

Date de dépôt : 12 octobre 2017

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Roger Deneys, Thomas Wenger, Salima Moyard, Nicole Valiquer Grecuccio, Christian Frey, Isabelle Brunier pour une amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons lors des modifications de circulation liées aux chantiers

Rapport de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 16 et 30 mai 2017, puis le 6 juin 2017, sous la présidence de M. Guy Mettan, pour étudier cette proposition de motion dont le premier rapport a été renvoyé à la Commission des travaux par le Grand Conseil lors de sa séance du 6 avril 2017. Que M. Sébastien Pasche qui a assuré la rédaction du procès-verbal de ces séances, et M. Alan Rosset, responsable budget investissements du département des finances, ainsi que M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique, qui ont assisté la commission dans ses travaux, soient remerciés pour leur précieuse collaboration.

Préambule

Il convient de rappeler que le rapport de la Commission des travaux portant sur le projet de motion 2292 a été renvoyé à la Commission des travaux par le Grand Conseil en date du 6 avril 2017 par 53 oui et 27 non. J'étais alors l'auteure du rapport de minorité et suis aujourd'hui auteure du rapport de majorité de la Commission des travaux¹.

¹ Cf. rapport M 2292-A ou séance du Grand Conseil du 6 avril 2017 : <http://ge.ch/grandconseil/memorial/seances/010402/6/9/>

1. Audition de M. Alfonso Gomez, président de l'association Pro Vélo

M. Gomez indique en premier lieu que l'association Pro Vélo a demandé à être auditionnée, car elle considère que c'est un objet important, notamment compte tenu de l'augmentation croissante du nombre de cyclistes (+ 32% sur les six dernières années). Cette motion est également importante sur le plan de la sécurité, puisque certains des accidents graves qui touchent les cyclistes sont souvent dus à des modifications et à une mauvaise signalisation du parcours, lors des travaux en bord de route. Il semble enfin important que l'ensemble des partenaires (autorités et associations) concernés puissent travailler en concertation, ce qui permet de résoudre de nombreux problèmes qui se présentent.

Pro Vélo a rappelé plusieurs fois aux autorités l'importance des problèmes liés aux travaux sur la voie publique ; il y a certes des améliorations, néanmoins des problèmes subsistent. Ainsi, lors de la Journée du vélo à Meyrin le week-end précédant la présente audition, deux personnes sont venues se plaindre de travaux sur la voie publique qui posent des problèmes de sécurité pour les cyclistes.

Questions des député-e-s

Un député S demande si Pro Vélo est aujourd'hui consultée lorsqu'il y a des travaux sur la chaussée. M. Gomez constate que son association est souvent mise devant le fait accompli et plutôt informée par ses propres membres, voire par des gens à vélo qui ne sont pas membres de celle-ci. Une rencontre avec un collaborateur du DETA a permis d'attirer l'attention sur la nécessité de consulter et de travailler en partenariat sur les difficultés rencontrées et liées aux travaux en cours.

Une charte à l'intention des autorités a été émise, tout en soulignant l'importance d'une bonne signalisation, pour éviter des ruptures et prévoir des itinéraires de rechange. Cette problématique concerne d'ailleurs autant les piétons que les vélos. Les piétons sont souvent invités à changer de trottoirs, ce qui pose des problèmes, en particulier pour les poussettes et les personnes à mobilité réduite.

Un député d'EAG observe que les exemples figurant dans la motion sont très parlants, même s'ils datent quelque peu. Il se demande quelle est l'appréciation de M. Gomez sur une éventuelle correction des défauts constatés dans la rue, et s'il y a une constance sur la dangerosité des situations que les cyclistes rencontrent aujourd'hui.

M. Gomez constate une certaine amélioration par rapport à ce qui se passait il y a quelques années. Pro Vélo attire, de manière régulière, l'attention des

autorités sur une bonne signalisation, un problème de luminosité ou autre. L'association a peu de moyens, notamment pour élaborer des statistiques, et il est donc bien possible que certains travaux lui échappent.

Ce même député indique qu'il se trouvait la veille de la présente audition au quai du Seujet et qu'il se dirigeait vers l'ascenseur. Il y a une bande cyclable, puis, tout à coup, des barrières enserrant le cycliste et enfin, 20 mètres plus loin, on s'aperçoit que l'accès est fermé. Ce qui est très dangereux, en particulier de nuit. Il désire savoir ce que Pro Vélo conseille pour éviter un accident à cause de ces situations absurdes et dangereuses, et comment sensibiliser la population. Il observe que les cyclistes vont souvent devant les colonnes de voitures et parfois grillent les feux rouges, justement pour éviter les voitures qui les coincent.

Pour M. Gomez, il convient en premier lieu d'éviter absolument les coupures et, lorsque ce n'est vraiment pas possible, il faut alors les signaler bien à l'avance. Pro Vélo fait part des situations où les signalisations, dans ce type de cas, ne sont pas installées. Il existe en effet une opinion consistant à se dire que les cyclistes n'ont qu'à se débrouiller, ce qui pousse les vélos à faire n'importe quoi, mais il ajoute que, si les gens font n'importe quoi, c'est qu'ils n'ont parfois pas le choix.

Un député PLR désire savoir comment M. Gomez voit la différence entre le vélo « normal » et le vélo électrique. Il observe que se présente un problème en particulier avec les personnes qui achètent tout d'un coup un vélo électrique et qui ne sont pas habituées à faire du vélo. Il se dit pour sa part plus dérangé par les vélos électriques ou les scooters qui roulent sur la piste cyclable que par les voitures et il se demande si des statistiques sur les accidents causés par les vélos électriques existent. Pour Pro Vélo, le vélo est avant tout de la mobilité douce ; le débat du vélo électrique sur la piste cyclable est récurrent. Il est évident que certains vélos électriques arrivent aujourd'hui à des vitesses considérables (jusqu'à 80 km/h) et que ce type de véhicules ne devrait pas avoir accès aux pistes cyclables.

