autre à Genève. Des campagnes sur le respect des règles de circulation vont être relancées l'année prochaine et visent également les cyclistes. Un réseau cyclable attractif doit permettre de circuler sur des itinéraires directs d'un point à l'autre de la ville. L'itinéraire alternatif du TCS qui renvoie les cyclistes sur Bel-Air ne leur paraît pas être une bonne idée ; Bel-Air est déjà compliqué au niveau des transports publics et n'est pas adapté pour les cyclistes.

Un autre député (PLR) s'interroge sur l'avenir de cette politique des pistes cyclables. Il y a actuellement un transfert vers les vélos électriques et les vélos cargo. Il demande s'il y aura un accompagnement pour le stationnement des vélos cargo. Si les pistes restent aux largeurs minimales et

qu'il y a une grande circulation, le transfert aux vélos cargo notamment pour les entreprises ne fonctionnera pas.

M^{me} Peracino explique qu'un vélo cargo fait en moyenne 2.10 m et 2.50 m de long. Une place classique fait 2 m. Le vélo cargo va donc dépasser sur la chaussée. Ils en ont conscience, et il y a des emplacements plus longs qui ont été mis en place à certains endroits. Ils ont constaté que sur les emplacements plus longs, ils n'avaient pas la garantie qu'ils ne soient pas utilisés par des vélos classiques. Ils savent qu'ils doivent travailler sur des places plus longues et vont le prendre en compte dans les nouveaux projets.

Concernant les pistes, un aménagement standard fait 1.20 m à 1.50 m. La ville de Berne recommande des aménagements entre 2 m et 2.50 m. Le département travaille actuellement sur des standards différents selon le type et l'emplacement de l'aménagement.

Le président demande si les députés veulent voter sur ce projet de loi.

Un député (Ve) indique qu'il est favorable à voter ce projet de loi ce soir, avec l'amendement proposé concernant la piste cyclable en zone industrielle.

Un député (MCG) se dit gêné quant aux paquets ficelés qu'on leur propose, sachant qu'il peut y avoir des désaccords avec certains points de ceux-ci. Il n'est personnellement pas prêt à voter ce projet ce soir. Par ailleurs, il aimerait pouvoir donner la position de son groupe avant de voter le projet.

Le président met aux voix le report du vote à la semaine prochaine :

Oui :	14 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	1 (1 Ve)
Abstentions :	-

Le vote sur le gel de ce projet de loi est **reporté** à la séance prochaine.

Séance du 15 décembre 2020 : Suite des discussions de commission et vote sur le gel de ce projet de loi

Le président indique que le Conseil d'Etat leur a proposé de geler ce projet.

Une députée (S) estime que la commission semblait prête à voter ce projet. Des réserves avaient été émises quant à l'idée de voter sur un paquet. Un amendement avait été proposé. Le groupe socialiste souhaite aller de l'avant et ne votera pas le gel.

Un député (PDC) relève que le paquet de mesures ne convient pas entièrement à tous les membres de la commission. Le plan de la mobilité douce est discuté à la commission des transports et doit faire l'objet d'une

large consultation auprès des partis politiques en début d'année prochaine. Il trouverait dommage de voter un projet de loi qui ne trouverait pas de majorité alors qu'il y a toute une discussion sur la mobilité douce en cours. Il est pour le gel du projet de loi pour deux ou trois mois.

Un député (UDC) se dit également favorable au gel. Ces crédits ne sont absolument pas urgents. La population et le Conseil d'Etat ont actuellement d'autres préoccupations que cette problématique-là. Il ajoute que l'UDC ne s'oppose pas à ces montants, mais est simplement contre le fait de voter tout de suite des dizaines de millions pour cela. Il faut laisser le temps au temps. Les crédits de renouvellement comportent toujours une part dévolue aux pistes cyclables.

