

Date de dépôt : 1^{er} septembre 2010

Rapport

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
Davantage de bandes cyclables en Suisse romande
(Défendons et protégeons les cyclistes)**

Rapport de majorité de M. Marcel Borloz (page 1)

Rapport de minorité de M. Olivier Norer (page 11)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Marcel Borloz

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette pétition a été déposée en date du 3 décembre 2009 et renvoyée à ladite commission.

La commission s'est réunie à quatre reprises pour en discuter, soit le 11 janvier, le 25 janvier, le 1 février et le 8 février 2010, sous la présidence de M. Ivan Slatkine. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M. Christophe Vuilleumier. Que ces personnes soient remerciées.

La pétition 1704, munie de 4000 signatures et déposée par PRO VELO à Genève, demande : **Davantage de bandes cyclables en Suisse romande (Défendons et protégeons les cyclistes).**

Cette pétition a été remise, simultanément, à l'attention des Grands Conseils romands.

Audition des pétitionnaires

Le Président accueille Mme Guinand Maitre et Mme Klopstein.

M^{me} Klopstein prend la parole et déclare que les sept associations de PRO VELO de Suisse romande se sont regroupées pour rédiger cette pétition. Elle ajoute qu'il y a également des cyclistes sportifs qui soutiennent la démarche. Elle explique alors qu'il est nécessaire de développer des structures afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, ce d'autant plus que la disparité entre la Suisse allemande et la Romandie grandit de plus en plus. Elle précise que certains cantons romands ont déjà terminé leurs travaux sur cette pétition.

Le Président demande si Genève est en retard dans le domaine.

M^{me} Klopstein répond que Genève est effectivement pour le moment le parent pauvre dans le domaine. Elle rappelle que le réseau cycliste est de 330 kilomètres à Genève et que nombre de personnes n'osent pas monter sur un vélo par peur et manque d'installations sécurisées.

M^{me} Guinand Maitre ajoute que le réseau cyclable n'est en outre pas continu, ce qui est souvent dangereux. Elle rappelle par ailleurs que ce sont les communes qui construisent ces aménagements pour les vélos.

Un commissaire (S) mentionne alors que le réseau routier cantonal n'est pas si grand et que de nombreuses routes dépendent des communes. Il se demande dès lors si cette pétition a été déposée auprès des communes. Il signale ensuite qu'il faut également tenir compte des piétons qui sont souvent mal menés.

M^{me} Guinaud Maitre répond qu'il est nécessaire de trouver des relais dans les communes. Elle évoque alors Fribourg qui a introduit dans la loi l'obligation d'intégrer des pistes cyclables sur les routes. Elle pense qu'il est nécessaire d'avoir une base légale. Elle évoque encore Londres qui a beaucoup investi dans le domaine et elle remarque que la question des piétons est naturellement intégrée dans ces projets cyclistes.

Un commissaire (UDC) rappelle qu'il y a un article constitutionnel sur le libre choix des transports. Il ne voit par ailleurs pas ce que cette pétition apporte de nouveau. Il rappelle en outre qu'il n'est pas possible d'ajouter des pistes cyclables sur toutes les routes. De plus, il demande ce que sollicite cette pétition.

M^{me} Klopstein répond que le vélo n'est pas forcément intégré dans tous les projets, ce qui est regrettable. Elle ajoute qu'il est nécessaire de développer des projets et de donner des ressources pour ce faire. Il est précisé que Zurich a pris des dispositions importantes allant dans ce sens. Il convient également d'avoir une politique suivie pour l'entretien des pistes cyclables.

Les cyclistes et les automobilistes ont beaucoup de choses à apprendre. PRO VELO donne des cours. Elle ajoute qu'il faut des personnes compétentes dans les administrations. Il y a 18 500 personnes en Suisse romande qui se plaignent du manque de sécurité. De plus, PRO VELO est prêt à discuter des problèmes existants.

Le Président déclare avoir toujours le sentiment que les cyclistes veulent le beurre et l'argent du beurre. Il rappelle par exemple que le pont des Bergues est destiné aux cyclistes et aux piétons et il ne comprend pas que les vélos empruntent le pont du Mont-Blanc. Il demande s'il est véritablement nécessaire d'avoir des pistes cyclables sur le réseau primaire.

