

3 novembre 2022

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 9 février 2021 de M^{mes} et MM. Vincent Milliard, Laurence Corpataux, Valentin Dujoux, Philippe de Rougemont, Denis Ruyschaert, Louise Trottet, Yves Herren, Ana Maria Barciela Villar, Leyma Milena Wisard Prado, Olivier Gurtner, Timothée Fontolliet, Joëlle Bertossa, Brigitte Studer, Maryelle Budry et Monica Granda: «Renforcer les mesures en faveur de la mobilité piétonne».

Rapport de M. Pierre-Yves Bosshard.

L'objet mentionné en titre a été renvoyé directement à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance du 8 février 2022. Cette motion a été traitée lors de six séances de la commission sous la présidence de M^{me} Anne Carron, puis celle de M. Denis Ruyschaert, en dates des 12 avril, 14 juin, 23 août, 20 septembre, 27 septembre et 11 octobre 2022. Le rapporteur remercie ici officiellement et chaleureusement le procès-verbaliste, M. Christophe Vuilleumier, pour la qualité de ses notes de séances.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- que les trajets à pied représentent 45% des déplacements en ville de Genève¹;
- que tout le monde est concerné par le mode de déplacement piéton (combiné ou non à d'autres types de mobilité);
- qu'à certains feux les phases vertes piétonnes sont particulièrement courtes pour certaines allures, par exemple pour les personnes âgées ou à mobilité réduite ainsi que pour les familles avec enfants;
- les risques plus grands encourus par les piétonnes et piétons en cas d'accident avec les autres usagères et usagers de la route, notamment pour les enfants (première cause de mortalité chez les 5 à 14 ans²);
- que les piétonnes et piétons passent en moyenne un tiers de leur temps de trajet à attendre au feu le passage du trafic des véhicules motorisés³;
- que les temps d'attente sont un facteur important pour l'attractivité de la mobilité piétonne;

¹ EPFL Transportation Center et Observatoire universitaire de la mobilité, «Microrecensement mobilité et transport 2010, La mobilité des Genevois et des Vaudois», mars 2014.

² Site du Touring Club Suisse (TCS) <https://www.tcs.ch/fr/tests-conseils/conseils/usagers-de-la-route/pietons.php>

³ Actif-traffic, *Test feux rouges piétons Genève et Lausanne, mai 2017.*

- la loi sur la mobilité douce (LMD H 1 80), qui spécifie que l’Etat et les communes doivent assurer des traversées piétonnes attractives et sécurisées en nombre suffisant sur l’ensemble du réseau des routes primaires et secondaires, et que la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce;
 - les effets bénéfiques, en termes de santé et de lutte contre le réchauffement climatique, d’une augmentation de la part modale de la mobilité piétonne,
- le Conseil municipal demande au Conseil administratif:
- d’identifier des cheminements piétons où les temps d’attente aux feux sont particulièrement longs et fréquents;
 - d’identifier les carrefours jugés particulièrement dangereux et peu sécurisés pour les piétonnes et piétons;
 - de travailler avec les associations actives dans le domaine afin de réfléchir à de nouveaux aménagements piétons permettant de rendre la marche plus attractive et sécurisée;
 - de prendre langue avec le Canton (lorsque cela est nécessaire) afin de créer des «ondes vertes» piétonnes (cheminement continu et régulation des feux de circulation basée sur l’allure moyenne des piétons);
 - de réduire les temps d’attente des piétonnes et piétons aux feux de circulation;
 - de rallonger les phases vertes pour piétonnes et piétons afin de permettre à celles-ci et ceux-ci de traverser de manière confortable et sécurisée indépendamment de leur allure;
 - de prendre des mesures pour renforcer la visibilité des piétonnes et des piétons et de créer si nécessaire des îlots intermédiaires pour sécuriser les traversées;
 - de créer, lorsque le carrefour le permet, des passages piétons en diagonale afin de favoriser la traversée d’un carrefour en une seule fois.

Séance du 12 avril 2022

Audition de M. Vincent Milliard, premier motionnaire, et de M^{me} Maryelle Budry, cosignataire de la motion

Le premier motionnaire a rappelé que la mobilité piétonne représentait 46,7% des déplacements en ville de Genève et qu’une étude d’Actif-traffic avait été réalisée sur le sujet, qui indiquait que près de 50% des consommateurs venaient fréquenter les magasins à pied. Il a ajouté que ces chiffres étaient en progression constante depuis des années et a souligné que les piétons étaient les laissés-pour-compte de la mobilité alors que tout le monde était concerné. Il a signalé par ailleurs être jeune papa et avoir attendu de longues minutes à des feux rouges pour pouvoir passer, avec des phases vertes de dix à quinze

secondes. Selon les données récoltées, les piétons attendaient un tiers de leur temps de déplacement à des feux, ce qui semblait considérable, et que les temps d'attente pouvaient être de trois minutes. Il a rappelé enfin que la mobilité piétonne était évidemment bonne pour le climat et l'environnement. En conclusion, en fonction des différents arguments qu'il venait d'évoquer, il a posé la question de savoir s'il ne serait pas utile de revoir le plan piétons de la Ville.

La cosignataire a déclaré avoir signé cette motion en indiquant être uniquement piétonne. Elle a fait observer se sentir vulnérable à bien des occasions. Elle a ajouté que des accidents récents venaient confirmer ses craintes. Elle a signalé que les temps de passage lui semblaient également de plus en plus courts, ce qui était problématique à l'égard des personnes handicapées. Elle a indiqué que traverser certains carrefours la rebutait. Pour elle, créer des ondes vertes pour les piétons ou traverser des rues en diagonale sont des idées séduisantes et peu coûteuses; elle propose ainsi de renvoyer cette motion au Conseil administratif.

