

4 juin 2018

**Rapports de majorité et de minorités de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner:**

- la motion du 26 avril 2016 de M<sup>mes</sup> et MM. Simon Gaberell, Morten Gisselbaek, Grégoire Carasso, Alfonso Gomez, Brigitte Studer, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Circulation à vélo: un coup de peinture ne suffit pas! Pour des parcours en site propre, sécurisés et continus» (M-1223);
- la motion du 26 avril 2016 de M<sup>mes</sup> et MM. Simon Gaberell, Alfonso Gomez, Morten Gisselbaek, Brigitte Studer, Grégoire Carasso, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Encourageons la pratique du vélo en ville!» (M-1224);
- la motion du 26 avril 2016 de M<sup>mes</sup> et MM. Brigitte Studer, Morten Gisselbaek, Simon Gaberell, Alfonso Gomez, Grégoire Carasso, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Recenser les points noirs piétons et vélo en Ville de Genève» (M-1225);
- la motion du 26 avril 2016 de M<sup>mes</sup> et MM. Morten Gisselbaek, Brigitte Studer, Simon Gaberell, Alfonso Gomez, Grégoire Carasso, Marie-Pierre Theubet et Maria Vittoria Romano: «Utiliser les voitures stationnées pour mieux sécuriser les trajets cyclables» (M-1226).

**A. Rapport de majorité de M. Sylvain Thévoz.**

Les quatre motions M-1223, M-1224, M-1225, M-1226 ont été renvoyées à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du 27 avril 2016. La commission s'est réunie sous les présidences de M<sup>me</sup> Danièle Magnin et M. Ulrich Jotterand les 10 janvier, 21 février, 5 septembre, 21 novembre et 28 novembre 2017. La commission a décidé de lier ces quatre motions, à l'unanimité moins une abstention lors de la séance du 21 février, ce qui explique ce rapport unique. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, qu'il soit ici chaleureusement remercié pour la qualité de son travail.

## **Rappel des motions**

*M-1223*

### *Exposé des motifs*

La nécessité d'améliorer la sécurité des déplacements à vélo en Ville de Genève fait aujourd'hui l'objet d'un large consensus. Pacifier la cohabitation entre les différents modes de transport en séparant les flux de circulation au maximum, en particulier sur les grands axes, est une nécessité reconnue. L'engouement toujours croissant pour le vélo (avec ou sans assistance électrique) comme mode de transport quotidien en est une démonstration qui se heurte toutefois à des problèmes importants de sécurité pour les usagers-ères.

Considérant que:

- l'initiative cantonale IN 144 «Pour la mobilité douce (Initiative des villes)» a été acceptée par la population genevoise en 2011, mais n'est toujours pas appliquée systématiquement;
- entre 2009 et 2011, le nombre de cyclistes a augmenté de 30%;
- 41% des ménages en Ville de Genève ne possèdent pas de voitures en 2010;
- la mobilité douce est la manière la plus efficace de se déplacer sur de courtes distances (<3-5 km pour le vélo) notamment en milieu urbain, la plus économe en ressources, un complément idéal aux transports publics et un enjeu majeur de santé publique, selon le Plan directeur cantonal de la mobilité douce 2013;
- les infrastructures cyclables sont peu onéreuses, mais que le vélo reste le mode de transport le plus négligé comparé au trafic motorisé individuel et aux transports publics;
- le nombre de pistes cyclables est en augmentation en Ville de Genève, mais que de nombreux points noirs subsistent, notamment en termes de discontinuité et d'irrégularité dans les parcours cyclables;
- seul 9% du réseau cyclable en Ville de Genève est constitué de pistes propres et sécurisées, selon les chiffres fournis par le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité;
- la majorité du réseau est constituée de simples «bandes» cyclables uniquement séparées du trafic par un marquage au sol, mettant en danger la sécurité des cyclistes et rendant ce mode de transport peu attractif;
- la loi sur la mobilité douce (LMD H 1 80), issue de l'initiative IN 144 «pour la mobilité douce», demande que «des pistes cyclables continues, directes et sécurisées soient aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires»,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de mettre en place un plan directeur communal de la mobilité douce incluant un recensement de toutes les bandes et pistes cyclables présentes sur le territoire de la Ville de Genève et une hiérarchisation de ces voies de circulation cyclistes, dans l'objectif de réaliser un réseau cohérent;
- d'analyser le résultat de ce recensement en vue de définir lesquelles de ces bandes pourraient faire l'objet d'une transformation vers de véritables pistes cyclables, c'est-à-dire des parcours cyclables continus, rapides et sécurisés en site propre, sur le modèle des pistes déjà installées le long de l'Arve;
- de mettre en œuvre une signalétique claire et visible pour mieux orienter les usagers et les usagers vers ces «autoroutes» sécurisées;
- de chiffrer ces transformations et de présenter dans les meilleurs délais une demande de crédit nécessaire au Conseil municipal pour démarrer le plus rapidement possible ces travaux.

