

7 décembre 2015

**Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition du 21 janvier 2015: «Cohabitation cyclistes-piétons – campagne de sensibilisation auprès des cyclistes».**

**Rapport de M<sup>me</sup> Jannick Frigenti Empana.**

La pétition a été renvoyée à la commission des pétitions lors de la séance du Conseil municipal du 21 janvier 2015. La commission s'est réunie les 23 mars, 20 avril, 11 et 18 mai 2015 sous la présidence de M<sup>me</sup> Brigitte Studer. La rapporteuse remercie vivement les procès-verbalistes, MM. François Courvoisier et Jorge Gajardo Muñoz, pour la qualité de leurs notes.

**Texte de la pétition**

(Voir annexe.)

**Séance du 23 mars 2015**

*Audition des pétitionnaires, M. Serge Leuba, M<sup>mes</sup> Adonise Schaefer, Paola Heyd et Micheline Toscano, Conseil des anciens de Genève*

M<sup>me</sup> Toscano présente le Conseil des anciens (CdA). Celui-ci a été créé en 1995, à l'initiative du département des affaires sociales, des écoles et de l'environnement de la Ville de Genève. M. Michel Rossetti, alors conseiller administratif, a contribué activement à sa création. Elle explique que le CdA est un organe de réflexion, de consultation et de propositions ouvert aux plus de 55 ans, créé dans le but de valoriser le potentiel d'expérience des seniors. Elle précise en outre que le CdA œuvre de manière indépendante de toute tendance politique et confessionnelle. Elle ajoute enfin que la Ville de Genève accorde au CdA une subvention monétaire de 12 000 francs et met à sa disposition des locaux à la rue de Montchoisy. Elle remercie ainsi le Conseil municipal de la confiance qu'il accorde au CdA année après année.

La pétition a pour origine le fait que la commission Sécurité du CdA a décidé de s'atteler prioritairement aux difficultés rencontrées par les piétons. Après plusieurs séances de travail avec la direction de la police municipale et les patrouilles scolaires, la commission est arrivée au constat que le non-respect des règles de la circulation par les cyclistes compte pour beaucoup dans le sentiment d'insécurité ressenti par les piétons, sur les trottoirs en particulier. La commission a alors réfléchi à des recommandations à l'intention tant des cyclistes que des piétons, et les a répertoriées dans un flyer. Ces recommandations ont pour ambition

de rendre attentif chacun au comportement à adopter pour ne pas gêner l'autre. Le CdA pense qu'il s'agit du meilleur moyen pour améliorer la cohabitation.

Le CdA demande que la police municipale lance une campagne de sensibilisation auprès des cyclistes et des piétons, qu'elle prenne toutes les mesures utiles pour combattre plus activement les incivilités des cyclistes, enfin que les cyclistes soient rendus attentifs à l'obligation d'avoir un vélo muni d'une sonnette et d'une lumière la nuit.

Par ailleurs, le flyer du CdA est à la disposition des services de l'administration municipale si besoin.

### *Questions des commissaires*

Un commissaire relève l'effort que les pétitionnaires ont accompli pour prendre en considération le point de vue des cyclistes, et de ne pas les mettre en opposition avec les piétons. Il demande ensuite si les pétitionnaires, pour arriver à cette proposition, ont mené des entretiens ou pris l'avis d'associations de cyclistes.

M<sup>me</sup> Toscano répond par la négative. Elle indique en revanche qu'ils ont rencontré l'association Pro Vélo.

Le même commissaire demande si les pétitionnaires ont rédigé la pétition avec l'association Pro Vélo.

M<sup>me</sup> Toscano répond par la négative. Elle précise que la pétition a été rédigée avant la rencontre avec Pro Vélo.

Un commissaire demande si les pétitionnaires connaissent le chemin des Coudriers, et si oui, s'ils ont des appréciations à faire à ce sujet. Elle explique qu'à cet endroit se posent des problèmes de cohabitation entre les cyclistes et les piétons car il s'agit d'un chemin commun aux deux types d'usagers, sans séparation, et très fréquenté par les piétons.

M<sup>me</sup> Toscano estime qu'il y a effectivement des endroits très dangereux en ville, où les piétons et les cyclistes se trouvent ensemble. M. Leuba ajoute que des problèmes similaires se posent aux alentours d'Uni-2 et du pont des Acacias.