Un second député PLR indique avoir bien compris les mesures générales envisagées par la motion, mais désirerait plus de détails à ce sujet. La motion est en effet revenue à la Commission des travaux, alors que le vote initial consistait à la refuser. De très nombreux chantiers occasionnent des déviations pour les voitures, lorsque l'on est obligé de couper une route, alors que, pour les cyclistes, la tendance est de simplement couper la voie cyclable. Ce député se demande, au cas où des itinéraires de remplacement étaient prévus, si M. Gomez pense que les cyclistes les utiliseraient vraiment. Il évoque les problèmes que les cyclistes rencontrent à l'embouchure de l'autoroute à Blandonnet, où il y a une passerelle de contournement pour les cyclistes, mais

qui n'est pas forcément toujours utilisée. Il estime par ailleurs que les photos présentées concernent toujours des voies de circulation uniques et donc que ce ne sont pas de bons exemples, car il serait difficile de les supprimer pour laisser passer uniquement les vélos et plus du tout les voitures. Il se demande de ce fait s'il serait envisageable de prévoir des itinéraires de déviation ou si cela ne déplacerait pas simplement le problème ou le risque ailleurs.

Pour M. Gomez, cela dépend avant tout des situations ; il relève que les cyclistes ont surtout besoin d'une continuité sécurisée. L'effort fourni par un cycliste, par un motard ou par un conducteur de voiture n'est pas le même et donc la personne en vélo essaiera toujours de chercher la voie la plus directe. A Copenhague, par exemple, lorsqu'il y a des déviations, celles-ci sont réalisées de manière très directe pour les cyclistes, ce qui témoigne d'un grand respect pour ces derniers, ce qui n'est pas encore vraiment le cas aujourd'hui à Genève. Selon lui, les cyclistes respecteront les déviations, si elles sont les plus directes possible et si la signalisation est bien affichée en amont.

Ce même député se demande si le marquage au sol temporaire sur les voies des autres véhicules est une bonne solution. Il observe que, lorsqu'il est en scooter, certaines voitures se croient prioritaires sur tout, mais qu'il y a aussi des scooters ou encore des vélos qui se croient également toujours prioritaires. Pour sa part, en scooter, il considère qu'il n'a jamais la priorité, car c'est une question de sécurité personnelle. Le cycliste ne doit donc lui aussi jamais penser qu'il est prioritaire. Ce député évoque le cas encore récent d'une jeune femme décédée lors d'un accident à Chêne-Bougeries.

Un député S précise que, dans ce cas, la cycliste était devant le camion incriminé et que ce dernier lui a coupé la route en tournant à droite.

M. Gomez observe que le fait d'énoncer que les cyclistes doivent faire attention et qu'ils ne sont pas prioritaires ne va pas améliorer la sécurité de ces derniers. Dans la circulation, il s'agit de toujours protéger le plus faible et, de ce fait, le marquage temporaire au sol, cité précédemment, constitue un gros point noir. Le marquage au sol est certes important, mais insuffisant ; il faut mettre en outre des plots en plastique pour avertir les automobilistes qu'il y a bien une modification de parcours des cyclistes. S'il n'y a pas la place pour prévoir une piste cyclable, alors il faut en effet prévoir une déviation.

Un député S relève que les vélos électriques constituent certes un problème, mais on voit aussi d'autres modes de mobilité sur la voie de bus ou la piste cyclable, par exemple les trottinettes, ce qui pose également question. Il relève que, lors de la séance plénière, s'est posée la question, au niveau de l'enquête des chantiers, des frais occasionnés et celle de la protection des travailleurs sur ces chantiers. Quand bien même cette réflexion est très pertinente, il ne faut en

effet pas déboucher sur une superstructure administrative qui ferait ralentir les autorisations de chantier. Aujourd'hui, le problème principal est que les cyclistes ne sont jamais consultés et qu'il n'y a donc aucune négociation. Ce député estime qu'il devrait y avoir au moins une consultation lors des longs chantiers.

M. Gomez précise que Pro Vélo a lourdement insisté sur l'importance d'un espace de dialogue avec M. Favre, notamment en ce qui concerne les gros travaux qui vont se réaliser à Versoix.

Un député PLR revient sur la préoccupation portant sur la protection des travailleurs. Il relève que les installations de chantier sont réduites aujourd'hui au minimum, ce qui relève d'une réalité économique due au triplement de la taxe de l'occupation du domaine public ; les entreprises ne mettent plus qu'une simple sapine (treuil entouré d'un échafaudage utilisé sur les chantiers) qui déborde en effet très souvent sur les voies cyclables. Si une piste cyclable fait le tampon, à côté d'un chantier, pour les ouvriers, mieux vaut marcher sur la piste cyclable que sur la route. Au niveau de la réflexion sur la sécurité des voiries, il faut donc prendre en compte à la fois les usagers de la route et les ouvriers qui travaillent sur le chantier, sans tomber néanmoins dans un délire administratif et financier.

2. Poursuite des travaux de la Commission des travaux

Un député UDC considère qu'un cycliste doit être au courant de la circulation et que cette motion ne sert à rien ; le problème réside dans le fait qu'elle ne vise qu'une seule catégorie d'usagers de la route.

Un député S remarque que les automobilistes ont eux aussi un intérêt à ce que les autres usagers automobilistes choisissent d'autres modes de déplacement, comme le vélo, car ainsi il y aura moins de voitures sur la route et donc plus de place. Il observe que la motion concerne également les piétons et rend compte, de façon pragmatique, du fait que les chantiers posent aujourd'hui problème. Certes, les chantiers changent tous les jours, mais le problème reste qu'une signalétique élémentaire pour les cyclistes ne suit absolument pas ces changements et que les situations de blocage sont nombreuses. La situation au cas par cas peut être améliorée de manière pragmatique. En effet, en améliorant la sécurité des piétons et des cyclistes, tout le monde a à y gagner ; il ne sert à rien de dire que les cyclistes n'ont qu'à se débrouiller comme les autres, car il s'agit parfois d'accidents très graves, voire mortels.