#### *M-1224*

Considérant que:

- l'initiative cantonale IN 144 «Pour la mobilité douce (Initiative des villes)» a été acceptée par la population genevoise en 2011, mais n'est toujours pas appliquée systématiquement;
- entre 2009 et 2011, le nombre de cyclistes a augmenté de 30%;
- 41% des ménages en Ville de Genève ne possèdent pas de voitures en 2010;
- la mobilité douce est la manière la plus efficace de se déplacer sur de courtes distances (<3-5 km pour le vélo) notamment en milieu urbain, la plus économe en ressources, un complément idéal aux transports publics et un enjeu majeur de santé publique, selon le Plan directeur cantonal de la mobilité douce 2013;
- les infrastructures cyclables sont peu onéreuses, mais que le vélo reste le mode de transport le plus négligé comparé au trafic motorisé individuel et aux transports publics;
- le nombre de pistes cyclables est en augmentation en Ville de Genève, mais que de nombreux points noirs subsistent, notamment en termes de discontinuité et d'irrégularité dans les parcours cyclables et de manque de places de stationnement, mettant en danger la sécurité des cyclistes et rendant ce mode de transport peu attractif,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'augmenter les places de stationnement exclusivement cycliste, notamment aux «nœuds» de réseau tels qu'à la gare de Cornavin et celles dans le cadre des travaux de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA);

- de réaliser certaines innovations facilitant la circulation douce, telles que le «tourner-à droite» facilité pour les cyclistes;
- de réaliser des actions encourageant le respect mutuel entre les usagers de la voirie, et particulièrement envers les piétons.

### *M-1225*

#### *Exposé des motifs*

Le dernier micro-recensement de la mobilité à Genève réalisé par l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM) relève qu'en 2010, si l'on additionne la part des déplacements à pied (47%) et à vélo (5%) en Ville de Genève, on obtient 52%. La majorité des déplacements en Ville de Genève se fait donc avec la mobilité douce!

Malgré tout, de nombreux points noirs subsistent pour les déplacements à pied et à vélo: sécurité défaillante, feux mal réglés, aménagements inexistant, discontinus ou mal conçus, trottoirs trop étroits, carrefours longs à traverser, etc.

La Ville a les moyens d'agir sur nombre de ces points noirs, à son échelle de compétence, en témoigne la récente modification du carrefour François-Furet/avenue d'Aire au croisement des quartiers des Charmilles, de Saint-Jean et de l'Europe, faisant suite au dépôt d'une pétition acceptée à l'unanimité du Conseil municipal.

Considérant:

- la nécessité d'améliorer la sécurité et l'attractivité des déplacements à pied et à vélo;
- les compétences de la Ville en matière d'aménagement;
- les nombreuses pétitions et propositions du Conseil municipal telles que la motion M-818 «Pour que Genève roule sans perdre la boule (dangers pour les cyclistes)!\», acceptée le 17 décembre 2008 et restée sans réponse du Conseil administratif; la motion M-903 «Grandes traversées cyclables à Genève» ainsi que la motion M-1002 «Réalisation de l'initiative sur la mobilité douce: un plan d'action!\», les deux acceptées le 5 mai 2014;
- l'acceptation de la PR-1051 «Ouverture d'un crédit de 467 000 francs destiné aux études pour la promotion du vélo ainsi qu'à la communication» le 5 mai 2014,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'entreprendre un recensement de tous les points noirs restants piétons et vélo en Ville de Genève;

- d’informer sur l’état actuel des négociations avec l’Etat sur la planification et la réalisation des améliorations nécessaires;
- de missionner le Service de l’aménagement et de la mobilité pour réaliser de manière prioritaire ce recensement ainsi qu’un catalogue des mesures à prendre pour améliorer ces situations;
- de prendre en compte les études effectuées et de les appliquer immédiatement.

### *M-1226*

#### *Exposé des motifs*

La nécessité d’améliorer la sécurité des déplacements à vélo en Ville de Genève fait aujourd’hui l’objet d’un large consensus. Pacifier la cohabitation entre les différents modes de transport en séparant les flux de circulation au maximum, en particulier sur les grands axes, est une nécessité reconnue. L’engouement toujours croissant pour le vélo (avec ou sans assistance électrique) comme mode de transport quotidien en est une démonstration, qui se heurte toutefois à des problèmes importants de sécurité pour les usagers-ères.

L’acceptation de l’initiative cantonale IN 144 «Pour la mobilité douce» en 2011 a démontré une claire volonté populaire d’aller vers davantage d’aménagements cyclables sécurisés, mais celle-ci est toujours en attente d’application, notamment pour des raisons budgétaires. Or, des solutions peu coûteuses existent, notamment en utilisant des éléments déjà présents dans le trafic.

Il en va ainsi des files de stationnement automobile; souvent calées contre le trottoir du côté droit, elles permettraient souvent, moyennant un décalage de 2 m environ sur la gauche, de libérer un espace pour les vélos, comme c’est le cas par exemple le long de l’Arve sur les quais Charles-Page et Capo-d’Istria, lieux privilégiés pour les cyclistes car très sécurisés et confortables.

