

# Ville de Genève PRD-124 A/PRD-184 A

## Conseil municipal

30 décembre 2019

**Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner:**

- le projet de délibération du 27 juin 2016 de M<sup>mes</sup> et MM. Marie Barbey-Chappuis, Astrid Rico-Martin, Fabienne Beaud, Alia Chaker Mangeat, Anne Carron, Souheil Sayegh, Sami Gashi, Alain de Kalbermatten, Jean-Luc von Arx, Jean-Charles Lathion et Lionel Ricou: «Offrons à la mobilité douce les moyens nécessaires à son développement» (PRD-124);
- le projet de délibération du 2 octobre 2018 de M<sup>mes</sup> et MM. Anne Carron, Alia Chaker Mangeat, Jean-Luc von Arx, Marie Barbey-Chappuis, Fabienne Beaud, Sami Gashi, Alain de Kalbermatten, Jean-Charles Lathion, Léonard Montavon, Lionel Ricou, Souheil Sayegh, Albane Schlechten, Olivier Gurtner, Alfonso Gomez et Uzma Khamis Vannini: «Pour l'ouverture d'un crédit de réalisation de 12 000 000 de francs visant à disposer d'un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé, favorisant l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens et améliorant la sécurité des piétons» (PRD-184).

**Rapport de M<sup>me</sup> Delphine Wuest.**

Ces deux projets de délibération ont été renvoyés à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de sa séance du 28 juin 2016 pour le projet de délibération PRD-124 et lors de sa séance du 3 octobre 2018 pour le projet de délibération PRD-184. La commission s'est réunie le 20 novembre 2018, les 29 janvier, 12 février et 30 avril 2019, sous la présidence de M<sup>me</sup> Brigitte Studer, pour traiter des deux objets en même temps. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, procès-verbaliste, que la rapporteuse remercie pour son travail.

*Note de la rapporteuse: ces deux projets de délibération ont été traités rapidement et les commissaires ont demandé peu d'auditions en raison du fait que la commission avait récemment traité d'une série de motions sur les vélos (M-1223, M-1224, M-1225 et M-1226) et largement auditionné à ce sujet; les problématiques étaient donc connues des commissaires. Par ailleurs, les personnes auditionnées pour ces deux projets de délibération (124 et 184) sont toutes venues pour être également entendues sur d'autres objets, et les questions se sont souvent focalisées sur ces autres objets, c'est pourquoi il y a eu peu de questions des commissaires vis-à-vis des projets de délibération PRD-124 et PRD-184.*

## PROJET DE DÉLIBÉRATION PRD-124

Considérant:

- le vote du 5 juin 2016 du peuple en faveur du contreprojet sur la mobilité PL 11769 (loi pour une mobilité cohérente et équilibrée) qui prévoit un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération (art. 3 lettre d);
- le vote du 15 mai 2011 du peuple en faveur de l'initiative 144 sur la mobilité douce;
- que le délai prévu par l'initiative 144 pour créer un réseau complet et sécurisé en faveur des cyclistes, courant jusqu'en 2019 est bientôt échu;
- les nombreux axes et carrefours dépourvus de toute mesure de protection pour les piétons et cyclistes;
- le manque d'effort concret pour faciliter le déplacement des cyclistes et des piétons au sein d'un réseau cohérent et continu;
- le PL 11791 cantonal qui ouvre un crédit d'investissement de 8 millions de francs destiné à mettre en place des aménagements en faveur des cyclistes dans le cadre du Plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018;
- l'engagement de la Ville de Genève mentionné dans le PL 11791 à trouver un financement équivalent à celui du Canton pour l'aménagement de ses routes communales;
- l'absence de ligne d'investissement au sein du plan financier d'investissement (PFI), destinée à financer l'aménagement d'un réseau sécuritaire et complet en faveur de la mobilité douce,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre d), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition de plusieurs de ses membres,

*décide:*

*Article premier.* – Le Conseil administratif présente au Conseil municipal un crédit d'investissement de 8 millions de francs (échelonné sur quatre ans, soit 2 millions de francs par année) destiné:

- à financer l'identification des zones dangereuses pour la mobilité douce sur le territoire de la Ville de Genève et à élaborer un concept cohérent de ce réseau;

- à étendre et à développer les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes sur le territoire de la Ville de Genève (en particulier la réalisation de places de stationnement pour vélos, le prolongement et la sécurisation des voies existantes et l’extension de pistes et bandes cyclables continues et sécurisées).