Ce même député et auteur de la motion rappelle que le PDC avait formulé un amendement pour supprimer la dernière invite, ce à quoi il ne s'oppose pas,

mais il insiste néanmoins sur l'importance d'une consultation avant que les chantiers ne soient réalisés, pour au moins essayer d'avertir des dangers et de prévoir des mesures de sécurité, en particulier au niveau de la signalétique pour les piétons et les cyclistes pendant les longs chantiers.

Un député MCG relève que les deux dernières invites sont très contraignantes et nécessitent de gros moyens humains ; néanmoins, la première invite lui semble intéressante. Il donne l'exemple de la rue Caroline en travaux, où est installé un micro-passage piétons ; les entreprises qui travaillent sur ce genre de chantiers devraient fournir des efforts supplémentaires pour les usagers. Comme il s'agit d'un axe très utilisé par les cyclistes et les piétons, il estime que la sécurité n'est pas en effet au top, d'où le soutien de son groupe à la première invite.

Un député Ve considère pour sa part que la troisième invite peut être supprimée, mais pas la deuxième ; il propose plutôt de la modifier en la transformant de la manière suivante : « *à maintenir les voies dédiées à la mobilité douce, dans la mesure du possible, lors des chantiers, en modifiant les voies de la circulation* ». Ce qui permettrait de transmettre un message au Conseil d'Etat sur le fait qu'il y a un problème de sécurité qui affecte les cyclistes et les piétons, lors des chantiers touchant la voie publique.

Un député d'EAG regrette quant à lui qu'il y ait une forme de déni face aux difficultés que rencontrent les cyclistes. Outre la situation sur le Seujet qu'il a mentionnée précédemment, il relève que, à la rue de la Dôle, il y avait simplement un trou de 2 mètres sans aucune signalisation et sans aucune barrière devant ; c'est un miracle que personne n'y soit tombé. Les aberrations sont donc encore très nombreuses. Ainsi, à la rue du Contrat-Social, on dévie les cyclistes sur la voie de gauche, ce qui veut dire qu'on les invite à aller se suicider contre le trafic venant d'en face. Enfin, ce même député indique être en faveur de la motion, avec la suppression de la troisième invite et éventuellement l'amélioration de la seconde.

Un député UDC considère pour sa part que la première invite tombe sous le sens. Il invite les motionnaires à proposer une modification de leur motion. Il rappelle par ailleurs que la commission a refusé une motion proposant que l'on nomme quelqu'un pour qu'il dirige les travaux et se rende sur place ; il ne faut donc pas venir pleurer après coup. Un député EAG précise que celle-ci ne concernait pas la mobilité douce.

Le groupe PDC votera quant à lui cette motion, tout en proposant la suppression de la troisième invite et en soutenant par ailleurs la proposition des Verts de modifier la deuxième invite comme suit : « *invite le Conseil d'Etat à maintenir les voies dédiées à la mobilité douce* ».

Un député S et auteur de la motion se dit d'accord avec la suppression de la troisième invite, l'idée restant que le département soit sensibilisé et qu'il trouve lui-même une solution pour la sécurité de tous. Il ajoute que la question des piétons, des poussettes et des personnes handicapées pose en effet problème, en particulier en présence de seuils. Ainsi, des personnes en fauteuil roulant doivent utiliser, pour cette raison, les voies de la circulation. Il relève pour sa part que, à ce stade, il soutient le maintien de la première invite, la modification de la seconde et la suppression de la troisième.

La commission décide d'auditionner le DETA sur proposition d'un député PLR qui pose les problématiques du prix du domaine public, de la politique d'adjudication du prix aux entreprises et enfin, celle de savoir comment la sécurité du chantier est pondérée dans l'évaluation.

3. Audition de M^{me} Fabienne Peracino-Rostan, ingénieure, et de M. Jérôme Conne, responsable technique régional, de la direction générale des transports (DGT), ainsi que celle de M. David Favre, directeur général de la DGT

Lors de son audition du 30 mai 2017, M. Favre indique tout d'abord que M^{me} Peracino-Rostan est responsable de la mobilité douce et que M. Conne est responsable technique régional sur la rive droite, mais assume la coordination avec ses collègues pour une homogénéisation des pratiques.

Concernant l'annonce de chantier à la DGT, avec un focus sur la prise en compte des besoins des piétons et des cyclistes, M. Conne précise que, lorsque des entreprises veulent faire des travaux sur le domaine public, elles passent par un logiciel de la DGT et y inscrivent l'annonce du chantier, qui est alors traitée à la DGT par des techniciens qui décident soit de donner tout de suite une directive, soit de se rendre sur place si la situation est plus complexe avant d'émettre une ou plusieurs directives. Préalablement, les maîtres d'ouvrage annoncent les chantiers sur la Plateforme Chantiers Mobilité (PCM), ce qui permet de détecter si les chantiers sont contraignants ; si tel est le cas, une information est donnée sur le site d'Info Mobilité. Une fois que le technicien a pris une décision, il émet une directive qui est encadrée par la loi et les normes et qui prend forcément en compte l'ensemble des usagers de la route et de la voie publique sous l'angle de la sécurité. On ne peut néanmoins pas toujours favoriser les piétons et les cyclistes, car cela dépend du contexte, du lieu et du type de réseau, de la signalisation lumineuse, etc. M. Conne observe que les situations ne sont jamais simples, qu'il y a environ 3700 annonces de chantier par année et 8500 directives aux entreprises.