Un commissaire a évoqué la question des compétences du Canton, notamment pour ce qui concerne la durée des feux, comme de la sécurité.

Le premier motionnaire lui a répondu que de larges pans dépendaient du Canton, mais il a rappelé que la loi prévoyait une responsabilité partagée avec les communes. Il ajoute que la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) donnait une préférence à la mobilité douce avec des responsabilités partagées entre la Ville et le Canton. Il a fait observer que la marge de manœuvre de la Ville était certaine, même si les routes primaires dépendaient exclusivement du Canton.

Le commissaire a déclaré comprendre que c'était plutôt la dimension financière qui était partagée et non la durée des feux.

Le premier motionnaire a rappelé que la loi sur la mobilité douce (LMD) prévoyait une durée de huit ans pour son application, mais que le Canton n'avait déposé que très récemment son plan d'actions. Il a par ailleurs rappelé que la majorité des rues en Ville relevaient du réseau secondaire.

En réponse à une question d'un commissaire, le premier motionnaire a indiqué que les associations ne disposaient pas elles-mêmes de données statistiques.

Cette commissaire a déclaré avoir vu une personne aveugle s'encoupler sur des panneaux publicitaires sur un trottoir et a affirmé qu'il y aurait quelque chose à faire à cet égard. Le premier motionnaire a acquiescé et mentionné que les cheminements piétons devraient être dégagés de tout obstacle.

Une commissaire a demandé s'il était possible de réfléchir à une coordination des feux pour créer des ondes vertes pour les piétons, mais imaginé que tout était réfléchi pour gérer les flux de véhicules. Elle s'est demandé comment se passait concrètement le réglage de ces feux.

Le premier motionnaire lui a répondu que l'idée de la motion était bien de créer des ondes vertes pour les piétons, reconnaissant que la gestion des feux était une mécanique de précision. Il a rappelé que plusieurs stratégies avaient été tentées pour essayer de diminuer le trafic et a déclaré avoir l'impression que la situation actuelle était hybride. De son point de vue, il serait nécessaire de se renseigner et il a dit espérer que la hiérarchisation des feux se basait sur la législation.

En réponse à une commissaire qui rappelait qu'il n'y avait pas de passages piétons dans les zones 20 et 30, le premier motionnaire a indiqué que lorsque ces zones n'avaient pas d'aménagements elles étaient peu sécurisantes, tant pour les parents que pour les enfants.

La cosignataire a acquiescé, indiquant se sentir plus à l'aise avec des feux.

Une commissaire a fait observer que les automobilistes n'avaient pas de mise à jour des textes de loi au cours de leur vie après avoir passé leur permis et pouvaient se poser des questions face à ces nouveaux aménagements.

Le premier motionnaire a acquiescé et a indiqué que les automobilistes devaient évidemment adapter leur conduite grâce à une signalétique adéquate.

La même commissaire a ajouté que la question des trottoirs abaissés était également un problème puisque les automobilistes ne les comprenaient pas, ce qui était dangereux pour les piétons, ce à quoi la cosignataire a acquiescé.

Le premier motionnaire a indiqué en réponse à la commissaire qu'il ferait sens, en tout cas dans le réseau secondaire, d'inverser la logique des boutons poussoirs pour permettre que les feux soient toujours verts pour les piétons.

La commissaire a rappelé qu'un plan piéton avait été élaboré en 2004 et elle s'est demandé si ce plan avait évolué. Le premier motionnaire lui a répondu que ce plan était valable jusqu'en 2021 et il dit espérer que la magistrate en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM) travaille sur une nouvelle version de ce plan.

La commissaire a ajouté que ce plan piéton prévoyait de rendre piétonne la rue du Rhône, ce à quoi le premier motionnaire a répondu qu'il s'agissait d'un plan d'actions, et donc d'intentions qui n'étaient pas forcément toutes réalisées.

Un commissaire a rappelé que les zones 20 et 30 permettaient des marquages au sol et des surélévations, ajoutant que les zones de rencontre étaient par ailleurs souvent créées à titre coercitif. Il a ensuite fait observer qu'il semblait difficile de mettre en place une onde verte pour les piétons puisque chacun marchait à son rythme et à des vitesses différentes, se demandant s'il existait des expériences à cet égard.

Le premier motionnaire lui a répondu que des aménagements étaient possibles dans les zones 30, mais qu'il ne savait toutefois pas si c'était le cas pour les zones 20. Il a en revanche rappelé que des aménagements n'étaient pas autorisés dans les zones de rencontre. En ce qui concernait les ondes vertes piétonnes, il a indiqué ne pas connaître l'existence d'expériences, mais il a fait observer que des villes avaient réussi à inverser la logique des circulations avec un centre-ville à priorité maximale pour les piétons.

Un commissaire a demandé ce qu'il en était des zones mixtes pour les vélos et les piétons comme le pont de la Coulouvrenière, ce à quoi la cosignataire a déclaré que les trottoirs du pont de la Coulouvrenière semblaient à présent complètement réservés aux piétons.

Le premier motionnaire a ajouté être tout à fait opposé à la mixité des flux et a déclaré qu'il fallait sans doute remettre en question certains acquis. Il a ajouté que la reprise d'espace à la voiture était compliquée, comme l'avait démontré une décision du Tribunal administratif de première instance intervenue la veille.

À l'issue de ces auditions, la commission a délibéré sur les futures auditions que la commission entendait mener.