*Art. 2.* – Le Conseil administratif, avec la collaboration des associations œuvrant dans le domaine de la mobilité douce, met en place des campagnes de sensibilisation à l’intention des cyclistes pour qu’ils adoptent un comportement respectueux et responsable (cyclo-civisme) vis-à-vis des autres usagers de la route.

## *PROJET DE DÉLIBÉRATION PRD-184*

### *Exposé des motifs*

En milieu urbain, le vélo constitue un moyen de déplacement efficace, propre, peu coûteux et contribue à désengorger les axes routiers du trafic individuel motorisé.

Si des villes, principalement du nord de l’Europe, telles que Copenhague, Amsterdam, Utrecht ou encore Bordeaux, ont investi massivement dans les infrastructures cyclables ces dernières années, ces investissements commencent à porter leurs fruits. La pratique du vélo dans les déplacements quotidiens augmente année après année. A Copenhague, ce sont plus de 60% des résidents qui se déplacent quotidiennement à vélo.

A Genève, depuis 2010 les déplacements en transports individuels motorisés (41%) sont légèrement inférieurs aux déplacements en modes de transport doux (42%), avec une inversion qui est croissante. 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3 km et près de la moitié (45%) de ces déplacements se font sur des distances inférieures à 5 km. Par ailleurs, entre 2005 et 2015, la pratique du vélo dans le canton a augmenté de 60%.

Afin d’encourager et de soutenir l’usage du vélo et de la marche dans les déplacements quotidiens, il faut que les autorités investissent massivement dans les réseaux cyclables et piétons de la commune. Faute de pistes cyclables, les cyclistes doivent, par endroits, emprunter les trottoirs par mesure de sécurité. Cette situation insatisfaisante gêne grandement les piétons et cette cohabitation crée de l’insécurité.

Ce n’est qu’en rendant la mobilité douce attractive, efficace et sûre que les Genevoises et les Genevois augmenteront la part modale de leurs déplacements à vélo et à pied, plutôt qu’en transport individuel motorisé.

Considérant:

- que sur le réseau routier primaire et secondaire de la Ville de Genève seuls 36 km sont équipés en aménagement cyclable, 17 km en sont équipés partiellement et 19 km pas du tout;
- les bienfaits pour la santé de la pratique quotidienne de la marche et du vélo;
- la réduction des coûts du vélo par rapport à la voiture (santé, infrastructure, parcage, etc.);
- que près de la moitié des trajets qui se font au moyen d'un véhicule individuel motorisé portent sur des distances de moins de 5 km;
- que l'arrivée du CEVA contribuera à fluidifier les axes routiers;
- que la mise en œuvre de la voie verte remporte un grand succès dans les déplacements quotidiens en favorisant la mobilité douce;
- que la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée ainsi que l'initiative IN-144, votée par le peuple genevois à 68%, ont instauré une paix des transports ces dernières années,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre d), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition de plusieurs de ses membres,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de réalisation de 12 millions de francs pour les exercices 2019 à 2022, destiné à la réalisation d'un aménagement complet du réseau cyclable sur le réseau primaire et secondaire actuellement partiellement équipé et non encore équipé, visant également à supprimer les points noirs.

*Art. 2.* – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 12 millions de francs.

### *RECOMMANDATION*

Le Conseil municipal recommande vivement que l'étude et la réalisation de ce projet de délibération soient menées en étroite collaboration avec le Canton, et notamment avec la task force ad hoc qui aura été créée à cet effet, regroupant des

représentants du Conseil administratif de la Ville de Genève et du Conseil d'Etat de la République et canton de Genève.

