

10 janvier 2022

Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 9 juin 2021: «Pour une voie verte plus sûre et plus agréable».

Rapport de M^{me} Anna Barseghian.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions par le Conseil municipal lors de sa séance du 9 juin 2021. Elle a été traitée, sous la présidence de M. Matthias Erhardt le 13 septembre 2021. Les notes de séance ont été prises par M. Philippe Berger, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 13 septembre 2021

Audition de M. Julien Renggli, membre du comité et de la commission technique de Pro vélo Genève

M. Renggli indique tout d'abord que cette pétition concerne la voie verte qui va de la gare des Eaux-Vives à la gare d'Annemasse, plus précisément de la rue Berthe-Vadier jusqu'à la rue des Négociants à Ambilly. Il déclare que la pétition s'adresse uniquement à des autorités suisses, et s'intéresse donc en particulier au segment Berthe-Vadier-Moillesulaz. Il fait observer sur ce point que si l'ouvrage a un caractère transfrontalier, la coordination entre les deux parties n'est pas totale. Il explique en ce sens que, côté genevois, l'idée a été de créer un parc linéaire, destiné aux loisirs plus qu'aux pendulaires, avec l'objectif de mélanger les différentes mobilités douces sur une même aire, tandis que, côté français, elle a été conçue comme une voie multi-usages, notamment pour les pendulaires qui vont travailler côté suisse. Il relève ensuite que la voie verte est victime de son succès et que des comptages réguliers permettent de se rendre compte que c'est l'endroit du canton où il y a le plus de cyclistes. Parmi les problèmes abordés dans la pétition, il cite celui des voies trop étroites, précisant que la présence de cailloux entre la voie préférentiellement dévolue aux piétons et celle préférentiellement dévolue aux cyclistes est générateur d'accidents. Il évoque en particulier le fait qu'à l'heure de pointe où les vélos sont nombreux un dépassement peut provoquer des manœuvres d'évitement potentiellement dangereuses, surtout pour un vélo de ville ne disposant pas de roues adaptées aux cailloux. Il précise en ce sens un problème d'espace, qui est un des motifs de cette pétition. Il explique que Pro vélo et l'association Mobilité piétonne ne préconisent pas le partage de mêmes zones pour les deux usages, relevant que c'est précisément ce que fait la

voie verte avec deux zones mixtes, même si l'une est préférentiellement piétonne, l'autre préférentiellement cyclable. Il déclare ensuite qu'outre cette question de place et de mixité de l'espace la question des intersections doit également être abordée. Il relève qu'à l'heure actuelle une seule de ces intersections donne la priorité aux piétons et aux cyclistes, tandis que sur les sept autres que comptent le parcours la priorité est laissée aux voitures. Il indique que la pétition demande qu'un marquage au sol rouge signale la zone pour les voitures qui l'empruntent. Il ajoute de plus qu'il serait opportun de laisser les signalisations au vert par défaut pour les usagers de la voie verte, sauf dans le cas de passages de voitures, un détecteur permettant de leur donner à elles le feu vert pendant un court instant. Il estime d'une part que cela permettrait de se passer du feu à bouton-poussoir qui est fort peu pratique pour les cyclistes, et d'autre part que techniquement un détecteur est beaucoup plus fiable pour les voitures que pour les vélos. Il indique enfin qu'il serait opportun d'installer davantage de panneaux en ville pour signaler où se trouve la voie verte et comment la rejoindre sans se retrouver dans de grands axes, précisant que cela n'est pas évident pour les gens qui ne sont pas de Genève.

Une commissaire remercie l'auditionné et rappelle que les socialistes avaient fait signer la pétition sur leurs stands. Elle relève avec intérêt le retour des usagers et usagers et l'expérience accumulée à Pro vélo qui l'a permise. Elle demande ensuite à l'auditionné ce qu'il attend spécifiquement des communes dans ce cadre.

