

25 septembre 2017

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 2 novembre 2016 en vue de l'ouverture d'un crédit de 1 343 100 francs destiné aux travaux d'aménagement du U cyclable rive gauche.

Rapport de M^{me} Patricia Richard.

Cette proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement le 22 novembre 2016. Elle a été traitée sous la présidence de M^{me} Danièle Magnin les 31 janvier, 21 février, 28 février, 9 mai 2017 et sous la présidence de M. Ulrich Jotterand le 5 septembre 2017. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la rapporteuse remercie pour leurs qualités.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 343 100 francs, destiné aux travaux d'aménagement du U cyclable rive gauche.

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 1 343 100 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter une part des crédits d'études votés les 17 mai 2006 et 5 mai 2014 (50 000 francs de la PR-393 N° PFI 101.004.03 et 10 000 francs de la PR-1051 N° PFI 101.850.01), soit un total de 1 403 100 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2019 à 2038.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

Séance du 31 janvier 2017

Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M. Lionel Fer, ingénieur en transports au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, ainsi que de M. Nicolas Betty, chef du Service du génie civil

M. Pagani prend la parole et déclare s'évertuer depuis dix ans à essayer d'installer un U cyclable autour de la rade. Il n'y a pas de piste cyclable depuis le quai Wilson jusqu'à Baby-Plage et ce projet vise à installer une piste cyclable ainsi qu'un revêtement phonoabsorbant.

M. Fer déclare que ce projet se concentre sur la rive gauche. Le plan directeur communal et le plan directeur cantonal identifient le U cyclable autour de la rade comme une liaison prioritaire. Par ailleurs la H 1 80 et la H 1 21 sont les cadres légaux portant sur les infrastructures cyclables. Il évoque deux motions adoptées en 2006 et en 2014 qui portent sur le sujet.

Il n'y a pas d'infrastructure sur le quai Wilson en direction de la ville alors qu'une piste cyclable existe dans l'autre sens. L'équipement est donc partiel et doit être amélioré. Par ailleurs les traversées piétonnes sont hors normes puisqu'elles franchissent deux voies automobiles. Il convient également d'améliorer les traversées piétonnes pour les vélos afin de permettre à ces derniers de rentrer dans le quartier des Eaux-Vives. Une autre proposition doit permettre de modifier le revêtement qui est dégradé, et le projet prévu pour les vélos envisage une gestion différente avec une piste mixte piétons/vélos le long du quai Wilson alors que la bande cyclable bidirectionnelle sur le quai du Mont-Blanc sera réservée aux vélos, avec un simple marquage à partir de Baby-Plage. Un cheminement du Jardin anglais permettra une circulation mixte piétons/vélos.

Ce sont deux demandes de crédit qui portent sur l'ensemble de ce projet mais le crédit étudié à présent porte sur le quai Gustave-Ador et le Jardin anglais et la sécurisation des traversées piétonnes.

Une traversée cyclable parallèle au passage piéton sera installée au niveau de la place du Port, plus l'adjonction d'un passage piéton au droit du Monument national. Ce sont ainsi trois requêtes en autorisation de construire qui sont en cours d'instruction.

Le cheminement sur le Jardin anglais se fera sur l'arrière qui est moins utilisé par les piétons et qui présente un gabarit très généreux de 4,5 m. Ce parcours sera

poursuivi vers le pont du Mont-Blanc par la suite. La piste cyclable sur le quai Gustave-Ador sera élargie en débarrassant le mobilier urbain, permettant une distance de sécurité avec la circulation. Un rétrécissement sera prévu au niveau des passages piétons avec un espacement destiné aux vélos sur l'îlot central. Un rehaussement de 15 cm sera réalisé sur le quai afin de permettre le trafic bidirectionnel et de sécuriser ce parcours par rapport à la circulation automobile.

M. Betty remarque que l'ensemble des travaux de génie civil représente un montant de 967 000 francs qui implique la dépose du matériel urbain, les bordures devront être décalées avec des adaptations ponctuelles. L'aménagement au total se monte à 1 343 100 francs avec les prestations du personnel et les intérêts intercalaires, un montant déduit de la part du crédit d'étude de la proposition PR-393 et de la proposition PR-1051 totalisant 60 000 francs.

Une autorisation a été déposée pour le quai Gustave-Ador, une pour la place du Port et une troisième pour le passage piéton au niveau du Monument national. Les travaux pourront être entamés cet automne si tout se passe bien, afin de ne pas nuire aux événements qui se déroulent sur les quais pendant l'été.

Un commissaire se demande s'il ne faudrait pas se contenter d'une bordure sonore. Il craint par ailleurs que les utilisateurs aient de la peine à comprendre la cohérence de cet aménagement, ce qui pourrait entraîner de multiples accidents, les piétons ne s'arrêtant pas sur les îlots, et il se demande ce que le service cantonal pense de ce projet.

M. Fer répond que la bordure est obligatoire, tout comme les espaces sécuritaires. Ces aménagements ont été présentés aux différentes associations s'attachant à la mobilité et ce projet est globalement satisfaisant de leur point de vue.

M. Pagani rappelle que la cohabitation entre les vélos et les piétons existe déjà sur le quai Wilson et qu'il n'y a pas de problème.

Un commissaire s'inquiète que la piste cyclable aboutisse avant le pont du Mont-Blanc là où s'arrêtent les cars de touristes et se demande si cela ne générera pas un certain nombre de problèmes.

M. Fer remarque que ce tronçon ne concerne pas cette proposition. Il ajoute que la réflexion envisage un élargissement de cet espace en compactant le gabarit.

M. Betty ajoute que la Direction générale des transports (DGT) envisage de réduire les largeurs de chacune des voies du pont du Mont-Blanc, ce qui permettrait de gagner de l'espace de part et d'autre sans supprimer une voie de circulation.

M. Pagani demandera à M. Barthassat de prolonger le temps de franchissement du passage piéton existant à la demande de plusieurs commissaires.

Une voie de circulation sera supprimée au niveau du passage piéton prévu sur le quai Gustave-Ador/et la rue William-Favre, il s'agit d'un compromis.

Serait-il possible d'envisager un giratoire au niveau de la place du Port?

M. Fer répond par la négative en mentionnant que ce serait un giratoire avec six voies. Il mentionne ne pas être certain que cela existe.

Où donc passeront les piétons sur le quai Gustave-Ador? Les propriétaires de chien passeront automatiquement à côté des arbres. Et faire passer des vélos à ce niveau entraînera forcément des problèmes!

M. Pagani répond qu'il y a un passage pour les piétons au bord de l'eau, et les gens marchent de préférence au bord du lac.

Aucun comptage n'a été réalisé, par contre des observations ont été réalisées.

Les aménagements au niveau du Jardin anglais sont intéressants mais comment sera gérée la situation sur le quai Gustave-Ador lorsque la plage des Eaux-Vives aura été réalisée?

M. Fer répond que l'espace est généreux et que des marquages seront réalisés dans des endroits stratégiques.

Serait-il possible de faire une bande cyclable peinte au sol?