### **Séance du 20 novembre 2018**

*Audition de M<sup>me</sup> Alia Chaker Mangeat et de M. Jean-Luc von Arx, représentants des auteurs*

M<sup>me</sup> Chaker Mangeat déclare que ces deux objets visent à sécuriser la pratique du vélo. Elle rappelle que la loi sur la mobilité douce a été adoptée en 2011, prévoyant des aménagements cyclables, à la suite de quoi un plan directeur cantonal de mobilité et un plan d'action ont été adoptés. Puis la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) a été adoptée et la bicyclette est désormais inscrite dans la Constitution depuis le mois d'octobre 2018. Elle observe que le nouveau Conseil d'Etat a par ailleurs indiqué qu'il s'engageait pour la mobilité douce et son groupe a considéré que c'était le moment d'investir les moyens nécessaires pour concrétiser ces projets.

M. von Arx signale que le projet de délibération PRD-124 est issu d'un projet de délibération de juin 2016, et tout ce qui n'a pas été fait a été repris dans le projet de délibération PRD-184 afin d'intégrer la politique de la mobilité douce. L'on sait aujourd'hui où il est nécessaire d'intervenir pour résoudre les problèmes et ces moyens financiers visent à faire le nécessaire. Il évoque encore la Cour des comptes qui a publié un rapport en 2017, précisant que la qualité des pistes cyclables était insuffisante avec de nombreuses discontinuités. Les trottoirs mixtes sont également dénoncés et les accidents recensés. La stratégie de mise en œuvre est un travail qui répertorie les problèmes rencontrés ainsi que les interactions nécessaires entre la Ville de Genève et le Canton, une task force pourrait être organisée entre ces deux entités.

Des statistiques existent sur la pratique du vélo qui apparaît comme un moyen de déplacement pour de petites distances et il n'y a pas eu de mesures suffisantes prises pour améliorer cette pratique. Il est question généralement d'opérations «d'aubaine» et les études semblent largement insuffisantes autour des gares CEVA.

L'idée est d'améliorer la sécurité des cyclistes et de développer la pratique du vélo tout en améliorant la sécurité des piétons.

De nombreuses études ont été menées et on peut se demander ce que l'on attend pour aller de l'avant. Une meilleure concertation est également demandée, il serait intéressant d'entendre Pro Vélo. Enfin, il ne s'agit pas de rallumer la guerre des transports mais de permettre aux études de se concrétiser. Se déplaçant lui-même de temps à autre en vélo, et observant des étudiants qui ne se déplacent

qu'à vélo, M. von Arx ne compte plus les accidents auxquels il a assisté à cause des rails de tram.

Enfin, il serait bon de mettre en place plusieurs campagnes de sensibilisation.

### *Questions des commissaires*

Un commissaire demande quelles seraient les sources de financement pour mener à bien ces projets. Il a entendu que certains souhaitaient financer ces mesures en taxant les voitures. Par ailleurs, certaines rues ne se prêtent pas à la pratique du vélo et il se demande si ces projets permettraient de contrôler les débordements. Réinstaller des plaques pour les vélos serait une bonne chose au vu du nombre d'accidents produits par des cyclistes, selon lui.

M. von Arx répond que les financements peuvent être pris sur des investissements ou faire l'objet de projets de financement. Il est nécessaire de dégager des priorités. L'idée est d'empêcher les accidents.

Une commissaire rêverait d'avoir des pistes cyclables en site propre comme cela se fait dans le Nord. Pour elle, l'argument des accidents cités par son préopinant n'est pas valable puisque les vélos ne tueront jamais autant que les voitures. Elle se demande comment il sera possible de travailler avec le Canton.

M<sup>me</sup> Chaker Mangeat répond que c'est la raison pour laquelle les uns et les autres souhaitent créer une task force. Il sera nécessaire de prioriser les tronçons les plus dangereux. Un certain nombre de pistes existent mais avec des équipements disparates. Des analyses doivent être menées sur le terrain.