M^{me} Klopstein remarque que le pont des Bergues est une bonne chose, mais qu'il n'est pas relié à des pistes cyclables et ajoute qu'il est nécessaire d'avoir des bandes cyclables sur le réseau primaire.

Audition d'un représentant de la DGM

Le Président accueille M. Delacrétaz.

M. Delacrétaz prend la parole et déclare que cette pétition est exprimée en termes généraux, si ce n'est la phrase concernant les pistes et les bandes cyclables, des éléments qui intègrent en l'occurrence déjà les missions de l'Etat. Il ajoute interpréter cette pétition comme un vœu d'aller plus loin et plus vite. Il rappelle toutefois que Genève est en avance en la matière par rapport aux autres cantons. Il rappelle encore qu'il y a vingt ans, il n'existait que 8 kilomètres de bandes cyclables alors que maintenant, il y en a plus de 300. Il signale encore que la législation est fédérale et qu'il serait souhaitable d'avoir un cadre cantonal, raison pour laquelle un plan directeur a été initié avec pour date de réalisation 2010. Il déclare encore que le trafic vélo représente 5% de l'ensemble du trafic à Genève, un taux en augmentation notamment grâce au vélo électrique qui permet des trajets plus longs. Il ajoute avoir proposé une note qui résume les définitions et les cadres légaux. Il ajoute tenir également à disposition les normes professionnelles qui représentent des repères sans être des obligations. Il précise que ces normes sont appliquées dans la mesure du possible.

Un commissaire (UDC) demande s'il est vrai que les associations en faveur du vélo ne sont pas consultées lors de la création de bandes cyclables. Il demande également ce qu'il en est de l'application de la liberté du mode de transport et si l'article constitutionnel qui garantit ce principe est suffisant ou si une loi devrait être créée. Il se pose également la question si une potentielle loi risquerait de figer la situation.

M. Delacrétaz répond qu'il existe une commission des pistes cyclables dans lequel siège PRO VELO. Il ajoute que la coordination est donc existante et même institutionnalisée. Il ajoute que cette association intervient pour les autres projets relativement fréquemment, ce qui ouvre bien entendu des discussions. Il ajoute, en ce qui concerne les interventions menées sur le territoire de la Ville de Genève, que c'est cette dernière qui assure la coordination. Il explique ensuite qu'il est souvent nécessaire d'opérer des arbitrages entre différents intérêts contradictoires. Il précise que c'est à cet égard que le libre choix du mode de transport est évoqué. Il remarque que dans chaque projet, un équilibre doit être trouvé et qu'il est donc théorique de dire que le libre choix des modes de transport est garanti. Il rappelle ensuite que la base légale qui existe constitue le référent plutôt que l'article constitutionnel. Il pense en l'occurrence qu'il est préférable de mettre en place un plan directeur de la mobilité douce, puis de déterminer ce qu'il conviendrait de faire en termes légaux. A la deuxième question, oui.

Un commissaire (Ve) demande ensuite s'il existe des études démontrant que la création de bandes ou de pistes cyclables permet un accroissement du nombre de cyclistes. Il demande par ailleurs quelle est la part de vélos électriques à Genève.

M. Delacrétaz répond qu'il n'y a pas d'étude à sa connaissance, mais il pense néanmoins que des villes qui ont beaucoup de vélos possèdent beaucoup d'aménagements cyclables. Il remarque qu'il est plus agréable de faire du vélo à Amsterdam qu'à Rome. Il ajoute ne pas avoir d'études non plus concernant les vélos électriques. Il signale ensuite que c'est la loi fédérale sur la circulation routière, articles 18, 19 et 46, qui traite des cycles.

Un commissaire (Ve) remarque que l'article 43, alinéa 2 n'est pas indiqué alors qu'il y est question de pistes cyclables.