M. Favre ajoute que les plus gros chantiers donnent lieu à plus d'attention que les petits. Il n'est pas évident de concerter les associations pour chaque mesure de chantier, mais la mobilité douce est prise en compte. Il relève toutefois que les normes sont en cours de modification pour mieux prendre en compte les aspects liés à la mobilité douce. Dans un certain nombre de cas, la DGT peut décider, pour des questions de sécurité et d'engagement de responsabilité, qu'une situation bancale qui aurait favorisé les piétons ou les cyclistes, ne soit pas retenue, à partir d'une analyse multicritères. Il n'est en effet pas toujours possible de trouver des solutions acceptables pour le remplacement des bandes et des pistes cyclables. M. Favre évoque par exemple le chantier situé sur la place des particules au CERN et il observe que tout ne se passe pas comme prévu sur le terrain. Dans ce cas précis, il y a eu dans les premières heures un constat de problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes montrant que cela devait être mieux régulé. La mobilité douce fait désormais l'objet d'une attention toute particulière.

M^{me} Peracino-Rostan précise que, dans le plan d'action de la mobilité douce 2015-2018, une fiche de mesures est spécifiquement dédiée à la question de la prise en compte des modes doux dans les chantiers, avec pour principaux objectifs, de pouvoir informer les usagers des chantiers des itinéraires alternatifs et garantir des itinéraires acceptables et bien signalisés pour les piétons et les vélos. Une réflexion est en cours pour voir comment matérialiser cette fiche de mesures, à travers, d'une part, une directive interne visant à transmettre une check-list aux personnes responsables pour qu'elles vérifient les emprises sur la voie publique et les questions de sécurité, avec une logique par types de réseaux, et, d'autre part, l'élaboration d'un fascicule de recommandations aux entreprises.

M^{me} Peracino-Rostan indique par ailleurs que la norme sur la signalisation temporaire pour les routes primaires et secondaires est en cours de remaniement à l'OFROU et qu'il est attendu de voir quelles seront les modifications apportées à ces normes. Elle observe que, en parallèle, existait auparavant la commission des pistes cyclables qui permettait de se pencher sur des points techniques et de détails des projets. Celle-ci a été supprimée et, en 2016, un groupe de concertation a été créé avec les principales associations actives dans la mobilité douce. La prise en compte des modes doux dans les chantiers est ressortie dans ce cadre-là et un deuxième groupe de concertation technique plus restreint a été créé, dans lequel des projets sont présentés aux associations pour recueillir leurs observations et les tenir informées des mesures spécifiques qui seraient prises et qui engendreraient notamment des déviations ou des problématiques spécifiques d'itinéraires alternatifs. Il est par

exemple prévu de rencontrer les associations pour les informer de ce qui va être mis en place dans le cadre du chantier de Pont-Rouge.

M. Favre souligne que les organes de concertation existent bel et bien ; la priorité est de travailler ensemble sur les nouveaux projets et sur les grands chantiers. Ce qui est une réponse à la première invite de la motion ; la seconde n'aurait en revanche selon lui pas d'impact spécifique, puisque ces aspects sont déjà pris en compte, sachant que chaque chantier est une situation particulière et qu'il y en a de toutes les tailles. Concernant la troisième invite, M. Favre considère que le travail est déjà effectué et que les acteurs de la mobilité douce sont consultés ; le fait de prévoir un processus de consultation systématique serait trop lourd à mettre en place et ralentirait grandement l'ensemble des chantiers. Un mécanisme pour les plus grands chantiers pourrait néanmoins être mis en place.

Questions des député-e-s

Un député MCG relève que les directives ne sont pas comprises, ce qui peut s'avérer difficile en particulier pour les personnes sur le terrain. Il désire savoir s'il est exigé de la part des entrepreneurs de fournir des preuves du respect de ces directives. Par ailleurs, il évoque le dos-d'âne dangereux situé à la rue Caroline et remarque qu'il y a eu une signalisation après qu'il ait lui-même évoqué ce cas en commission. Le passage piétons provisoire mis en place à ce même endroit est aussi assez dangereux. Il désire donc savoir si quelqu'un va systématiquement sur le terrain et si l'on a notamment un passage suffisant pour les poussettes.

M. Favre souligne que les directives sont la base de toutes les relations contractuelles pour l'ouverture de tout chantier. Les plans sont validés, mais une vérification systématique sur le terrain n'est pas possible pour des questions d'effectifs, quand bien même des contrôles sporadiques sur les chantiers d'importance sont effectués. Quant au cas de la rue Caroline, il en prend note.

Ce même député estime que les plus grands chantiers comme le CEVA sont bien sécurisés et que ce sont les petits chantiers qui sont les plus chaotiques ; une piqûre de rappel au sujet des bonnes pratiques est nécessaire, pour garantir le respect et la sécurité de tous les utilisateurs de la voie publique. Raison pour laquelle il soutient la première invite de cette motion.

M. Favre souligne qu'il y a des chantiers annoncés et d'autres qui ne le sont pas. Il relève que, lorsqu'il a fait sa tournée avec un inspecteur de chantier, il a vu qu'un camion déchargeait des plaques de béton sur le trottoir, que les plaques étaient surélevées par une grue et que, en dessous, des piétons

passaient par là. Il mentionne qu'il y a des chantiers planifiés et que, parfois, une grue est appelée à un autre endroit, alors que cela n'était pas prévu au départ. Il y a en effet des problèmes au niveau des petits chantiers et un travail de sensibilisation et de formation des entreprises doit être effectué, raison pour laquelle les éléments mentionnés par M^{me} Peracino-Rostan sont en train d'être mis en place. Toutefois, M. Favre insiste sur le fait que les entreprises savent qu'elles assument une responsabilité importante en matière de sécurité, même si la situation reste encore largement perfectible.