M. von Arx remarque avoir senti une véritable volonté politique pour appliquer la loi. Il répète que c'est le moment idéal pour aller de l'avant.

La même commissaire demande comment faire pour rallier la droite.

M<sup>me</sup> Chaker Mangeat rappelle que le Parti libéral-radical était favorable au projet portant sur la Constitution. Le TCS a par ailleurs pris position en sa faveur car il s'est rendu compte que le désengorgement des routes est également dans l'intérêt des automobilistes.

Une commissaire rappelle que créer des pistes en site propre est un projet également en faveur des piétons. Elle se demande quel est le pourcentage prévu pour les vélos dans le budget général de fonctionnement dévolu à la mobilité. Elle demande aussi si la task force inclurait les associations concernées.

M. von Arx ne connaît pas la réponse. Il pense qu'il n'y a pas de pourcentage prévu pour la mobilité douce. M<sup>me</sup> Chaker Mangeat ajoute que les affectations directes portent en général sur le pan ferroviaire. Concernant la task force, elle imagine que les uns et les autres travailleront main dans la main.

Une commissaire estime que la mobilité concerne tant les vélos que les piétons ou les TPG et les voitures. Elle pense qu'il est nécessaire de penser la mobilité différemment et se demande s'il ne faudrait pas envisager des rues uniquement pour les vélos.

M. von Arx pense qu'il est nécessaire de rêver en politique. Cette idée est excellente et le problème du magistrat précédent est qu'il voulait faire de la place à tout le monde, ce qui a entraîné un véritable casse-tête. Ayant lui-même proposé de faire passer les voitures en sous-sol comme à Neuchâtel, il pense qu'il y a des choix à faire en matière de circulation.

M<sup>me</sup> Chaker Mangeat remarque que la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) n'est pas respectée et qu'il est question à présent de construire un parking au centre-ville, celui de Clé-de-Rive, un vieux projet obsolète.

La présidente rappelle que la commission a déjà travaillé longuement sur les quatre motions portant sur les vélos, et elle se demande s'il ne serait pas intéressant de prendre en compte le financement de ces travaux et chercher à répondre rapidement à ces objets.

Pour M<sup>me</sup> Chaker Mangeat, l'objectif de ces objets est de donner les moyens financiers à ces quatre motions, il convient en effet d'aller de l'avant rapidement.

La présidente demande ensuite s'il faut retenir le premier ou le second montant. Elle rappelle par ailleurs que la stratégie de la Ville évoquait un montant de 16 millions et elle se demande si cette somme a été prise en compte.

Concernant les chiffres, il est question en fin de compte de 5 millions par année sur quatre ans, puisque les montants prévus dans le projet de délibération PRD-124 demeurent et s'ajoutent à ceux du projet de délibération PRD-184. Mener à bien tous les projets se monterait à 44 millions de francs. M. von Arx rappelle à cet égard le coût de la Nouvelle Comédie.

Citant le rapport de la Cour des comptes de 2015, un commissaire estime que les aménagements pour les vélos couvrent à hauteur de 52% la demande. Pour lui, les travaux sont donc en avance.

M<sup>me</sup> Chaker Mangeat répond qu'il est plus facile d'aménager des pistes cyclables à Jussy qu'en Ville de Genève. Elle pense dès lors que prendre en compte les 52% sur l'ensemble du canton ne signifie pas grand-chose. Elle rappelle que les aménagements en Ville de Genève ne sont pas en avance, ce d'autant plus que de nombreuses pistes sont discontinues. M. von Arx ajoute en l'occurrence que la Cour des comptes parle avant tout de discontinuités et d'une qualité médiocre.

Une commissaire souhaiterait des garanties qu'il n'y aura pas de coupes budgétaires dans d'autres domaines.

M<sup>me</sup> Chaker Mangeat répond que son groupe n'a jamais voté de coupe dans les investissements.

