

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 26 mars 2014 de M^{mes} et MM. Alfonso Gomez, Alexandre Wisard, Antoine Maulini, Guillaume Käser, Marie-Pierre Theubet, Anne Moratti, Sandrine Burger, Catherine Thobellem et Delphine Wuest: «Respectez les pistes cyclables!»

Rapport de M. Sylvain Thévoz.

Le présent objet a été renvoyé à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance du 28 septembre 2015. Il a été étudié le 20 décembre 2016, le 14 mars 2017 et le 2 mai 2017 sous la présidence de M^{me} Danièle Magnin. Les notes de séances ont été rédigées par M. Christophe Vuilleumier, que nous remercions pour son travail.

Rappel de la motion

Considérant:

- que régulièrement les pistes et bandes réservées aux cyclistes sont utilisées par des motos ou autres véhicules à moteur;
- que régulièrement les pistes et bandes réservées aux cyclistes sont obstruées par des véhicules en stationnement illicite;
- que trop de motards et d'automobilistes violent l'article 33, alinéa 1, de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) qui indique que les pistes et bandes cyclables sont des voies destinées aux cyclistes;
- que les voitures, motos et scooters ne sont autorisés ni sur les pistes ni sur les bandes cyclables;
- que les cyclistes se trouvent souvent en danger du fait du comportement irresponsable de certains motards ou autres véhicules mal garés sur les pistes et bandes cyclables, obligeant ces derniers à occuper illicitement les trottoirs,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif de prendre des mesures immédiates pour sécuriser les pistes et bandes cyclables en faisant appliquer les sanctions prévues par la loi sur les règles de la circulation routière.

Séance du 20 décembre 2016

Audition de M. Gomez, motionnaire

M. Gomez rappelle que cette motion a été déposée par les Verts au vu du nombre d'entraves existant en ville pour la pratique du cyclisme. Il y a une

augmentation du nombre de cyclistes été comme hiver, sur toutes les saisons, pourtant la pratique du cyclisme reste dangereuse et les infrastructures ne suivent pas. Il rappelle que les motards et les scootéristes utilisent les bandes cyclables, ce qui met en danger les cyclistes et en décourage certains de faire usage de leur vélo. Pour lui, le vélo est un moyen de transport qui est bon pour la santé et permet de lutter efficacement contre la pollution, dont les pics restent très inquiétants pour la santé publique.

M. Gomez souhaite plus d'espaces sécurisés pour les vélos, par exemple en plaçant les bandes cyclables derrière les voitures parkées. Si les cyclistes anticipent le passage au vert des feux de signalisation, c'est pour éviter de se retrouver confrontés aux démarrages dangereux des motos. Cela est dangereux, certes, mais les marges de manoeuvre pour les cyclistes sont réduites de par la présence massive des deux-roues motorisés. Pour résumer, cette motion vise à défendre la place du vélo en ville, à faire respecter la loi existante et permettre de sortir de la pure survie des cyclistes pour une coexistence sereine. Il prie les commissaires de faire bon accueil à cette motion.

Une commissaire remarque que cette motion demande d'appliquer des sanctions déjà existantes. Elle ne voit pas la relation avec la commission de l'aménagement et de l'environnement.

M. Gomez répond ne pas savoir pour quelle raison cette motion se trouve au sein de la commission de l'aménagement, mais maintenant qu'elle y est, autant faire le travail. Il observe que la motion demande également des contrôles réguliers de la part de la police municipale et propose à la commission de l'étudier attentivement.

Pour M. Gomez il n'y a pas que les scooters qui sont dangereux, mais aussi les travaux qui s'étendent souvent sur les pistes cyclables. Cela met véritablement en péril la vie de cyclistes. Le durcissement des sanctions n'est pas l'unique solution. La Ville peut agir positivement sur les aménagements, avec un soutien franc à cette motion. La priorité est encore trop souvent donnée aux motos au détriment de la mobilité douce.

Un commissaire rappelle que l'usage du vélo est en soi dangereux. Le rappel à la loi que la motion propose ne soulève aucun problème et il pense, comme un certain nombre de commissaires, qu'il serait possible de voter cette motion en l'état. Mais il n'est pas certain qu'il y ait une unanimité si la motion demande de donner la priorité aux vélos.

Les commissaires souhaitent se donner le temps de réfléchir plus avant à cette motion.

Séance du 14 mars 2017

Les représentants des divers groupes se disent prêts à voter la motion en l'état. Cela étant, si chaque fois qu'une loi n'était pas respectée, une motion était déposée, le Conseil municipal n'en finirait pas de traiter des motions. Une majorité se dessine pour renvoyer cette motion directement au Conseil administratif en lui demandant de se concerter avec le Conseil d'Etat. Un commissaire propose toutefois de procéder à l'audition des services de M. Barazzone afin d'avoir un complément d'information sur la réalité du terrain. Pour un commissaire, il faudrait que la motion soit plus claire en demandant des opérations de police plus régulières. Il fait remarquer que les accidents sont relativement rares entre vélos et motos. Et il imagine que si les motos devaient se comporter comme les voitures, les flux du trafic seraient bien plus importants. Il convient, selon lui, de circuler avec intelligence et respect.

La présidente passe au vote l'audition des services de M. Barazzone, qui est acceptée à la majorité de la commission.