M. Conne mentionne les réunions régulières avec les SIG au niveau des plans et des directives qui sont certes compréhensibles par les entreprises, mais pas toujours par les ouvriers. Un plan s'avère toujours plus parlant qu'une liste de directives ; un travail est donc conduit dans ce sens avec les SIG.

Une députée S revient sur l'accident mortel à la place Longemalle, dans le cadre d'un chantier de la Ville de Genève. Elle ajoute qu'il y avait en même temps un autre chantier de la Ville, le réaménagement de la place du Rhône, qui a affecté pendant des mois les piétons et les cyclistes qui devaient se resserrer sur une bande d'environ 1m50 pour se rendre en direction des Eaux-Vives ou au pont des Bergues – ce qu'elle avait d'ailleurs signalé en séance plénière, sans succès. Elle remarque par ailleurs que l'ancien bâtiment PKZ sur la place de la Fusterie est en travaux et que les cyclistes doivent tourner à cet endroit, pour éviter la rue du Marché. Or, rien n'est signalé au sujet du rétrécissement de l'espace, alors qu'il s'agit d'un chantier qui vient de démarrer. Cette députée ne constate donc pas des effets ou des améliorations dus aux directives mentionnées. Elle désire connaître ce qui est prévu pour le chantier de la plage des Eaux-Vives qui va démarrer en septembre et qui va générer un grand trafic de camions, et comment le canton anticipe le futur chantier des Clés-de-Rive.

M. Favre précise que l'Etat anticipe pour autant qu'il puisse le faire. Les situations sont anticipées avec tous les acteurs concernés par les chantiers pour assurer une coordination et éviter ainsi d'ouvrir les axes, de les refermer et de les rouvrir tout de suite derrière. Un zoom est effectué sur le secteur des Nations, de l'aéroport jusqu'à la gare Cornavin, qui va connaître une concentration de chantiers sur quelques années que M. Favre juge effrayante. Il relève à cet égard que l'on a de la peine à envisager comment l'on va coordonner tous ces chantiers, ce qui pose des questions énormes en termes d'organisation, d'où la mise en place d'un projet pilote.

M. Favre prend par ailleurs note des chantiers évoqués par la députée précédente et souligne qu'il y a une anticipation notamment pour la plage des Eaux-Vives et qu'il y en aura aussi une pour les Clés-de-Rive. Il observe

toutefois que c'est une question de masse exponentielle de chantiers qu'il faut gérer.

M. Conne souligne que la PCM n'est pas passive ; des rendez-vous d'étude sont pris si nécessaire, afin de donner une pré-évaluation des contraintes et de les inclure dans l'appel d'offres.

Un député PLR indique qu'il existe selon lui un problème au niveau du coût de l'occupation du domaine public et il désire savoir s'il y a une différenciation selon le lieu où se situe le chantier, et les aspects de sécurité. M. Favre considère que la sécurité n'a rien à voir avec le coût de l'emprise du chantier sur la voie publique. L'emprise la plus restreinte est imposée ; à partir de là, la mobilité est gérée et les mesures de sécurité, exigées.

M. Conne souligne que des cas peuvent se présenter où l'on ferme carrément une rue pendant un court laps de temps, ce qui revient au final moins cher que l'empiétement sur la voie publique pendant des mois. M. Favre précise que c'est un peu comme les CFF qui vont fermer pour la première fois le tronçon Lausanne-Berne pendant quelques semaines au lieu de faire durer le chantier sur plusieurs mois.

M^{me} Peracino-Rostan observe qu'il y a trois secteurs définis dans le règlement, mais que ces trois secteurs sont au même tarif concernant les chantiers ; c'est le temps de l'emprise du chantier qui détermine le coût. Ce député PLR comprend qu'il n'y a donc pas de différenciation de tarif sur le principe de la sécurité. Il estime qu'il s'agit d'une première piste à explorer. Il relève que le PL sur le règlement qui est passé pendant les vacances d'octobre par le Conseil d'Etat sans concertation des associations professionnelles a fait tousser pas mal de personnes. Il indique que, maintenant, il va y avoir un PL à ce sujet. S'il y a une décision politique qui vise à appliquer un principe de sécurité selon le lieu du chantier, une entreprise saura alors à quelle sauce elle va être mangée selon où elle va travailler.

M. Favre ne voit pas vraiment le lien avec la mobilité douce et la sécurité. Ce député précise que l'emprise du chantier rogne parfois 1m50 de bande cyclable. M. Favre souligne que ce n'est pas autorisé. Ce député observe toutefois qu'il n'y a néanmoins pas de contrôles. Il relève le cas de l'avenue Henry-Dunant qui mange la piste cyclable depuis des mois. M. Favre pense que l'on pourrait envisager de taxer plus les entreprises qui mangent beaucoup de territoire.

Ce même député désire encore connaître la pondération donnée dans les critères d'adjudication au niveau de la sécurité d'une installation du chantier et de son emprise. M. Favre rappelle que ce n'est pas la DGT qui attribue les mandats, mais l'OBA. Il considère que l'on ne parle pas de la même chose,

mais il comprend que l'on pourrait sensibiliser l'Etat afin que l'on utilise des critères pondérés par rapport à la sécurité lors des adjudications des marchés publics.

Un député Ve remarque que les directives sont émises pour les gros chantiers, mais pas forcément pour les petits, et il désire savoir comment s'impose une directive. M. Conne souligne que, dès qu'il y a une annonce de chantier, il y a au minimum une directive donnée à l'entreprise. Ce même député observe qu'il n'y a pas de moyens de contrôler l'efficacité des directives. M. Favre est en désaccord avec cette remarque. Ce député s'interroge encore sur le pourcentage des contrôles. M. Conne mentionne qu'il y a eu plus de 700 contrôles en 2016 sur environ 3700 chantiers.