M. Fer répond que les personnes à mobilité réduite doivent légalement pouvoir circuler partout dans ce genre de zone.

Un commissaire ne pense pas que les cyclistes vont patiemment attendre au niveau de l'Horloge fleurie pour prendre la piste bidirectionnelle, ne faudrait-il pas prévoir une piste cyclable du côté du quartier des Eaux-Vives?

M. Fer répond que le gabarit ne le permet pas, aucune marge de manœuvre n'est possible au niveau de l'Hôtel Métropole et il est préférable d'opter pour la solution retenue.

Les rythmes de passage au niveau de l'Horloge fleurie sont de nonante secondes.

Les cyclistes passent par le passage souterrain du pont du Mont-Blanc, cette option a été étudiée.

M. Fer mentionne que cette option n'a pas été retenue en raison du flux de piétons et de la visibilité.

La piste cyclable passe devant l'Horloge fleurie qui est l'un des endroits les plus visités de Genève, cela est-il pertinent?

M. Fer répond que l'espace est généreux et que la visibilité est correcte, les vélos devront évidemment faire attention lorsqu'il y aura des groupes de touristes.

Ce sera problématique durant la période estivale, vu qu'il n'y aura pas de marquage au sol.

M. Fer mentionne que les marquages ne sont guère respectés.

L'option de passer par la rotonde a-t-elle été envisagée?

M. Fer répond que ce n'est pas le chemin le plus direct et que cet espace est plus fréquenté par les piétons.

Les vélos seront ensuite à contresens en direction de Plainpalais!

Les commissaires doutent fortement de cet aménagement et pensent que les vélos continueront à prendre le passage souterrain.

Un commissaire demande s'il est également question de la passerelle.

M. Pagani répond par la négative en rappelant que la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) refuse toujours ce projet. Et il mentionne qu'une alternative a été dégagee. Il remercie alors M. Fer pour ce projet au vu des contraintes très nombreuses dans ce périmètre.

Une signalétique sera-t-elle prévue pour les vélos?

M. Pagani répond que des mesures seront prises au besoin. Cet aspect ne relève pas de cette proposition.

Le passage piéton n'est pas indiqué sur la piste cyclable au niveau du quai Gustave-Ador/rue William-Favre, ne faudrait-il pas prévoir une mesure à cet égard?

M. Fer répond que c'est une possibilité.

Aucune protection n'est prévue autour des arbres.

Un commissaire rappelle que l'Horloge fleurie a été reculée il y a peu de temps en raison de la fréquentation de cet endroit et il est surréaliste de faire passer les vélos à ce niveau.

M. Pagani déclare qu'il n'est pas possible de passer autre part. Il propose d'aller de l'avant avec ce projet malgré le problème de cohabitation avec les touristes l'été. Il ajoute avoir besoin de cette piste pour forcer les autorités cantonales à accepter la piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc.

Quasiment tous les commissaires déclarent être sidérés par ce qui est proposé.

Il y a un empiètement sur les voies de circulation. Deux voies resteront. La réduction du gabarit est inférieure à un mètre. Ces voies respecteront les normes. Le mandataire est Transitec.

Pourquoi avoir décalé le passage piéton à l'entrée du pont du Mont-Blanc?

M. Fer répond que le passage de l'un à l'autre sera sécurisé, et les phases de flux de véhicules sont différenciées.

Comment sera gérée la circulation d'un passage à l'autre?

M. Pagani répond que les piétons s'engageront sur l'îlot central qui sera sécurisé pour aller de l'un à l'autre.

Des gens seront forcément tentés d'aller tout droit.

M. Betty répond qu'il est nécessaire de tenir compte de la trémie d'entrée du parking dans un sens, et de la présélection de l'autre côté.

Serait-il possible de faire passer les vélos derrière l'Horloge fleurie en passant là où il y a de la verdure?

M. Fer imagine que c'est possible, mais le passage piéton aboutit devant l'Horloge fleurie et il est nécessaire de pouvoir amener les vélos à ce niveau.

Comment seront réglées les sorties du parking souterrain par rapport au passage piéton?

M. Fer répond qu'un feu sera installé, synchronisé avec le flux, ils permettront la traversée piétonne.

Elargir le trottoir vers l'intérieur est impossible, le plan de site interdit cette option.

Discussion

Sur demande, la présidente passe au vote de l'audition de Pro Vélo, qui est acceptée par 9 oui et 2 abstentions.

Un commissaire déclare rejoindre les réticences à l'égard de la mixité et du Jardin anglais. Il se demande quelles sont les possibilités permettant de garantir la mixité. Il ajoute ne pas avoir compris les explications à l'égard des personnes à mobilité réduite. Il pense qu'il faudrait entendre un spécialiste des zones mixtes.

Une commissaire propose d'entendre le Touring Club Suisse (TCS) qui défend tous les usagers. Il pourrait avoir un avis plus professionnel que Pro Vélo à l'égard du double passage piéton.

La présidente demande si les services de M. Barthassat ne devraient pas être entendus. Elle propose de le contacter pour ce faire.

Cette audition est acceptée par 10 oui et 2 abstentions.

Séance du 21 février 2017

Audition de M. Jacques Sottini, coprésident de Pro Vélo, et de M^{me} Violetta Djambazova, chargée de projets à la commission technique de Pro Vélo

M. Sottini déclare que Pro Vélo réclame ce projet depuis des années et qu'ils sont plutôt satisfaits de voir que ces aménagements se mettent en place.

M^{me} Djambazova remarque que Pro Vélo a pu étudier la partie concernant le Jardin anglais lors de la concertation menée par la Ville de Genève.

M. Sottini remarque que le projet ne prévoit pas d'aménagement cyclable au niveau de Genève-Plage. La zone mixte à ce niveau n'est pas satisfaisante. Par ailleurs des feux doivent être ajoutés et il ne sait pas si ces feux régleront la circulation des vélos.

Avoir une piste cyclable bidirectionnelle sur ce tronçon est déjà un bon acquis et l'association est favorable à la proposition portant sur la zone allant jusqu'au bout de Gustave-Ador.

Un itinéraire a été proposé dans le Jardin anglais puisqu'il n'était pas possible de prendre trois mètres sur la chaussée. La situation est plus compliquée au niveau de l'Horloge fleurie et il signale ne pas entrevoir d'autre possibilité que celle qui a été avancée. Il se demande tout de même s'il ne serait pas possible de faire passer les vélos derrière l'Horloge fleurie.

M^{me} Djambazova remarque que l'association propose en outre une traversée vélos en direction du quai du Général-Guisan en parallèle au nouveau passage piéton, ils sont globalement favorables à la réalisation de ce projet, même s'il faut revoir certains aspects par la suite.

M^{me} Djambazova pense qu'un aménagement peut être aisément réalisé au niveau des passages piétons, mais elle remarque que l'association est en faveur d'un aménagement sur la chaussée.