M. Delacrétaz répond que l'article 46 indique que les cyclistes ont l'obligation d'utiliser les aménagements créés pour eux. Il commente la loi et déclare avoir transmis la définition des normes professionnelles des bandes et des pistes cyclables. Il mentionne encore que l'article 40 précise l'utilisation des bandes cyclables. Il explique que si ces dernières ont une bande traitillée, il est possible pour les voitures de les utiliser pour franchir un obstacle. Il ajoute que l'article 42 indique que les cyclistes ont le droit de remonter les fils de voiture par la droite. Il rappelle encore que les cyclomoteurs sont considérés comme des cyclistes. Il en vient ensuite au chapitre des définitions et il déclare que la piste cyclable est un chemin indépendant de la chaussée, ce qui n'est pas le cas de la bande cyclable.

Un commissaire (Ve) déclare que la distinction entre pistes et bandes cyclables est claire. Il remarque ensuite que l'on constate des bordures en pierre le long de certaines pistes cyclables, lesquelles peuvent être franchies par des scooters. Il demande si ces bordures découlent de la législation fédérale.

M. Delacrétaz répond qu'il est toujours difficile de faire des pistes cyclables en milieu urbain, notamment en raison du trafic, d'accès et de gabarit. Il ajoute qu'au terme de la loi, cet aménagement est considéré comme une piste cyclable qu'il est toutefois possible de franchir. Il ajoute que c'est un compromis qui comporte des avantages et des désavantages.

Un commissaire (Ve) signale n'avoir jamais entendu PRO VELO dire qu'elle n'était pas entendue par la DGM. Il ajoute que cette association regrette par contre que ses conseils ne soient pas forcément suivis. Il demande ensuite pourquoi les cyclistes ont été laissés pour compte sur la route de Meyrin.

M. Delacrétaz répond que le projet de tram n'incluait pas d'aménagement pour les vélos à l'origine. Il ajoute qu'il a donc fallu concevoir des solutions. Il explique qu'après une première proposition peu attractive, il a été jugé préférable de détourner les vélos sur tout un tronçon. Il remarque que ce sont les vitesses des véhicules et le nombre d'intersections qui ont entraîné ce choix.

Un commissaire (Ve) déclare que le choix du mode de transport n'est donc pas applicable partout. Il rappelle alors que de nombreuses personnes ont peur de rouler en vélo et il demande ce qui est envisagé à cet égard. Il pense par ailleurs qu'il serait bon d'expliquer ce qu'est une motocyclette.

M. Delacrétaz répond que le cyclomoteur est limité à 30 km/h, ce qui n'est pas le cas du scooter. Il ajoute qu'il y a sans doute un effort sur la communication à apporter à cet égard. Il déclare ensuite que le plan directeur s'occupera des points noirs et qu'il sera nécessaire de concevoir des micro-adaptations du réseau.

Le Président remarque que le département travaille donc sur un plan directeur de la mobilité douce. Il demande si ce dernier tiendra compte de la hiérarchisation du réseau routier. Il ajoute avoir l'impression que les cyclistes veulent souvent le beurre et l'argent du beurre.

M. Delacrétaz répond que la hiérarchisation du réseau routier dépend d'une loi et qu'il est clair qu'il est obligatoire de s'y référer. Il rappelle alors que les besoins existent là où les cyclistes sont en danger. Il mentionne encore qu'il est nécessaire de tenir compte de deux catégories de cyclistes, soit les personnes aguerries et les cyclistes occasionnels.

Le Président demande encore le nombre de kilomètres de pistes et de voies cyclables.

M. Delacrétaz répond qu'il y a, sur le territoire de la Ville de Genève, 47 kilomètres de bandes cyclables, 18 kilomètres de pistes cyclables et 21 kilomètres d'autre. Il ajoute que sur le canton, on compte 137 kilomètres de bandes cyclables, 194 kilomètres de pistes cyclables et 24 kilomètres d'autre. Il signale qu'il fournira la carte des voies cyclables en format informatique.

Audition d'un représentant de la gendarmerie

Le Président accueille ensuite M. Daniel Hermann, premier lieutenant, rattaché à la brigade routière, navigation et prévention, en rappelant la problématique des infractions commises par les cyclistes et autres usagers de la route.

M. Hermann prend la parole et déclare que 760 personnes ont été verbalisées l'année passée sur les pistes cyclables, notamment des motards.