Un commissaire indique que Pro Vélo prodigue des cours de sensibilisation auprès des cyclistes, en insistant particulièrement sur la sécurité des piétons. Elle explique que si des cyclistes circulent sur les trottoirs, c'est souvent parce qu'il n'y a pas d'aménagement sécurisé sur la route et qu'ils s'y sentent en danger. Elle ajoute qu'il existe une association nommée «Union genevoise des piétons», placée sous la responsabilité de M. Marco Ziegler, et demande si les pétitionnaires l'ont rencontré.

M<sup>me</sup> Toscano répond par l’affirmative.

M. Leuba relève que les cyclistes qui roulent sur les trottoirs, dans les cas où la route est dangereuse, ont l’obligation de mettre pied à terre, ce qu’ils ne font pas.

Un commissaire est d’avis que la solution réside dans la construction de nouvelles pistes cyclables, et demande si les pétitionnaires reprochent le manque de pistes cyclables en ville de Genève, et s’ils estiment qu’il faut en construire davantage.

M<sup>me</sup> Schaefer rétorque que les cyclistes n’empruntent pas les pistes cyclables et prend exemple de la piste cyclable du quai Gustave-Ador. Elle ajoute que les cyclistes roulent sur le trottoir, mettant les piétons en danger.

Un commissaire indique qu’à cet endroit les cyclistes sont confrontés aux scooteristes qui roulent sur la piste cyclable pour éviter les bouchons et que le trottoir dont il s’agit est une esplanade de 6 m de large.

M<sup>me</sup> Heyd estime qu’il y a effectivement un manque de pistes cyclables à Genève, mais ajoute que lorsque ces pistes sont réglées par des feux rouges, les cyclistes ne les respectent pas. Elle demande également pourquoi la minorité de cyclistes qui commettent des incivilités ne sont jamais sanctionnés.

La présidente demande si les pétitionnaires envisagent également que d’autres acteurs, outre la police municipale, puissent se charger de la campagne de sensibilisation, où s’ils souhaitent que l’action publique ne se fasse que sur une base répressive.

M. Leuba répond que l’action publique ne doit pas nécessairement se faire sur une base répressive.

Un commissaire se réfère à la dernière page du flyer et demande si ce ne sont pas les piétons qui sont prioritaires dans les zones 30 km/h.

M. Leuba répond que le piéton n’est prioritaire que dans les zones mixtes, c’est-à-dire les zones 20 km/h. Il explique qu’en zone 30 km/h, il n’y a pas de passage piéton et que le piéton peut traverser où il le souhaite. Il n’a cependant pas la priorité et doit faire attention lorsqu’il traverse.

### *Discussion*

Un commissaire Vert demande à ce que M. Maudet soit auditionné.

Un commissaire socialiste demande à ce que la commission auditionne dans un premier temps l’association Pro Vélo et l’Union genevoise des piétons. Il ajoute que, dans un second temps, en fonction de ces deux auditions, il pourrait être pertinent d’auditionner M. Barazzone voire M. Maudet.

Un commissaire UDC se rallie à cette proposition.

La présidente soumet au vote les différentes propositions d'audition.

L'audition de l'association Pro Vélo est acceptée par 11 oui (3 S, 2 Ve, 2 EàG, 2 LR, 2 UDC) contre 1 non (MCG).

La présidente soumet au vote de la commission l'audition de l'Union genevoise des piétons.

L'audition est acceptée à l'unanimité des membres présents.

La présidente soumet au vote de la commission l'audition de M. Barazzone.

L'audition est acceptée par 10 oui (1 S, 2 Ve, 2 EàG, 2 LR, 2 UDC, 1 MCG) et 2 abstentions (S).

La présidente soumet au vote de la commission l'audition de M. Maudet.

L'audition est acceptée par 3 oui (2 Ve, 1 MCG) contre 2 non (UDC) et 7 abstentions (3 S, 2 EàG, 2 LR).

L'audition du TCS, suggérée par une commissaire du Mouvement citoyens genevois, sera reprise si elle s'avère pertinente au cours des travaux.

## **Séance du 20 avril 2015**

### *Audition de M. Patrick Lacourt, architecte, Mobilité piétonne Genève*

La cohabitation entre les cyclistes et les piétons est une préoccupation des associations de piétons, introduit M. Lacourt. Cette préoccupation a fait l'objet d'un mandat de la Confédération à Mobilité piétonne, qui a abouti à un document à télécharger en format PDF sur le site internet [www.mobilitepietonne.ch](http://www.mobilitepietonne.ch).

Ce document décrit la manière de procéder dans les cas où l'on souhaite faire cohabiter les cyclistes et les piétons. L'élément central de ce document réside dans le fait que les surfaces de cohabitation doivent être réfléchies et être aussi rares que possible. Il ajoute que ces surfaces ne sont pas impossibles à construire, mais qu'elles ne doivent être réalisées que sous certaines conditions.

