

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 22 février 2012 de MM. Mathias Buschbeck, Grégoire Carasso, Sylvain Thévoz, Michel Chevrolet, Christian Zaugg, Morten Gisselbaek, M^{mes} Sarah Klopmann, Marie Chappuis et Vera Figurek: «Réalisation de l'initiative sur la mobilité douce: un plan d'action!»

Rapport de M. Stefan Kristensen.

La motion M-1002 a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du 9 octobre 2012. La commission l'a traitée le 5 février et le 5 mars 2013, sous la présidence de M. Vincent Schaller. Le rapporteur remercie M. Christophe Vuilleumier, dont les notes de séance sont à la fois élégantes et précises.

Rappel de la motion

Dans son exposé des motifs, la motion M-1002 rappelle l'acceptation, par le corps électoral, de l'initiative cantonale pour la mobilité douce (IN 144), qui stipule notamment que des pistes cyclables continues, directes et sécurisées sont aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce.

La motion relève ensuite la responsabilité de la Ville dans la réalisation des objectifs de l'initiative et déplore que la Ville ne montre pas plus d'énergie à la mise en place des mesures nécessaires. Dans son unique invite, le texte de la motion dit:

«Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de présenter un plan d'action pour la réalisation de l'initiative pour la mobilité douce (IN 144) en ville de Genève. Ce plan d'action devra comprendre, entre autres, une stratégie, un échéancier et des inscriptions au plan financier d'investissement.»

Séance du 5 février 2013

Audition des motionnaires représentés par M. Mathias Buschbeck

M. Buschbeck souligne que l'exposé des motifs de la motion contient l'essentiel. Il rappelle que le peuple a voté, il y a plus de deux ans, la réalisation de pistes cyclables sur l'ensemble du réseau genevois. Il mentionne qu'il y a, en l'occurrence, une forte responsabilité de la Ville de Genève à l'égard de son propre territoire. Il précise que le délai est de huit ans pour mener à bien ce projet et il observe qu'il ne reste plus que six ans. Il remarque que la Ville fonctionne

comme à son habitude en profitant des occasions et il pense que la Ville devrait, de par l'initiative qui a été votée, avoir une politique beaucoup plus volontariste. Il estime que l'administration n'a pas encore pris conscience de la portée de l'initiative.

Les questions des commissaires portent principalement sur les éventuels doublons entre l'action de la Ville et du Canton, sur le coût des mesures impliquées par la mise en œuvre de l'initiative, sur les raisons supposées du retard de la Ville.

M. Buschbeck répond que la partie portant sur la réalisation relève de la responsabilité de la Ville. Il ajoute que cette dernière devrait être plus proactive et déplore ce qu'il appelle une «inertie des services». Enfin, concernant le coût, il rétorque que c'est précisément ce que demande la motion. Il s'agit avant tout, selon lui, de faire pression sur le Conseil administratif afin qu'il travaille sérieusement en sorte de respecter la volonté populaire exprimée en 2011.

Séance du 5 mars 2013

Audition de M. Rémy Pagani, magistrat chargé du département des constructions et de l'aménagement, M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice du département, et M^{me} Sandra Piriz, adjointe de direction au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité

M. Pagani insiste sur les efforts constants de ses services et cite comme exemple la réalisation d'un tronçon sécurisé pour vélos sur le boulevard Georges-Favon entre Uni Dufour et la place du Cirque. Une commissaire du Mouvement citoyens genevois relève le caractère problématique de la coexistence des piétons et des cyclistes sur les trottoirs. M. Pagani acquiesce et assure la commission de son engagement pour la sécurité de chacun-e.

A la suite de M. Pagani, M^{me} Piriz résume et détaille les mesures prises par le département. Elle rappelle que le plan cantonal de la mobilité douce fixe des objectifs et elle mentionne que cette dernière est un axe important de la stratégie cantonale en matière de mobilité. Elle précise que l'accent est mis sur la dimension transfrontalière et intercantonale, et que le plan prévoit des fiches d'actions dans différents domaines et des objectifs stratégiques. Elle ajoute que l'objectif est de compléter le réseau existant et d'améliorer les conditions, notamment le stationnement des vélos. Elle signale ensuite que les objectifs du plan directeur communal sont suivis à travers un monitoring, avec des indicateurs existant et d'autres en cours de développement. Elle observe que le 80% du réseau routier doit pouvoir être emprunté par les cycles à l'horizon 2020. Elle précise que la Ville est, pour le moment, dans la cible mais elle mentionne que, plus le projet avance, plus les situations sont complexes. Elle déclare encore que les zones de rencontres et les zones 30 km/h sont prises en compte, puisqu'il n'est pas pos-

sible d'aménager des pistes cyclables dans les zones 30 km/h. Elle observe encore que les études réalisées, en attente de validation, sont le Grand-Pré, la rue des Charmilles, la promenade des Franchises, l'avenue de la Roseaie, le Bouchet, la rue Pestalozzi, l'avenue Krieg, la rue Voltaire, les Délices, la Jonction, etc. Elle explique ensuite que l'un des objectifs de cette année est d'aménager notamment la route des Acacias, la rue de la Servette, et le quai Gustave-Ador. Elle signale encore que le Génie civil du canton est en train d'inventorier le réseau cyclable de la Ville. Elle déclare alors qu'il est nécessaire de compléter le réseau cyclable sur le réseau primaire et secondaire, de poursuivre le programme de mise en place des zones 30 km/h, d'aménager les axes du réseau de quartier hors zone 30 km/h, d'améliorer les liaisons et les carrefours encore problématiques, et de poursuivre l'amélioration de l'offre en stationnement. Elle évoque ensuite les finances et déclare que, à ce jour, les études ont été réalisées sur la base de la proposition PR-393 qui est presque épuisée.