Ce dispositif aurait pu être réalisé lors des récentes réfections pour pose de revêtement phonoabsorbant: il en va ainsi du boulevard du Pont-d’Arve (dans la montée après le croisement avec la rue de Carouge) ainsi que du quai du Mont-Blanc, mais cela n’a malheureusement pas été fait.

Considérant que:

- la Ville de Genève procède désormais à la pose de revêtement phonoabsorbant de manière quasi généralisée;
- il est judicieux de profiter de l’ouverture de ces chantiers pour améliorer la situation en matière d’aménagements cyclables;
- il existe de nombreux endroits où le trafic cyclable pourrait être sécurisé en inversant simplement l’emplacement de la bande cyclable avec la rangée de véhicules stationnés,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de recenser tous les lieux où cette «inversion» est possible;
- de systématiser cette intervention dans tous les réaménagements, en particulier lors de la pose de revêtement phonoabsorbant;
- de défendre cette solution face aux autorités et services du Canton, en rappelant la loi sur la mobilité douce (LMB H 1 80), issue de l’initiative IN 144 «Pour la mobilité douce», toujours inappliquée.

### **Séance du 10 janvier 2017**

*Audition de MM. Simon Gaberell et Morten Gisselbaek, motionnaires*

Les motionnaires rappellent que la Ville de Genève déclarait en 2015 remplir ses objectifs en matière de mobilité douce avec 60% du réseau de voirie aménagé pour les vélos. Pourtant, en étudiant la situation de plus près, 60% de ces 60% ne présentent aucun aménagement notable! Surtout, les sites propres ne représentent que 10% de ces 60%. Aux yeux des motionnaires, cela est insuffisant. Ils demandent un recensement des différents réseaux cyclables avec une hiérarchisation de ceux-ci, pour déterminer à quel endroit il est possible d’installer des sites propres. La motion demande également une signalétique pour les réseaux cyclables, afin de remplacer les panneaux bordaux qui ne permettent pas aux cyclistes de s’orienter convenablement. Ils rappellent que le plan directeur cantonal 2013 sur la mobilité douce parle d’utilisation abusive des pistes cyclables par des deux-roues motorisés. Les motionnaires rappellent que la population augmente, le terrain est limité, il est important de travailler sur la question du vélo pour garantir les déplacements futurs et la mobilité pour l’avenir. Les déplacements en voiture sans raison ne seront bientôt plus possible au centre-ville. Donner la priorité aux professionnels ayant des véhicules de livraison est important. Ces derniers se parquent souvent de manière illégale car ils n’ont pas de places réservées. Aujourd’hui, tous les cyclistes et les associations dans le domaine de la mobilité constatent que le réseau cyclable à Genève est insatisfaisant. Les motions à l’étude actuellement dans la commission visent à améliorer le réseau pour les piétons et les vélos, et permettre ainsi également d’améliorer l’ensemble de la circulation et sa fluidité. Avec 3 à 5% de voitures en moins sur le réseau routier genevois, le trafic serait fluide. Il faut avoir en tête que proposer une amélioration de la mobilité douce permettra d’améliorer le trafic automobile. Un commissaire demande alors quelle est la différence entre les pistes cyclables et les simples traçages. Les motionnaires déclarent que la loi sur la circulation routière (LCR) prévoit que les bandes cyclables soient réservées aux vélos. Elles peuvent toutefois être utilisées par les autres véhicules, lorsqu’elles sont discontinues. La piste cyclable, a contrario, est une voie propre séparée du trafic routier.

Un commissaire remarque qu'il serait donc nécessaire de prendre de l'espace sur les voies de circulation pour faire de nouvelles pistes cyclables.

Les motionnaires acquiescent. Ils mentionnent aussi le fait que de nombreuses personnes qui se déplaçaient avant en voiture circulent à présent en scooter. Il convient également de les prendre en compte. Les modes de transport changent et demandent des aménagements dynamiques. Les motionnaires signifient que les motions que la commission traite portent avant tout sur les piétons et les vélos.

Un commissaire trouve logique de permettre aux scooters d'utiliser les bandes cyclables lorsque cela est possible. Les motionnaires trouvent que c'est la continuité des pistes cyclables qui pose problème, car cela est dangereux et crée de la confusion. Il faudrait diminuer les «coups de pinceau» et améliorer les bandes cyclables afin de les rendre continues et plus sûres. Ces motions visent à améliorer la clarté de la signalisation, ce qui permettrait d'améliorer l'attitude générale de respect réciproque entre les différents usagers. Il est important d'améliorer la compréhension des conditions de trafic. Il convient d'offrir une infrastructure claire pour permettre aux gens de respecter les règles.