Se référant à la pétition, M. Lacourt précise qu'elle n'est pas tout à fait conforme à la loi, car les trottoirs sont à l'usage exclusif des piétons. En outre, il rappelle que dans les zones 30 km/h les passages piétons ont été supprimés, ce dont beaucoup de personnes âgées se plaignent, et que les piétons ne sont effectivement pas prioritaires dans ces zones mais que la loi n'est toutefois pas claire à ce sujet. Il ajoute que la Ville de Genève essaie, dans la mesure du possible, de ne pas supprimer les passages piétons, notamment devant les écoles.

M. Lacourt ajoute que le piéton a pour caractéristique de ne pas faire attention et d'être vulnérable, notamment aux cyclistes. Il ajoute que les personnes âgées, mais aussi handicapées, sont tout particulièrement sensibles à la présence de cyclistes sur les trottoirs.

M. Lacourt souligne que le problème réside principalement dans l'absence de contrôles et de sanctions contre les cyclistes circulant sur les trottoirs en ville de Genève. Prenant l'exemple de la Ville de Coire, il indique que cette collectivité publique a demandé à sa police d'être présente, d'abord dans un but informatif, puis dans un but répressif, et a ainsi obtenu de bons résultats dans la résolution de cette problématique.

Il porte à l'attention des commissaires qu'il existe une convention signée entre l'association Pro Vélo et Mobilité piétonne, qui a précédé le lancement de l'initiative fédérale pour le partage des itinéraires piétons avec les cyclistes. Après avoir précisé que les revendications de cette initiative manquaient de clarté, il indique que la convention entre Pro Vélo et Mobilité piétonne défend l'idée que les aménagements doivent être pensés de manière à ce que les cyclistes ne portent pas préjudice aux piétons et vice versa, que ce soit dans le cadre des demandes d'aménagements ou dans les comportements quotidiens.

#### *Questions des commissaires*

Un commissaire demande quel type d'aménagement il faudrait réaliser sur le trottoir du pont du Mont-Blanc, de manière à ce qu'il soit partagé entre cyclistes et piétons, indiquant que ce pont est actuellement trop dangereux à emprunter pour les cyclistes.

M. Lacourt indique que, de manière générale, l'IN 144 acceptée par le peuple demande à ce que la voirie soit aménagée de manière à ce que les cyclistes aient un espace qui leur soit dédié. Il relève qu'elle peine à se concrétiser. Comme il y a de plus en plus de piétons et de cyclistes, et dans le but de trouver un meilleur équilibre entre les différents usages, il s'agira de repenser la répartition de la chaussée.

Un commissaire demande de quelle manière il serait bon d'intervenir de façon à faire respecter l'interdiction de rouler dans les rues Basses.

M. Lacourt répond qu'il convient d'effectuer des contrôles et d'appliquer des sanctions.

Une commissaire, se référant à une campagne de sensibilisation lancée début 2015 par la Ville de Genève, souhaite connaître l'avis de M. Lacourt sur celle-ci. Elle demande si Mobilité piétonne a également initié une action de cet ordre.

M. Lacourt estime que la campagne de la Ville de Genève n'a pas eu d'impact. En outre, il indique que son association n'a pas les moyens de lancer ce type de campagnes.

La présidente demande des précisions sur le fonctionnement de l'association Mobilité piétonne.

M. Lacourt explique que Mobilité piétonne est une association qui fonctionne sur la base de mandats qui lui sont attribués par la Confédération. Il s'agit par exemple de la réalisation d'études sur le partage de la voirie, mais aussi de réflexions autour de la manière d'organiser des cheminements à l'intention des enfants qui se rendent à l'école. Il existe des associations cantonales, dans les cantons de Zurich, Berne, Bâle, Lucerne et Genève, qui fonctionnent de manière autonome par rapport aux problématiques locales, problématiques qui diffèrent beaucoup d'un canton à l'autre. Il précise que l'association ne pratique pas de lobbying.

La présidente demande si l'association dispose d'une structure professionnelle.

M. Lacourt répond qu'il y a une structure professionnelle basée à Zurich pour mener les études mandatées par la Confédération.

Un commissaire souhaite savoir si le choix d'instruments coercitifs pour résoudre la problématique de la cohabitation entre cyclistes et piétons est réellement efficace, et s'il ne serait pas plus adéquat de dialoguer avec l'association Pro Vélo, de manière à trouver et proposer des solutions basées sur d'autres types d'instruments, non répressifs, qui pourraient avoir davantage d'impact et de résultats tangibles.