La commission a alors voté à l'unanimité en faveur de l'audition de la conseillère administrative Frédérique Perler. L'audition de l'association Actif-traffic et du bureau 6-t a été acceptée à la majorité moins une abstention (MCG); l'audition de l'Association transports et environnement (ATE) est acceptée à la majorité moins deux refus et l'audition de l'association Mobilité piétonne a également été acceptée moins une abstention (MCG).

Séance du 14 juin 2022

Audition de M. Sébastien Munafò, directeur de la filiale suisse du cabinet indépendant 6t-bureau de recherche

M. Munafò indique à la commission que les évolutions en termes de mobilité étaient fréquentes et nécessitaient des statistiques et faits objectifs pour cadrer les débats, souvent virulents en la matière. Il en a rappelé les enjeux, notamment environnementaux. Il a ajouté qu'un Genevois émettait 3,1 tonnes de CO₂ par année, pour sa mobilité, tous motifs confondus, notamment les loisirs qui représentaient le poste le plus lourd en raison du recours à la voiture et à l'avion. Il a rappelé que l'objectif de la neutralité carbone était de 300 kg à l'horizon 2050 et que, pour ce faire, il conviendrait de modifier très largement les modes de vie des habitants et la planification des transports.

Il a rappelé par ailleurs, en parallèle aux enjeux globaux de réchauffement climatique, la persistance des enjeux locaux comme la pollution atmosphérique, le

bruit, la congestion du trafic, les accidents et les atteintes au paysage. Il a ajouté que c'étaient des aspects très connus qu'il était même possible de monétariser. Il a précisé que chaque fois que l'on se déplaçait, des nuisances étaient générées mais avec 71% des nuisances, les plus lourdes étaient inhérentes au transport automobile, pour un coût externe de 9,7 milliards de francs par année. Il a indiqué que, à l'inverse, seule la marche permettait de générer des effets positifs, notamment sur la santé avec 1,4 milliard de bénéfices indirects.

Il a ensuite expliqué que Genève était deux fois plus compacte que Berne, certaines communes de la couronne étant même plus denses que des villes-centres de Suisse allemande. Il a fait observer que Genève était un cas unique en Suisse et représentait un avantage puisqu'une ville compacte impliquait des distances très courtes. Il a indiqué que l'on pouvait parler d'un véritable modèle genevois avec 38% des déplacements des résidents du grand Genève (partie suisse) et 48% de ceux des résidents de la Ville réalisés à pied, relevant que 92% des déplacements de moins d'un kilomètre se faisaient en marchant en ville de Genève. Il a ajouté que la marche était en définitive, et de loin, le moyen de déplacement de masse le plus efficace sur de courtes distances.

Par ailleurs, il a fait remarquer que les parts modales évoluaient également très rapidement. Il a rappelé que l'année du Covid avait d'ailleurs été un laboratoire très intéressant à cet égard, la part de la voiture ayant diminué au profit de la marche au cours de ces dernières années. Il a aussi signalé que les motifs des déplacements étaient également très intéressants à observer puisque 80% des raisons de déplacement relevaient du loisir, des achats ou de la sociabilité et non pas du travail comme beaucoup le pensent. Ce dernier ne représente que 20% des déplacements. Il a précisé que ces motifs s'inscrivaient dans une routine de proximité dans lesquelles la marche jouait un rôle crucial. Il a ajouté que l'on marchait aussi beaucoup pour le travail à Genève, soit une part de 33%.

Il a signalé qu'il en allait de même pour les personnes venant d'ailleurs faire des achats à Genève, l'essentiel des déplacements étant réalisé en marchant. Il a encore répété que tout le monde marchait avec une moyenne de 2,6 km par jour.

Il a indiqué que la marche était sans conteste le moyen de transport du futur, ajoutant que la Ville de Genève était déjà la capitale de la marche en Suisse. Il a fait observer que la marche était le principal moyen de transport des résidents de la Ville de Genève, tant pour leurs loisirs, leur emploi, leurs achats que pour leurs formations. Il a enfin fait remarquer que tout le monde marchait, toutes classes confondues.

En conclusion, il s'est dès lors demandé pourquoi la Ville de Genève se préoccupait si peu de la marche et lui octroyait des moyens si modestes.

Questions des commissaires

En réponse à un commissaire qui faisait observer que les chiffres évoqués pour les avions étaient plus élevés que les siens, M. Munafò a répondu que les chiffres présentés étaient ceux de la Confédération.

Répondant à une question de ce commissaire, M. Munafò a indiqué que la LMCE prévoyait pourtant des mesures en faveur de la marche, mais qu'il avait observé que les entités publiques ne réfléchissaient jamais à la marche en tant que moyen de déplacement à part entière et de manière linéaire, avec des axes piétons comme à Strasbourg. Il a fait remarquer qu'il fallait également réfléchir aux continuités, rappelant que la marche ne signifiait pas non plus flâner, comme le laissait entendre le plan piétons de la Ville de Genève qui visait une utilisation accessoire de la marche.

Sur question d'une commissaire, M. Munafò a indiqué que les sources des chiffres mentionnés dans son exposé étaient extraits des données de l'Office fédéral de la statistique et de l'Office fédéral du développement territorial («Micro-recensement mobilité et transports 2015»). Il a ajouté que c'était une banque de données très précieuse, rappelant que des rapports étaient produits tous les cinq ans.