Ce député constate que l'on n'a pas les moyens de vérifier l'efficacité et le respect des directives qui sont données et s'interroge par ailleurs sur les moyens tangibles qui passent par la formation des entreprises. M. Favre souligne la volonté de travailler avec les entreprises comme l'a mentionné M^{me} Peracino-Rostan.

Ce député désire encore connaître les sanctions découlant des contrôles. M. Conne relève que, s'il y a des modifications à faire, soit une mise aux normes est requise tout de suite, soit un avertissement est donné s'il y a un manque constaté pour la deuxième fois, soit il y a carrément une dénonciation de l'entreprise à la police si la mise en danger est jugée trop forte. Ce dernier cas de figure n'est en effet pas fréquent.

Une députée S revient sur les constats de la motion, soulignant que les difficultés rencontrées relevaient de chantiers qui faisaient pourtant l'objet de mesures de la part de la DGT. Elle désire savoir si, dans ces cas, l'on peut envisager une porte d'entrée pour les citoyens afin qu'ils puissent faire part de leurs difficultés dans leurs trajets quotidiens. Par ailleurs, elle comprend qu'il y a en moyenne deux contrôles par jour et que l'on ne peut donc pas avoir ainsi une vision précise de ce qu'il se passe sur l'ensemble des chantiers. Elle désire néanmoins savoir s'il y a des personnes dont la tâche est spécifiquement d'effectuer ces contrôles et, enfin, si l'on pourrait envisager que ces personnes se rendent systématiquement sur les lieux où des problèmes sont signalés.

M. Favre précise que sa direction est toujours preneuse d'informations et ira voir les chantiers évoqués par la motion. Il estime que la DGT est facilement atteignable et reçoit des courriers de toutes sortes tous les jours. Il existe un numéro de téléphone unique, par Facebook et par le site de l'Etat de Genève, mais des réflexions sont en cours pour améliorer l'interaction avec le citoyen dans un sens de contribution globale.

A la question d'un député UDC qui désire savoir si la PCM a été étendue aux plus petits chantiers, M. Favre souligne que celle-ci concerne toujours uniquement les grands chantiers. Ce député comprend que la DGT gère tous les chantiers, puis qu'ils sont ensuite dispatchés. M. Conne explique que les maîtres d'ouvrage introduisent tous leurs chantiers sur la PCM, ceux-ci sont analysés à la DGT qui conserve ensuite les gros chantiers à fort impact, tandis que tous les autres sont traités, mais ne font pas l'objet d'une attention spécifique, ni d'une coordination avec l'ensemble des acteurs. M. Favre précise que ces plus petits chantiers font l'objet néanmoins d'un traitement par l'inspecteur des chantiers qui, le cas échéant, effectue une visite sur le terrain. De fait, tous les chantiers passent par un crible humain.

Ce même député revient sur la proposition de la motion 2307² pour la mise en place d'un coordinateur de tous les chantiers en cours et futurs, tandis que la présente motion propose des mesures qui sont, selon lui, déjà en partie prises. M. Favre souligne que, si les demandes de la motion sont satisfaites, il n'en demeure pas moins qu'une concertation des milieux de la mobilité douce n'est pas garantie systématiquement pour chaque chantier. Il précise qu'il n'était pas directeur de la DGT lors du traitement de la motion 2307, mais que cela relevait plutôt à son sens de l'amélioration de l'organisation de la PCM pour une vision plus globale des chantiers sur le plus long terme. Une réflexion de coordination plus globale à cause de la multiplicité des chantiers prévus aux Nations est en cours.

Un député MCG relève pour sa part que la motion concerne les éléments les plus faibles des usagers de la voie publique et qu'il ne faut, en ce sens, pas transiger, notamment sur la demande d'une signalisation suffisamment claire, visible et placée suffisamment loin du chantier pour que l'on puisse prendre des dispositions à temps pour éviter le chantier. Il s'interroge sur la collaboration avec la police cantonale chargée de la circulation et du respect des marques et des signaux ; il observe que la DGT a donc potentiellement 1000 « collaborateurs ».

M. Favre souligne qu'il n'a pas mentionné un besoin de ressources supplémentaires. Outre la police, il y a aussi l'inspection des chantiers. M. Conne relève qu'il s'agit en effet d'une entité qui collabore avec la DGT et qui gère avant tout la sécurité des ouvriers sur le chantier et aux abords. Il ajoute enfin que la police fait partie de la PCM et qu'elle est donc toujours impliquée.

² Cf. <http://ge.ch/grandconseil/search?search=M+2307>

4. Discussion de la commission et prises de position

Lors de la séance du 6 juin 2017, la Commission des travaux reprend ses discussions.

Un député MCG souligne que son groupe soutiendra la première invite, mais pas les deux suivantes qu'il juge trop lourdes. Il propose néanmoins une nouvelle formulation de la seconde invite, à savoir : « à donner une formation et une sensibilisation adéquates aux entreprises sur la mise en place entre autres d'aménagements avec une signalisation conforme. »

Un député UDC estime quant à lui que cet amendement n'est pas sérieux et qu'il s'agit d'une nouvelle usine à gaz. L'audition du DETA montre que le département tend vers quelque chose de plus général. Cette motion témoigne d'un manque de confiance et de respect vis-à-vis de l'administration qui fait des efforts, en fonction notamment des situations qui évoluent de jour en jour et parfois d'heure en heure. Ce député se dit en outre rassuré par le fait que l'on met tout en œuvre, y compris pour les piétons et les vélos.

Un député PLR indique que son groupe va plutôt dans le sens de l'amendement présenté par le député PDC lors de la séance précédente, à savoir la suppression des deux dernières invites. Il souligne par ailleurs que les réponses du département, notamment sur la taxe d'empiètement du domaine public, n'ont pas été selon lui satisfaisantes. Il propose donc de garder la première invite, mais en y ajoutant « ..., notamment par une taxe différenciée de l'occupation du domaine public », car il observe que les entreprises diminuent l'empiètement au détriment de la sécurité des piétons et des cyclistes.