Un commissaire (L) remarque que la loi sur la circulation routière est appliquée différemment selon qu'il s'agisse d'une voiture, d'une moto ou d'un vélo. Il ajoute qu'il s'agit tout de même d'une question de sécurité pour les cyclistes eux-mêmes.

M. Hermann répond que la gendarmerie ne peut pas couvrir toutes les bandes cyclables du canton. Il rappelle en outre qu'il n'est pas simple d'intercepter un cycliste qui se faufile dans la circulation.

Le Président demande si les cyclistes qui sont arrêtés sont contrôlés comme les voitures.

M. Hermann acquiesce.

Un commissaire (Ve) imagine que la plupart des cyclistes respectent la loi. Il se demande ce qu'il en est des statistiques.

M. Hermann répond qu'il y a eu trois accidents mortels avec des cyclistes au cours de ces dix dernières années, et 248 cyclistes blessés. Il ajoute ne pas avoir plus de détails.

Un commissaire (MCG) demande ensuite si des campagnes de contrôles sur les vélos sont effectuées.

M. Hermann acquiesce en déclarant que ces campagnes se font notamment lors des rentrées scolaires.

Un commissaire (PDC) signale qu'il faudra relativiser ces chiffres. Il se demande alors si la gendarmerie tient compte du contexte des délits commis par les cyclistes.

M. Hermann répond que la police cible surtout les grosses infractions.

Un commissaire (R) demande ce qu'il faut penser des aménagements pour les vélos.

M. Hermann répond qu'il existe déjà beaucoup de choses.

Un commissaire (PDC) demande si les cours de prévention donnés à l'école existent toujours.

M. Hermann acquiesce en mentionnant qu'il s'agit d'une demi-journée.

Le Président remarque qu'il y a donc encore beaucoup d'efforts à consentir pour faire respecter la loi pour les deux roues.

M. Hermann acquiesce.

Discussion de la commission

Un commissaire (R) remarque avoir souvent entendu que l'essentiel était fait à Genève pour les pistes cyclables et il pense que le débat a tourné et porte actuellement sur le comportement des deux-roues.

Un commissaire (UDC) partage cette opinion. Il ajoute que le problème relève du fait que les cyclistes ne respectent pas la circulation. Il ajoute être en faveur d'un dépôt.

Un commissaire (S) signale que la vulnérabilité diffère tout de même selon s'il s'agit d'un camion ou d'un vélo. Il pense qu'il serait raisonnable de tenir compte de cet aspect. Il rappelle que le vélo n'est pas encore rentré dans les mœurs, comme le démontre la route de Meyrin. Il rappelle que l'argent investi pour la voiture, ces cinquante dernières années, est autrement plus important que ce qui est consenti pour le vélo. Il met en évidence que la planète se meure et qu'il est temps de faire quelque chose. Il votera le renvoi au Conseil d'Etat.

Un commissaire (MCG) rappelle que cette pétition a pour but d'accélérer la création de bandes cyclables.

Un commissaire (Ve) précise qu'un certain nombre de personnes qui se déplaçaient en voiture préfèrent à présent prendre leur vélo. Il précise que la plupart des cyclistes sont des gens qui ont besoin d'accéder rapidement à leur emploi. Il pense donc qu'il faut aller de l'avant et considérer que le vélo est un mode de déplacement personnel, à l'instar de la voiture.

Un commissaire (PDC) mentionne avoir l'impression que les vélos sont à présent pris en compte systématiquement dans les projets. Il ajoute être en faveur d'un dépôt.

Un commissaire (Ve) demande le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat puisqu'elle va dans le bon sens. Il rappelle que les efforts en faveur des vélos ne sont pas systématiquement poursuivis, ni appliqués. Il ajoute que la mise en œuvre de cette pétition n'est par ailleurs pas complètement possible pour diverses raisons, patrimoniales, réalité du terrain, coûts, etc. Il mentionne que les effets de ce texte sont donc limités, mais il remarque qu'il est évident qu'il reste encore beaucoup de travail à faire.

Un commissaire (UDC) pense toujours que cette pétition n'amène rien de nouveau. Il ajoute avoir compris que tout était fait pour que des pistes cyclables soient installées là où cela est possible. Il signale être en faveur d'un dépôt.