M. von Arx mentionne que c'est une question politique et qu'il s'agit de déterminer des priorités.

Un commissaire est ravi de ces propos, ainsi le dossier pourra avancer. Il remarque cependant qu'il est possible de craindre les volte-face. L'on est à la fin de l'ère automobile. Il signale par ailleurs qu'il y a également de nombreux problèmes au niveau des trottoirs, et demande s'il est possible de compter sur le Parti démocrate-chrétien pour déterminer des stratégies à ce niveau.

M<sup>me</sup> Chaker Mangeat répond que ces questions sont également soulevées au sein du Parti démocrate-chrétien. Mais elle mentionne qu'une large part de la base du parti vit à la campagne où la voiture est une nécessité.

Une commissaire remarque que l'enjeu est de travailler en bonne intelligence, et elle remarque que cela nécessitera des années. Elle pense que c'est en fin de compte une question de position politique et de priorisation. Elle se demande comment le Parti démocrate-chrétien de la Ville de Genève va faire pour enthousiasmer la section cantonale.

M<sup>me</sup> Chaker Mangeat répond ne pas pouvoir prendre position pour l'ensemble du Parti démocrate-chrétien, mais elle pense que l'ensemble du parti est uni derrière son magistrat cantonal. L'ensemble des membres, lors d'une assemblée générale, s'est prononcé en faveur de cette politique.

La même commissaire demande dans quelle mesure la Confédération pourrait intervenir.

M. von Arx répond que ce sont des petits montants et il ne sait pas si la Confédération interviendrait.

La présidente remarque que la demande qui est faite ne pourra s'articuler financièrement qu'à partir du moment de son acceptation.

M<sup>me</sup> Chaker Mangeat propose d'éclaircir ce point avec le magistrat.

M. von Arx se demande s'il ne faudrait pas supprimer les dates du projet de délibération PRD-184.

Une commissaire pense qu'il serait nécessaire de partager ces visions avec le magistrat de la Ville et celui du Canton. Elle propose donc leur audition respective.

La présidente rappelle que le document sur la mise en œuvre des aménagements cyclables est paru en 2017.

La présidente demande alors quelles sont les propositions des commissaires.



Une commissaire rappelle qu'il y a par ailleurs les rapports des différentes motions. Elle ne pense pas qu'il faille se perdre en de trop nombreuses auditions.

Un commissaire déclare qu'il faudrait éviter de scinder les projets portant sur la mobilité entre ceux concernant les piétons et ceux concernant les vélos. Il rappelle en outre que la commission peut également s'approprier des projets, comme elle l'avait fait avec le bruit, progresser dans le domaine de la mobilité et sortir des conflits. Il se déclare en faveur des propositions d'audition.

Une commissaire se demande s'il ne faudrait pas voter l'une des deux propositions et continuer à travailler sur l'autre. Elle remarque qu'il n'est pas possible de réfléchir à la mobilité en ne prenant en compte que les vélos, et qu'il est en effet nécessaire de se saisir de ces problématiques, ce d'autant plus au vu des grands projets de parking.

### **Séance du 29 janvier 2019**

*Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat en charge du Département des infrastructures*

M. Dal Busco déclare que ces textes vont dans le bon sens. La collaboration entre ses services et ceux de M. Pagani est très pragmatique, les deux services souhaitent plus de cohérence, raison pour laquelle il est prévu d'identifier par le biais d'une task force des itinéraires cyclables continus. Un premier itinéraire a été défini entre la gare des Eaux-Vives et la gare de Cornavin, et il espère à cet égard que le projet de passerelle sera voté. Un autre itinéraire a été identifié entre la gare de Cornavin et l'Université.

Une commissaire rappelle la motion qui a été déposée concernant les points noirs répertoriés, elle demande comment le Canton résout ces problèmes. Par exemple, le point noir de la traversée cyclable de Cornavin devrait être une des priorités à résoudre rapidement: la piste est coupée pour la traversée de la rive gauche à la rive droite à la hauteur de l'église Notre-Dame et il existe un autre point noir à Montbrillant depuis des années.