Une commissaire déclare que l'ensemble de la commission partage le constat que la situation actuelle n'est pas tolérable. Ces différentes motions démontrent qu'il faut développer une vision d'ensemble afin de pouvoir répondre à une situation d'urgence, sans opposer les différents niveaux. C'est en fin de compte une question de sécurité pour tous les utilisateurs de la route. De 2010 à 2013, la police a relevé 764 accidents piétons (12 décès); 337 accidents de vélos (dont 32 sur des aménagements cyclables); et 27 accidents entre piétons et cyclistes. Un tiers des accidents cyclistes se sont déroulés à des intersections. Cette commissaire constate par ailleurs une diminution du nombre d'accidents dans les zones 30. Les débats sont alors nourris concernant les torts des uns et des autres, et les risques que les utilisateurs de tel mode de transport ou tel autre font porter aux autres usagers de la route. Mais pointer les incivilités des cyclistes, avérées, n'est guère productif lorsqu'il est question de réorganiser la ville. Les grandes cités européennes, les villes du nord de l'Europe particulièrement, réduisent toutes l'espace pour les voitures. Continuer d'amener les voitures au cœur des villes est un modèle dépassé. A Paris, les berges sont fermées temporairement aux voitures. Un commissaire demande pourquoi les motionnaires ne vont pas plus loin dans ce genre de proposition.

Les motionnaires répondent qu'il faut une vision globale et proposer un message unitaire à M. Pagani afin d'améliorer la situation qui est urgente tout en restant pragmatique sans opposer les modes de transport. Le retard est désormais tel qu'un redressement est nécessaire, mais il doit être fait avec des compromis bien pensés. Il est important de pouvoir moduler les différents modes de déplacement en fonction de l'endroit où chacun-e se trouve. Le lien avec le

Canton est important. Le Canton vient d'ailleurs de voter un crédit de 8 millions pour améliorer les aménagements cyclistes. Il attend également que la Ville de Genève participe à l'effort, ainsi que les autres communes. Une commissaire précise que le rapport du Canton indique que M. Pagani proposerait des mesures au Conseil municipal. Cette commissaire rappelle que c'est aux communes de faire des propositions et d'élaborer les projets, elle attend plus de proactivité de la part du Conseil administratif sur ces enjeux.

L'objectif de ces motions est finalement certes de mettre en sécurité les cyclistes, mais surtout de développer une politique globale sur les vélos en Ville de Genève. Les motionnaires souhaitent que les moyens nécessaires soient mis pour solutionner les points noirs. Il faut également qu'une réelle volonté émerge pour améliorer la situation. 80% des mesures proposées seraient des mesures légères et peu coûteuses. Les parcours continus nécessitent plus d'efforts et un empiètement sur la voirie, mais cet empiètement sera modeste au vu des zones 30. Une présentation de la stratégie de l'aménagement cycliste en Ville de Genève a été proposée à la commission des travaux et des constructions. Une commissaire pense qu'il serait judicieux de prévoir également cette présentation devant la commission de l'aménagement et de l'environnement. Les motionnaires rappellent que la motion «recenser les points noirs piétons et vélo en Ville de Genève» propose justement d'augmenter le nombre de places vélos en Ville de Genève, de faciliter le tourne-à-droite dans certains endroits et de réaliser des actions encourageant le respect mutuel entre les usagers de la route. Un des points noirs relevés est celui pour les vélos découlant de l'interruption des tracés cyclables. Ces points noirs poussent les usagers à trouver des solutions, et parfois en se mettant en danger. Respecter les règles les dessert et les met en danger, ainsi que les piétons. La majorité des points noirs se trouve en Ville de Genève. Il serait donc intéressant d'avoir une évaluation de la situation actuelle tant de la part de la Ville de Genève que du Canton, et de soutenir une collaboration accrue entre eux. Si d'autres villes suisses et européennes parviennent à dégager des solutions, Genève devrait également réussir.

La commission vote l'audition de M. Pagani. L'unanimité de la commission la plébiscite.

### **Séance du 21 février 2017**

*Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M<sup>me</sup> Sandra Piriz, adjointe de direction au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité et de M. Nicolas Betty, chef du Service du génie civil*

Le magistrat et ses fonctionnaires rappellent qu'il est très difficile d'avancer dans les dossiers portant sur les aménagements pour les cycles. C'est un combat quotidien. Le Canton a proposé de donner aux communes la gestion des réseaux

communaux mais il réserve son autorisation finale sur le travail réalisé par les communes. Le magistrat rappelle qu'il se sent tout à fait en accord avec les motions étudiées par la commission. Le plan directeur cantonal de la mobilité douce définit les différents maillages d'équipement. Ce plan comporte un plan d'actions visant à pacifier la circulation, à renforcer l'attractivité du réseau cyclable et améliorer les conditions de stationnement pour les cycles. Des mesures sont donc proposées, telles que l'aménagement de pistes et de bandes cyclables sur les tronçons prioritaires et la sécurisation de lieux accidentogènes. Le plan directeur cantonal vise à équiper 80% des voiries à l'horizon 2020. Cent vingt-deux kilomètres sont déjà équipés, avec la moitié en zone 30 km/h, et 9% en zone de rencontres. M<sup>me</sup> Piriz ajoute qu'il y a 20% de pistes cyclables, 50% de bandes cyclables, le solde étant en statut mixte. Il reste, selon le magistrat, 22 kilomètres à réaliser. Compléter les zones 30 permet d'améliorer ce réseau. La carte présente un état des lieux et mentionne que le plan précise le statut des différents projets.