M. Sottini signale que placer les vélos sur les trottoirs, dans certains endroits, permet à ces derniers d'éviter les feux. Demander une piste bidirectionnelle devant l'Hôtel Métropole nécessitera encore quelques années de patience.

Lors du projet de tram à Bernex, le Canton avait eu l'idée de faire passer les vélos sur les trottoirs afin d'éviter que les deux-roues motorisés n'empruntent la piste cyclable.

De nombreux piétons s'arrêtent devant l'Horloge fleurie, faire passer des vélos à ce niveau risque-t-il de créer de nombreuses confrontations?

M. Sottini répond que c'est la raison pour laquelle l'association propose de faire passer les vélos derrière l'Horloge fleurie; cela étant, les vélos devront forcément croiser le flux des piétons pour emprunter le passage piétons.

Pro Vélo a été entendu lors de l'élaboration de ce projet, les représentants des cyclistes se sont même rendus sur place pour étudier le projet. Des propositions ont été faites et ont été retravaillées. Ils ont été consultés à différentes reprises. Ils ont l'impression que des gens font leur maximum pour faire avancer le projet, mais il remarque qu'il est nécessaire de négocier avec des personnes qui sont opposées aux vélos.

Si la commission aimerait proposer des améliorations dans le cadre de ces projets, quelles suggestions pourraient être entendues par M. Pagani, quelles pourraient être les propositions de Pro Vélo.

M^{me} Djambazova déclare qu'il faudrait idéalement une piste bidirectionnelle au niveau de Gustave-Ador en direction du pont du Mont-Blanc.

M. Sottini remarque que certains aménagements pourraient impliquer des dépenses importantes, certaines villes comme Copenhague ont réalisé des aménagements avant de faire des choix plus ciblés.

Les vélos à Copenhague ont des feux qui leur sont dédiés et qui sont activés avant les feux dédiés aux voitures, ce genre d'option pourrait être envisageable à Genève.

M. Sottini répond qu'il faudrait déterminer la masse critique de vélos pour rendre cette option possible.

Séance du 28 février 2017

Audition de M. Gérard Widmer, directeur régional Arve-Lac, Direction générale des transports (DGT)

Ce projet s'inscrit dans la planification des pénétrantes cyclables du canton.

Ce tronçon sera prolongé sur la rampe de Vésenaz et sur la route de Coligny.

Il a été travaillé en étroite coordination entre la DGT et la Ville de Genève.

Questions-réponses

Le projet prévoit des rétrécissements au niveau des passages piétons ainsi qu'un passage devant l'Horloge fleurie. En l'occurrence, le périmètre de l'horloge est très fréquenté et il va au-devant de nombreux problèmes?

M. Widmer répond qu'un groupe de travail a été constitué à l'égard des passages piétons, avec la participation de l'association HAU, pour trouver une solution qui convienne à tout le monde. La solution qui a été dégagée n'est pas la meilleure mais est relativement sécurisée. Les cyclistes devront laisser passer

les piétons au niveau des passages piétons. Il n'est pas inenvisageable de placer des feux au niveau de ces passages piétons. Quant à l'Horloge fleurie, le passage se fera à l'intérieur du Jardin anglais avec un débouché sur le passage piéton de l'autre côté de cette Horloge fleurie.

La présidente répond que ce n'est pas le projet qui a été présenté à la commission.

Par courrier électronique du 6 mars 2017, M. Widmer répond à la présidente:

«Madame,

Suite à mon audition de mardi passé, je devais vous préciser un point concernant l'Horloge fleurie.

Contrairement à ce que j'avais indiqué, les services de la Ville de Genève ont bien déposé le projet avec un passage devant l'Horloge fleurie.

En revanche, suite aux différentes remarques reçues lors de leur audition, ils travaillent déjà sur une variante passant derrière, comme cela a été indiqué par le magistrat communal par courrier du 14 février 2017.»

Un commissaire déclare que si la commission accepte un projet boiteux, les éventuels problèmes ultérieurs lui seront reprochés. Et il se demande si d'autres alternatives sont envisagées. Il évoque encore les sorties de Ciné-Lac ou des spectacles du parc La Grange en remarquant que de nombreuses personnes se trouvent sur les pistes cyclables à ces moments.

M. Widmer répond qu'un traitement différencié du revêtement est prévu au niveau des passages piétons afin de montrer que la zone change. Des signalisations spécifiques sont envisagées avec les services de la Ville afin de donner la priorité aux piétons. Les aménagements respectent bien évidemment les normes. Il répète que la piste cyclable passera derrière l'Horloge fleurie pour rejoindre les feux mixtes, cet aspect respecte également les normes en usage.

Quelles sont les collaborations entre les différents services de la Ville et du Canton et les associations?

M. Widmer répond être là pour parler du U cyclable de la rive gauche. Néanmoins, la collaboration entre le Canton et la Ville de Genève est excellente sur ce dossier. M. Pagani était présent avec ses collaborateurs lors des séances organisées par le Canton, et le groupe de travail s'est rendu sur place afin de réfléchir aux possibilités. Une discussion s'est déroulée sur chaque tronçon, notamment à l'égard des plates-bandes qui sont protégées par la Commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS).

La bande cyclable à double sens qui est prévue dans le projet a surpris les commissaires, cette manière de faire va-t-elle devenir coutumière?

M. Widmer répond que ce sont les contraintes du site qui ont initié ce projet, la piste cyclable disparaîtra au niveau des passages piétons, cet aménagement respecte complètement les normes, et les représentants de Handicap Architecture Urbanisme (HAU) ont validé cette dimension.

Il a été dit à la commission qu'il n'y aurait pas de marquage, entraînant forcément une confusion dans les esprits des uns et des autres.

M. Widmer mentionne que la couverture des voies de Saint-Jean est similaire et ne génère pas d'accidents.

La photo qui a été montrée à la commission ne démontre aucun marquage au sol, comment avoir la garantie que ces marquages seront réalisés, en outre un cédez-le-passage peut-il être envisagé?

M. Widmer acquiesce en remarquant qu'il avait plutôt imaginé un marquage en dents de requins, le marquage doit être réalisé par la Ville de Genève qui doit faire des propositions à cet égard que le Canton validera.

Les zones mixtes soulèvent de nombreuses inquiétudes au sein de la commission, un marquage vélo au sol très clair serait préférable comme c'est le cas aux Bains des Pâquis.

M. Widmer répond que tout est possible en termes de marquage, les flux cyclistes sont plutôt dans la continuité de la piste cyclable sur le tronçon évoqué. Un espace strictement défini induit chez le cycliste le sentiment d'être chez lui, ce qui n'est pas l'idéal en termes de sécurité.

C'est la même problématique que pour les zones 30 avec des pistes cyclables à contresens que d'aucuns considèrent comme dangereuses. Mais les accidents baissent de moitié dans ces zones 30, parce que les gens font beaucoup plus attention dans ces zones.

La Ville peut marquer ce qu'elle veut dans le Jardin anglais puisqu'il s'agit de son territoire.

