

Date de dépôt : 18 novembre 2020

Réponse du Conseil d'Etat

**à la question écrite urgente de Mme Esther Schaufelberger:
Abattage des arbres et augmentation du trafic individuel motorisé
prévus en lien avec les réaménagements BHNS Cornavin-Meyrin**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 30 octobre 2020, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est projetée afin de relier la gare Cornavin à Meyrin. Cet axe de transport renforcé passera, entre autres, par la rue de Lyon, l'avenue de Châtelaine, le pont de l'Ecu, la route de Vernier, pour ensuite rejoindre les zones industrielles ZITUIL et ZIMEYSA pour terminer à l'hôpital de La Tour à Meyrin.

Cette amélioration de la desserte en transports en commun répond au besoin de la population grandissante des quartiers avoisinant cette route dans la zone périurbaine, donc aux Charmilles, à Châtelaine et à la route de Vernier. Le renforcement des transports en commun – et la diminution du transport motorisé individuel qui doit en être la conséquence envisagée – est aussi primordial pour que le canton puisse atteindre l'objectif climatique qu'il s'est fixé.

L'office de l'urbanisme et l'office cantonal des transports ont organisé des ateliers publics de concertation autour des futurs aménagements des haltes de cette nouvelle ligne. Nous saluons cette initiative participative.

Seulement, lors de ces séances, des citoyennes et citoyens ont appris que la planification pourrait prévoir des élargissements conséquents des routes, y compris des nouvelles voies supplémentaires pour le trafic individuel motorisé sur certains tronçons.

De surcroît, nous avons aussi appris que les services étatiques envisageaient l'abattage d'un bon nombre d'arbres, y compris sur les tronçons à Châtelaine et aux Charmilles.

Questions :

- Ces abattages sont-ils encore d'actualité et, le cas échéant, combien d'arbres seraient abattus – selon la planification actuelle – respectivement sur l'avenue de Châtelaine, la route de Vernier et la rue de Lyon en lien avec l'arrivée du BHNS ?*
- Quelle serait la surface de canopée sacrifiée ainsi ?*
- Est-ce que le DT travaille sur le scénario d'une augmentation du trafic motorisé individuel ? Si oui, merci de nous communiquer les chiffres exacts d'augmentation par tronçon.*
- Ces augmentations sont-elles compatibles avec les objectifs du plan climat cantonal ?*
- Quel serait l'impact de cette augmentation en termes de bruit et de pollution sur les habitations en bordure de ces routes ?*
- Combien d'habitants seraient-ils impactés par l'augmentation du bruit et de la pollution ? Quel est le pourcentage des habitations subventionnées et des habitations en loyer libre éventuellement affectées par le bruit supplémentaire ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) Genève-Vernier-Zimeysaver (BHNS-GVZ) est un projet mené par le canton, en concertation avec la Ville de Genève et les communes de Vernier, Meyrin et Satigny.

Ce projet est financé dans le cadre de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRTP; rs/GE H 1 50), qui a pour objet de développer les infrastructures de transports collectifs et ainsi de favoriser le report modal.

Dans ce cadre, le programme de cette opération approuvé en 2018 consiste en la réalisation d'un site propre intégral sur l'ensemble de l'axe entre la rue de la Servette et l'autoroute de contournement. Ce projet est dit « de façade à façade », en intégrant l'aménagement d'un itinéraire cyclable et des espaces piétons confortables. L'atteinte de ces différents objectifs doit se faire en tenant compte des différentes contraintes, et tout particulièrement de la volonté de conserver le patrimoine arboré.

Cette opération est actuellement en phase d'avant-projet, comprenant sur les secteurs les plus contraints une élaboration de différentes variantes d'insertion, toutes prévoyant un site propre intégral dédié aux lignes de bus indispensable à l'attractivité de l'offre de transports collectifs.

Ces variantes, actuellement en cours de développement, n'ont pas toutes un impact nul sur les arbres existants. Le comité de pilotage, composé des conseillers d'Etat chargés des départements des infrastructures et du territoire, ainsi que des conseillers administratifs des différentes communes concernées, décidera des choix d'insertion à l'issue de cette phase d'études. Quelle que soit la solution finale retenue, le projet d'aménagement cherchera à minimiser les impacts sur la végétation arborée et intégrera, si celle-ci le nécessite, une compensation supérieure aux sujets qui devraient être abattus.

Concernant le volet routier, ce projet se déroule dans le strict respect de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), adoptée par le peuple genevois en 2016. A ce titre, la conception de ce projet BHNS ne comporte strictement aucune capacité supplémentaire dédiée au trafic automobile.

Au contraire, l'objectif de cet aménagement est de pouvoir proposer, grâce au site propre intégral et à la priorisation aux carrefours, une desserte de transport public rendue performante sur le plan du temps de parcours et de la fiabilité de celui-ci, ceci afin de générer un transfert modal maximal et donc une limitation du trafic routier sur ce secteur.

Les objectifs de transfert modal de ce projet, incluant celui vers les mobilités douces (cyclables et piétonnes) vont dans le sens des objectifs du plan climat cantonal.

Enfin, il convient de préciser que ce projet d'infrastructure est accompagné d'un processus de concertation qui permet l'expression des habitants et des futurs usagers.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

La présidente :
Anne EMERY-TORRACINTA