M. Lacourt indique qu'il existe un lien entre l'association Pro Vélo et Mobilité piétonne au niveau fédéral. Il ajoute que Pro Vélo a fait plusieurs campagnes de sensibilisation auprès de ses membres, mais estime que celles-ci n'ont pas vraiment eu d'impact. Il relève, à titre d'exemple, l'existence d'une grande disparité entre les problématiques rencontrées dans un canton comme Zurich ou comme Genève. Dans le cas zurichois, il n'existe que peu de problèmes entre cyclistes et piétons. Ainsi, la répression n'est, à son avis, pas nécessaire à Zurich mais l'est davantage à Genève. Il argue que l'intérêt de la sanction est de montrer clairement à la personne qu'elle est en faute, de manière à faire appliquer la loi.

Un commissaire demande s'il est possible, à Genève, d'avoir des espaces de cohabitation entre cyclistes et piétons, avec pour séparation une ligne tracée sur le sol, à l'exemple de ce qui se pratique dans la ville de Berlin. Il demande également pourquoi selon M. Lacourt la pétition ne serait pas conforme à la loi.

M. Lacourt pense que des voies partagées ne peuvent fonctionner qu'à des endroits très précis, et que ce genre d'espace doit impérativement être réfléchi

selon le contexte. Il prend l'exemple du quai Gustave-Ador, où un tel espace de cohabitation existe avec plus ou moins de succès. Il déclare ensuite que si l'on se réfère à l'article 43 de la LCR, les trottoirs sont destinés à l'usage exclusif des piétons alors que la pétition sous-entend le contraire. Malgré cela cette pétition est positive.

Un commissaire estime que le problème vient principalement du fait que de plus en plus d'espace est donné au trafic motorisé. Ainsi, les pistes cyclables sont utilisées par les scooteristes, donc les cyclistes se voient contraints d'utiliser les trottoirs, ce qui les met en situation de conflit avec les piétons.

M. Lacourt répond que c'est pour cette raison qu'il est favorable à une piétonisation de la Ville.

Un commissaire est d'avis que le dimanche, les problèmes entre piétons et cyclistes ne se posent plus, car il n'y a pas d'automobilistes frontaliers qui circulent en ville de Genève. Il pense que la solution réside dans la construction de parkings à l'extérieur de l'agglomération et demande la position de M. Lacourt sur cette question.

M. Lacourt répond que le CEVA sera un très bon moyen d'aller chercher les gens qui habitent à l'extérieur de la Ville, et se réjouit de voir ses effets se déployer.

## **Séance du 11 mai 2015**

### *Audition de M. Rolin Wavre, membre du bureau de Pro Vélo Genève*

M. Wavre informe avoir participé, au nom de Pro Vélo, à un séminaire organisé par le CdA. Il s'y est exprimé sur le contenu de la pétition et sur les problèmes de cohabitation existant entre cyclistes et piétons. Il précise que ce séminaire a eu lieu le 24 septembre 2014.

M. Wavre estime que cette pétition est modérée dans ses conclusions, car elle prend en compte les différents problèmes existants, et demande des actions de sensibilisation. Il relève que la position des pétitionnaires contraste avec certaines publications très violentes à l'égard des cyclistes. Il explique ensuite que Pro Vélo mène différentes actions de sensibilisation à l'égard des cyclistes, notamment sur la question des lumières et du manque de signalisation sur les vélos. Dans ce sens, Pro Vélo Genève organise deux fois par année des actions de sensibilisation, dans le but de promouvoir un usage respectueux et civilisé de la voie publique. Cependant, Pro Vélo ne comportant que 1500 membres ne peut toucher l'ensemble des cyclistes genevois qui se comptent par milliers. Il relève toutefois que ce n'est qu'une petite partie des cyclistes qui se comporte de manière agressive à l'égard des piétons, et notamment des personnes âgées,

quand bien même ils sont en tort et malheureusement cette petite minorité est bien plus visible que la majorité qui se comporte correctement. Il n’y a cependant pas lieu de cautionner un tel comportement.

M. Wavre dresse ensuite une liste des facteurs qui peuvent non pas excuser mais expliquer les comportements fautifs des cyclistes. Premièrement il explique que les défauts du réseau de pistes cyclables et ses fréquentes interruptions placent parfois les cyclistes devant des situations dangereuses face au trafic, les cyclistes sont alors parfois tentés de rouler sur les trottoirs. Deuxièmement, il estime que certains cyclistes se comportent de manière irrespectueuse parce que face à la dangerosité du trafic routier ils sont amenés à développer des attitudes offensives. Troisièmement, il indique que certains cyclistes ont une mentalité libertaire qui les incite à ignorer les règles. Enfin, la pression économique exercée sur les coursiers à vélo explique le fait qu’ils roulent parfois trop vite sur les zones mixtes, devant se rendre à destination le plus rapidement possible. A cela s’ajoute le comportement des piétons, qui ne sont pas toujours attentifs au trafic qui les entoure.