La loi sur la mobilité douce demande la mise en œuvre d'un réseau de pistes cyclables sur l'ensemble du réseau routier primaire et secondaire. La loi demande également que les carrefours soient conçus de manière à encourager la mobilité douce. Selon la loi, la priorité et la sécurité doivent être assurées dans l'hyper-centre. Une campagne de comptage est réalisée tous les deux ans, comptages qui démontrent une progression de 20% du flux de vélos. Cette augmentation peut être constatée durant toutes les dernières années. Le vélo est toujours plus utilisé pour les déplacements pendulaires. C'est un fait. Une augmentation régulière du nombre de places de vélos est proposée, avec la création de la vélo-station de Montbrillant, qui a eu lieu en 2012, notamment. Les zones 30 permettent également de gagner de l'espace et de disposer de places pour les vélos au sein des quartiers. Pour le magistrat, on va dans la bonne direction, et le travail se fait. Les points noirs impliquent des dangers ou des interruptions ponctuelles, c'est une évidence. La Ville cherche à améliorer ces sites en lien avec la Direction générale des transports. Des crédits d'étude et de réalisation sont votés régulièrement. Par exemple, la proposition PR-1051 votée en 2014, qui est en cours de réalisation, comporte un crédit de 467 000 francs. Il y a aussi des obligations fédérales, dont l'échéance est fixée à 2018, qui imposent un assainissement du bruit. Le magistrat rappelle que les seuils de bruit sont dépassés surtout la nuit, car les gens roulent plus vite. Des mesures d'allègement ont été réalisées. Des entités ont fait recours devant le Tribunal administratif de première instance (Tapi), qui a donné raison aux recourant-e-s et condamné la Ville de Genève à mener ces assainissements. Il sera certainement nécessaire de réduire le gabarit du boulevard du Pont-d'Arve afin de diminuer les nuisances. Des pistes cyclables seront également sûrement disposées. Pour un commissaire, il n'est pas possible de favoriser la mobilité douce des piétons ainsi que les vélos. Le magistrat lui répond que la Ville est en train de travailler sur un plan d'action pour sécuriser les pistes cyclables et de préserver les espaces pour

les piétons. Il ajoute que la Ville mène ce travail depuis quinze ans. Un commissaire remarque que sur les kilomètres aménagés, 50% sont en zone 30. Il y a donc, selon lui, 10% uniquement d'aménagements cyclables en Ville qui sont en site propre. Une des motions demande de mettre en place une vraie politique en termes de pistes cyclables avec des zones en site propre, car les vélos sont laissés pour compte dans de nombreux endroits. Une signalétique claire sur laquelle la Ville a tout de même une certaine marge de manœuvre est également demandée. Pour un commissaire, il n'y a aucune stratégie pour le moment, ce qui explique pourquoi les cyclistes sont complètement désorientés. Personne ne sait bien comment traverser la ville à vélo. Ce qu'il manque c'est définitivement une stratégie claire. Comme le temps manque pour traiter ces divers points, et que le magistrat souhaite y apporter des réponses précises, il est convenu que le magistrat et ses fonctionnaires reviennent s'en expliquer lors d'une nouvelle audition.

### **Séance du 5 septembre 2017**

*Audition de M. Rémy Pagani, maire, de MM. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département des constructions et de l'aménagement, Sylvain Girard, ingénieur responsable d'opérations au Service du génie civil, et Bernard Widmer, ingénieur-transports au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM)*

M. Widmer prend la parole et déclare qu'il va présenter une stratégie permettant de répondre aux quatre motions. Il rappelle en premier lieu qu'il y a 72 km de réseau primaire et secondaire dont la moitié est équipé d'aménagements cyclables. Il ajoute qu'il reste donc 36 km à équiper. Les principes retenus sont: aménager, sécuriser, et encourager. Le tourne-à-droite pour les cycles et la multiplication des places de parc sont des mesures d'encouragement. Un rapport est à bout touchant sur ce point. M. Macherel ajoute que ce rapport doit encore être validé par le Conseil administratif. Il observe que la proposition PR-1208 répond à la volonté de la Ville de Genève qui souhaite être plus active dans ce domaine. La Cour des comptes demande de faire plus de comptages et de mieux appréhender la problématique cycliste. L'idée d'établir des parcours avec une signalétique est prévue dans la stratégie municipale. La commission souhaite avoir une présentation du rapport stratégique sur la question cycliste. M. Pagani s'engage à venir le présenter.