M. Renggli explique que le partage des compétences sur cette voie n'est vraiment pas clair. Il indique que s'il sait qu'une convention entre les Chemins de fer fédéraux (CFF) et les communes a été signée sur la répartition des rôles, il est néanmoins très compliqué de comprendre qui est responsable de quoi sur la voie verte. Il précise que c'est pour cela qu'elle a été envoyée à tous les responsables potentiels. Il explique qu'à sa connaissance les CFF sont propriétaires du sol, le Canton maître de l'ouvrage et les communes chargées de l'entretien. Il déclare néanmoins ne pas avoir compris qui doit payer en cas de restauration. Il note que l'intersection avec la rue Berthe-Vadier est probablement du ressort de la Ville de Genève. Il indique que les quelques questions posées au Canton à ce sujet n'ont pas reçu beaucoup de réponses, et convient qu'il est plus facile d'agir sur quelque chose de pas encore construit que sur du déjà fait.

Une commissaire demande confirmation du fait que la Ville de Genève est responsable d'une petite partie uniquement de la voie verte.

M. Renggli le confirme, précisant que le tronçon de la Ville de Genève court de l'école Pré-Picot à la gare des Eaux-Vives.

Une commissaire relève que par rapport à la sécurité les invites formulées sont timides et demande s'il ne conviendrait pas de différencier vélos électriques

et autpropulsés. Elle demande en outre s'il ne faudrait pas prévoir quelque chose de plus pour les piétons, qui sont les parents pauvres de cette voie. Elle demande enfin si la pétition a aussi été déposée au Grand Conseil.

M. Renggli répond qu'elle a été déposée au Grand Conseil. Il relève ensuite que la voie préférentiellement piétonne est la plus large, mais que le revêtement peu commode en temps de pluie fait que les piétons se déportent dans ce cas sur le bitume de la voie cyclable, ce qui provoque à ce moment-là un problème de place. Il explique que c'est pour cela qu'est demandé un revêtement non salissant des deux côtés. Il ajoute que la question des vélos électriques suscite un gros débat à Pro vélo, mais indique que ce sont les principes légaux qui font foi, à savoir que le vélo électrique est un vélo comme les autres. Il relève néanmoins qu'il pourrait être possible d'en limiter la vitesse sur quelques tronçons dangereux. Il conclut que les pétitionnaires n'ont pas de solutions toutes faites, hormis concernant la place qui pourrait permettre d'effectuer des dépassements plus aisément.

Un commissaire déclare que le Parti libéral-radical est sensible à cette demande, et indique qu'un texte a été déposé en ce sens dans la dernière plénière. Il demande ensuite pourquoi les discussions avec l'Office cantonal des transports (OCT) n'ont pas été fructueuses.

M. Renggli explique que les communications avec l'OCT ont été effectuées par mail et que les plans demandés ne leur ont jamais été transmis; il reconnaît que le lien est plus difficile à créer par écrit.

Un commissaire déclare que le groupe des Vert-e-s s'associe aussi aux préoccupations des pétitionnaires. Il demande à M. Renggli s'il a été reçu par les autres communes et quels retours il en a eu. Il demande également s'il peut faire parvenir à la commission la présentation qu'il voulait projeter.

M. Renggli répond qu'il s'agissait de photos du site, mais indique qu'il les transmettra. Pour ce qui est des autres communes, il dit ne pas encore avoir reçu de réponses.

Une commissaire relève qu'il convient de signaler aussi les problèmes causés par des trottinettes électriques qui sont aussi dangereuses pour les piétons.

Une commissaire déclare qu'Ensemble en gauche soutiendra la pétition. Elle demande à l'auditionné comment il pense juguler les dangers des trottinettes et autres engins électriques.

M. Renggli répond que les gyropodes sont déjà interdits et relève que pour les trottinettes électriques il est évident qu'elles doivent circuler du côté des vélos, sur la voie rapide, et qu'il convient de sévir si elles ne respectent pas cette règle.