Un député (Ve) est également surpris par cette proposition de gel. Il lui semblait que ce projet était soutenu par une majorité. Ce projet de loi n'est pas fait pour dépenser tout l'argent immédiatement, cela va se développer sur plusieurs années. Selon lui, il est important de ne pas perdre de temps et il est favorable à voter ce projet de loi, qui correspond à des montants conséquents pour de la reprise anticyclique dans le cadre de la crise pour les entreprises genevoises.

Un député (MCG) indique que c'est une question de priorité pour le groupe MCG : ils ne contestent pas les axes prévus, mais cela ne leur paraît pas le plus pertinent à première vue. Ils se rallient à la proposition de gel.

Un député (PLR) trouve que c'est une sage décision de geler ce crédit. Chaque semaine, ils reçoivent de mauvaises nouvelles en commission des finances, et il faut faire des arbitrages.

Le président met aux voix le gel du projet de loi :

Oui :	9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Abstentions :	-

Le gel du projet de loi est **accepté**.

Séance du 20 avril 2021 : Prise de position de la commission sur un éventuel dégel de ce projet de loi suite à la réception d'un courrier du Conseil d'Etat

Le président indique que la commission a reçu un courriel du DI indiquant que la commission des transports avait validé le plan d'action mobilité douce. La commission des travaux avait gelé le PL 12759 dans l'attente de ce vote. Il propose d'ajouter ce point à l'ordre du jour de la prochaine séance afin de voter le projet de loi.

Seul un député (UDC) s'y oppose.

Séance du 18 mai 2021 : Audition du département sur des amendements et vote du projet de loi

La commission reçoit : M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du DI, M^{me} Fabienne Peracino, référente mobilité douce à l'OCT, et M. Thierry Messenger, directeur de la région Rhône-Lac à l'OCT.

M. Dal Busco rappelle que ce projet de loi est intimement lié à un autre texte parlementaire qui a été traité et accepté par la commission des transports, le Plan d'actions de la mobilité douce. Ce projet de loi vient apporter le complément de financement qui manque pour la réalisation de ce plan d'actions. Ils ont pris en compte un souhait qui avait été exprimé par plusieurs commissaires lié à la création d'un ouvrage de mobilité douce dans la zone industrielle du Bois-de-Bay.

M^{me} Peracino indique qu'il y a eu quelques modifications par rapport à leur présentation du mois de novembre : la résolution de commission approuvant le plan d'action a été votée le 23 mars 2021 par la commission des transports, moyennant trois amendements.

Le premier demande d'insérer dans le plan d'actions de la mobilité douce le schéma d'intention des itinéraires piétons inscrit dans la feuille de route de la LMCE. Cela consiste à relier pour les piétons différents lieux d'intérêt au centre-ville de Genève.

Un autre amendement demande de mettre en place une « taskforce » piéton sur la base de ce qui a été fait pour les vélos. Pour mettre en place le schéma d'intention piéton, ils ont besoin d'un outil matérialisé par le biais de cette « taskforce ».

Enfin, le dernier amendement vise à insérer dans le plan d'actions le schéma d'intention d'itinéraires vélos inscrit dans la feuille de route de la LMCE. Ce schéma apporte des itinéraires complémentaires aux trois itinéraires déjà étudiés dans le cadre de la « taskforce » vélo.

Concernant les projets du PL 12759, elle rappelle qu'il y avait neuf projets prioritaires et réalisables durant la période 2019-2023. Ils sont inscrits dans le plan d'actions mobilité douce et sont les seuls projets cantonaux à ne pas encore disposer d'une base de financement. Le montant total inscrit dans le projet déposé s'élève à 20 MF.

Un de ces projets est la création d'une continuité cyclable à travers la zone industrielle du Bois-de-Bay. Lors de leur discussion au mois de novembre, il leur avait été demandé d'étudier la possibilité d'en faire une

piste cyclable plutôt qu'une bande cyclable, afin d'améliorer la sécurité des cyclistes. En termes de coûts, le chiffrage arrive à un surcoût d'environ 1 MF, qui prend en compte les acquisitions foncières, les honoraires, les travaux, etc. Le total pour cet aménagement serait alors de 3.2 MF.