Un commissaire (L) pense qu'il faudrait que les cyclistes utilisent déjà les pistes cyclables existantes avant d'en ajouter de nouvelles. Il ajoute que cette pétition est excessive et il propose son dépôt.

Un commissaire (R) déclare partager cette opinion bien qu'il soit signataire de cette pétition.

Un commissaire (MCG) pense que tout a été dit. Il précise être également en faveur du dépôt.

Un commissaire (PDC) signale que cette pétition a été déposée dans tous les cantons et qu'il aurait donc été dans le sens du commissaire (S) par solidarité. Il déclare toutefois, au vu des informations fournies et de l'état des aménagements cyclistes à Genève, qu'il votera pour un dépôt.

Un commissaire (Ve) ajoute qu'il ne comprendrait pas le signal donné par le Grand Conseil si cette pétition était déposée. Il ajoute que le traitement de la mobilité douce n'est pas si rapide.

Au vu de ce qui précède et des discussions sur le sujet, où chacun a pu s'exprimer, le Président revient à la P 1704 et rappelle qu'il est question de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil

Le Président passe alors au vote du dépôt de la P 1704 :

Pour :	8 (2 PDC, 3 L, 1 UDC, 1 MCG, 1 R)
Contre :	3 (1 S, 2 Ve)
Abstention :	–

En conclusion, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de suivre la majorité de la commission, soit de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

La commission propose le traitement du rapport en catégorie II.

Pétition

(1704)

Davantage de bandes cyclables en Suisse romande (Défendons et protégeons les cyclistes)

Mesdames et
Messieurs les députés,

*Pétition à l'attention des Grands Conseils romands : Fribourg – Genève
– Jura – Neuchâtel – Vaud – Valais*

Les cyclistes craignent souvent pour leur intégrité physique lorsqu'ils roulent sur les chaussées de Suisse romande : que ce soit pour pratiquer leur sport favori, pour leurs déplacements quotidiens ou de loisirs. Cette situation ne peut plus durer. **Les cyclistes doivent pouvoir rouler en sécurité sur des aménagements cyclables.** Les cyclistes doivent être pris en considération dans les aménagements routiers au même titre que les autres moyens de transport et non de façon subsidiaire.

Dans ce contexte, nous demandons que soient développés les bandes cyclables et autres aménagements pour plus de respect et convivialité à l'égard des cyclistes.

N.B. :4000 signatures
PRO VELO
M^{me} Sophie de Rivaz
Boulevard Carl-Vogt 7
1205 Genève

Date de dépôt : 31 mai 2010

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Olivier Norer

Mesdames et
Messieurs les députés,

La promotion du vélo passe en force à Fribourg et trépassé à Genève ? Ce qui est bon pour les Grands Conseils de Fribourg, Jura, Neuchâtel, Vaud et Valais ne le serait-il plus pour Genève ? La majorité de la Commission des pétitions a livré un curieux paradoxe sur le traitement de la pétition 1704 lancée par Pro-Vélo.

Rappelons qu'en substance, cette pétition demande simplement que soient développés les bandes cyclables et autres aménagements pour plus de respect et convivialité à l'égard des cyclistes.

Portée de la pétition 1704

La pétition de Pro-Vélo a été adressée à l'ensemble des parlements romands. En lien avec cette pétition, Fribourg a accepté une loi qui rend obligatoire l'aménagement de pistes cyclables de nouvelles réalisations et de travaux de réfection. En effet, la pétition part du constat simple que « depuis plus de 140 ans que le sport cycliste existe ou que l'on se déplace à vélo au quotidien, la petite reine n'a pas reçu son dû de la part des pouvoirs publics. »

Il existe en effet à Genève un plan directeur pour les transports publics, un plan directeur pour le stationnement et un plan directeur du réseau routier. Mais nulle trace, pour l'heure, d'une attention particulière dédiée à la petite reine. Le cycliste, du dimanche ou au quotidien, doit se contenter de quelques aménagements réalisés quand les opportunités se présentaient et surtout quand le planificateur et l'ingénieur y pensaient. D'ordinaire, on n'y pense pas. Ou alors on se limite à déclarer que « les vélos n'ont qu'à aller sur la route » ! Il n'y a pas à Genève, contrairement à Fribourg, de loi qui oblige la réalisation de pistes et bandes cyclables. S'il est vrai que les cyclistes sont des usagers de la voirie comme les automobilistes et les scootéristes et motards, il n'en reste pas moins les usagers les plus fragiles. En cas

d'accident, l'avantage est toujours au plus fort, au mieux protégé ou au plus lourd. En cas d'accident, la vie du cycliste est en danger.