En réponse à une question de cette commissaire, M. Munafò a indiqué que, outre les magistrales piétonnes de Strasbourg, d'autres villes avaient développé des projets intéressants, comme Bordeaux avec une signalétique piétonne particulière. Il a ajouté que l'association Mobilité piétonne comme l'association Rue de l'Avenir en donnaient de nombreux exemples. Enfin, il a fait observer que les offices du tourisme étaient des partenaires, puisque les intérêts des résidents et des touristes convergeaient.

A la question de savoir si des propositions supplémentaires pourraient être apportées à la motion, M. Munafò a répondu que c'était la marche linéaire qui devrait faire l'objet d'un effort, rappelant que l'ATE avait mené une étude à cet égard. Il a observé que les gens préféraient souvent marcher même un kilomètre pour se rendre à la gare.

Un commissaire a déclaré que trois piétons étaient tués chaque année en Suisse, mentionnant que l'une des causes de ces accidents pouvait parfois relever des temps d'attente aux feux rouges qui étaient parfois très longs et se demandant s'il était possible de mesurer le temps d'attente des piétons et ce qu'il fallait penser des ondes vertes piétonnes.

M. Munafò a répondu que c'étaient des éléments dynamiques, qui étaient également numériques, pensant qu'il était possible d'obtenir ces éléments auprès de l'Office cantonal des transports (OCT). Il a ajouté que les temps d'attente étaient quoi qu'il en fût trop longs à Genève. Il a ajouté que la possibilité de tra-

verser les grands axes en croix (phase tout piéton), comme au Japon, serait très efficace. Il a précisé qu'il serait possible d'imaginer des diagonales piétonnes et de prévoir en outre que le piéton ait la priorité avant d'être arrêté par des feux.

En réponse à une question d'une commissaire, M. Munafò a indiqué que les bénéfiques de la marche étaient indirects, puisque la marche permettait d'améliorer le système cardio-vasculaire des marcheurs, ajoutant que la marche ne serait jamais sujette à une taxe.

Sur question d'une commissaire, M. Munafò a indiqué que la marge de progression en faveur de la marche était intéressante et il a mentionné que la lumière, la largeur des trottoirs, l'ombre et l'eau étaient des éléments importants pour développer la marche.

M. Munafò a confirmé à une commissaire que la loi sur la LMCE priorisait la marche, rappelant que cette loi scinde le canton en trois zones. Dans l'hypercentre, la marche et la mobilité douce étaient priorisées.

Le président a rappelé que la plupart des accidents se déroulaient sur les passages-piétons, se demandant aussi si l'axe entre la gare et l'aéroport avait été étudié. M. Munafò lui a répondu par la négative, indiquant que c'étaient surtout les axes entre les communes, notamment entre Vernier et Genève, qui devraient être réfléchis.

Audition de M. Thibault Schneeberger et de M^{me} Andrea von Maltitz, représentants de l'association Actif-traffic

En préambule, M. Schneeberger a indiqué que leur association existait depuis trente ans, puis a présenté les mêmes données statistiques que la personne auditionnée précédemment. Il a fait remarquer qu'en ville de Genève 66% de l'espace public était dédié au trafic individuel motorisé alors que celui-ci n'assurait que 27% des déplacements. Le tiers d'espace public restant était dédié aux autres modes de transport: TPG, piétons, vélo, évoquant à cet égard l'avenue François-Versonnex qui offrait six voies de circulation et seulement un trottoir.

M^{me} von Maltitz a fait référence à l'initiative cantonale IN 144, «Pour la mobilité douce (initiative des villes)» acceptée en 2011 et a expliqué que l'association avait mené depuis 2017 des études dans plusieurs villes suisses. Les deux dernières études (2018-2020 et 2020-2022) avaient été effectuées avec un système de critères développé avec la Haute école spécialisée de Suisse orientale (HES-SO). Elle a fait observer que l'association s'était donc consacrée à la marchabilité depuis de nombreuses années.

M. Schneeberger a indiqué que les feux représentaient un problème majeur pour les piétons.

M^{me} von Maltitz a ajouté que l'association avait analysé huit segments présentant des problèmes avec 18 à 40% du temps de trajet à attendre.

M. Schneeberger a relevé qu'un piéton qui était bloqué par des voitures le vivait difficilement, ce qui décourageait les déplacements à pied. Il a signalé ensuite que certains passages piétons étaient mal réglés et passaient au rouge au bout de quinze secondes. Il a indiqué que la phase d'attente pouvait monter jusqu'à 2,45 minutes, comme à l'avenue de France, ce qui représentait un risque évident en raison de la proximité de l'école, signalant en outre que les boutons presseurs étaient souvent inefficaces.

M^{me} von Maltitz a ajouté que les études de marchabilité démontraient que les problèmes rencontrés dans les grandes et les petites villes étaient similaires avec des trottoirs trop étroits malgré les normes existantes. Elle a mentionné qu'il n'y avait souvent pas non plus de ligne de guidage pour les personnes handicapées. Elle a fait observer que les îlots des traversées représentaient souvent des problèmes en raison de leur modestie. Elle a indiqué que la HES-SO partait du principe qu'un bouton presseur activé devait entraîner le passage au bout de dix secondes, ce qui était rarement le cas.

Venant aux recommandations de la motion, elle a déclaré qu'il serait nécessaire de séparer les infrastructures piétonnes et cyclistes, d'améliorer la sécurité du chemin de l'école, de renforcer les accès sans qu'il y ait d'obstacle, d'améliorer la qualité des espaces publics et de donner la priorité à la mobilité piétonne.

M. Schneeberger a rappelé qu'il y avait une double obligation légale à Genève qui devrait favoriser les piétons: l'initiative IN 144 (devenue la LMD, loi H 1 80) et la LMCE (loi H 1 21).