Un commissaire trouve regrettable que la place réservée aux voitures ne soit pas touchée, pourquoi ne pas avoir grignoté sur la chaussée, s'agit-il d'un choix politique ou technique?

M. Widmer répond que c'est une emprise sur le Jardin anglais qui aurait plutôt été nécessaire puisque le gabarit de la chaussée existante ne peut pas être réduit, tant que la traversée de la rade ne sera pas réalisée.

Le TCS a estimé en séance que le nouveau passage piéton allait empiéter sur le trafic routier, mais la DGT a rassuré le TCS à cet égard.

Un commissaire évoque le plan directeur communal en mentionnant que ce U doit rejoindre la voie verte par le quai du Général-Guisan, l'avenue Pictet-de-Rochemont et la route de Frontenex, mais rien n'est prévu sur ce quai en venant du pont du Mont-Blanc.

M. Widmer répond que cet aspect n'est pas à l'ordre du jour, la DGT travaille plutôt sur des itinéraires à travers les Eaux-Vives en direction de la future gare des Eaux-Vives. Le Canton préfère que certaines rues des Eaux-Vives permettent ces itinéraires cyclables plutôt que de concentrer les vélos sur la rue Pictet-de-Rochemont.

La commission a eu une présentation de ce projet il y a quinze jours et ne comprend pas que le Canton explique à présent que la piste cyclable passe derrière l'Horloge fleurie, quand ce projet a-t-il été modifié?

M. Widmer répond qu'il apportera à la commission des précisions et des plans.

Concernant le quai Wilson, qu'est-ce qui empêche de faire une véritable piste cyclable pour le U cyclable? Tout se passe bien sur le quai Wilson sauf en été lorsqu'il y a beaucoup de monde, la plupart des vélos passent au bord du lac. Il serait plus simple de créer une piste cyclable, plus personne ne sait ce qui est permis et ce qui ne l'est pas.

M. Widmer répond que la partie devant le Port-Noir permet une bande cyclable en raison du gabarit existant, une piste cyclable est séparée du reste de la chaussée. Or, les plates-bandes et les espaces de déambulation sont fréquentés par les piétons, les vélos resteront donc sur la bande cyclable à côté de la chaussée.

Une commissaire déclare que les services de la Ville de Genève ont indiqué qu'il était impossible de faire passer les vélos derrière l'Horloge fleurie en raison de la rotonde.

M. Widmer répète qu'il fournira les précisions et les plans, il enverra ces informations vendredi.

Il est répondu en effet le vendredi par M. Widmer qu'il s'est trompé et qu'il s'excuse, la Ville souhaitant faire passer les vélos devant l'Horloge fleurie, mais qu'elle étudie aussi une version «derrière».

La sortie du parking de Cornavin fonctionne selon le même modèle que proposé par cette proposition, et il fonctionne bien.

Le parking du Mont-Blanc a été construit avec l'argent des commerçants, il n'est donc pas possible de le «bousiller».

M. Widmer répond qu'il est abusif de dire que ce parking sera «bousillé».

Discussion des commissaires

Une commissaire se demande si M. Widmer est au courant du projet étudié par la commission, s'il s'était préparé, il aurait constaté qu'il y avait un problème avec les plans. Les a-t-il seulement reçus?

La présidente répond que M. Widmer est le bras droit de M. Barthassat et qu'il connaît ce projet.

La cohabitation entre les piétons et les vélos est dangereuse. Un commissaire souhaite des chiffres sur le nombre d'accidents impliquant des vélos et des piétons, l'hôpital pourrait fournir des informations.

La présidente répond qu'il y a un certain nombre de chiffres sur le site des Statistiques évoqué par la Chancellerie.

Un commissaire déclare être étonné des voix discordantes entre la Ville de Genève et le Canton, notamment à l'égard du Jardin anglais et des zones mixtes. M. Pagani avait indiqué que la législation ne permettait pas à la Ville de Genève de tracer des bandes cyclables au sol. Or, M. Widmer a indiqué qu'un marquage était possible et que la Ville de Genève pouvait faire ce qu'elle souhaitait sur son territoire. Il aimerait dès lors savoir où est le vrai du faux.

Une commissaire pense qu'auditionner un fonctionnaire de police serait une bonne chose, de plus si la commission devait faire des changements à la proposition, elle n'aurait pas la maîtrise des coûts.

Une autre commissaire déclare que la commission n'est pas en mesure de voter ce projet pour le moment. M. Pagani a envoyé un courrier le 17 février indiquant qu'il avait pris note des observations, et qu'il allait soumettre ces remarques au Canton, il faut attendre les propositions de M. Pagani.

Vote

Par 4 oui, 3 non et 5 abstentions, l'audition d'un représentant de la police genevoise est acceptée.

Séance du 9 mai 2017

Audition de M. Patrice Crettenand, premier-lieutenant, officier circulation de la police cantonale

M. Crettenand remercie la commission pour son audition. La cohabitation des modes de transport devient difficile, la police souscrit à ce projet d'aménagement qui lui semble pertinent.

La commission a été surprise des retours provenant de la Ville et du Canton. M. Pagani a indiqué que la piste cyclable devait passer devant l’Horloge fleurie, ce qui a inquiété la commission. Mais le Canton a indiqué que les cyclistes passeraient derrière l’Horloge fleurie. Concernant la double bande, le long du quai, les commissaires l’ont estimée dangereuse.

M. Crettenand répond que la responsabilité des aménagements incombe à la DGT. La législation fédérale prévoit différentes possibilités d’aménagement pour les cycles.

La police a un regard très juridique, alors que les ingénieurs doivent respecter les normes VSS. La police n’a rien à dire si ces normes sont honorées. Elles correspondent à l’équivalent des normes SIA pour les ingénieurs.

Quel est le nombre d’accidents entre piétons et vélos dans les zones mixtes comme à la Coulouvrenière ou dans les parcs?

M. Crettenand répond qu’il y a 2000 accidents par année à Genève. En 2016, des accidents avec des vélos se sont produits, dont 18 avec des vélos électriques et 10 avec des vélos électriques de plus de 25 km/h.

La DGT consulte-t-elle la police?

M. Crettenand répond que ce n’est pas systématique.

Ce dossier a-t-il été soumis à la police? Non.

Séance du 5 septembre 2017

Audition de M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département des constructions et de l’aménagement (DCA), M. Nicolas Betty, chef du Service du génie civil (GCI), M. Gérard Widmer, directeur régional Arve-Lac, Direction générale des transports, et de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l’aménagement

Quatre séances de travail ont été consacrées au U cyclable, soit le 31 janvier, le 21 février, ainsi que deux séances ultérieures. L’audition du Canton avait généré un certain nombre de doutes puisque les explications qui avaient alors été données ne correspondaient pas à ce qui avait été expliqué par la Ville de Genève. (Rectifié par mail le 6 mars 2017.)

M. Macherel prend la parole et déclare être surpris que la Direction des transports ne soit pas en phase avec la Ville de Genève puisque celle-ci a travaillé conjointement avec le Canton sur ce projet. La Ville travaille sur les pénétrantes en Ville de Genève et cette proposition permettra justement d’amener la piste cyclable jusqu’au Jardin anglais, la phase suivante portant sur la connexion au pont du Mont-Blanc.