Le département avait transmis une proposition d'amendement au projet de loi au cas où la commission souhaiterait intégrer cette proposition de création de pistes cyclables. Les autres projets présentés en novembre n'ont pas été modifiés.

Un député (MCG) remercie l'administration d'avoir étudié la proposition d'une piste cyclable.

En l'absence de remarques ou de questions, le président propose de voter directement sur l'amendement général.

La commission accepte le principe de travailler sur l'amendement général.

Procédure de vote

Vote en 1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12759 :

Oui :	12 (1 EAG, 2 S, 2 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 MCG)
Non :	1 (1 UDC)
Abstentions	1 (1 PDC)

L'entrée en matière est **acceptée**.

Vote en deuxième débat

Le président procède au vote du 2^e débat sur la base de l'amendement général :

Titre et préambule pas d'opposition, adopté

Chapitre I Crédit d'investissement
Art. 1 **Crédit d'investissement**
pas d'opposition, adopté

Art. 2 **Planification financière**
pas d'opposition, adopté

Chapitre II	<u>Subvention cantonale d'investissement</u>
Art. 3	Crédit d'investissement pas d'opposition, adopté
Art. 4	Planification financière pas d'opposition, adopté
Art. 5	Subvention d'investissement accordée pas d'opposition, adopté
Art. 6	But pas d'opposition, adopté
Art. 7	Durée pas d'opposition, adopté
Art. 8	Aliénation du bien pas d'opposition, adopté
Chapitre III	Dispositions finales
Art. 9	Amortissement pas d'opposition, adopté
Art. 10	Utilité publique pas d'opposition, adopté
Art. 11	Loi sur la gestion administrative de l'Etat pas d'opposition, adopté

Vote en troisième débat

Le président met aux voix le PL 12759 ainsi amendé :

Oui :	12 (1 EAG, 2 S, 2 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 MCG)
Non :	1 (1 UDC)
Abstentions	1 (1 PDC)

Le PL 12759, tel qu'amendé, **est accepté.**

Après avoir désigné le rapporteur et fixé le délai de restitution du rapport, la commission préavise un traitement en catégorie II (30 minutes).

En conclusion :

Mesdames et Messieurs les député-e-s, la tendance actuelle est au transfert modal progressif en direction du vélo, qu'il soit à propulsion uniquement humaine ou électriquement assisté. Ces cyclistes sont les utilisateurs les plus vulnérables de nos routes.

Dès lors, il est opportun de développer un réseau de bandes/pistes cyclables, des dispositifs leur permettant de croiser des voies de tram en sécurité (« vélostrails »).

Ces développements et réalisations demandent certains investissements financiers, partiellement couverts par ce projet de loi, que la grande majorité de la commission des travaux, Mesdames et Messieurs les député-e-s, vous demande de soutenir.

Projet de loi (12759-A)

ouvrant un crédit d'investissement de 20 653 000 francs pour la réalisation d'aménagements et un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 340 000 francs en faveur de la commune de Russin pour la réalisation d'aménagements inscrits dans le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023

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

Chapitre I Crédit d'investissement

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit d'investissement de 20 653 000 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour la réalisation d'aménagements inscrits dans le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023.

² Il se décompose de la manière suivante :

– Terrains	440 499 francs
– Travaux, équipements	12 942 670 francs
– Honoraires	2 791 165 francs
– TVA	1 211 505 francs
– Divers et imprévus	1 871 242 francs
– Renchérissement	601 344 francs
– Activation du personnel	794 575 francs
Total	20 653 000 francs

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2021. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité pour un montant de 20 653 000 francs. Il se décompose de la manière suivante :

– Construction (rubriques 0611.5000 et 0611.5010)	19 053 000 francs
– Equipement (rubrique 0603.5060)	<u>1 600 000 francs</u>
Total	20 653 000 francs

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

Chapitre II Subvention cantonale d'investissement

Art. 3 Crédit d'investissement

Un crédit global fixe de 340 000 francs (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour la commune de Russin.