## **Séance du 21 novembre 2017**

*Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif en charge du département des constructions et de l'aménagement, accompagné de M. Claude-Alain Macherel, codirecteur du département, de M<sup>me</sup> Sandra Piriz, adjointe de direction au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité (SAM), et de M. Bernard Widmer, ingénieur-transports au SAM*

Un commissaire considère que les zones 30 ne sont pas considérées comme équipées. M. Widmer répond qu'elles sont considérées comme adaptées selon la LZ30, ce d'autant plus que les zones 30 ne permettent pas de pistes cyclables. Un commissaire observe qu'il y a pourtant des pistes cyclables à contresens. M. Widmer acquiesce en mentionnant que c'est en raison du contresens. Il est question d'une piste séparée qui fonctionne en guise d'essai sur le pont du Mont-Blanc. La Direction de la mobilité a souhaité une mixité sur le trottoir opposé, un système qui fonctionne bien et il remarque que si cette solution devient pérenne, il sera en effet nécessaire de songer à un marquage. Différentes solutions ont été étudiées en partant du principe que la place du vélo soit sur la chaussée, en site propre. Des solutions de mixité ont été envisagées sur les trottoirs de plus de 3 m de large. Les services ont fait la synthèse des quatre motions qui recoupent les différents éléments d'une stratégie. Le service a confié un mandat à un bureau privé qui a fait un gros travail sur le terrain. L'entretien des chaussées et la pose du phonoabsorbant permettent de revoir le marquage. La Ville de Genève va demander la mise en place d'un réseau sécurisé sur la rue de la Servette qui doit faire l'objet, selon les vœux de la Direction de la mobilité, d'une onde verte pour les vélos. Il est difficile d'installer des pistes cyclables sur le réseau primaire alors que les possibilités sont plus grandes sur le réseau secondaire. La volonté, au Département, reste ferme de poser des pistes cyclables.

Un commissaire relève que le balisage est insuffisant. Il pense nécessaire de prioriser les trajets. Les parcours permettant de traverser la ville manquent. Il est nécessaire de donner la priorité à ces axes. L'un des objectifs est de relier les pénétrantes au réseau de la Ville de Genève. Le Canton ne devrait pas s'opposer à ce projet puisqu'il a lui-même initié les pistes cyclables à l'extérieur de la ville. Concernant les points noirs, ce sont des endroits particulièrement compliqués, notamment sur l'axe de la Coulouvrenière et de la rue du Stand. Il ajoute que la Direction générale de la mobilité a également identifié des points noirs. La Ville doit continuer de travailler avec le Canton à cet égard. La nature de ce document est d'être une feuille de route qui met en lumière les objectifs de la Ville de Genève en la matière. Le document «Stratégie de mise en œuvre des aménagements cyclables» sera mis régulièrement à jour. Le magistrat acquiesce sur le fait que l'acceptation des motions renforcera la stratégie développée dans ce document. Il ajoute que la commission peut faire des recommandations qui y seront intégrées.

## Séance du 28 novembre 2017

L'audition des services de M. Barthassat est refusée par la commission.

### *M-1223*

Un commissaire rappelle qu'un vote et un renvoi de ces motions permettront de soutenir la stratégie mise en place par les services de la Ville de Genève. La commission a maintenant une vision assez fine de la problématique. Cette motion est un soutien à la stratégie développée dans le document «Stratégie de mise en œuvre des aménagements cyclables». Deux propositions de suppression des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> invites sont refusées.

### *Vote*

La motion est acceptée par 10 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 LR, 2 DC) contre 4 non (1 UDC, 1 LR, 2 MCG) et 1 abstention (LR).

### *M-1224*

Une commissaire propose la suppression de la première invite, ainsi que de la seconde invite qui, selon elle, dépendent de prérogatives du Canton et non de la Ville de Genève. Elle ne comprend pas la troisième invite. Ce sont, selon elle, les piétons qui sont les personnes les plus fragilisées. La collaboration entre la Ville et le Canton est importante, et elle pense qu'il serait judicieux que le tourne-à-droite soit adopté. Elle remarque par ailleurs qu'il ne s'agit pas de favoriser les piétons ou les vélos mais d'améliorer la cohabitation. Si la commission ne peut pas voter ces motions en l'état, il ne sera pas possible d'améliorer la circulation à Genève. La question de la mobilité douce ne relève plus d'un seul parti mais est une préoccupation partagée par l'ensemble des groupes. La suppression de la première invite est refusée.

Une commissaire répond qu'il serait également possible de modifier la 2<sup>e</sup> invite. Elle proposerait ainsi: «de prendre langue avec le Canton afin de réaliser certaines innovations...».

### *Votes*

La modification de la 2<sup>e</sup> invite est acceptée par 14 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 UDC, 2 LR, 2 DC, 2 MCG) et 1 abstention (LR).

Un commissaire déclare que la phrase de la 3<sup>e</sup> invite est mal tournée. Il y est surtout question de respect mutuel des différents usagers et plus particulièrement

des piétons qui sont les plus vulnérables. Il propose donc de l'amender comme suit: «de réaliser des actions pour encourager le respect mutuel entre les différents usagers et plus particulièrement des piétons qui sont les plus vulnérables».

Le président passe au vote de l'amendement de M. Gaberell, qui est accepté par 14 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 UDC, 2 LR, 2 DC, 2 MCG) et 1 abstention (LR).

Les invites du Conseil municipal au Conseil administratif sont ainsi amendées: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'augmenter les places de stationnement exclusivement cycliste, notamment aux «nœuds» de réseau tels qu'à la gare de Cornavin et celles dans le cadre des travaux de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA);
- de prendre langue avec le Canton pour réaliser certaines innovations facilitant la circulation douce, telles que le «tourner-à-droite» facilité pour les cyclistes;
- de réaliser des actions pour encourager le respect mutuel entre les différents usagers et plus particulièrement des piétons qui sont les plus vulnérables.