M. Betty prend alors la parole et rappelle que la commission avait souhaité une meilleure séparation des flux entre les cycles et les piétons ainsi qu'une clarification au niveau de l'Horloge fleurie. Le dossier a été déposé en autorisation de construire en ce qui concerne les éléments qui ne posaient pas de problème et les autorisations ont été octroyées.

La traversée piétonne a été autorisée devant le pont du Mont-Blanc ainsi que la liaison cyclable devant l'Horloge fleurie. Une analyse a été menée démontrant qu'il est possible de faire passer la piste cyclable derrière l'Horloge fleurie, selon les souhaits de la commission.

Des pictogrammes seront marqués au sol au sein du Jardin anglais afin de permettre aux vélos de passer. Le long du quai Gustave-Ador, les vélos passeront entre les arbres et la chaussée avec une matérialisation de la piste cyclable au sol sur l'ensemble du linéaire, ce jusqu'au Port-Noir.

Il n'y a aucun changement par rapport à la demande de crédit puisque les adaptations qui ont été demandées concernent principalement des marquages au sol qui étaient déjà comptés dans l'enveloppe initiale. Le contournement de l'Horloge fleurie sera, quant à lui, inclus dans le projet portant sur la rive droite.

Questions-réponses

La piste cyclable passera donc dans la butte arrière de l'Horloge fleurie.

Le Service des espaces verts (SEVE) a en l'occurrence stoppé l'aménagement qui était imaginé derrière l'horloge pour permettre à la piste d'être créée.

Il n'est donc plus question de faire la piste double sens sur l'autre côté.

En effet, les vélos passeront en bord de voie à partir de la fin de la rue des Eaux-Vives, en direction de Genève.

Le passage piéton en chicanes ne posera-t-il pas de problèmes pour la sortie du parking souterrain et la traversée de l'espace par les voitures?

M. Betty répond par la négative.

Le passage piéton en chicanes surprend les commissaires. Cette solution n'est pas satisfaisante, notamment à l'égard des personnes handicapées. Les services de la Ville attendront le vote de la proposition puisque l'autorisation est déjà en force.

M. Pagani acquiesce.

M. Macherel déclare que c'est la Direction générale des transports qui a demandé à la Ville de réfléchir à une solution afin de mettre un terme aux

franchissements de la route que des piétons effectuent de manière sauvage, c'est la seule solution potentielle.

Comment les vélos passeront-ils de derrière l'Horloge fleurie en direction des Bergues?

M. Macherel répond que la solution, en absence de passerelle, passe par le pont du Mont-Blanc, celui qui veut rejoindre les Bergues traverse la route devant l'Horloge fleurie.

Comment une limitation de la vitesse des vélos va-t-elle être réalisée, certains vélos électriques roulant à 40 km/h? Faudra-t-il acheter des actions dans une entreprise de pompes funèbres en regard du passage piéton en chicane?

Plusieurs commissaires rappellent que la Ville est propriétaire d'une entreprise de pompes funèbres.

M. Macherel déclare qu'il est possible de rouler très vite en vélos, même sans moteur électrique, c'est une question de responsabilité personnelle en fin de compte, les voitures ne roulent pas forcément non plus à 30 km/h dans les zones 30. Mais il est nécessaire de trouver des solutions pour les vélos qui roulent à 45 km/h.

Un tronçon sera bidirectionnel après le Jardin anglais, comment sera-t-il sécurisé?

M. Betty répond qu'il y a une bordure qui place la piste cyclable 15 cm plus haut que la chaussée.

Des cars s'arrêtent devant le Jardin anglais, parfois en double file. Comment cette question sera-t-elle gérée?

M. Pagani rappelle que la Ville est en train de revoir l'ensemble de la politique portant sur les cars voyageurs. Toutes ces places de cars vont être réduites et ramenées au niveau de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA).

Un commissaire remarque qu'il avait été dit que les places de cars seraient réaménagées pour permettre aux vélos d'emprunter le pont du Mont-Blanc.

M. Betty acquiesce en remarquant que ce point relève du projet suivant.

Pourquoi ce point pourtant important ne relève pas de ce projet?

M. Betty répond qu'il y a encore des doutes sur le passage du pont, des tests doivent être effectués.

Les cyclistes devront traverser une voie pour se remettre dans la circulation!

M. Macherel précise qu'une régulation sera opérée avec les feux.

Un cédez-le-passage est-il prévu dans la proposition?

M. Betty acquiesce, des réflexions sont en cours pour le réaménagement de l'espace ou parquent les deux-roues.

La commission avait de nombreuses inquiétudes sur les aménagements le long du quai Gustave-Ador.

M. Betty répond qu'il y aura des carrefours à feux, les vélos seront déviés au niveau des carrefours.

Un commissaire déclare avoir l'impression que le projet va dans la bonne direction, le problème relève de l'autoroute qui passe en plein centre-ville. C'est les temps de passage qui sont dangereux, la Ville de Genève a-t-elle voix au chapitre au niveau du rythme des feux?

M. Betty répond que la régulation relève du Canton.

Le passage piéton devant le pont est-il nécessaire, les gens qui courent aujourd'hui continueront à le faire demain et n'utiliseront pas ce passage.

M. Macherel répond que la Ville de Genève n'est pas forcément demandeur à cet égard. C'est à la Direction générale des transports de réfléchir plus avant à cet aménagement.

Pourquoi ne pas reporter le trafic des vélos sur le pont des Bergues qui est beaucoup plus agréable que le pont du Mont-Blanc, le problème de cette option relève du *no man's land* à la sortie de ce pont et du marquage qu'il conviendrait de faire pour distinguer les piétons des cyclistes.

M. Macherel répond que les vélos de course ne prendront pas ce trajet alors que les familles le feront, la solution idéale est la passerelle piétonne mais il n'est pas possible d'opter pour cette solution pour le moment. L'idée est donc de réduire la voie de circulation sur le pont du Mont-Blanc de 20 cm afin de loger une piste cyclable en parallèle à l'espace réservé aux piétons. C'est M. Barthassat qui a demandé qu'un test soit mené sur le pont du Mont-Blanc; à terme, la solution qui se dégagera sera celle du pont des Bergues.

La commission semble largement sceptique, parce qu'il est difficile d'avoir une vue d'ensemble sur ce projet puisque le reste de l'aménagement n'est pas encore arrêté.

Quant au décrochement des pistes cyclables sur le quai Gustave-Ador ainsi qu'à l'aménagement prévu devant l'Horloge fleurie, ne faudrait-il pas exiger du Canton une prolongation de la phase de feux rouges à ce niveau?

M. Pagani déclare comprendre ces doutes. L'enjeu principal est de savoir s'il sera possible de placer une piste bidirectionnelle à ce niveau ainsi qu'un revêtement phonoabsorbant. Il n'est pas possible de placer le passage piétons plus en amont sur le pont, la DGT a refusé cette possibilité.