Art. 4 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement de 340 000 francs au total est ouvert dès 2021. Il est inscrit sous la politique publique M – Mobilité (rubrique 0611.5620).

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

Art. 5 Subvention d'investissement accordée

La subvention d'investissement accordée dans le cadre de ce crédit d'investissement s'élève à 340 000 francs.

Art. 6 But

Ce crédit d'investissement doit permettre l'amélioration de l'itinéraire n° 1 de Suisse mobile au niveau de la passerelle d'accès à la passerelle sous le pont CFF de l'Allondon.

Art. 7 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint à la fin de la réalisation des travaux.

Art. 8 Aliénation du bien

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

Chapitre III Dispositions finales**Art. 9 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé sur le coût d'acquisition (ou initial) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 10 Utilité publique

Les travaux prévus à l'article 1 de la présente loi sont déclarés d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1933.

Art. 11 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

PL 12759

COMMISSION DES TRAVAUX
18 MAI 2021



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

19/05/2021 - Page 1

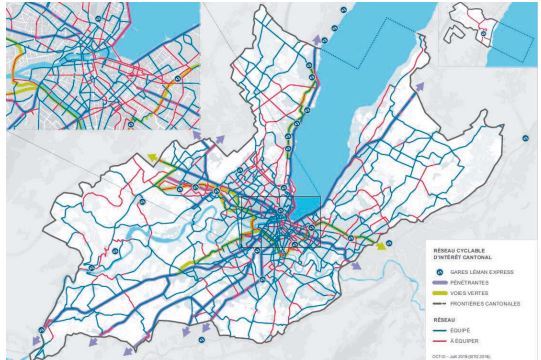
CONTENU

- **BREF RAPPEL SUR LE PLAN D'ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2019-2023**
- **PL 12759**

UNE FEUILLE DE ROUTE CONCRÈTE

PRIORISATION DES PROJETS

- Projets issus des PA1 et PA2 cofinancés par la Confédération
- Projets faisant l'objet d'une source de financement acquise
- Projets prévus pour réalisation avant fin 2023
- Projets inclus dans le réseau cyclable d'intérêt cantonal
- Projets concourant à améliorer la continuité et la sécurité des itinéraires



STRUCTURER L'ACTION

107 PROJETS RÉPARTIS DANS 4 DOMAINES D'ACTION

1. **Infrastructures** (83 projets)
2. **Fonctionnement des réseaux** (3 projets)
3. **Stationnement** (8 projets)
4. **Promotion et nouveaux services** (13 projets)

6 mesures d'accompagnement complètent le dispositif

FINANCEMENT

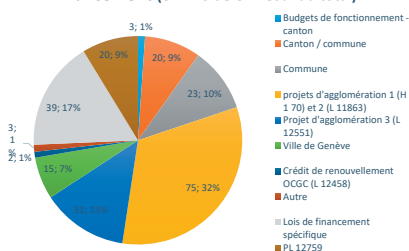
DES FINANCEMENTS TRÈS MAJORITAIREMENT ACQUIS

- Un montant global dévolu à la mobilité douce de près de 230 millions de francs
- Des financements acquis ou en voie d'acquisition
- Un projet de loi pour un coût total de 20 millions a été déposé conjointement au plan d'actions pour financer 9 projets importants et réalisables d'ici 2023.