M. Wavre indique qu’il faut être ferme vis-à-vis des abuseurs, certains cyclistes se comportent de manière inacceptable et agressive. Il conclut qu’il voit la pétition sous un angle positif puisque celle-ci propose des actions de sensibilisation sans se focaliser uniquement sur la répression.

### *Questions des commissaires*

Un commissaire demande si un permis «vélo» permettrait de sensibiliser les cyclistes au comportement qu’ils doivent adopter pour favoriser une bonne cohabitation.

M. Wavre répond que c’est quelque chose qui pourrait être proposé au bureau de Pro Vélo. Il ajoute que l’association va déjà dans ce sens en proposant des cours de sensibilisation à l’intention des écoliers, pour les rendre attentifs aux dangers et aux règles de la circulation.

Un commissaire demande si Pro Vélo a rencontré l’association Mobilité piétonne et le CdA afin de réfléchir aux moyens de sensibiliser les cyclistes à la cohabitation entre piétons et cyclistes.

M. Wavre indique qu’il a rencontré ces associations au mois de septembre 2014, mais estime qu’il faudrait avoir un dialogue plus construit avec elles. Il ajoute que le texte de la pétition et le dépliant qui l’accompagne seraient une bonne base pour développer les relations et le dialogue avec ces associations.

Un commissaire demande quelles étaient les divergences entre Pro Vélo et le CdA concernant la pétition.

M. Wavre précise que la pétition n'était pas encore rédigée en septembre 2014. Il indique que les divergences entre le CdA et Pro Vélo portaient principalement sur deux éléments: d'une part, certains membres du CdA avaient tendance à considérer que tous les cyclistes étaient des voyous, et tenaient un discours très virulent à l'égard de ceux-ci, et d'autre part, ils souhaitaient que Pro Vélo intensifie son message de sensibilisation à l'égard des cyclistes. Sur ce deuxième point, M. Wavre souligne que les publications de Pro Vélo ne touchent que 1500 à 3000 personnes, et qu'elles ne peuvent ainsi pas atteindre tous les cyclistes qui se comportent de manière inadéquate sur les routes. Ensuite, il explique qu'à l'interne de Pro Vélo, il existe une divergence entre ceux qui prônent un discours ferme à l'égard des cyclistes qui violent la loi, et ceux qui estiment que l'agressivité des cyclistes est la conséquence des insuffisances du réseau et du manque d'aménagements pour les cyclistes.

M. Wavre, concernant la pétition en elle-même, estime que celle-ci ne demande qu'à promouvoir le respect entre piétons et cyclistes, et indique que Pro Vélo est ainsi en accord avec cette proposition.

La présidente demande si Pro Vélo est proactive vis-à-vis de la Ville et du Canton, concernant les aménagements et l'identification des «points noirs» sur le réseau.

M. Wavre répond que Pro Vélo a récemment rencontré MM. Barthassat et Pagani et a notamment parcouru la ville à vélo, l'été dernier, avec M. Barthassat, pour lui montrer une dizaine de «points noirs». Il ajoute que Pro Vélo faisait partie de la Commission des pistes cyclables qui a été supprimée. Celle-ci devait être remplacée par des consultations ad hoc en amont des projets, mais ces consultations n'ont pas toujours eu lieu. Il estime que la concertation est ainsi insuffisante, et qu'il n'est pas possible, pour des associations composées de miliciens telles que Pro Vélo, de s'informer de manière proactive sur tous les projets de travaux existants et ensuite de formuler des propositions. Il faudrait que les services compétents consultent Pro Vélo et les autres structures concernées de manière plus systématique, en leur soumettant les projets.