Un député Ve soutiendra quant à lui les propositions évoquées.

Un député d'EAG considère que la proposition PLR contient un mélange de genres, ce qui diminue l'effet de l'invite, puisque cela laisse penser que seule la question de la différenciation des taxes va permettre aux mesures de protection d'être assurées. Il propose donc de reformuler une autre invite, proposition avec laquelle le député PLR est d'accord.

Une députée S estime pour sa part qu'une attention particulière devrait être accordée aux contrôles mis en place, car l'on a pu constater qu'il n'y avait pas une absence totale de signalétique, mais au contraire parfois une signalétique absurde et, dans d'autres cas, des demandes de signalisation qui ne sont pas satisfaites. Le contrôle sur le terrain et le suivi sont donc essentiels.

Le président soumet au vote la suppression de la deuxième invite qui est acceptée par 10 pour (2 UDC, 4 PLR, 1 Ve, 1 PDC et 2 MCG), 3 contre (1 EAG et 2 S) et 0 abstention.

Le président soumet au vote la suppression de la troisième invite qui est acceptée par 10 pour (2 UDC, 4 PLR, 1 Ve, 1 PDC et 2 MCG), 2 contre (2 S) et 1 abstention (1 EAG).

Concernant la formation proposée par un député MCG, un député UDC s'interroge sur son financement. Ce député MCG souligne que des directives sont en cours de rédaction ; il considère que celles-ci doivent être rédigées de façon à ce que ceux qui doivent les appliquer puissent les comprendre. Il relève en outre que les auditions ont pu préciser que le département travaillait dans ce sens. Il faut donc également aller vers une sensibilisation qui pourrait aussi être développée.

Une députée S souligne que l'on se trouve ici dans les mesures de prévention des accidents et il pense que, s'il n'y a pas pour cela des financements cantonaux, on pourrait alors certainement trouver des financements fédéraux. Elle relève en outre que l'on demande à tout un chacun de faire un certain nombre d'efforts pour le domaine public et que le fait d'offrir un cours aux entreprises pourrait être une bonne idée.

Un député MCG estime quant à lui que, si les cours sont délivrés par l'Etat, peu importe le financement ; les entreprises vont y aller, même si elles doivent les payer. Dans ce cas, cela sera rétro-facturé aux clients. Il rappelle par ailleurs que l'Etat est le client majeur des travaux sur la voie publique.

Un député PLR remarque que, dans le cadre de la construction du génie civil et des parcours sécurisés mis en place par les associations professionnelles, des difficultés se sont présentées en interne, car il faut détacher des employés pour ces cours, ce qui représente une charge pour les employeurs, soit un coût supplémentaire.

Un député MCG pense qu'il y a assez de publicité autour du coût des accidents de chantier et que l'argument ne tient pas la route. Il évoque les campagnes de la SUVA pour la protection des travailleurs. Il considère que l'impact des accidents de travail est un véritable problème et il ne comprend pas pourquoi l'on rechigne pour une journée ou une demi-journée de formation. Pour le député PLR précédent, cet argument ne tient pas la route, car les formations SUVA sont obligatoires et la protection des personnes qui travaillent fait partie des obligations de l'Etat. Il est fait référence ici à tout autre chose.

Le président soumet au vote l'amendement proposé par le MCG, à savoir : « à donner une formation et une sensibilisation adéquates aux entreprises sur la mise en place entre autres d'aménagements avec une signalisation conforme. » Cet amendement est refusé par 7 pour (3 MCG, 1 EAG, 2 S et 1 Ve), 7 contre (4 PLR, 2 UDC et 1 PDC) et 0 abstention.

Un député PLR propose une autre seconde invite, à savoir : « *à appliquer une taxe d'occupation du domaine public différenciée pour renforcer la protection des piétons et des cyclistes.* »

Une députée S s'interroge sur le lien de cause à effet entre une taxe différenciée et le renforcement de la sécurité. Le député PLR et auteur de l'invite indique que cela se traduirait par un coût de l'occupation de la bande de 1,5 m qui coûterait aux entreprises par exemple 17 F le m² au lieu de 60 F le m². Cette députée considère qu'il s'agit donc d'une diminution de la taxe et non d'une différenciation de taxe.

Ce même député propose alors « *à appliquer une taxe d'occupation du domaine public réduite pour renforcer la protection des piétons et des cyclistes.* »

Cette même députée S se demande en quoi le fait que les entreprises paient moins, va pousser ces dernières à faire plus attention à la signalisation liée à la sécurité. Ce député PLR explique que ce sont souvent des adjudications à forfait et que, dans la réalité, des barrières sont disposées le plus loin de la route, en mangeant sur la bande cyclable pour gagner un maximum de place et, alors, le cycliste ne passe plus.

Un député PDC se demande si cela ne pousserait pas les chantiers à durer plus longtemps. Le député PLR indique que ce n'est pas le cas, car plus ça dure, plus ça coûte cher. Il ajoute que, pour le moment, on ne sait pas à quelle sauce l'entreprise va être mangée en termes de taxe d'occupation.

Une seconde députée S trouve la proposition cocasse ; elle relève que les taxes sur le domaine public ont toujours été un combat de la droite. On voit que cela pose problème, par exemple lors des manifestations de quartier, et que, maintenant, le problème se pose aussi pour les chantiers. Ce même député PLR explique qu'il y a un périmètre de x m² et que la bande de 1,5 m de sécurité ne serait pas au même coût que le reste, s'il s'agit d'un espace dédié à la mobilité douce.

