

17 juin 2021

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 14 octobre 2019 de M^{mes} et MM. Olivier Gurtner, Amanda Ojalvo, Christina Kitsos, Steven Francisco, Alfonso Gomez, Maria Pérez, Morten Gisselbaek et Marie Barbey-Chappuis: «Pour des cyclo-routes à Genève».

Rapport de M^{me} Leyma Milena Wisard Prado.

Cette motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance du 7 octobre 2020. La commission l'a étudiée les 17 novembre 2020, 23 février et 23 mars 2021, sous la présidence de M. Pierre de Boccard. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la rapporteuse remercie pour la qualité de son travail.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- qu'avec deux épisodes de canicule l'été dernier, le Conseil municipal s'alarme de l'ampleur du réchauffement climatique;
- la nécessité de réagir efficacement face à l'urgence climatique;
- les avantages du vélo comme moyen de transport non polluant mais aussi silencieux et bon pour la santé;
- l'exemple des *Cycle superhighways* de Londres, des autoroutes cyclables isolées de la circulation, peintes au sol, avec une signalétique claire;
- que ces dernières ont permis d'augmenter le trafic cycliste de 253% dans l'hypercentre depuis 2010,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'intégrer dans le prochain Plan directeur communal (PDCOM) 2020-2030 la création d'autoroutes cyclables comme priorité.

Séance du 17 novembre 2020

Audition de M. Olivier Gurtner, motionnaire

Le motionnaire déclare que l'augmentation du nombre de cyclistes en 2020 est de 22% et il observe qu'il faut distinguer les cyclistes occasionnels et les cyclistes qui pratiquent le vélo quotidiennement. Il remarque alors que certaines

villes comme Londres ou Paris ont développé des voies vélos rapides. Il ajoute que l'augmentation d'usagers est de plus de 250% à Londres et il mentionne que l'idée serait d'évoquer les cyclo-routes dans le prochain plan directeur communal.

Une commissaire demande si le motionnaire a déjà identifié des tronçons qui se prêteraient à ce genre de dispositif. Il répond qu'il convient d'être pragmatique et de viser des tronçons suffisamment larges en pensant également à leur végétalisation. La commissaire pense que ces détails pourraient être précisés au sein de l'étude. Le motionnaire acquiesce.

Une commissaire rappelle que la voie verte n'est pas une autoroute à vélos. Le motionnaire déclare que les cyclo-routes représentent des axes forts où il est possible de rouler rapidement, ce qui n'est pas le cas sur la voie verte.

Séance du 23 février 2021

Audition de M. Olivier Gurtner, motionnaire

Le motionnaire rappelle que le plan directeur communal est arrivé à échéance en 2020, qu'il constitue un cadre complémentaire au plan cantonal qui arrivera à échéance en 2030. Il relève l'importance et la pertinence d'inclure dans le nouveau plan la création d'autoroutes cyclables efficaces et rapides, à la différence des itinéraires de plaisance. Il précise que la lutte contre le réchauffement climatique est le second objectif de la législature actuelle et il remarque que l'infrastructure proposée par cette motion permettrait d'augmenter le nombre de cyclistes. Il répète que la motion propose d'intégrer ces infrastructures dans le prochain plan directeur communal.

Un commissaire remarque qu'au niveau de la plage des Eaux-Vives, les voies cyclables sont particulièrement embrouillées avec un mélange de vélos et de piétons.

Le motionnaire évoque que les villes de Londres et de Paris ont opté pour des infrastructures de cette nature avec succès. Un commissaire estime que Londres possède des canaux et est très plate. Il remarque avoir toujours défendu les aménagements cyclables mais il doute que ces autoroutes à vélos, compte tenu de leur taille, soient applicables dans une ville comme Genève. Le motionnaire rappelle que Londres est une ville moins dense que Paris qui a des dénivelés et qui parvient tout de même à trouver des solutions.

Un commissaire remarque que l'aménagement prévu sur le quai Wilson est pourtant très bien.