M. Dal Busco répond que certains aménagements ne peuvent pas être réalisés en raison de places de parc qui ne peuvent pas être supprimées; selon lui, le parking Clé-de-Rive permettra de répondre en partie à ces questions. Par ailleurs, un chantier va débiter à Cornavin, il ne sera pas possible de trouver une solution plus rapidement.

Un commissaire déclare que si une passerelle est construite à côté du pont du Mont-Blanc, elle devra permettre le passage des bateaux de la Compagnie générale de navigation (CGN).

M. Dal Busco répond que le Conseil municipal doit voter un crédit d'étude et que la CGN est en faveur de ce projet.

La présidente demande si des moyens ont été dégagés en temps et en personnel pour cette collaboration entre la Ville et le Canton.

M. Dal Busco répond que des ressources sont nécessaires, notamment en termes de collaborateurs et de collaboratrices. Des projets de loi impliquant des moyens financiers sont en cours de traitement en commission parlementaire.

M. Widmer ajoute que la Ville et le Canton partagent des visions, ce qui facilite la collaboration, surtout depuis l'arrivée de M. Dal Busco. Ce dernier précise tout de même que le Canton n'est pas d'accord sur toutes les propositions de la Ville de Genève.

### **Séance du 12 février 2019**

*Audition de M. Vincent Kaufmann, professeur EPFL, directeur du laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR), directeur du programme doctoral architecture et sciences de la ville EDAR, et directeur scientifique du forum Vies mobiles SNCF*

M. Kaufmann évoque la marche: la motorisation est en baisse dans les centres urbains et il observe que le plus grand report modal à Genève, au cours des quinze dernières années, a été fait en faveur de la marche à pied. Les gens marchent plus volontiers dans les lieux où existent des aménagements pour les piétons. Cela étant, il raconte avoir participé à un séminaire sur la sédentarité des jeunes avec des médecins: la marche à pied est en très forte baisse ces dernières années, diminution en lien direct avec le développement des téléphones portables et des objets connectés. Il y a également une tendance à la baisse de l'usage du vélo chez les jeunes puisqu'il n'est évidemment pas aisé d'utiliser un téléphone portable à vélo.

La Cour des comptes a demandé il y a deux ans à son laboratoire, le LaSUR, une étude portant sur la mobilité douce et il observe qu'il y a des synergies potentielles entre la marche à pied et le CEVA puisque les gens sont d'accord de marcher pour rejoindre un moyen de transport efficace, dans un rayon de 800 mètres. Il prend l'exemple de la gare de Chêne-Bourg, et remarque que dans un rayon de 800 mètres, les grands équipements ne sont pas tous facilement accessibles à pied ou à vélo, en particulier le centre sportif de Sous-Moulin. En outre, les lignes de tram 12 et 17 ne permettront que difficilement d'absorber l'ensemble des passagers qui transiteront par la gare des Eaux-Vives, notamment à l'heure de pointe du matin, et en particulier dans des situations de retards des trains. L'aménagement d'un axe piéton entre la gare des Eaux-Vives et Rive est un élément de réponse important face à cette situation, tout comme l'existence de services de trams partiels qui auraient leur terminus à la gare des Eaux-Vives.

La présidente remarque que la question du vélo n'a guère été abordée.

M. Kaufmann acquiesce et mentionne avoir peu travaillé sur cette question au cours de ces dernières années. Il déclare que le nouveau concept, la chaîne écomobile, part de l'hypothèse que l'automobiliste utilisera des modes de déplacement de manière indistincte. Or, il remarque que les choix peuvent différer en fonction des populations et il mentionne qu'il pourrait être envisageable de segmenter plus fortement ces modes. M. Kaufmann ajoute faire visiter régulièrement Genève à des collègues invités, professeurs spécialistes en urbanisme et en analyse des mobilités, et avoir souvent eu des réactions étonnées et d'incompréhension face à l'asphyxie de la ville par les voitures alors que le taux de motorisation est bas en ville de Genève, M. Kaufmann rappelant que 44% des ménages n'ont plus de voiture. Il déclare ensuite que la perception de la densité peut largement différer selon les situations, mais il pense que dans un cas comme Genève, qui voit ses voies encombrées par des véhicules et beaucoup de bruit, cette densité peut vite poser des problèmes.