La motion est acceptée par 14 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 UDC, 2 LR, 2 DC, 2 MCG) et 1 abstention (LR).

#### *M-1225*

Un commissaire souhaite étendre aux deux-roues motorisés la question des points noirs, et formule comme suit son amendement: «entreprendre un recensement de tous les points noirs restants, piétons, vélos et deux-roues motorisés». Cet amendement est refusé par la majorité de la commission.

Le président passe au vote de la motion M-1225, qui est acceptée par 12 oui (2 EàG, 2 MCG, 2 DC, 1 LR, 1 Ve, 4 S) contre 2 non (LR, UDC) et 1 abstention (LR).

#### *M-1226*

Inverser simplement l'emplacement de la bande cyclable avec la rangée de véhicules stationnés semble pour certains commissaires dangereux car cela expose aux ouvertures intempestives de portières. Un commissaire rappelle être personnellement plus en sécurité entre les voitures et le trottoir, séparé du trafic. Il ajoute qu'il faut certes être attentif aux portières qui peuvent s'ouvrir, mais de la même manière que lorsque l'on se trouve entre les voiture parkées et le trafic. Cela étant, il ne pense pas qu'il faille systématiser cette pratique d'emplacement de la bande cyclable avec la rangée de véhicules stationnés et il modifierait cette invite. L'opinion sur la dangerosité de la proposition est partagée. Après discussion, il apparaît toutefois plus sûr aux commissaires d'être entre les places de

stationnement et le trottoir qu'à proximité des voitures. Il semble ici important à certains d'entre eux de faire de la prévention et de la sensibilisation auprès des automobilistes avant tout.

Un commissaire propose alors l'amendement suivant à la 2<sup>e</sup> invite. Plutôt que: «de systématiser cette intervention dans tous les réaménagements, en particulier lors de la pose de revêtement phonoabsorbant», il est proposé aux commissaires l'invite suivante: «de promouvoir cette intervention lorsqu'elle est possible, en particulier lors de la pose de revêtement phonoabsorbant».

Le président passe au vote de l'amendement, qui est accepté par 10 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve, 1 LR, 2 DC) contre 2 non (MCG) et 3 abstentions (2 LR, 1 UDC).

Le président passe au vote de la motion M-1226, qui est acceptée par 7 oui (2 EàG, 4 S, 1 Ve) contre 6 non (2 MCG, 3 LR, 1 UDC) et 2 abstentions (DC).

Le président rappelle qu'il n'y aura qu'un seul rapport.

M<sup>me</sup> Richard annonce un rapport de minorité.

M. Bertinat annonce un second rapport de minorité.

19 décembre 2017

## **B. Rapport de minorité de M<sup>me</sup> Patricia Richard.**

### **Concernant la motion M-1223**

Les deux premières invites étant déjà remplies, le Parti libéral-radical pense qu'elles sont maintenant vides de sens. Il propose donc de les supprimer, car elles ne servent qu'à enfoncer des portes ouvertes, ce qui est refusé par une majorité.

De plus, demander de chiffrer les transformations et de présenter une demande de crédit, pourquoi pas, mais dans la même invite de démarrer le plus rapidement possible nous semble une utopie, car rien ne nous dit que cette future proposition nous conviendra, une des raisons pour lesquelles le Parti libéral-radical a annoncé un rapport de minorité.

### **Concernant la motion M-1224**

La première invite ne sert plus à rien, puisque nous étudions actuellement la proposition PR-1231, qui vise justement à réaliser un nombre considérable de places réservées aux vélos.

La deuxième invite, elle, dépend non pas de la Ville de Genève mais du Canton, cette motion serait donc plus à même d'être présentée au Grand Conseil.

Quant à la troisième invite, elle dépend aussi du Canton, qui fait déjà de la prévention, mais au niveau des écoles.

Si tout un chacun appliquait le respect des uns et des autres, nous vivrions dans un monde meilleur.

Mais suite à plusieurs modifications, soit *«de prendre langue avec le Canton afin de réaliser certaines innovations»* pour la troisième invite et *«réaliser des actions pour encourager le respect mutuel entre les différents usagers et plus particulièrement des piétons qui sont les plus vulnérables»*, le Parti libéral-radical peut voter cette motion, qui est d'ailleurs acceptée par tous les commissaires, sauf une abstention.

### **Concernant la motion M-1225**

Les trois premières invites sont soit en cours, soit déjà réalisées, soit pas de notre ressort, le Parti libéral-radical ne peut donc pas enfoncer encore une autre porte ouverte, même si cela fait moins mal qu'une fermée.

Quant à «appliquer immédiatement les résultats des études effectuées», c'est hors de question, car certains ne respectent même pas la pluralité des modes de transport votée par le peuple genevois, c'est donc non pour le Parti libéral-radical.