Un commissaire rappelle que les axes principaux sont de nature fédérale. Il se demande pourquoi donner une priorité aussi importante aux vélos alors que la

population est vieillissante. Il estime qu'il est nécessaire de partager la chaussée entre les différents moyens de déplacement.

Une commissaire déclare qu'il faut en effet partager la voirie entre les individus et non entre les véhicules. Elle mentionne que des espaces larges permettent aux personnes maladroites et aux enfants de rouler correctement. Elle ajoute qu'il serait également possible de mettre en sens unique certaines voies pour créer ces voies cyclables.

Une commissaire demande s'il s'agira des routes surélevées ou si les chaussées seront élargies. Le motionnaire répond que c'est plutôt une question de continuité des itinéraires, de sécurité et de séparation avec le trafic automobile. Il ajoute que les cyclo-routes sont des axes structurants permettant de traverser une ville.

Une commissaire se demande si le terme «autoroute à vélos» est bien adéquat, et si des espaces verts ne seront pas sacrifiés pour créer ces pistes. Elle pense qu'il ne faut pas oublier la nature, ce d'autant plus que les arbres apportent de l'ombre. Elle rappelle ensuite que les pistes cyclables sont utilisées par les scooters et les livreurs.

Le motionnaire répond que l'objectif n'est pas d'abattre des arbres. Il rappelle que les infrastructures pour les vélos sont légères et ne génèrent pas de pollution.

Un commissaire demande comment ces infrastructures seront financées. Il rappelle que les vélos ne génèrent pas de taxe, contrairement à la benzine. Et ajoute que cet argent devrait servir aux personnes affectées pendant la pandémie. Le motionnaire explique qu'il est possible de faire le calcul du coût entre les différents moyens de transport, ce en termes de pollution, d'espace utilisé, de santé, etc. Il ajoute que les financements proviennent du Fonds d'investissement et ne pourraient pas être utilisés pour pallier les effets du Covid.

Audition de M^{me} Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, accompagnée de M^{me} Isabelle Charollais, codirectrice et de M. Nicolas Betty, chef de service ainsi que de MM. David Favre, directeur général de l'Office cantonal des transports (OCT) et Thierry Messager, directeur, Régionale Lac-Rhône, de M^{me} Fabienne Peracino-Rostan, responsable de la mobilité douce au sein de l'OCT

M. Betty déclare que la task force vélo est un travail commun entre le Canton et la Ville de Genève. Il rappelle qu'elle a été créée en 2018 avec les deux magistrats respectifs de la Ville et du Canton et un groupe restreint de personnes, soit les directeurs de l'OCT et les ingénieurs transports respectifs. Il précise que

l'objectif de la task force vélo est d'équiper les grands axes, de créer les continuités et de sécuriser les voies cyclables.

Il explique que la situation a donc été analysée et il mentionne que quatre axes ont été priorités, et que de nouveaux axes seront identifiés par la suite. Il mentionne que l'itinéraire de la voie verte a évidemment été retenu, et que les quatre axes prioritaires sont en premier l'axe Cornavin-Eaux-Vives, l'axe Cornavin-Uni-Mail, l'axe Uni-Mail-Champel et puis l'axe Charmilles-Nations.

M. Betty évoque en premier lieu l'axe Cornavin-Eaux-Vives en indiquant que plusieurs scénarios ont été réalisés et que trois variantes directes ont été étudiées, la première par les Vollandes, la seconde par le XXXI-Décembre et une troisième par la rue de la Mairie. Il ajoute que c'est la rue des Vollandes qui avait été retenue de prime abord, mais il mentionne que la crise Covid est alors intervenue. Il précise que c'est à ce moment-là qu'il est apparu que cette option serait compliquée et engendrerait un aménagement lourd. Il mentionne que ce constat a donc conduit la task force à prolonger les équipements sur Pictet-de-Rochemont via Versonnex, la rue de la Scie et le quai Gustave-Ador. Mais que ce scénario n'est pas idéal et il remarque qu'il n'y a pas de consensus entre le Canton et la Ville. Il pense en l'occurrence que la rue des Vollandes doit rester une rue de quartier à l'instar de la rue du XXXI-Décembre. Mais il répète qu'il n'y a pas de consensus pour le moment.