M^{me} von Maltitz a confirmé à une commissaire, qui relevait qu'il n'y avait pas d'impact lorsqu'on appuyait sur les boutons presseurs, qu'il y avait une règle pour les temps de feux verts et les temps de traversée, mais elle a indiqué qu'il serait souhaitable de prolonger ces temps pour les personnes handicapées, les enfants et les aînés, précisant que la règle était une recommandation et non une obligation.

En réponse à une demande d'une commissaire, M^{me} von Maltitz a répondu qu'une étude avait été menée dans certains quartiers, en particulier HSU, permettant de localiser les points noirs et pour examiner s'il était possible d'agir sur la signalétique aux passages piétons. Elle a ajouté que le Canton souhaitait également réaliser une étude pour cartographier les points noirs.

M. Schneeberger a ajouté que leur association travaillait sur un projet de plateforme web permettant de mettre en lumière les points noirs. Il a considéré qu'il y avait une impulsion à donner au Canton pour que ce dernier change son parc informatique gérant les feux qui sont de compétence cantonale.

En réponse à une question d'une commissaire, M^{me} von Maltitz a indiqué que les associations de vélos et les associations de personnes handicapées, en particulier Handicap architecture urbanisme (HAU), étaient attentives aux questions de la hauteur des chaussées.

Sur question d'un commissaire, qui a évoqué l'avenue de France, M^{me} von Maltitz a indiqué que personne n'appréciait les passages souterrains, ajoutant que l'installation de passerelles nécessiterait l'ajout d'ascenseurs, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

M. Schneeberger a ajouté que l'avenue de France était appelée à devenir un axe véritablement secondaire puisque la moyenne ceinture urbaine passait plus loin (avenue de la Paix) et que l'avenue de France déboucherait bientôt sur un cul-de-sac avec la prolongation prochaine du tram jusqu'au Grand-Saconnex et Ferney-Voltaire.

En réponse à une observation d'un commissaire, M^{me} von Maltitz a fait remarquer que les projets présentés actuellement avaient effectivement été élaborés il y a cinq ou dix ans.

M. Schneeberger a ajouté que la philosophie était trop ancienne puisque les ingénieurs de l'OCT se basaient encore sur la réalité actuelle du trafic automobile et non sur les buts poursuivis (moins 40% de circulation automobile), notamment par crainte d'un blocage de la circulation. D'après lui, il serait intéressant d'entendre des représentants de la centrale de régulation des feux.

En réponse à une question d'une commissaire, M^{me} von Maltitz a répondu qu'il serait certainement possible d'instaurer des ondes vertes piétonnes, mentionnant que Berne avait développé un concept similaire.

M. Schneeberger a ajouté que plus il y aurait de rues piétonnes ou à priorité piétonne moins il y aurait besoin de feux de circulation et plus les ondes vertes seraient une réalité.

Sur question du président, M^{me} von Maltitz a indiqué que les villes des pays nordiques réalisaient de nombreux aménagements piétons et que, dans ces pays, les médecins prescrivaient la marche comme un médicament.

En réponse à une question du président, M. Schneeberger a mentionné que leur association n'avait pas étudié spécifiquement un axe piéton entre la gare et l'aéroport.

M^{me} von Maltitz a ajouté qu'il y avait des projets piétonniers autour de la gare et de l'aéroport.

Sur question d'une commissaire, M^{me} von Maltitz a confirmé que leur association avait rédigé un rapport sur la situation en Ville de Genève et que ce rap-

port avait été déposé auprès de l'OCT. Elle a ajouté que ce rapport «Marchabilité et santé – comparaison entre des villes suisses» était disponible sur le site <https://www.aktif-traffic.ch/marchabilite>.

Séance du 23 août 2022

A la séance de la reprise, le président a demandé si les commissaires avaient des amendements. Après qu'un commissaire a fait remarquer qu'il manquait en tout cas l'audition de la magistrate en charge du DACM qui avait pourtant été votée le printemps précédent, la discussion a été reportée.

Séance du 20 septembre 2022

Audition de M^{me} Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), accompagnée de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)

M^{me} Perler a d'emblée indiqué que cette motion, à son sens évidente, était parfaitement d'actualité, ajoutant que les piétons devaient avoir la garantie d'avoir la priorité partout. Elle a concédé que les temps d'attente aux feux étaient très longs mais elle a relevé que cet aspect relevait du Canton. Elle a signalé être en lien régulièrement avec l'ATE et le Canton sur ces différentes questions, notamment au travers d'une task force vélos, déclarant que la Ville travaillait ainsi sur l'ensemble des problématiques évoquées dans les invites.

M. Betty a complété ces informations en déclarant que la Ville travaillait sur deux axes depuis deux ans, à la suite de sollicitations de parents d'élèves, ajoutant qu'une demande de crédit de travaux serait déposée cet automne. Il a informé la commission que la task force vélos avait été rebaptisée «Mobilité douce» afin d'intégrer la dimension piétonne. Il a indiqué qu'un projet, la «PR piétons» – soit une proposition du Conseil administratif –, serait présenté afin de sécuriser les accès aux équipements scolaires, avec des reprises de l'espace public, une amélioration des visibilitées et des largeurs de traversées piétonnes. Il a ajouté que le second axe visait à améliorer les accessibilités pour les personnes à mobilité réduite en libérant les trottoirs des obstacles, ainsi qu'à améliorer la qualité architecturale dans certains secteurs et à diminuer les hauteurs de trottoirs. Il a précisé qu'il était également prévu d'améliorer les accessibilités aux transports publics et les perméabilités piétonnes, soulignant que des reprises de trottoir devraient en outre permettre de résoudre plusieurs points noirs.