Il ajoute qu'avoir de vraies zones piétonnes à Genève est important, et il remarque que les quais, qui sont un espace de grande qualité, sont particulièrement bruyants. Par ailleurs, les places sont très mal aménagées à Genève : la place des Eaux-Vives, la place des Charmilles, voire Rive, sont des carrefours alors qu'il pourrait s'agir de vraies places. Une grande partie de la population connaît les différentes options de déplacement et réfléchit au meilleur moyen. Il pense dès lors que les schémas de pensée restent trop rigides.

Le Canton a dépensé beaucoup d'argent pour développer un tram qui n'est pas efficace, et il espère qu'il en ira autrement avec le CEVA.

M. Kaufmann déplore que la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) indique qu'il est prévu que la circulation soit sortie du centre-ville et reportée plus loin. Il se demande si un habitant de Vernier ou du Grand-Lancy vaut moins qu'un habitant des Eaux-Vives, et il pense qu'une politique de la mobilité doit se développer sur l'ensemble d'un centre urbain. Il se demande en fin de compte ce qui se passera si le centre-ville est débarrassé de ses voitures alors qu'autour se développe une ville basée sur l'automobile.

Il rappelle par ailleurs que les enquêtes de mobilité indiquent bien que le trafic en direction du centre-ville est en diminution pour l'animation et les loisirs. Actuellement, il n'y a pas d'alternative séduisante à l'automobile pour se déplacer rapidement à Genève, et il espère que le CEVA viendra changer la donne. Il remarque qu'il serait possible de faire beaucoup de choses à pied à Genève qui est une ville très petite. Il estime par ailleurs que sortir de la crispation entre les pro-voitures et les anti-voitures serait nécessaire.

### **Séance du 30 avril 2019**

La présidente rappelle que la commission avait envisagé l'audition de la task force, mais elle observe que, selon M. Pagani, ce groupe venait de commencer le travail et qu'il serait judicieux d'attendre quelque temps avant une audition.

Un commissaire pense qu'il est temps de voter ces deux projets de délibération, il est suivi à l'unanimité par les autres commissaires.

#### *Prises de position*

La commissaire Verte déclare que son groupe soutiendra ces deux objets. Elle remarque que l'aménagement réalisé sur le quai Gustave-Ador est un premier pas: ce site propre est efficace.

Une commissaire socialiste déclare que son groupe est en faveur du développement d'aménagements cyclables en site propre.

Pour le Mouvement citoyens genevois, un commissaire déclare que son groupe s'opposera à ces projets; sa collègue s'abstiendra, elle pense qu'il serait nécessaire d'avoir une vision générale sur l'aménagement des espaces pour chaque mode. Il serait judicieux de se documenter sur ce qui se fait dans les autres pays.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien rappelle qu'il est question de débloquer 20 millions, ce qui permettra d'avancer dans ce dossier. Il remarque que l'ensemble du crédit ne sera peut-être pas forcément dépensé.

Une commissaire du groupe Ensemble à gauche déclare que son groupe soutiendra ces projets. Elle pense que ces 20 millions sont un premier pas attendu depuis longtemps. Des sites propres, comme ce qui se fait dans le Nord, sont une nécessité.

Le Parti libéral-radical est en faveur de circuits cyclables protégés.

La présidente déclare que le contexte est en outre favorable puisqu'il y a une possibilité de collaboration entre la Ville et le Canton.

#### *Votes*

La présidente passe au vote du projet de délibération PRD-124, qui est accepté par 11 oui (2 EàG, 2 PDC, 3 S, 1 Ve, 3 PLR) contre 1 non (MCG) et 1 abstention (MCG).

La présidente passe au vote du projet de délibération PRD-184, qui est accepté par 11 oui (2 EàG, 2 PDC, 3 S, 1 Ve, 3 PLR) contre 1 non (MCG) et 1 abstention (MCG).