Le président soumet au vote l'amendement PLR, à savoir : « *à appliquer une taxe d'occupation du domaine public réduite pour renforcer la protection des piétons et des cyclistes.* »

Cet amendement formulé comme une deuxième invite est accepté par 9 pour (1 EAG, 1 S, 1 PDC, 4 PLR et 2 UDC), 0 contre et 5 abstentions (1 Ve, 1 S et 3 MCG).

Une députée S propose l'invite suivante qui serait ainsi la troisième invite : « *invite le Conseil d'Etat à renforcer les mesures de contrôle afin d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes et de maintenir les voies dédiées à la mobilité douce dans toute la mesure du possible.* ». Elle souligne que les voies

de circulation des piétons et des cyclistes ne sont souvent plus maintenues et que les gens vont alors sur la route ou sur les voies du tram, au péril de leur sécurité et du confort des autres usagers de la route.

Un député MCG considère que cette proposition est pleine de bon sens. Il évoque le cas de la route du Grand-Lancy qui présente deux situations dangereuses, notamment dans la montée en direction de la route de Chancy où il y a un déport à droite pour les voitures, avec une suppression de piste cyclable. Il pense donc que le département devrait être sur le terrain pour vérifier que les panneaux sont bien mis en place, au lieu de rédiger simplement des directives.

Un député UDC s'inscrit en faux par rapport à cette dernière intervention. Il précise que, à cet endroit, les piétons, dans le sens descendant, sont invités à descendre du trottoir et qu'il est clairement indiqué qu'il n'y a plus de piste cyclable. Il observe que les vélos roulent alors sur la route. Il ajoute que, dans le sens montant, la situation change tous les jours et que les voitures se déportent en effet actuellement sur la piste cyclable et les cyclistes sur le trottoir. Il indique que chaque usager sait que, s'il est déporté sur une voie ne lui appartenant pas usuellement, il n'est donc pas prioritaire. Il estime que le code de la route est suffisant.

Un député PLR considère par ailleurs que, plus il y aura de signalisations, plus les usagers des voies à mobilité douce penseront qu'ils seront en sécurité, par exemple sur le boulevard Helvétique, après le pont Charles-Galland, où il y a une sécurisation du passage piétons au milieu des voies de circulation. Il craint un jour un accident à cet endroit, car les piétons vont désormais traverser sans faire attention.

La députée S précédente ne comprend pas l'intervention d'un député PLR selon lequel la proposition d'amendement socialiste reviendrait à dénigrer le travail de l'administration. Il existe nombre d'exemples où des possibilités de circulation pour les piétons ou les cyclistes n'ont pas été garanties ; il s'agit donc simplement de signifier la volonté de voir cet accompagnement se réaliser. Ce qui a un lien direct avec l'amendement du député PLR, lequel a convaincu une majorité de la commission sur le fait que les chantiers empiètent parfois sur la piste cyclable à cause de la taxe élevée de l'occupation de la voie publique. Cette même députée relève enfin que cela n'est en aucun cas un détournement du code de la route ou d'une autre loi, mais simplement une façon de montrer l'intérêt que l'on a pour la sécurité des personnes.

Une seconde députée S considère que cette motion n'est pas désuète et montre que, partout où l'on peut, des voies de mobilité douce doivent être conservées, notamment lors de chantiers empiétant sur la voie publique. C'est

en effet, selon elle, dans les moments où il n'y a plus de sécurité que l'on se rend compte que l'on doit tout faire pour que la sécurité continue à exister dans le futur.

Le groupe PDC est favorable à cet amendement pour sensibiliser tout le monde, et d'autant plus qu'il n'y a pas de coût supplémentaire engendré par cette invite.

Le président soumet au vote l'invite proposée par une députée S : « *à renforcer les mesures de contrôle afin d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes et de maintenir les voies dédiées à la mobilité douce dans toute la mesure du possible.* » qui est acceptée par 10 pour (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR et 3 MCG), 2 contre (2 PLR) et 2 abstentions (2 UDC).

5. Vote final

La motion 2292 ainsi amendée :

- *à renforcer les mesures de protection des piétons et des cyclistes lors des chantiers qui empiètent sur les trottoirs et les aménagements cyclables ;*
- *à appliquer une taxe d'occupation du domaine public réduite pour renforcer la protection des piétons et des cyclistes ;*
- *à renforcer les mesures de contrôle afin d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes et de maintenir les voies dédiées à la mobilité douce dans toute la mesure du possible.*

est acceptée par 11 pour (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR et 3 MCG), 0 contre et 3 abstentions (1 PLR et 2 UDC).

Proposition de motion (2292-B)

pour une amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons lors des modifications de circulation liées aux chantiers

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- les nombreux cas de disparitions subites des trottoirs et pistes cyclables des voiries lors de chantiers ou d'autres installations temporaires qui empiètent sur l'espace public ;
- le Plan directeur cantonal Genève 2030 qui vise le développement d'une mobilité multimodale basée sur quatre piliers, l'un d'eux étant la mobilité douce ;
- le rapport Mobilité 2030 adopté par le Conseil d'Etat qui fixe notamment comme objectif d'offrir une priorité maximale à la mobilité douce dans le cœur de l'agglomération et de densifier et améliorer le réseau cyclable ;
- le fait que ces disparitions posent un problème de sécurité pour tous les usagers de la route et sont contraires à la politique cantonale en matière de mobilité ;
- la compétence cantonale pour régler la circulation et le manque de précisions de la législation quant aux principes applicables aux aménagements temporaires de la voirie lors de chantiers qui empiètent sur le domaine public,

invite le Conseil d'Etat

- à renforcer les mesures de protection des piétons et des cyclistes lors des chantiers qui empiètent sur les trottoirs et les aménagements cyclables ;
- à appliquer une taxe d'occupation du domaine public réduite pour renforcer la protection des piétons et des cyclistes ;
- à renforcer les mesures de contrôle afin d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes et de maintenir les voies dédiées à la mobilité douce dans toute la mesure du possible.