Bien conscientes de ce problème, depuis des années, les autorités cantonales et municipales réalisent des aménagements dédiés aux seuls vélos et vélomoteurs. Leur faible vitesse, leur vulnérabilité impose une certaine ségrégation de l'espace. Celle-ci se fait de manière différenciée en fonction du lieu et des budgets : soit on crée une rue avec un statut de trafic modéré (zones 30 ou de rencontre), soit on marque une bande cyclable au sol indiquant l'espace réservé aux vélos, soit on réalise une piste cyclable, séparée physiquement du reste de la circulation.

Mais la vision globale et les budgets manquent. Résultat : le réseau actuel est plus lacunaire que complet et il existe de nombreux tronçons incomplets. Et là, même constat : « Là où elles existent, les bandes et pistes cyclables soumettent trop souvent les cyclistes à un véritable parcours du combattant; tantôt sur les trottoirs en conflit avec les piétons, tantôt en pleine circulation lorsque tout marquage, et donc toute « protection », disparaît subitement. » C'est un peu comme si la planification nationale des autoroutes n'avait jamais existé. Pour se rendre en voiture de Genève à Fribourg, les entrées et sorties d'autoroutes auraient été nombreuses, contraintes et dangereuses. De quoi décourager plus d'un et remplir les hôpitaux de victimes...

Les pétitionnaires poursuivent en indiquant « qu'un réseau de bandes et aménagements cyclables sécurisé est plus que jamais nécessaire afin de permettre de rouler sans risquer son intégrité physique à chaque coup de pédale, sans vivre avec la hantise d'être percuté par une voiture ou un poids lourd qui refuse de ralentir malgré le manque de place pour dépasser. » Rien de bien révolutionnaire, ou de contestable en somme...

Soutenir la pétition, c'est soutenir la sécurité routière !

Mais alors quelle mouche a piqué la majorité des commissaires durant les auditions et discussions en Commission des pétitions ? Durant les auditions, la direction générale de la mobilité a affirmé que des efforts étaient faits envers les cyclistes, mais qu'ils n'étaient pas encore systématiques pour des raisons budgétaires ou de priorités. Un plan directeur de la mobilité douce est d'ailleurs en cours d'élaboration et les vélos, comme les piétons, devraient avoir dès lors une place clairement délimitée dans la circulation routière. Ceci au bénéfice de tous les usagers de la voirie, automobilistes et usagers des deux roues confondus. Pourtant, les commissaires de la majorité ne souhaitent pas intervenir sur ce dossier. Pour eux, le vélo sur la route n'est

pas un problème. Alors pourquoi, dès lors, demander des chiffres sur les accidents de vélo ? Pourquoi s'inquiéter du respect du code de la route ?

Soit en l'état, la pétition n'est pas formulée correctement et on la classe, soit on est contre et on la dépose sur le bureau du Grand Conseil, soit on lui donne du crédit et on l'envoie au Conseil d'Etat. Mais prétendre comme le font la majorité que cette pétition enfonce une porte ouverte, que tout est déjà fait, et la déposer devant le bureau du Grand Conseil est parfaitement malhonnête et souligne simplement le peu de souci que la majorité se fait de la sécurité des cyclistes. En gros : circuler, y'a rien à voir !

Mais le problème ne se règle pas en fermant les yeux. En matière de circulation, et de sécurité routière, la politique de l'autruche n'a jamais donné de bons signes. Des noms d'oiseaux continueront à voler entre automobilistes et cyclistes, tous excédés de ne pas avoir une place à soi bien définie dans la voirie. La réalisation de bandes et pistes cyclables offre portant un meilleur confort et une meilleure sécurité à tous les usagers de la route. Mais les commissaires de la majorité ne veulent pas l'entendre...