Sur les 107 projets :

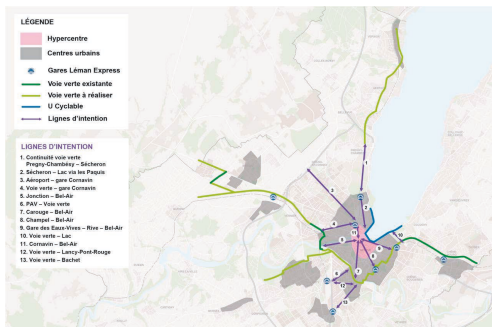
- 47 sont portés par le canton
- 43 sont portés par les communes dont 16 par la Ville de Genève
- 14 ont un portage mixte canton-commune
- 3 sont portées par les CFF / Fondation des parkings / OFROU

Financement (en Mio de CHF et % du total)



ADOPTION DU PAMD

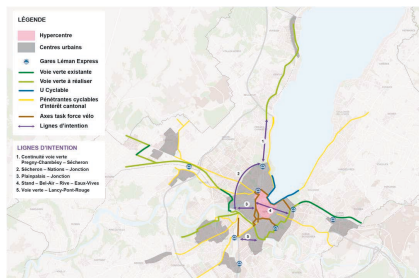
- **LE PLAN D' ACTIONS A ÉTÉ ADOPTÉ LE 19 AOÛT 2020 PAR LE CONSEIL D' ETAT**
- **LA RÉOLUTION DE COMMISSION APPROUVANT LE PLAN D' ACTIONS A ÉTÉ VOTÉ PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS LE 23 MARS 2021 MOYENNENT LES AMENDEMENTS SUIVANTS :**
 - Insertion dans le plan d'actions du schéma d'intention d'itinéraires piétons inscrit dans la feuille de route LMCE



ADOPTION DU PAMD

> AMENDEMENTS (SUITE)

- Mise en place d'une taskforce piéton regroupant le canton et les communes de Genève, Lancy, Carouge, Grand Saconnex, Pregny-Chambésy et d'autres communes si nécessaire pour mettre en œuvre le schéma d'intention piéton inscrit dans la feuille de route LMCE.
- Insertion dans le plan d'actions du schéma d'intention d'itinéraires vélo inscrit dans la feuille de route LMCE. Ce schéma sera mis en place à travers la taskforce vélo existante avec la Ville de Genève à laquelle seront ajoutées les communes de Lancy, Carouge, Pregny-Chambésy et d'autres communes si nécessaire.



PL12759 – PROJET DÉPOSÉ

PROJET DE LOI SPÉCIFIQUE AU PRÉSENT PLAN D'ACTIONS – PL 12759

9 projets prioritaires et réalisables durant la période 2019-2023, pour un montant total de 20 millions de francs

Projet	Millions de CHF
Réfection et élargissement du Pont de Peney permettant l'insertion d'aménagements cyclables	1.1
Aménagements cyclables en continuité du pont de Peney entre la route de Verbois et la route du Bois-de-Bay	1.5
Création d'une continuité cyclable à travers la zone industrielle du Bois-de-Bay	2.2
Création de pistes cyclables bidirectionnelles sur le route de Présinge entre la route de Jussy et le village	4.2
Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de Bellebouche	2.9
Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de l'Etraz	2.8
Développement d'itinéraires complémentaires dans la poursuite de la mise en place des 3 itinéraires de la task force vélo (signalisation lumineuse)	1.6
Amélioration de l'itinéraire n°1 de Suisse mobile : passerelle d'accès à la passerelle sous le pont CFF de l'Allondon	0.3
Etudes et déploiement de systèmes vélostails sur les emplacements accidentogènes pertinents	3.4

PL 12759

RÉFECTION ET ÉLARGISSEMENT DU PONT DE PENEY PERMETTANT L'INSERTION D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Objectifs

- > Insertion d'un aménagement cyclable sur le pont de Peney
- > Finalisation d'un itinéraire important de rabattement vers la ville du réseau cyclable d'intérêt cantonal

Description du projet

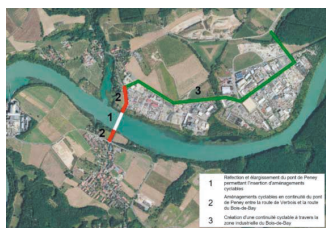
- > Espace mixte piéton – vélo côté aval
- > Espace uniquement vélo côté amont
- > 380m d'aménagements