### **Concernant la motion M-1226**

Pour le Parti libéral-radical cette motion est ennuyeuse au vu de l'inversion proposée et des risques que cela provoque. En outre, de telles places créeraient des problèmes avec les serveurs des bistrotts œuvrant sur les terrasses.

Le Mouvement citoyens genevois partage cet avis.

Les Verts répondent être personnellement plus en sécurité entre les voitures et le trottoir, séparé du trafic. Il faut être attentif aux portières qui peuvent s'ouvrir. Cela étant, le parti ne pense pas qu'il faille systématiser cette pratique et il modifierait cette invite.

L'Union démocratique du centre déclare partager l'opinion sur la dangerosité de la proposition, cette motion est un cheval de Troie puisqu'elle proposera au final une réduction de la chaussée à une seule voie de circulation. Il ajoute qu'il refusera cette motion.

Le Parti socialiste déclare qu'il est plus sécurisant d'être entre les places de stationnement et le trottoir qu'à proximité des voitures, dès lors qu'il est question de faire de la prévention et de la sensibilisation auprès des automobilistes.

Ensemble à gauche remarque en outre qu'une portière peut également s'ouvrir du côté de la circulation. Cette proposition permet d'améliorer la sécurité et la motion propose des inversions là où elles sont possibles, il ne s'agit donc pas d'une demande dogmatique.

Une commissaire déclare que son mari s'est fait shooter en vélo à trois reprises dans des situations de ce type par des passagers qui n'ont pas le réflexe de regarder lorsqu'ils descendent de voiture. Le problème relève de la surpopulation qui engendre un irrespect quotidien.

Ces motions permettront de régler ce problème. Par ailleurs des piétons descendent parfois du trottoir pour dépasser une personne plus lente et il s'agit également d'un aspect dangereux.

Le commissaire démocrate-chrétien signale que les vélos qui sont en sécurité roulent très vite, sa fille s'est presque fait renverser par des vélos à trois reprises sur le quai du Cheval-Blanc.

Le Parti libéral-radical signale que le cycliste a des échappatoires sur la chaussée, ce qui n'est pas le cas sur ces voies pour vélos.

Le Mouvement citoyens genevois remarque que les cyclistes en Hollande respectent la loi et il n'y a pas de problème, alors qu'à Genève il est question de cyclo-terroristes.

Le Parti libéral-radical refuse donc haut et fort cette motion qui, même si elle part d'une bonne intention, met en danger la vie tant des cyclistes que des piétons.

Le Parti libéral-radical encourage de toutes ses forces les multi-utilisateurs des transports publics, privés, les piétons et les deux-roues avec ou sans moteur à se respecter en tout lieu et en tout temps.

**C. Rapport oral de minorité de M. Bertinat.**

### *PROJET DE MOTION M-1223*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de mettre en place un plan directeur communal de la mobilité douce incluant un recensement de toutes les bandes et pistes cyclables présentes sur le territoire de la Ville de Genève et une hiérarchisation de ces voies de circulation cyclistes, dans l’objectif de réaliser un réseau cohérent;
- d’analyser le résultat de ce recensement en vue de définir lesquelles de ces bandes pourraient faire l’objet d’une transformation vers de véritables pistes cyclables, c’est-à-dire des parcours cyclables continus, rapides et sécurisés en site propre, sur le modèle des pistes déjà installées le long de l’Arve;
- de mettre en œuvre une signalétique claire et visible pour mieux orienter les usagères et les usagers vers ces «autoroutes» sécurisées;
- de chiffrer ces transformations et de présenter dans les meilleurs délais une demande de crédit nécessaire au Conseil municipal pour démarrer le plus rapidement possible ces travaux.

### *PROJET DE MOTION AMENDÉE M-1224*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d’augmenter les places de stationnement exclusivement cycliste, notamment aux «nœuds» de réseau tels qu’à la gare de Cornavin et celles dans le cadre des travaux de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA);
- de prendre langue avec le Canton afin de réaliser certaines innovations facilitant la circulation douce, telles que le «tourner-à-droite» facilité pour les cyclistes;
- de réaliser des actions pour encourager le respect mutuel entre les différents usagers et plus particulièrement des piétons qui sont les plus vulnérables.

### *PROJET DE MOTION M-1225*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d’entreprendre un recensement de tous les points noirs restants piétons et vélo en Ville de Genève;
- d’informer sur l’état actuel des négociations avec l’Etat sur la planification et la réalisation des améliorations nécessaires;
- de missionner le Service de l’aménagement et de la mobilité pour réaliser de manière prioritaire ce recensement ainsi qu’un catalogue des mesures à prendre pour améliorer ces situations;
- de prendre en compte les études effectuées et de les appliquer immédiatement.

*PROJET DE MOTION AMENDÉE M-1226*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de recenser tous les lieux où cette «inversion» est possible;
- de promouvoir cette intervention lorsqu'elle est possible, en particulier lors de la pose de revêtement phonoabsorbant;
- de défendre cette solution face aux autorités et services du Canton, en rappelant la loi sur la mobilité douce (LMB H 1 80), issue de l'initiative IN 144 «Pour la mobilité douce», toujours inappliquée.