Questions des commissaires

Une commissaire demande s'il est question d'inscrire ce plan dans le plan financier d'investissement (PFI). M^{me} Charollais répond que les projets d'aménagements cyclables n'ont pas été remis en question. Elle mentionne, toutefois, que le 9^e PFI est en cours d'élaboration et elle pense que les discussions se feront dans ce cadre.

Une commissaire remarque que les pénétrantes en ville ont déjà des pistes cyclables et elle ne comprend pas pourquoi ces tronçons doivent être étudiés, alors qu'il est nécessaire de poursuivre ces pistes cyclables. Elle évoque ensuite les points noirs identifiés par les associations et elle mentionne que plusieurs aménagements réalisés à la suite d'études ne servent à rien puisque mal disposés. Elle demande ensuite si l'acceptation de l'initiative a permis d'accélérer le processus. M^{me} Piriz répond que le projet cantonal porte volontairement sur les pénétrantes en s'arrêtant à la limite de la ville. Elle mentionne que de nombreuses pénétrantes sont effectivement déjà aménagées, mais elle remarque qu'il est possible d'améliorer ces pistes. Elle ajoute que la suite de ces pistes relève du réseau d'ensemble des axes de circulation. Elle signale ensuite que la Ville fait son possible pour résoudre les points noirs en collaboration avec la Direction générale de la mobilité (DGM). Elle signale ensuite que l'initiative a permis d'engager plus de personnes sur cette question.

Une commissaire déclare que la limitation de la vitesse dans les zones 30 km/h n'est pas respectée, et elle observe que c'est particulièrement dangereux pour les vélos. M^{me} Piriz déclare que, lorsque les vitesses sont dépassées, la Ville est tenue de prendre des mesures spécifiques pour diminuer la vitesse. Elle ajoute que les associations locales sollicitent la Ville lorsqu'il y a des dépassements. Elle répète que les cyclistes doivent circuler avec les autres véhicules dans les zones 30 km/h.

La commissaire remarque que ce sont donc les habitants qui doivent réagir en cas de dépassement de vitesse. M^{me} Piriz répond qu'il est possible d'installer un certain nombre d'aménagements. La commissaire demande dans quels délais ces aménagements peuvent être réalisés. M^{me} Piriz répond que cela dépend de l'importance de ces aménagements. M^{me} Charollais répond que c'est une vraie question. Elle ajoute que les dispositions légales en vigueur ne permettent pas de dédier des surfaces aux cyclistes dans les zones 30 km/h, à l'exception des contre-sens.

Un commissaire évoque un article de la *Tribune de Genève* du jour et demande quelle est la position de la Ville à l'égard de la piste cyclable de la route des Aca-cias qui empêche le tram de rouler suffisamment vite. M^{me} Charollais répond qu'il faut poser cette question à M. Pagani. Elle mentionne, cela étant, que cette rue est particulièrement complexe et elle déclare que la position de la Ville est assez réservée quant au réaménagement de cette rue. Le commissaire remarque qu'il est donc faux de dire que cette piste cyclable nuit au tram. M^{me} Charollais répond que la piste cyclable n'est qu'un facteur parmi d'autres.

Une commissaire demande si la Ville participe aux choix des mesures prises par le Canton. Elle demande quel est le rôle de la Ville au sein de la collaboration avec la DGM. M^{me} Piriz répond que la Ville propose des projets d'aménagement et elle mentionne que le Canton les accepte ou les refuse. La commissaire demande si c'est bien la Ville qui réalise les études. M^{me} Piriz acquiesce. M^{me} Charollais ajoute que, pour que la Ville puisse proposer un projet, il est nécessaire de démontrer que ce dernier n'entraîne pas un impact trop important sur le reste du réseau. Elle précise qu'il convient donc de vérifier les impacts.

Un commissaire évoque le boulevard George-Favon et demande s'il est envisageable de voir un jour une vraie piste cyclable sur le tronçon le plus dangereux du canton, soit entre la place du Cirque et le pont de la Coulouvrenière. M^{me} Piriz répond qu'un programme d'assainissement routier est lancé sur l'ensemble de cet axe, afin d'installer une piste cyclable. Mais elle pense que cela sera très difficile.

Une commissaire se demande s'il ne serait pas plus raisonnable de trouver des parcours d'évitement pour ne pas passer sur les tronçons les plus dangereux pour les vélos, comme à Cornavin. M^{me} Piriz répond qu'il y a différents parcours existants, pour les personnes les plus pressées ainsi que pour les personnes les plus prudentes. La commissaire évoque ensuite les vélos électriques qui sont plus lourds que les autres vélos mais qui utilisent les mêmes pistes que les vélos. Elle se demande si ce véhicule est pris en considération. M^{me} Piriz répond que la Confédération est en train de réfléchir à cette problématique, et elle déclare que les villes suisses devront se positionner à cet égard. M^{me} Charollais déclare qu'il est nécessaire de trouver un juste milieu entre les différents véhicules. Elle ajoute qu'un vélo électrique est, selon la loi, considéré comme

un vélo. Elle ne croit pas qu'il soit possible de réaliser des pistes spécifiques pour les vélos électriques.

Vote

La motion M-1002 est acceptée par 7 oui (3 S, 2 Ve, 2 EàG), contre 2 non (1 UDC, 1 LR) et 5 abstentions (2 MCG, 1 LR, 1 UDC, 1 DC).