Il évoque ensuite l'axe Cornavin-Uni-Mail et il remarque que la solution retenue prend en compte les équipements existants. Il ajoute que la task force vélo avait engagé une étude sur un scénario et il remarque que la crise Covid a entraîné son application.

Concernant l'axe Uni-Mail-Champel, il mentionne que plusieurs itinéraires ont été étudiés et il précise qu'un axe a été vite identifié par la rue Leschot, la place des Philosophes, la place Claparède et l'avenue de Champel. Il observe qu'il serait en outre possible de ramener des vélos par le tunnel entre les HUG et la gare de Champel. Et mentionne que l'aménagement de la rue de Champel est en cours de réflexion.

Quant à l'axe Charmilles-Nations, il explique qu'il part de l'avenue de France via la Servette et la rue de Lyon, un itinéraire se superposant sur la moyenne ceinture.

Il évoque aussi les pistes réalisées dans le cadre de la crise sanitaire, soit 15 tronçons de pistes sur des itinéraires identifiés par la task force vélo, et la réalisation de continuités qui manquaient. Il donne l'exemple de la voie vélos sur Ferdinand-Hodler, une voie complétée à Florissant. Il évoque également le renforcement de l'aménagement à la rue de la Croix-Rouge et sur l'axe Cornavin-Uni-Mail ainsi que la réalisation d'une voie vélos dans une contre-allée au bout de la route des Jeunes. Il précise que cette dernière est pérennisée tout comme le

tronçon à l'Arquebuse, le pont du Mont-Blanc, le XXXI-Décembre entre Pictet-de-Rochemont et la route de Frontenex, et le boulevard des Tranchées. Il rappelle par ailleurs qu'un recours porte sur Georges-Favon, le pont de la Coulouvrenière, les Terreaux-du-Temple et la rue de la Croix-Rouge.

M. Betty évoque ensuite l'avenue de Champel et signale que les profils permettent de faire passer l'ensemble des moyens de transport mais pas la création d'une végétalisation importante. Il mentionne que seuls quelques îlots de verdure seront possibles dans les espaces résiduels avec en sus des abribus végétalisés. Il déclare alors que ces coûts de travaux pourraient être imputés sur le projet de délibération PRD-184, ce qui doit être validé, soit 2 750 000 francs.

Une commissaire demande si l'idée est de supprimer une voie de circulation à Pictet-de-Rochemont pour créer une piste cyclable. M. Betty acquiesce, et ajoute que le passage par la rue de la Scie est plus simple.

M. Favre signale que l'axe Pictet-de-Rochemont implique neuf carrefours à feux sur 900 mètres avec beaucoup de transports collectifs structurants. Il ajoute que lorsque l'axe de Frontenex sera réalisé, il sera possible de revenir sur cette question et cet axe. Mais il rappelle qu'il est nécessaire de conserver une voie pour les voitures.

M. Betty mentionne que le projet à l'avenue du Mail est moins avancé mais que l'idée est de conserver un gabarit vélos de 2,5 m. Il ajoute qu'un appel d'offres a été réalisé pour un groupe interdisciplinaire.

Un commissaire se demande si les études ont porté sur la pollution engendrée par les aménagements.

M. Favre remarque un compte-rendu des travaux de la task force en mentionnant que des discussions doivent encore se dérouler sur l'axe partant de la gare des Eaux-Vives. Il ajoute que le retour sur les sept kilomètres de pistes cyclables réalisés lors de la crise sanitaire est positif. Il en rappelle les enjeux en mentionnant que des itinéraires piétons ont également été envisagés. Il observe que la task force fonctionne bien et que certains tronçons pérennisés sont en attente d'aménagements définitifs. Il remarque que des problèmes de congestion ont eu lieu et ont pu être résolus grâce à un aménagement des feux. Il rappelle encore que le U lacustre sera effectif d'ici à cet automne. Il ajoute que la task force attend le résultat des recours mais il mentionne que le Canton, dans le cadre de sa feuille de route, a notamment proposé pour la rue de la Croix-Rouge un ajustement en rouvrant cette voie au transport professionnel avec un nouveau schéma de circulation sur Bel-Air.