### **Séance du 18 mai 2015**

*Audition du Service de la sécurité et de l'espace public (SSEP/DEUS) représenté par M. Antonio Pizzoferrato, chef du service, et par M. Jacques Dimier, commandant du corps des agents*

En préambule M. Pizzoferrato explique que la suppression de la plaque minéralogique des vélos par les autorités fédérales, il y a quelques années, a rendu la gestion des incivilités des cyclistes plus difficile. Cependant la Ville met en œuvre quatre types d'actions de prévention et de sanction. Dans le cadre de

la campagne Prédire, des actions préventives sont menées aux abords des écoles, dans le but de sécuriser les «chemins des écoliers». Des actions coup-de-poing sont également menées sur les axes fréquentés, comme la route des Acacias, où des amendes sont notamment infligées aux motos et scooters qui empruntent les pistes cyclables, mais aussi aux vélos qui ne respectent pas les feux. La Ville relancera prochainement Pro Vélo pour revoir le concept des journées de sensibilisation qui se tenaient trois à quatre fois par année. Ces journées ont été suspendues par le magistrat Guillaume Barazzone car elles manquaient de lisibilité et le public-cible n'était pas au rendez-vous. Enfin, il y a également des actions ciblées menées suite à des signalements par des citoyens. Lorsque le SSEP reçoit des signalements concordants, une patrouille est envoyée sur les lieux. M. Pizzoferrato insiste toutefois sur les plaques de vélo qui faciliteraient beaucoup l'administration des sanctions.

M. Dimier informe qu'en marge de la campagne Prédire, une action de sensibilisation nommée «GE veille sur les aînés» sera menée jusqu'à la fin de l'année 2015, sous la direction du Département cantonal de la sécurité et de l'économie, de la gendarmerie genevoise et des polices municipales. Pour faire suite aux propos de M. Pizzoferrato, M. Dimier précise que le SSEP ne reçoit pas seulement des plaintes de piétons bousculés par des vélos, mais aussi des doléances de cyclistes quand ils sont verbalisés.

### *Questions des commissaires*

Un commissaire souhaite d'une part connaître la gradation des amendes pour des cyclistes en infraction et d'autre part être éclairé sur les scooters amendés parce qu'ils circulent sur le trottoir ou les pistes cyclables.

M. Dimier répond que la première sanction, c'est l'amende d'ordre pour une infraction à la loi sur la circulation; si l'infraction est accompagnée d'une mise en danger, par exemple si un cycliste circule sur le trottoir et manque de renverser un piéton, la sanction est une contravention de compétence cantonale.

Il poursuit en précisant que les pistes cyclables, spécialement aménagées et signalées comme telles, sont exclusivement réservées aux vélos. En revanche, n'importe quel véhicule motorisé peut empiéter sur les bandes cyclables, qui sont juste dessinées sur la chaussée. Si un accident se produit sur une bande cyclable entre un vélo et un scooter, la sanction sera délivrée en fonction des circonstances.

Ce même commissaire souhaite aborder la question des piétons, en particulier la charge d'appréciation qui pèse sur les APM, et le pouvoir décisionnaire dont ils disposent pour leur infliger des amendes qui peuvent aller de 40 à 120 francs.

M. Dimier reconnaît le pouvoir d'appréciation, voire de constat, mais pas le pouvoir décisionnaire. En effet, l'APM dénonce une infraction mais ne décide pas du montant de la sanction, qui est de compétence de la loi.

M. Pizzoferrato explique que son service s'efforce d'obtenir un comportement identique de la part des 240 APM de la Ville. Reste réservée la qualité d'appréciation propre de l'agent. En règle générale, il est d'avis que l'appréciation est plutôt bonne et proportionnée. Il distingue cependant l'appréciation de l'action, cette dernière s'inscrivant systématiquement dans le cadre de la loi. S'agissant des contraventions de compétence cantonale, M. Pizzoferrato tient à préciser qu'il arrive que les débours et autres frais administratifs dépassent le montant de l'amende elle-même, dont les montants sont fixés au niveau fédéral. Du fait des débours, il peut y avoir des différences entre les montants exigés d'un canton à l'autre. C'est dire si la question des montants échappe à la compétence de la Ville.

Un commissaire demande si les vélos sont autorisés dans les rues Basses.

M. Pizzoferrato fait observer que les vélos ont été autorisés sur le seul tronçon compris entre la Corraterie et l'entrée de la Fusterie. Par contre, la question de la manière dont les cyclistes devraient se débrouiller pour continuer leur chemin jusqu'à Rive reste ouverte.

M. Dimier répond qu'après la place de la Fusterie, les vélos devraient emprunter les quais.

Une commissaire demande comment sont sanctionnés les vélos dépassant la limite autorisée entre la Fusterie et Rive.

M. Dimier explique qu'en dehors du tronçon des rues Basses où les vélos sont autorisés, les cyclistes sont passibles d'une amende d'ordre de 20 à 60 francs, montant variable suivant la gravité de l'infraction.

Cette même commissaire demande des précisions sur le calendrier de la campagne «GE veille sur les aînés».