Un commissaire relève que la quatrième invite de la pétition parle de limitation de vitesse et souhaite savoir ce que préconisent les pétitionnaires pour la

mettre en œuvre, demandant si cela devrait passer par un marquage ou l'installation d'obstacles.

M. Renggli répond que les obstacles sont à éviter, étant donné qu'ils pénalisent 95% des usagers qui respectent les règles. Il relève que si des barrières ont été installées côté français, il s'est agi de la volonté du maire d'Ambilly pour empêcher les livreurs de pizzas qui utilisaient la voie verte, précisant que le maire en question se refusait à faire appel à la vidéosurveillance et avait peu de policiers à disposition pour lutter contre le problème. Il note que l'usage de potelets peut néanmoins constituer une solution intéressante permettant de marquer l'entrée de la voie verte, en évitant que des véhicules motorisés s'y garent. Il déclare que les pétitionnaires n'ont pas de solutions toutes faites pour lutter contre les vitesses trop élevées.

Le président remercie l'auditionné pour ses explications et ses réponses. Il demande aux commissaires de proposer une suite à apporter au traitement de l'objet.

Un commissaire estime qu'il serait intéressant d'auditionner l'OCT, pour comprendre pourquoi les pétitionnaires de Pro vélo n'ont pas été entendus sur ce sujet et pour connaître la position de M. Dal Busco sur la voie verte.

Une commissaire relève qu'il pourrait être opportun, étant donné que la pétition a été adressée aux communes concernées, au Grand Conseil et aux CFF, de la renvoyer au Conseil administratif dès maintenant pour permettre à la Ville d'avoir un vrai poids, notamment dans l'audition à venir au Grand Conseil, qui sera déterminante pour le succès de la pétition.

Le président estime qu'en effet la réponse aux demandes de l'objet appartient essentiellement à la commission homologue du Grand Conseil.

Le commissaire dit son accord avec les vues de la commissaire et annonce retirer sa demande d'audition. Il déclare qu'un renvoi immédiat de la pétition permettrait de montrer que plusieurs communes souhaitent avancer sur les problèmes soulevés par l'objet.

Le président propose donc de passer au vote de l'objet.

Par 15 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 1 MCG), la commission vote le renvoi au Conseil administratif de la pétition P-447 à l'unanimité des membres présents.

P-447

Pour une Voie verte plus sûre et plus agréable.

Pétition aux autorités cantonales et communales de la Ville de Genève, Cologny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg et Thônex, ainsi qu'aux CFF.

Novembre 2019,

Les soussigné-e-s se félicitent de la réalisation de la Voie verte reliant la gare des Eaux-Vives à Annemasse et saluent l'existence d'une telle voie cyclable et piétonne directe et en site propre. Usagers quotidiens ou non de l'infrastructure en question, ils ont cependant pu constater un certain nombre de problèmes avec les aménagements réalisés et demandent que ceux-ci soient améliorés pour renforcer la qualité et la sécurité de la Voie verte.

Les soussigné-e-s demandent ainsi que soient réalisées sans tarder les modifications suivantes de la Voie verte :

1. Une meilleure séparation des flux piétons/cyclistes, notamment grâce à la réalisation d'une bande bitumée supplémentaire réservée aux piétons et à une signalétique appropriée ;
2. L'élargissement de la piste cyclable bitumée pour augmenter le confort et la sécurité de son utilisation ;
3. La priorisation des piétons et cyclistes de la Voie verte aux intersections, notamment en étudiant la possibilité de mettre en place des « feux inversés » ;
4. La possibilité de mettre en place une limitation de vitesse, notamment aux abords des écoles ;
5. L'amélioration des aménagements et de la signalétique pour les piétons et les cyclistes sur les axes qui permettent de rejoindre la Voie verte.

Elles/ils demandent également la réalisation d'autres Voies Vertes ailleurs dans le canton, en consultant PRO VELO lors de l'élaboration des projets et en prenant en compte ses recommandations lors du processus de planification, cela afin d'éviter les aménagements malheureux ou dangereux pour l'ensemble de la mobilité cycliste et piétonne.