Une commissaire remarque que certains tronçons de Charmilles-Nations sont très étroits. Elle se demande par ailleurs ce qu'il en sera des intersections avec les voies de tram.

M. Betty signale que l'axe Charmilles-Nations est en cours de réflexion.

M. Favre répond qu'il est prévu d'installer du Strail, mais il déclare que ce dernier qui est très coûteux ne fait pas de miracle partout (les systèmes de passage à niveau Strail assurent l'intersection entre voie routière et voie de chemin de fer, de manière rapide, sûre et fiable).

M^{me} Peracino-Rostan précise que neuf lieux sont envisagés pour l'installation de Strail, notamment sur Favon, rue des Deux-Ponts, Carouge vers le dépôt des TPG, pont de l'Ile et rue de la Servette.

Une commissaire demande ensuite si la continuité cyclable prendra en compte la place Claparède. M. Betty remarque que l'équipement manque dans le sens descendant de cette place.

Une commissaire demande quel a été le coût des pistes Covid. Elle se demande également si une piste cyclable est plus chère que du revêtement phono-absorbant. M. Betty déclare que le coût des aménagements Covid s'est monté à 300 000 francs.

M. Betty ajoute que l'ensemble du projet de délibération PRD-184 serait consommé par les deux projets évoqués précédemment. Il observe ensuite qu'une bande cyclable ne coûte rien de plus lorsque le revêtement de la chaussée est réalisé, mais il mentionne que des études sont nécessaires en amont.

Le motionnaire remarque qu'il n'y a pas d'accord entre la gare des Eaux-Vives et le U lacustre. Il observe également qu'il n'y a pas de volonté de séparer les bus et les vélos au niveau de l'avenue du Mail.

M. Favre répond qu'il n'y a pas de proposition à l'heure actuelle pour l'axe de la gare des Eaux-Vives. Cela étant, il rappelle que les travaux sur les autres itinéraires avancent bien.

M^{me} Peracino-Rostan mentionne que l'option des Vollandes était la meilleure, avec une grande lisibilité, mais elle nécessite de nouveaux feux sur le quai Gustave-Ador. Elle ajoute qu'il est maintenant nécessaire de rediscuter les différentes options.

Un commissaire demande quels seront les délais pour réaliser l'ensemble de ces mesures.

M. Betty répond que si les travaux peuvent être imputés sur le projet de délibération, ils seront entamés cette année avec une fin l'année prochaine. Il ajoute que l'ensemble pourrait être terminé en 2023.

Une commissaire demande si le mélange entre vélos et TPG fonctionne toujours bien, notamment sur le tronçon de l'avenue de Champel.

M. Favre répond que les deux modes fonctionnent bien sur certains tronçons mais il remarque que dans la mesure du possible il est préférable de séparer les flux.

Une commissaire se demande toutefois si un scénario optimisé pourrait être envisagé si l'occasion se présentait.

M. Messenger répond que c'est dans le cadre de l'étude que la Ville parviendra à améliorer ce projet, raison pour laquelle il est important de voter le crédit idoine.

Séance du 23 mars 2021

Prises de position et vote

La commissaire du Parti démocrate-chrétien déclare que cette motion arrive au bon moment dans l'agenda politique et elle mentionne que l'amélioration de l'offre et de la qualité des aménagements est une évidence. Elle rappelle que la pandémie a provoqué une hausse de l'utilisation du vélo et elle estime que l'infrastructure proposée répond aux attentes.

Le Parti libéral-radical est favorable au principe de ces aménagements tout en restant très attentif à leur réalisation et à leurs impacts.

Le groupe Ensemble à gauche est en faveur de ces aménagements tant pour les vélos que pour les piétons.

Les Verts soutiennent les pistes cyclables et souhaitent également que les arbres et les espaces verts soient préservés lors de la construction de ces aménagements.

La motion est acceptée par 12 oui (1 EàG, 1 MCG, 2 Ve, 3 S, 2 PDC, 3 PLR) et 2 abstentions (UDC, Ve).