Aux yeux de certains, cette pétition serait exagérée. C'est curieux alors qu'elle propose moins que l'alinéa 1 de l'article 2 de l'initiative populaire pour la mobilité douce (initiatives des villes) déposée avec près de 14 000 signatures et soutenues du PDC aux socialistes. Cet alinéa demande que « *des pistes cyclables continues, directes et sécurisées soient aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce.* »

Des avantages de la pratique du vélo

Selon le site internet de la Ville de Genève : « *sur des trajets inférieurs à 6 km, le vélo est presque toujours plus rapide qu'une voiture, un scooter ou que les transports publics. Les cyclistes peuvent stationner partout et évitent les embouteillages grâce à des aménagements spécifiques qui favorisent leurs trajets (voies réservées, contresens cyclables, feux avancés, etc.)* »

Il est également considéré comme sain puisque, « *pour se déplacer, le cycliste utilise sa propre énergie et fait du sport. Tout comme, 30 minutes d'activité physique par jour réduisent de moitié les risques de problèmes cardio-vasculaires, de développer le diabète d'adulte ou de devenir obèse.* » Il n'est ensuite pas polluant, car « *le vélo est un véhicule propre. Chaque cycliste sur la route contribue à limiter les émissions de CO2 (gaz responsable du réchauffement climatique), d'ozone et de particules.* »

Il est aussi économique, car « le cycliste ne dépense pas d'argent en essence ni en place de parc et les frais d'assurance et d'entretien de son vélo sont négligeables comparés à ceux des autres transports privés (la vignette vélo RC ne coûte que 6 Frs. par an). Il est de surcroît silencieux et circuler à vélo réduit le bruit en ville, améliore la qualité de vie et respecte le sommeil des habitants.

Enfin, occupant peu d'espace, il est peu encombrant, et de ce fait « le vélo est le moyen de transport le plus économe en espace. Un mètre de chaussée suffit au cycliste alors que les véhicules motorisés en occupent 3,5 par voie de circulation. Dix vélos peuvent stationner sur la place d'une voiture ou de cinq scooters. »

Les aménagements cyclables sont bons pour la pratique du vélo

Le 4 juin 1989, la population de la Ville de Genève acceptait par 82% la réalisation d'un vaste réseau cyclable. Ce score exceptionnel indiquait que la sécurité des cyclistes devait être prise en compte par les autorités et que des aménagements spécifiques devaient être menés. Grâce à ce vote, la Ville s'est dotée d'un réseau qui a largement contribué à non seulement faciliter et sécuriser les déplacements cyclistes mais également à favoriser la pratique du vélo en ville.

En effet, selon la Ville de Genève, « des comptages vélo sont effectués en une trentaine de carrefours, tous les deux ans depuis 1987. On observe une importante croissance du trafic cycliste sur l'ensemble de la ville. Entre 1991 et 1999 la croissance moyenne a été de 8,5% chaque année (chiffres à mettre à jour). Au printemps 2005, 24 000 cyclistes, en moyenne, ont traversé les 7 ponts de la Ville de Genève. »

En somme, à la lecture de ces chiffres réjouissants, on est en droit de se demander si la majorité des commissaires qui ont optés pour un dépôt sur le bureau du Grand Conseil plutôt qu'un renvoi au Conseil d'Etat, et donc souhaité un frein au développement des bandes et pistes cyclables ne murissent pas tout simplement une phobie à l'égard du vélo. Un simple voyage dans les pays cyclophiles, comme la Hollande et le Danemark, leur montrerait très facilement que les automobilistes de ces deux pays sont loin d'être les plus malheureux sur Terre. Mais il est vrai qu'à Genève, on aime bien râler et ne rien proposer...

Proposition

La minorité vous propose donc, Mesdames et Messieurs les députées et les députés, de bien vouloir renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat, pour lui permettre de traiter, de manière constructive et en parallèle, le plan directeur de la mobilité douce, la réponse à l'initiative des villes et les différents plans directeurs, notamment celui du réseau routier. Ceci, dans un véritable esprit de complémentarité des transports et de réduction des dangers de la circulation routière.