M. Dimier indique que la nouvelle action «GE veille sur les aînés» démarre tout prochainement et se déroulera plusieurs fois par mois. Il n'est toutefois pas encore en mesure de donner des dates précises. Pour les premiers mois, des lieux problématiques ont été identifiés par les APM et la gendarmerie. Il mentionne les parcs Bertrand, des Contamines, de la Grange et de la Roseraie, ainsi que la route des Acacias, la place de la Navigation et la rue du Mont-Blanc, mais pas le pont homonyme. Il précise cependant qu'il y aura des séances de bilan d'ici à décembre, et que les lieux couverts par cette action vont changer. Les rues Basses ne figurent pas sur cette liste. Par ailleurs il ignore si cette action est une réponse à la pétition du CdA.

M. Pizzoferrato explique que les lieux mentionnés font suite à des propositions provenant des APM travaillant sur le terrain, dans une logique de quartier et plus précisément par secteur PM. Il confirme que les rues Basses ne figurent pas encore sur la liste, mais il imagine qu'elles y apparaîtront à un moment donné.

Une commissaire demande les raisons qui ont conduit le magistrat Barazzone à ne pas reconduire l'expérience des journées de sensibilisation avec Pro Vélo.

M. Pizzoferrato explique que M. Barazzone a temporairement pris cette décision, parce que l'action avait perdu en lisibilité, il n'était plus possible de savoir à qui s'adressaient ces journées. Il est prévu de reprendre contact avec Pro Vélo pour repenser ces actions dans le but de les reprendre dès l'année prochaine, à raison de trois ou quatre rendez-vous dans l'année. Toutefois l'objectif sera de souligner davantage le caractère d'action d'intérêt public que celui de la manifestation de type familial.

La présidente fait observer que les incivilités sont parfois liées à des problèmes d'aménagement piétonniers et cyclables. Elle souhaite savoir si le SSEP est en lien avec le Service de l'aménagement et de la mobilité (SAM/DCA).

M. Dimier répond que, quand il y a lieu, les observations des APM sont analysées et transmises à la Direction générale des transports (DGT), via le SAM.

Une commissaire demande quelles ont été les raisons qui ont conduit à la disparition des plaques de vélo.

M. Pizzoferrato explique que la décision a été prise au niveau fédéral. Elle se justifiait en raison des tracasseries administratives et par la modicité de l'assurance comprise dans l'achat de la plaque. A son avis, ils n'ont pas tenu compte, ou pas prévu, que la disparition de la plaque entraînerait des difficultés pour l'identification des vélos. Une plaque inciterait pourtant les cyclistes à être plus prudents.

#### *Audition de M<sup>me</sup> Christine Meyer, adjudante, chargée de la police de proximité*

L'adjudante Meyer fait partie de l'état-major de la gendarmerie depuis le début de cette année. Auparavant, elle était filotière au poste de police de la Servette.

M<sup>me</sup> Meyer explique qu'une campagne de sensibilisation à l'adresse des cyclistes est adéquate. Elle rappelle qu'une action à l'intention des cyclistes nommée «Prédire» a été menée du 8 au 12 septembre 2014, en collaboration avec la police municipale. A cette occasion vingt amendes d'ordre et trois contraventions ont été infligées à des cyclistes en infraction. Il s'agissait surtout de cas de non-respect de la signalisation lumineuse. En outre, 120 brochures du Bureau de prévention des accidents (BPA) ont été distribuées.

Depuis, une réflexion, notamment en lien avec «GE veille sur les aînés», a été menée. Elle devrait déboucher sur des actions, cependant celles-ci n'étant pas encore validées par l'état-major elle ne peut en dire plus pour le moment. Les informations seront transmises en temps utile.

### *Questions des commissaires*

Un commissaire évoque les incivilités en progression du côté des cyclistes, notamment depuis l'arrivée des vélos électriques, et la difficulté de prendre des mesures, notamment depuis la suppression des plaques. Il demande si des études ont été menées et si des actions sont prévues.

M<sup>me</sup> Meyer fait observer que les plaques sont obligatoires pour les vélos électriques dès lors que leur vitesse potentielle dépasse 30 km/h. Pour le reste, elle renvoie à ses propos précédents.

Une commissaire demande quelles sont les actions de prévention pour lesquelles la police est partie prenante aux abords des écoles.

M<sup>me</sup> Meyer répond que ces actions sont menées en collaboration avec les polices municipales à l'enseigne des contrats locaux de sécurité (CLS). Ces actions englobent des actions de sensibilisation et de prévention autant que des mesures répressives. Elle fera part d'autres mesures lorsqu'elles auront été validées.