Discussion et vote

Les Verts mentionnent avoir deux recommandations, la première portant sur l'augmentation du temps de passage des piétons au niveau du Jardin anglais.

Les Verts proposent également l'abandon du passage piétons en chicanes.

Le Parti libéral-radical ne croit pas que réduire les bandes de passage et la suppression des barrières de sécurité soient des mesures très sages.

Le Mouvement citoyens genevois déclare que si le temps de passage des piétons est rallongé, il faut en faire de même pour les voitures.

Par 13 oui (1 UDC, 3 LR, 2 MCG, 2 DC, 1 Ve, 3 S, 1 EàG), la première recommandation est acceptée.

Par 13 oui (1 UDC, 3 LR, 2 MCG, 2 DC, 1 Ve, 3 S, 1 EàG), la deuxième recommandation est acceptée.

Par 6 non (1 EàG, 1 Ve, 3 S, 1 DC) contre 6 oui (2 MCG, 1 UDC, 3 LR) et 1 abstention (DC), la proposition du Mouvement citoyens genevois est refusée.

Les Verts ajoutent avoir de la peine à s'enthousiasmer pour ce projet qui reste toutefois nécessaire. Ils remarquent avoir l'impression que tout est bancal mais qu'un premier pas est essentiel. L'aménagement de la Nautique jusqu'au Jardin anglais est quant à lui satisfaisant, la question de la traversée cycliste du Jardin anglais au quai du Général-Guisan doit encore être réfléchie, le groupe des Verts se prononcera en faveur de cette proposition.

Le Parti libéral-radical a l'impression qu'il s'agit d'un projet analogue à celui de la plaine de Plainpalais. Il n'est pas convaincu par la vision d'ensemble et le plus raisonnable serait de geler ce projet dans l'attente de la suite.

Par 7 non (1 EàG, 1 Ve, 3 S, 2 DC) contre 6 oui (3 LR, 1 UDC, 2 MCG), le gel du projet est refusé.

Ensemble à gauche ne votera pas cette proposition avec enthousiasme, mais il s'agit déjà d'une première amélioration.

Le Parti démocrate-chrétien partage les constats des Verts et d'Ensemble à gauche. Il faut tout de même développer quelque peu la mobilité douce à Genève.

Il est regrettable que ce projet soit confus. Le magistrat se plaint systématiquement du Canton, alors qu'il pourrait donner des impulsions.

L'Union démocratique du centre soutient les deux amendements qui mettent en évidence la dangerosité du projet qui est un forcing pour placer une piste cyclable. Le parti est estomaqué de constater que l'idéologie prend le pas sur la sécurité. Les touristes devant l'Horloge fleurie ne comprendront rien à la situation. Ce projet vise à faire plaisir à une population qui utilise le vélo. Il est question d'un projet qui revient à marier la carpe avec le lapin. Cet aménagement posera des problèmes tous les six mois et il est regrettable que la commission lâche du lest dans ce dossier.

Le Mouvement citoyens genevois ne veut pas être tenu responsable pour les accidents qui se dérouleront dans cet espace, il ne votera donc pas cette proposition.

Le groupe du Parti socialiste rejoint les propos du Parti démocrate-chrétien sur le manque de clarté du magistrat. Il y a en effet plus de gens qui utilisent le vélo et il est nécessaire de réfléchir à des aménagements, raison pour laquelle ils voteront cet objet.

Le Parti libéral-radical restera sur sa position. Ils ne veulent pas être responsables d'accidents dans ce lieu. Accepter ce projet revient à mettre en danger la population.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien ajoute être fatiguée de l'attitude de M. Pagani qui présente des projets de plus en plus bancals. Elle mentionne qu'elle s'abstiendra.

La proposition qui est faite n'inclut pas la traversée du Mont-Blanc ni le passage derrière l'Horloge fleurie. Les critiques à l'encontre du manque de vision sont partagées par beaucoup.

Le président passe au vote de la proposition PR-1208.

Par 6 non (2 MCG, 1 UDC, 3 LR) contre 6 oui (1 EàG, 1 Ve, 3 S, 1 DC) et 1 abstention (DC), la proposition est refusée.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettres e) et m), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

vu les articles 22 et suivants de la loi sur les routes du 28 avril 1967;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 343 100 francs, destiné aux travaux d'aménagement du U cyclable rive gauche.

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 1 343 100 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier, à laquelle il convient d'ajouter une part des crédits d'études votés les 17 mai 2006 et 5 mai 2014 (50 000 francs de la PR-393 N° PFI 101.004.03 et 10 000 francs de la PR-1051 N° PFI 101.850.01), soit un total de 1 403 100 francs, sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 20 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2019 à 2038.

Art. 4. – Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

Recommandations:

- temps supplémentaire pour les piétons;
- suppression du passage piétons en chicanes.

Annexes: – courrier de M. Pagani du 10 février 2017
– présentation Powerpoint U cyclable rive gauche

DÉPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS
ET DE L'AMÉNAGEMENT

LE CONSEILLER ADMINISTRATIF



Madame Danièle Magnin
Commission de l'aménagement
et de l'environnement
Secrétariat du Conseil municipal
Rue de la Croix-Rouge 4
1204 Genève

Genève, le 17 février 2017

PR-1208 Proposition du Conseil administratif du 2 novembre 2016 en vue de l'ouverture d'un crédit de 1'343'100 francs destiné aux travaux d'aménagements du U-Cyclable Rive Gauche.

Madame la Présidente,

Suite à la présentation de la proposition citée en titre à la Commission de l'aménagement et de l'environnement le 31 janvier dernier, j'ai pris bonne note des remarques formulées dont je souhaite tenir compte pour faire évoluer le projet. J'ai dès lors demandé aux Services d'étudier les adaptations suivantes et de les soumettre à la Direction générale des transports :

Tronçon Genève-Plage - Baby-Plage / Cheminement dans le Jardin-Anglais

Mise en place d'une bande cyclable tracée au sol en lieu et place des simples pictogrammes cycle et piéton.

Horloge fleurie

Etude d'une solution alternative permettant d'éviter le passage par devant l'horloge fleurie.

Concernant le deuxième point, je vous rends attentive au fait qu'il sera intégré au projet de la rive droite et du pont du Mont-Blanc. Il ne s'agit en aucun cas d'un point bloquant concernant le projet de la rive gauche qui vise uniquement à permettre aux cycles de circuler du quai Gustave-Ador au quai Général-Guisan, avec possibilité de franchir le carrefour de la place du Port.

Enfin, après analyse des services, je peux vous assurer qu'il n'est techniquement pas envisageable d'insérer une piste cyclable longeant le Jardin Anglais sur le quai Général-Guisan en lieu et place du petit trottoir actuel. En effet, les gabarits n'étant pas suffisants, de coûteuses adaptations constructives seraient nécessaires tout comme l'abattage de plusieurs arbres.

En espérant avoir répondu à vos questions, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, mes salutations distinguées.