Séance du 2 mai 2017

Audition de M. Antonio Pizzoferrato, chef du Service de la sécurité et de l'espace publics (SEEP) et de M. Louis Boldrini, commandant ad interim de la police municipale

M. Pizzoferrato rappelle que les infractions à la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) font partie des actions prioritaires qui sont menées par la police municipale. Un contrat local de sécurité a été signé par les magistrats en charge de cette question au niveau municipal et cantonal afin d'identifier quelles sont les actions prioritaires devant être menées à grande échelle, notamment la lutte contre les infractions à la LCR.

Pour M. Boldrini, les actions spécifiques menées par la police municipale en 2016 ont nécessité 1650 heures de travail, ce qui est conséquent. Il ajoute que les pistes cyclables et des bandes cyclables peuvent être empruntées à certaines conditions par les voitures. Elles ont fait l'objet de 14 actions impliquant 117 amendes d'ordre. Il faut savoir qu'identifier une infraction nécessite trois à quatre heures de travail. Ces actions ont été menées principalement sur les pénétrantes de la Ville de Genève. Au final, la police a surtout travaillé sur des problématiques de bruit en 2016. La police municipale a mené une action en 2017 portant sur les deux-roues motorisés. Ces infractions sont systématiquement sanctionnées dans le cadre de l'ilotage de quartier.

Un commissaire remarque que la largeur de la chaussée dans certaines rues oblige les voitures à rouler sur les pistes cyclables lorsqu'elles doivent croiser une voiture venant en face. Il ajoute que le nombre de cyclistes augmente et

comprend que ce genre de situation puisse entraîner des conflits. La police municipale est-elle rigoureuse dans sa pratique à cet égard ou interprète-t-elle les situations suivant l'air du temps, certains magistrats, on le sait bien, prônant le laxisme vis-à-vis des deux-roues motorisés soi-disant pour fluidifier le trafic?

M. Boldrini déclare que les actions mises en place, quelles que soient les infractions, impliquent une tolérance zéro. Les agent-e-s apprennent en tout premier lieu à apprécier une situation. Il précise qu'il est autorisé de circuler sur une bande cyclable qui est délimitée par une ligne discontinue.

Un commissaire demande si la protection des cyclistes est vraiment une priorité, car 14 actions en une année c'est un nombre très modeste, et deux actions ciblant les scooters et motos seulement, c'est anecdotique. Pourquoi ne pas cibler également davantage l'usage des portables au volant qui est une plaie et met véritablement des vies en danger?

M. Boldrini répond que toutes les infractions mettant en danger des gens sont systématiquement sanctionnées. Il rappelle que la police n'a pas pour seule mission de mener à bien des actions pour protéger les cyclistes. Le cahier des charges couvre de nombreuses problématiques. Il rappelle que les gens utilisent tout le temps et très fréquemment leur téléphone au volant et qu'il est très difficile de les prendre sur le fait. Un commissaire déclare voir très peu de policiers municipaux à vélo. Si les policiers municipaux utilisaient plus souvent des vélos, ils pourraient pourtant facilement intervenir à l'égard des automobilistes qui téléphonent au volant et mettent la vie d'autrui en danger.

M. Boldrini répond que pour la police le vélo est un moyen de déplacement uniquement et non pas un véhicule d'intervention.

Un commissaire évoque les parkings sauvages sur les pistes cyclables. Elle aimerait savoir le nombre de parkings sauvages identifiés sur des bandes ou des pistes cyclables.

M. Boldrini remarque que ces problématiques sont signalées au Service de la mobilité et de l'aménagement urbain de la Ville, qui relaye ensuite les problèmes au Canton. Il n'a pas de chiffres à donner. Il n'existe pas de recensement localisé de ces infractions.

M. Pizzoferrato ajoute que son service est en relation avec Pro Vélo qui a fait des recensements. Cette association suggère à la police les lieux où réaliser des actions coup de poing. Des actions sont également menées suite aux recommandations de parents d'élèves ou d'associations d'habitants.

Un commissaire évoque le statut des zones mixtes et rappelle que ces zones sont moins accidentogènes que d'autres, car les gens y font plus attention à ce qui les entoure. Il demande si cet avis se confirme sur le terrain.

M. Pizzoferrato répond qu'il y a deux types de zones mixtes. Celles qui sont clairement délimitées et celles purement mixtes. Ces dernières se comptent sur les doigts d'une main. Au final, plus il y a de zones grises, plus l'appréciation de l'agent est prépondérante. M. Boldrini déclare que c'est à la police cantonale de déterminer quels lieux sont plus accidentogènes que d'autres.

Un commissaire demande si les scooters ont le droit de se parquer sur une place vélo.

M. Boldrini répond qu'il n'y a pas d'assignation réservée pour les deux-roues. Il est donc difficile de verbaliser les scooters se stationnant sur une place vélo.

Un commissaire demande s'il est possible d'avoir des chiffres portant sur les accidents entre vélos et piétons.

M. Boldrini répond qu'il faut poser cette question à la police cantonale. Il n'a pas les chiffres.

Les commissaires sont unanimes pour rappeler qu'il y a un problème général de mobilité à Genève et que globalement, les pistes cyclables y sont mal aménagées. Il manque une vision stratégique et une volonté politique pour limiter la dangerosité de circuler à vélo et améliorer la situation de la mobilité. Les piétons sont eux aussi exposés à des risques avérés. Une vraie position et politique du Conseil administratif sur cette question est donc nécessaire.

Vote

La présidente soumet au vote la motion M-1130.

Par 13 oui (2 MCG, 2 DC, 3 LR, 1 UDC, 1 EàG, 4 S), cette motion est acceptée à l'unanimité.