Coût

– Terrains	0 francs
– Travaux, équipements	702 460 francs
– Honoraires	161 566 francs
– TVA	66 530 francs
– Divers et imprévus	105 369 francs
– Renchérissment	32 241 francs
– Activation du personnel	38 776 francs

TOTAL

1 106 942 francs



PL 12759

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EN CONTINUITÉ DU PONT DE PENEY ENTRE LA ROUTE DE VERBOIS ET LA ROUTE DU BOIS-DE-BAY

Objectifs

- > Assurer la continuité entre les giratoires de Peney et d'Aire-la-Ville
- > Finalisation d'un itinéraire important de rabattement vers la ville du réseau cyclable d'intérêt cantonal

Description du projet

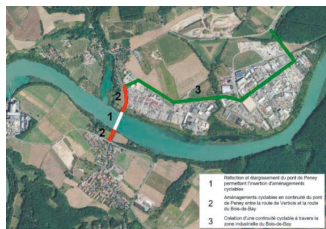
- > Piste cyclable mixte de 2.50m d'un côté
- > Aménagement uniquement cycle de l'autre côté
- > 780m d'aménagements

Coût

– Terrains	10 198 francs
– Travaux, équipements	926 367 francs
– Honoraires	212 254 francs
– TVA	87 674 francs
– Divers et imprévus	138 426 francs
– Renchérissment	42 788 francs
– Activation du personnel	51 349 francs

TOTAL

1 469 056 francs



PL 12759

CRÉATION D'UNE CONTINUITÉ CYCLABLE À TRAVERS LA ZONE INDUSTRIELLE DU BOIS-DE-BAY

Objectifs

- > Insérer des aménagements cycles et piétons dans la zone industrielle
- > Finalisation d'un itinéraire important de rabattement vers la ville du réseau cyclable d'intérêt cantonal

Description du projet

Projet déposé

- > Aménagement mixte piéton – vélo dans le sens Ouest-Est
- > Insertion d'une bande cyclable sur la chaussée dans le sens Est – Ouest
- > 3600m d'aménagements

Proposition amendement

- > Aménagement mixte piéton – vélo dans le sens Ouest-Est
- > Insertion d'une **bande piste** cyclable sur la chaussée dans le sens Est – Ouest
- > 3600m d'aménagements

Coût

	<u>Projet déposé</u>	<u>Proposition amendements</u>
– Terrains	0 francs	110 055 francs
– Travaux, équipements	1 394 083 francs	1 968 558 francs
– Honoraires	320 639 francs	437 905 francs
– TVA	132 034 francs	185 298 francs
– Divers et imprévus	209 112 francs	285 590 francs
– Renchérissement	63 985 francs	92 907 francs
– Activation du personnel	76 953 francs	109 499 francs
TOTAL	2 196 806 francs	3 189 811 francs

PL 12759

CRÉATION DE PISTES CYCLABLES BIDIRECTIONNELLES SUR LA ROUTE DE PRESINGE ENTRE LA ROUTE DE JUSSY ET LE VILLAGE

Objectifs

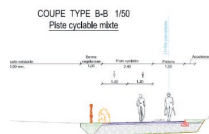
- > Sécurisation des déplacements vers le site de Lullier de la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture depuis la route de Jussy et le village de Presinge

Description du projet

- > Insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle
- > 2400m d'aménagements

Coût

– Terrains	32 689 francs
– Travaux, équipements	2 655 336 francs
– Honoraires	601 559 francs
– TVA	250 781 francs
– Divers et imprévus	392 321 francs
– Renchérissement	122 145 francs
– Activation du personnel	145 682 francs
TOTAL	4 200 513 francs