Rémy Pagani

RUE DE L'HÔTEL-DE-VILLE 4
CASE POSTALE 3983, CH-1211 GENÈVE 3
T +41(0)22 418 20 20
F +41(0)22 418 20 21

www.ville-geneve.ch
www.geneva-city.ch
TPG BUS 35 (ARRÊT HÔTEL-DE-VILLE)

PAPIER ÉCOLOGIQUE, 100% RECYCLÉ



U CYCLABLE RIVE GAUCHE
PR N°1208 – TRAVAUX D'AMENAGEMENT – MODIFICATIONS DU PROJET



Service du génie civil – Service de l'aménagement urbain et de la mobilité
5 SEPTEMBRE 2017

SOMMAIRE

1. Modifications du projet cyclable demandées par la CAE
2. Projet adapté
3. Stratégie de mise en œuvre des aménagements cyclables

1. MODIFICATIONS DU PROJET CYCLABLE DEMANDÉES PAR LA CAE

Séance du 31 janvier 2017

Présentation du projet cyclable au quai Gustave-Ador, dans le jardin anglais et à la place du Port.

La CAE souhaite les modifications suivantes :

- Séparation des flux cycles / piétons
- Passage des cycles derrière l'Horloge fleurie

2. PROJET ADAPTÉ

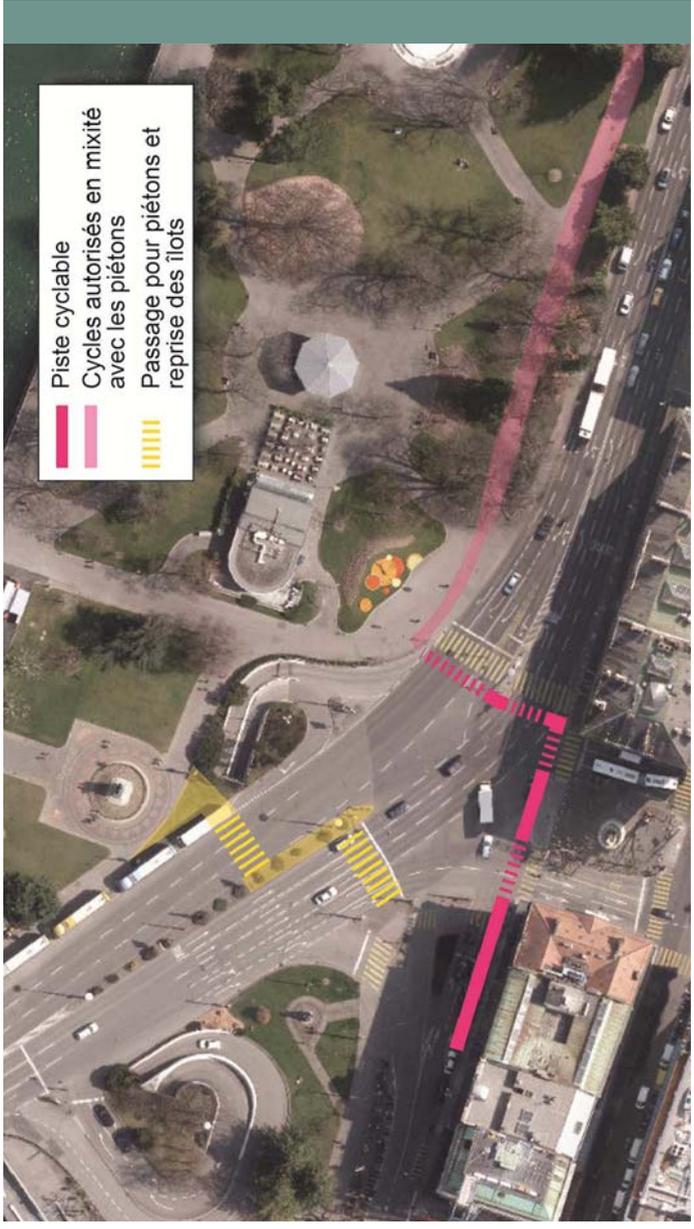
Interventions prévues sur la rive gauche – Modifications



- Traversées cyclables parallèles aux passages piétons
- Passage pour piétons
- Traversées piétonnes et cyclables sécurisées
- Mise en place d'un revêtement phonoabsorbant (PR-909)
- Circulation des cycles en mixité avec les piétons
- Piste cyclable bidirectionnelle

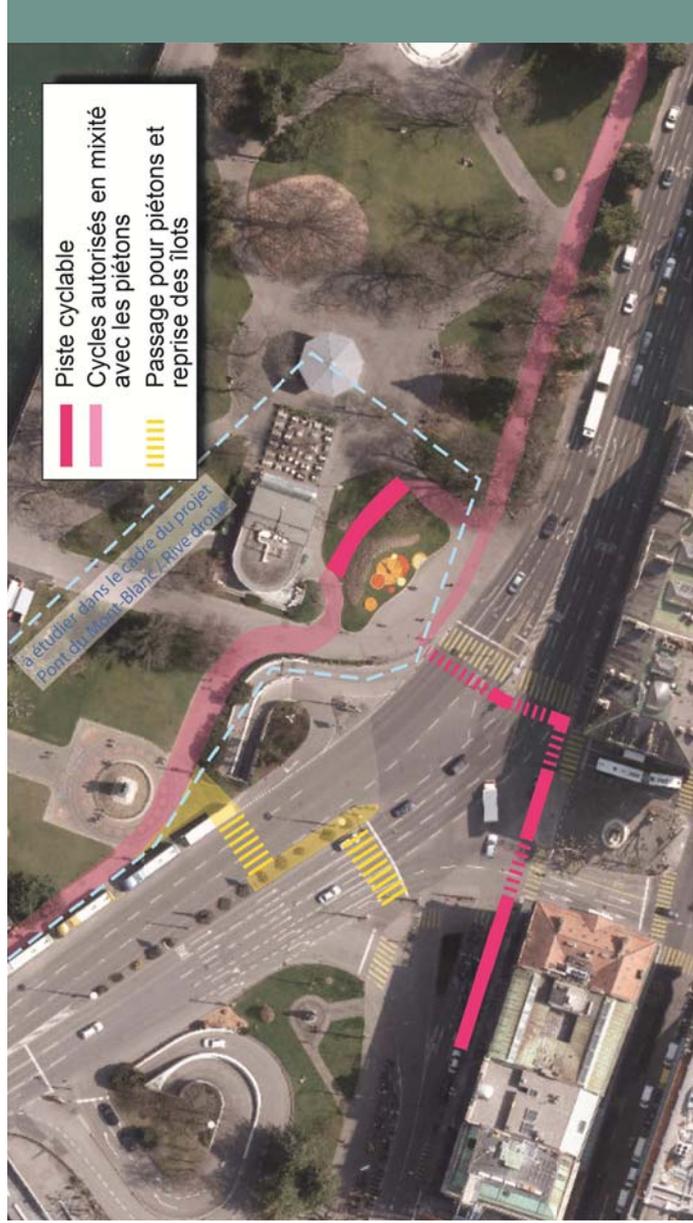
2. PROJET ADAPTÉ

Liaison place du Port – Jardin anglais / Projet de la rive gauche PR-1208



2. PROJET ADAPTÉ

Passage derrière l'horloge fleurie à étudier / Projet de la rive droite à venir



2. PROJET ADAPTÉ

Jardin anglais : mixité maintenue



Réglementation commune pour 7 parcs genevois demandée par le SEVE.