Il a ensuite signalé que le travail de la task force portait par ailleurs sur plusieurs axes, comme la continuité entre la gare des Eaux-Vives et les Rues-Basses,

et la place Bel-Air via Cornavin. Il a ajouté que d'autres axes seraient étudiés en dehors de la task force, en lien avec des projets d'aménagement.

Il a enfin indiqué que la Ville pouvait discuter des carrefours à feux avec le Canton au travers de la task force, mentionnant qu'il serait demandé au Canton d'engager des études compte tenu des temps d'attente à certains feux.

M^{me} Perler a ajouté que la question des feux était une grande complication et représentait un jeu de dominos, en observant que le système était conçu pour sortir les véhicules le plus rapidement de la ville sans prendre en compte pour autant les piétons. Pour elle, le vote de cette motion permettrait donc d'aider les services de la Ville.

Questions des commissaires

En réponse à une question d'une commissaire qui faisait observer que le mélange entre les piétons et les vélos était toujours très anxiogène, M^{me} Perler a indiqué que l'aménagement de la place de Neuve était emblématique de cette situation, mais elle a relevé qu'il n'était à son avis pas judicieux de mettre des feux sur cette place.

Sur question d'une commissaire qui rappelait qu'il avait été question d'aménagements provisoires pour résoudre le problème de la hauteur des trottoirs qui étaient nombreux, problème récurrent à la rue de l'Athénée, M. Betty a déclaré qu'il y avait des chanfreins provisoires qui étaient envisageables, observant toutefois que ces dispositifs n'étaient pas envisageables partout.

En réponse à une question d'une commissaire qui faisait remarquer qu'il était parfois pénible d'attendre aux passages piétons lorsqu'il y avait des canicules, se demandant si des aménagements étaient envisageables, M^{me} Perler a répondu que c'était une bonne question, mais a rappelé que les rues étaient nombreuses en ville de Genève.

M. Betty a ajouté que c'était le linéaire des plantations sur lequel il faudrait travailler.

La commissaire, imaginant que c'était sur la chaussée que l'espace serait pris pour améliorer l'aménagement, s'est demandé si des espaces pourraient être pris également sur les pistes cyclables.

M^{me} Perler lui a répondu que les piétons devraient pouvoir aller partout, faisant observer que les cyclistes se déplaçaient de plus en plus souvent avec des vélos électriques et que la cohabitation devenait de plus en plus difficile puisque les cyclistes se comportaient de plus en plus fréquemment comme les automobilistes. Elle a indiqué à cet égard qu'elle souhaitait que le quai des Bergues fût complètement piétonnier.

Un commissaire a déclaré que les feux étaient pratiques pour les voies structurantes, pensant que des cheminements piétons étaient importants lorsque l'on traverse ces axes. Il s'est alors demandé pour quelles raisons les trottoirs n'avaient pas été agrandis.

M. Betty lui a répondu que ce point serait traité dans le cadre de la proposition du Conseil administratif («PR piétons»), ajoutant que l'objectif à l'époque était d'être rapide et de se dispenser d'autorisation de construire.

Un commissaire s'est demandé ce qu'il fallait penser de l'idée de permettre aux piétons de traverser la chaussée lorsque les feux étaient au vert pour les vélos, du moins dans certains lieux, ce à quoi M. Betty lui a répondu qu'il n'était pas certain que ce fût autorisé.

En réponse à une question d'un commissaire, M. Betty a indiqué que les enrobés en couleur claire étaient prévus pour l'année prochaine.

Sur question d'un commissaire, M. Betty a indiqué qu'il était envisageable d'installer, dans certains lieux, des indicateurs de danger.

Il précise que l'installation par la Ville de bacs à fleurs sur les passages piétons nécessite l'aval du Canton.

Séance du 27 septembre 2022

Audition de MM. Patrick Lacourt, président de l'association Mobilité piétonne, et Marco Ziegler, vice-président

M. Lacourt a déclaré d'emblée que la motion proposée était évidemment sympathique à son association et a signalé qu'il existait déjà des documents et des éléments, notamment le plan directeur sur les chemins piétonniers approuvé en 2004, ce dernier plan directeur devant faire l'objet d'une révision qui serait entamée en 2023. Il a fait remarquer qu'il restait des carrefours, évoqués dans le plan directeur, qui n'avaient pas été adaptés. Il a encore ajouté que le report modal proposé dans le plan directeur visait à répondre à l'urgence climatique, signalant que le trafic motorisé devait être réduit de 40% à l'horizon 2030. Il a ajouté que leur association militait pour des magistrales piétonnes, ce qui permettrait de réaliser certains objectifs. Il a également rappelé que leur association proposait des éléments à cet égard sur son site web. Il a enfin indiqué qu'il espérait que le plan directeur futur permettrait d'apporter des réponses à ces problématiques, notamment les carrefours.

M. Ziegler a complété l'exposé en mentionnant que ces carrefours étaient soit soumis à un trafic dangereux, soit très lents à traverser. Il a évoqué à cet égard le carrefour des Eaux-Vives. Il a déclaré qu'il était possible que la révision du

plan directeur permette de résoudre les problèmes de certains carrefours puisque la réactualisation du schéma de circulation se poursuivra. Il a fait observer que lorsque la vitesse passait à 30 km/h les grandeurs de chaussée diminuaient et a fait remarquer qu'il serait alors possible à terme de renoncer à la régulation par feux et de se concentrer sur les traversées véritablement problématiques.