PL 12759

MISE EN CONFORMITÉ DES BANDES CYCLABLES SUR LA ROUTE DE BELLEBOUCHE

Objectifs

- > Mettre en conformité selon l'OSR ce tronçon équipé de bandes cyclables

Description du projet

- > Elargissement de la chaussée pour permettre l'insertion d'une ligne médiane
- > Maintien de bandes cyclables unilatérales
- > 2580m d'aménagements

Coût

- Terrains	28 721 francs
- Travaux, équipements	1 855 672 francs
- Honoraires	420 710 francs
- TVA	175 281 francs
- Divers et imprévus	274 376 francs
- Renchérissement	85 706 francs
- Activation du personnel	102 119 francs

TOTAL

2 942 585 francs



PL 12759

MISE EN CONFORMITÉ DES BANDES CYCLABLES SUR LA ROUTE DE L'ETRAZ

Objectifs

- > Mettre en conformité selon l'OSR ce tronçon équipé de bandes cyclables

Description du projet

- > Elargissement de la chaussée pour permettre l'insertion d'une ligne médiane
- > Maintien de bandes cyclables unilatérales
- > 3200m d'aménagements

Coût

- Terrains	258 836 francs
- Travaux, équipements	1 594 278 francs
- Honoraires	357 972 francs
- TVA	150 323 francs
- Divers et imprévus	233 460 francs
- Renchérissement	80 734 francs
- Activation du personnel	96 267 francs

TOTAL

2 771 870 francs



PL 12759

DÉVELOPPEMENT D'ITINÉRAIRES COMPLÉMENTAIRES DANS LA POURSUITE DE LA MISE EN PLACE DES 3 ITINÉRAIRES DE LA TASK FORCE VÉLO

Objectifs

- Gérer les besoins en signalisation lumineuse dans le cadre des itinéraires prioritaires à réaliser au centre-ville

Description du projet

- Mise en place de nouvelles signalisations lumineuses
- Adaptation de signalisation lumineuse existante

Coût

– Terrains	0 francs
– Travaux, équipements	1 100 000 francs
– Honoraires	107 000 francs
– TVA	92 939 francs
– Divers et imprévus	120 700 francs
– Renchérissement	46 602 francs
– Activation du personnel	132 759 francs

TOTAL 1 600 000 francs

19/05/2021 - Page 15

PL 12759

AMÉLIORATION DE L'ITINÉRAIRE N°1 DE SUISSEMISIBLE : PASSERELLE D'ACCÈS À LA PASSERELLE SOUS LE PONT CFF DE L'ALLONDON

Objectifs

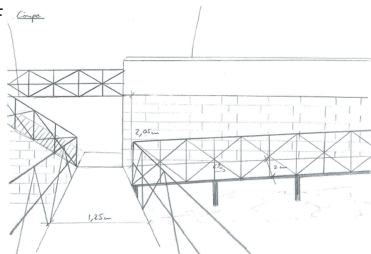
- Proposer une variante à proximité du Rhône de l'itinéraire Suissemobile n°1 – route du Rhône.

Description du projet

- Subvention d'investissement en faveur de la commune de Russin
- Remplacement de l'escalier actuel par une rampe accessible aux vélos et aux PMR

Coût

Le coût total de la subvention est chiffré à 340'000 F



PL 12759

DÉPLOIEMENT DE SYSTÈMES VÉLOSTRAILS SUR LES EMPLACEMENTS ACCIDENTOGÈNES PERTINENTS

Objectifs

- > Sécuriser les zones de conflits rails de tram – vélos



Description du projet

- > Pose de systèmes de comblement du rail sur 9 sites particulièrement accidentogènes

Coût

- Terrains	0 francs
- Travaux, équipements	2 140 000 francs
- Honoraires	492 200 francs
- TVA	202 680 francs
- Divers et imprévus	321 000 francs
- Renchérissement	98 220 francs
- Activation du personnel	118 128 francs

TOTAL

3 372 228 francs



PL 12759

Merci pour votre attention