La présidente fait observer que les comportements répréhensibles sont parfois en lien avec des aménagements pour les piétons et les cyclistes. Elle souhaite savoir comment le service de M<sup>me</sup> Meyer gère ces situations.

M<sup>me</sup> Meyer répond que si le problème est lié à l'aménagement, c'est la Direction générale des transports qui est compétente. Si la police municipale n'a pas signalé elle-même un problème, la police peut également s'en charger.

Une commissaire demande quels sont les moyens d'action dont dispose la police, en dehors de poster des agents aux feux ou aux stops, sachant que les plaques de vélos ont été supprimées.

M<sup>me</sup> Meyer répond que cela fait partie du concept qui doit être validé.

### *Vote*

La présidente soumet à l'approbation de la commission des pétitions le renvoi au Conseil administratif de la pétition P-333.

Le renvoi au Conseil administratif de la pétition P-333 est approuvé à l'unanimité des commissaires présents.

*Annexes à consulter sur le site internet:*

- flyer CdA cohabitation cyclistes-piétons
- lettre Pro Vélo
- brochure Pro Vélo – Surfaces partagées entre piétons et cyclistes

*Annexe:*

- pétition P-333

CdA

P-333

## CONSEIL des ANCIENS

DE GENEVE



Genève, le 13 janvier 2015

Monsieur Olivier BAUD  
Président  
Secrétariat du Conseil municipal  
Rue de la Croix-Rouge 4  
1204 Genève

### **Cohabitation cyclistes-piétons - campagne de sensibilisation auprès des cyclistes**

Monsieur le Président du Conseil municipal,

Au nom du Conseil des Anciens, nous nous permettons de vous soumettre la pétition suivante :

Le Conseil des Anciens s'est penché sur la problématique de la cohabitation entre cyclistes et piétons. Le constat de son étude « *Le vivre ensemble est possible* » a été consigné dans une brochure mise à disposition gratuitement par le Conseil des Anciens (un exemplaire en annexe). Nous sommes actuellement occupés à la diffusion de ce document.

Nous aimerions savoir comment la Ville de Genève pourrait participer à nos efforts d'information au public afin que les cyclistes respectent mieux les règles de la circulation à l'égard des piétons et plus particulièrement des personnes à mobilité réduite et vulnérables.

Nous proposons que la Police municipale lance, dès début 2015, une campagne de sensibilisation auprès des cyclistes et des piétons. Nous mettons volontiers notre dépliant à la disposition des services de l'administration concernés. Dans le cadre de cette campagne, nous souhaiterions que les cyclistes soient également rendus attentifs à l'obligation d'avoir un vélo muni d'une sonnette et d'une lumière la nuit.

Pour rappel, dès 2006, le député Claude Macet a attiré l'attention des autorités cantonales concernant le manque de respect par les cyclistes de la Loi sur la Circulation Routière (LCR).

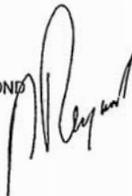
- Il a commencé à s'étonner du laisser-aller sur les trottoirs le 12 octobre 2006. Son interpellation urgente écrite (IUE 330) « *Musulons les chihuahuas pour mieux lâcher la bride aux vélos!* » n'avait pas reçu de réponse.
- Il a enchaîné, le 20 septembre 2007, avec l'IUE 468 intitulée « *Circulation des vélos à Genève : pour quand la fin de la chienlit généralisée, probablement voulue et organisée ?* ».
- Le 22 mai 2008, il renchérisait avec l'IUE 579 intitulée « *Les beaux jours reviennent et la chienlit des cyclistes sur les trottoirs réapparaît plus forte que jamais tandis que nos gouvernants, la police et les agents de sécurité municipale regardent volontairement ailleurs* ».
- Il a enfoncé le clou le 11 juin 2009 avec l'IUE 793 « *Les cyclistes et la LCR (loi sur la circulation routière)* ».

Un changement ne s'est guère produit depuis lors, si ce n'est le fait que de nouvelles missions ont été confiées à la Police municipale de Genève. Elle est notamment chargée de contrôles en matière de circulation routière. Aussi, ne comprenons-nous pas pourquoi elle ne combat pas plus activement les « incivilités » des cyclistes.

Nous vous remercions, par avance, de l'intérêt que vous voudrez bien porter à la présente et restons à votre disposition pour tout complément d'information.

Veuillez agréer, Monsieur le Président du Conseil municipal, nos respectueuses salutations.

André REYMOND  
Président



Annexes : dépliant  
liste des signataires