Il a par ailleurs fait remarquer que des recommandations aux collectivités publiques comme le guide de Mobilité piétonne proposaient de prendre en compte très rapidement ces coupures dans les parcours piétonniers. Il a mentionné à ce propos que le temps d'attente aux feux ne devrait pas excéder trente à quarante secondes pour les piétons. Sur ce point, il a dit regretter que les feux ne relèvent pas des communes mais du Canton. Il a ajouté que le système de régulation par feux était largement obsolète et a mentionné que le service concerné manquait de surcroît d'effectifs. Il a ajouté que, dans les zones de LMCE, les temps d'attente devraient être au maximum de cinquante secondes. Il a précisé que l'autre objectif était d'articuler les traversées en L pour diminuer les temps d'attente.

Pour finir, il a encore signalé que le plan directeur des chemins pour piétons pourrait proposer des mesures de circulation pour favoriser les piétons.

Questions des commissaires

En réponse à une question d'un commissaire, M. Ziegler a confirmé que, suivant les carrefours, les passages piétons sans feux étaient préférables et seraient l'idéal.

Sur question d'une commissaire, M. Lacourt a indiqué qu'il y avait des exemples de feux gérés selon le système des ondes vertes piétonnes, notamment en Hollande.

Toutefois, M. Ziegler a indiqué que cette mesure n'était pas prioritaire, en raison du fait que les piétons étaient une population très diversifiée, avec des vitesses différentes.

A propos des traversées piétonnes dans les rues 30 km/h qui n'ont pas de marquage, M. Ziegler a déclaré, sur question d'un commissaire, qu'il convenait de respecter le droit fédéral. Mais il a ajouté qu'il était toutefois possible d'utiliser les marges de manœuvre que la proximité d'une école, par exemple, offrait. Il a en outre rappelé qu'il était possible de traverser n'importe où dans ces rues.

En réponse à une question d'un commissaire, M. Lacourt a indiqué que les passerelles et les passages souterrains, même dans les carrefours compliqués, étaient à éviter, car ces passages étaient des ruptures dans le cheminement, qui posaient de surcroît des problèmes d'accessibilité et qui étaient en outre très onéreux.

Rappelant que les cyclistes avaient le droit de tourner à droite, un commissaire s'est demandé s'il serait possible de permettre aux piétons de traverser au même moment. M. Lacourt lui a répondu que ce tourner à droite n'était pas soumis à une confrontation avec un véhicule. Il a précisé que pour le moment il n'y avait pas de problème avec les piétons qui passaient au même moment.

En réponse à une question d'une commissaire qui se demandait pourquoi le plan climat cantonal ne prenait pas en compte le financement du remplacement des installations obsolètes, M. Ziegler a indiqué que le plan climat cantonal réorganisait sous l'aspect climatique un paquet de mesures inhérentes à des politiques publiques. Il a toutefois rappelé que les délais institutionnels généraient inévitablement des retards, à quoi s'ajoutaient les équilibres politiques au sein du Grand Conseil.

Sur question d'une commissaire, M. Ziegler a confirmé que les places très empruntées par les piétons mais qui n'avaient pas de feux, comme la place de Neuve, étaient effectivement problématiques.

M. Lacourt a toutefois nuancé cette appréciation en déclarant que traverser la place de Neuve à pied était relativement aisé.

En conclusion de cette audition, le président a relevé qu'il y avait donc trois axes de mesures, notamment sur les temps d'attente, mais que le problème relevait des moyens. Il a estimé que l'essentiel du problème était de nature politique puisqu'il conviendrait de remettre le piéton au centre. Pour finir, il s'est demandé combien de carrefours avaient été sécurisés depuis 2004.

M. Ziegler lui a répondu que cette information se trouvait dans le bilan du plan directeur. Il a ajouté que le résultat était toutefois très faible puisque c'était un ensemble de mesures qui devaient être prises, notamment par le Canton.

Audition de M^{me} Caroline Marti, présidente de l'Association transports et environnement (ATE), section Genève

M^{me} Marti a déclaré que l'ATE était favorable à cette motion qui rejoignait les ambitions de l'association. Elle a rappelé que la marche à pied était une part modale très importante en Ville de Genève et que tout un chacun était inévitablement un piéton. Elle a signalé que la marche à pied devenait un véritable moyen de déplacement sur de longues distances. Evoquant encore les avantages de la marche à pied, elle a fait remarquer que la marche à pied devait être sécurisée, efficace et agréable. Elle a ajouté qu'il convenait donc de sécuriser les passages piétons et de s'assurer des normes de sécurité à cet égard puisque nombre de passages piétons ne répondaient pas aux normes fédérales, notamment en termes de visibilité. Elle a déclaré que des points de situation devraient être faits avec

des propositions de mesures, de différentes sortes. Elle a enfin signalé que les problèmes de cohabitation étaient de plus en plus fréquents notamment entre les piétons et les vélos ou les trottinettes électriques, relevant de l'absence de choix de l'aménagement de l'espace public.

Elle a fait observer que les temps d'attente aux feux pouvaient être très élevés et elle a mentionné qu'il serait possible de prioriser certains feux, comme le prévoyait la LMCE, et de prévoir des axes piétons. Elle a signalé que l'ATE avait publié il y a deux ans un plan de pénétrantes piétonnes. Elle a en outre ajouté qu'il serait par ailleurs intéressant de tester les ondes piétonnes, bien que leur efficacité puisse être discutable compte tenu des cadences très différentes de marche entre les individus. Elle a insisté sur le fait qu'il était important de faire de la marche à pied un mode de déplacement agréable pour motiver les personnes. Elle a notamment fait remarquer que marcher par exemple le long de la route des Jeunes n'était pas agréable.