Seuls les cheminements marqués de pictogrammes sont ouverts à la circulation des cycles.

Solution fréquente en Suisse dans les parcs (ex. Vidy Lausanne).

Au jardin anglais, seul le cheminement arrière (côté route) est concerné.

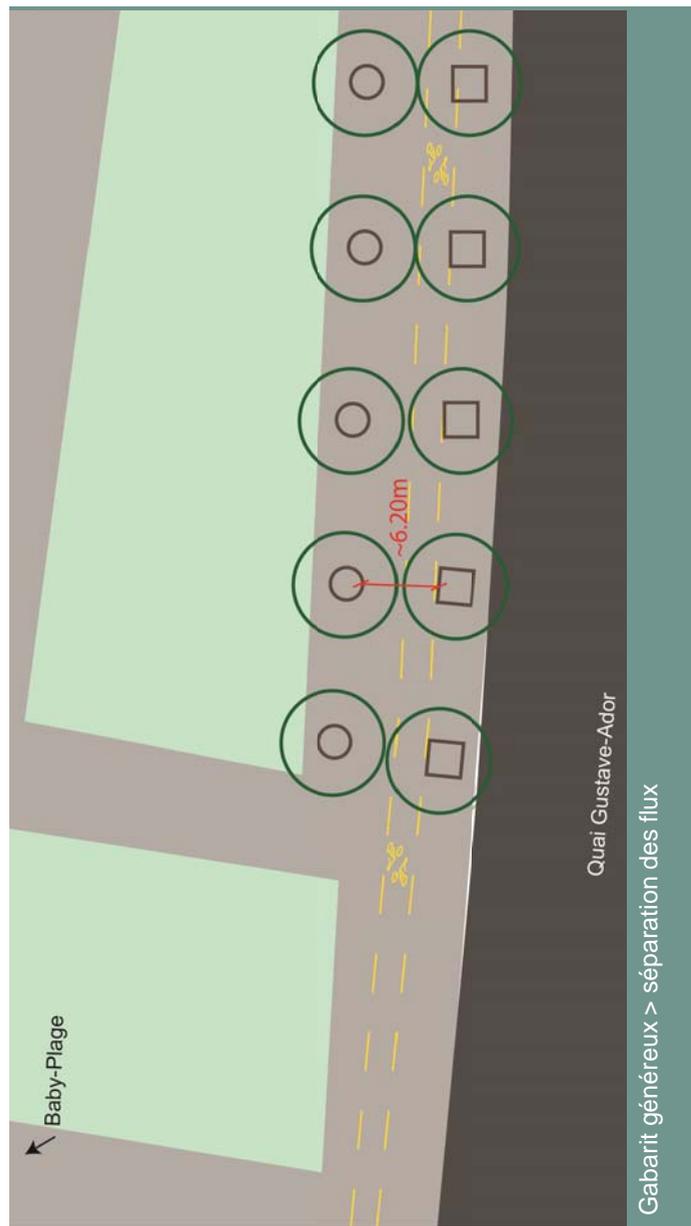
2. PROJET ADAPTÉ

Quai Ador tronçon Baby-Plage – Genève-Plage : séparation des flux cycles / piétons



2. PROJET ADAPTÉ

Quai Ador tronçon Baby-Plage – Genève-Plage : séparation des flux cycles / piétons



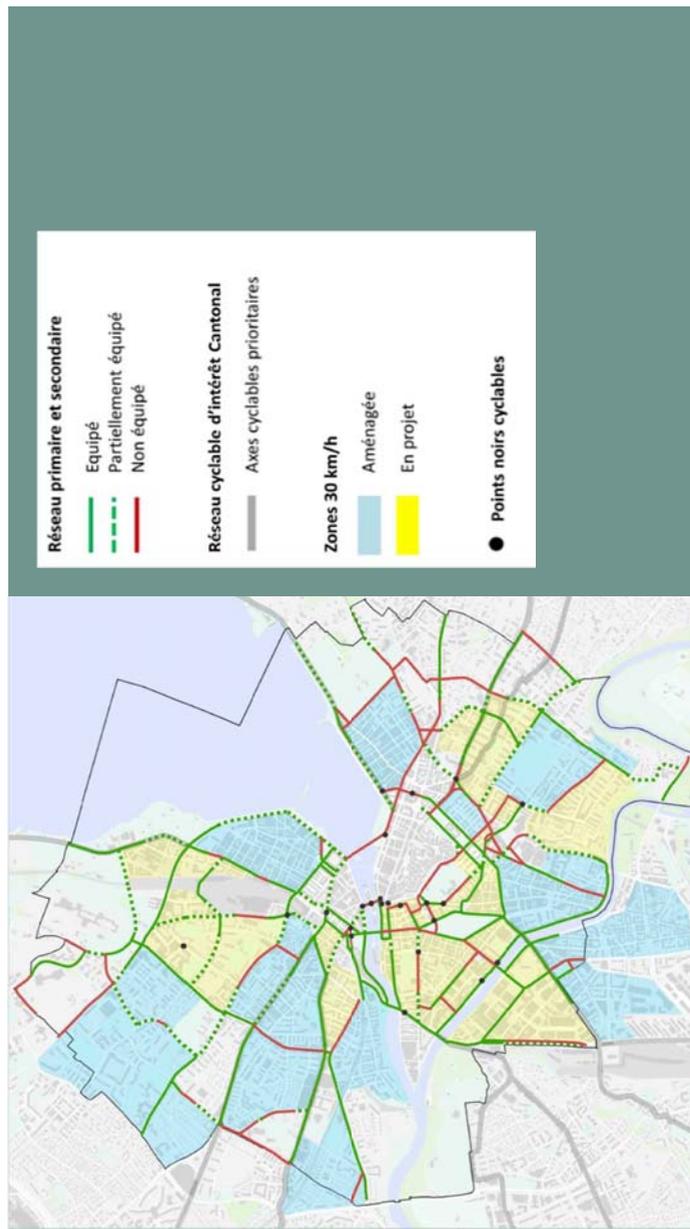
2. PROJET ADAPTÉ

Quai Ador tronçon Baby-Plage – Genève-Plage : séparation des flux cycles / piétons



3. STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Situation générale



3. STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Mise en oeuvre

Aménager

- 72km de réseau primaire et secondaire, 36 km équipé, 36 km non ou partiellement équipé, divers scénarios étudiés

Sécuriser

- identifier et résoudre les points noirs, corriger et adapter le réseau, entretien

Encourager

- places de stationnement, tourner à droite au feu rouge, comptages, promotion, sensibilisation