Elle a en outre attiré l'attention de la commission sur le dépôt par un membre du Conseil municipal d'une question écrite à propos de la sécurisation des passages piétons, sans que le Conseil administratif n'ait encore répondu à cette question.

Questions des commissaires

En réponse à une question du président, M^{me} Marti a déclaré ignorer combien il y avait de points noirs en 2004, combien avaient été résolus, ainsi que le nombre de victimes.

En réponse à une question d'un commissaire, M^{me} Marti a indiqué qu'au sein du Grand Conseil une motion sur les temps d'attente aux feux avait été déposée mais refusée et, qu'à sa connaissance, aucun autre projet n'était en cours.

M^{me} Marti a confirmé, sur question d'un commissaire, que la visibilité devrait être effective depuis le trottoir pour qu'un passage piéton soit sécurisé et a ajouté qu'il devrait en être de même pour les automobilistes.

La commissaire fait observer que ce n'était pas le cas à la gare de Champel, ce que M^{me} Marti a confirmé, ajoutant que son association avait attiré l'attention des autorités sur ce point-là, ce passage piéton posant de gros problèmes.

Séance du 11 octobre 2022

Prises de position des groupes et votes

Une commissaire Verte a déclaré que son groupe proposait de supprimer l'invite sur les ondes vertes piétonnes qui n'était pas une mesure très pertinente.

Elle a ajouté qu'il semblait en revanche nécessaire d'accroître les ombrages sur les passages piétons et a proposé un second amendement ainsi libellé: «de considérer l'importance d'aménagements procurant de l'ombre – notamment de la végétalisation – le long des axes piétons et dans la mesure du possible à proximité des passages piétons».

Un commissaire du Centre a indiqué que son groupe estimait que cette motion pouvait être un geste fort à l'égard du Canton. Il a ajouté que son groupe était également favorable à l'amendement et a mentionné qu'il voterait cette motion ainsi amendée.

Un commissaire a déclaré que le Parti libéral-radical serait favorable à cette motion compte tenu de la situation à l'égard des piétons qui devraient être favorisés, notamment sur plusieurs axes stratégiques, tout en faisant attention aux personnes à mobilité réduite. Il a toutefois proposé une recommandation de la teneur suivante: «de ne pas péjorer le flux des véhicules sur les axes routiers structurants».

Une commissaire socialiste a indiqué que son parti soutiendrait cette motion au vu des besoins des piétons en termes de sécurité. Elle a rappelé que les temps d'attente étaient parfois trop longs sur certains carrefours alors que les temps de traversée étaient trop courts. Elle a observé qu'il restait souvent un bord d'un centimètre à de nombreux passages qui posaient des problèmes de mobilité aux personnes à mobilité réduite.

Une commissaire de l'Union démocratique du centre a déclaré que son groupe soutiendrait cette motion puisque les piétons étaient les mal-aimés à Genève. Elle a ajouté penser que certains axes étaient mal identifiés. Elle a conclu en déclarant soutenir la proposition d'amendement et la recommandation.

Une commissaire a indiqué que les Verts ne soutiendraient pas la recommandation.

Le président est alors passé aux opérations de vote, qui ont donné les résultats suivants.

Le premier amendement, soit la suppression de l'invite sur les ondes vertes piétonnes, a été accepté par 13 oui (2 LC, 3 Ve, 1 MCG, 3 S, 1 UDC, 3 PLR) et 1 abstention (EàG).

Le second amendement, soit une invite supplémentaire ainsi rédigée: «de considérer l'importance d'aménagements procurant de l'ombre – notamment de la végétalisation – le long des axes piétons et dans la mesure du possible à proximité des passages piétons», a été accepté à l'unanimité, soit par 14 oui (2 LC, 3 Ve, 1 MCG, 3 S, 1 UDC, 3 PLR, 1 EàG).

La proposition de recommandation «de ne pas péjorer le flux des véhicules sur les axes routiers structurant» est refusée par 7 non (3 Ve, 1 EàG, 3 S) contre 7 oui (3 PLR, 1 UDC, 2 LC, 1 MCG).

La motion M-1598 amendée est acceptée à l'unanimité, soit par 14 oui (2 LC, 3 Ve, 1 MCG, 3 S, 1 UDC, 3 PLR, 1 EàG).

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'identifier des cheminements piétons où les temps d'attente aux feux sont particulièrement longs et fréquents;
- d'identifier les carrefours jugés particulièrement dangereux et peu sécurisés pour les piétonnes et piétons;
- de travailler avec les associations actives dans le domaine afin de réfléchir à de nouveaux aménagements piétons permettant de rendre la marche plus attractive et sécurisée;
- de considérer l'importance d'aménagements procurant de l'ombre – notamment de la végétalisation – le long des axes piétons et dans la mesure du possible à proximité des passages piétons;
- de réduire les temps d'attente des piétonnes et piétons aux feux de circulation;
- de rallonger les phases vertes pour piétonnes et piétons afin de permettre à celles-ci et à ceux-ci de traverser de manière confortable et sécurisée indépendamment de leur allure;
- de prendre des mesures pour renforcer la visibilité des piétonnes et des piétons et de créer si nécessaire des îlots intermédiaires pour sécuriser les traversées;
- de créer, lorsque le carrefour le permet, des passages piétons en diagonale afin de favoriser la traversée d'un carrefour en une seule fois.