

*Date de dépôt : 10 janvier 2017*

- a) **RD 1111-A Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018**
- b) **R 819 Proposition de résolution de M<sup>mes</sup> et MM. Mathias Buschbeck, Pierre Vanek, Marko Bandler, Michel Ducret, Jean-François Girardet, Nathalie Hardyn, François Lance, Caroline Marti, André Pfeffer, André Python, Bernhard Riedweg, Nathalie Schneuwly, Jean-Marie Voumard, Thomas Wenger approuvant le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 et demandant au Conseil d'Etat de le compléter**

## **Rapport de M. Mathias Buschbeck**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudiée le RD 1111 durant six séances, soit le 30 août, les 4, 11 et 18 octobre, ainsi que les 1<sup>er</sup> et 8 novembre 2016, sous la présidence de M. Pierre Vanek. M. Alexandre Prina, directeur, direction générale des transports (DGT), DETA, et M<sup>me</sup> Fabienne Peracino-Rostan, ingénieure, direction de la planification, DGT, ont assisté aux séances. M. David Favre, secrétaire général adjoint, DETA, a également assisté à plusieurs séances.

Que M<sup>me</sup> Clémentine Cyprien, et MM. Vincent Moret et Sylvain Maechler, procès-verbalistes, soient remerciés pour la restitution des débats.

## Présentation par le département

Le département souligne en préambule que la logique actuelle du plan d'actions, contrairement à un plan directeur, est la présentation d'actions réalisables assorties de mesures dont les sources de financement ont été identifiées. Le plan d'actions est donc plus opérationnel et fixe les volontés du Conseil d'Etat dans cette législature.

Les grandes actions effectuées dans le cadre du plan directeur de la mobilité douce 2011-2014 ont été premièrement le soutien au vélo à assistance électrique : 3418 acquisitions de vélos à assistance électrique ont été subventionnées. Les autres actions entreprises ont été l'installation de deux vélostations et 367 places P+B, la réalisation d'un guide du stationnement vélo, la réédition de la carte vélo, un inventaire des points noirs piétons et vélos, l'amélioration de l'entretien des routes cantonales et des pratiques de déneigement ainsi que la réfection complète du balisage des itinéraires SuisseMobile.

Le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 comporte 52 fiches de mesures concrètes. Le contenu de ces mesures a été formulé de manière à rester en adéquation avec les capacités d'investissement de ces prochaines années. Des fiches de mesures ont été constituées de manière à être plus opérationnelles, puisque portant sur des mesures concrètes. Un plan de mise en œuvre et un budget ont été établis pour réaliser ces mesures. Finalement, une priorité a été donnée à la sécurité, au projet de réfection routière et à la localisation des tronçons problématiques.

Chacune des fiches de mesures comporte des objectifs, des indicateurs, un programme de planification, une estimation des coûts et l'identification de sources de financement. L'estimation des coûts considère séparément la partie des études et celle de la réalisation.

Enfin, six axes orientent les actions prévues. Le premier axe concerne le réseau cyclable. Dans ce cadre, les objectifs sont d'assurer la continuité, la sécurité et la performance sur les pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal, d'assainir les points noirs et de développer l'aménagement du réseau cyclable d'intérêt cantonal. Cet axe comprend 23 mesures dont 16 comportent une composante piétons.

Le deuxième axe concerne le réseau piétonnier. Les objectifs sont d'assainir les points noirs, d'actualiser le plan directeur des chemins de randonnée pédestre, ainsi que d'accompagner et d'assurer le suivi des grands projets urbains. Ces objectifs s'accompagnent de 14 mesures identifiées dont 8 comportent une composante vélo.

Le troisième axe traite des espaces publics dans une volonté de développer une stratégie des espaces publics sur la base de deux mesures.

Le quatrième axe concerne le fonctionnement des réseaux avec l'optimisation du déneigement et du nettoyage des itinéraires cyclables et piétonniers, la mise en place d'une campagne de sensibilisation grand public, l'amélioration de la prise en compte des modes doux dans les chantiers et l'élaboration d'une stratégie de régulation des carrefours.

La question du stationnement des vélos constitue le cinquième axe de travail. Il s'agit ici de réaliser le stationnement dans les gares CEVA, de développer le stationnement vélo aux arrêts et interfaces TC et de valoriser le guide du stationnement vélo. Dans ce cadre, deux mesures à réaliser ont été identifiées.

Le sixième axe concerne la promotion et la mise en place de nouveaux services. Par exemple, la concrétisation du système de vélo en libre-service genevois, le développement d'un outil de promotion du vélo, la promotion de la mobilité douce dans les écoles, pour les seniors et par des cours de conduite, la lutte contre la sédentarisation et le surpoids et la promotion des plans de mobilité d'entreprises. Ce dernier axe comprend 7 mesures à réaliser.

Il s'agit en tout de 52 mesures réparties sur le territoire cantonal : 26 mesures sur l'ensemble du canton de Genève, 12 mesures sur le territoire de la région Rhône-Arve, 7 mesures sur le territoire de la région Lac-Rhône, 6 mesures sur le territoire de la région Arve-Lac. L'administration cantonale est concernée par une mesure, le plan multimobilité de l'Etat de Genève.

Les sources de financement sont diverses et listées dans le document du plan d'actions de mobilité douce. Certaines mesures disposent de plusieurs sources de financement. Parmi ces mesures, quelques-unes sont en lien avec la H 1 50 ou la H 1 70, d'autres mesures voient leur financement lié à un projet de loi spécifique. Finalement, certaines mesures ont pour financements des projets de lois à déposer.

### ***Questions/réponses***

Un commissaire UDC demande si les différentes mesures d'accompagnement listées pour développer des services et des actions de promotion de la mobilité douce devraient nécessairement bénéficier d'un financement.

Le département souligne que ces multiples mesures visent à favoriser la mobilité douce pour répondre à la demande en déplacements dans le canton de Genève. En effet, le réseau de transports genevois est actuellement en saturation à certaines heures. L'idée est donc de pouvoir répondre à cette

demande en déplacements en s'appuyant sur la mobilité douce, tout en prenant en compte de l'évolution du canton. Certains déplacements peuvent être optimisés s'ils sont effectués à pied ou à vélo. Il s'agit notamment de promouvoir les déplacements par la mobilité douce chez des personnes n'utilisant pas le moyen de transport le plus efficace pour leur trajet. Ainsi, quelques mesures ont été prévues pour favoriser la mobilité douce en informant le public des alternatives possibles. Il est également prévu de sensibiliser les écoliers sur les bienfaits du vélo dans le cadre de la lutte contre l'obésité et sur les règles à observer pour se déplacer en sécurité. Ces petites mesures pourraient améliorer l'utilisation du réseau de transports en luttant contre sa congestion.

Le commissaire UDC demande si les deux-roues ne devraient pas également contribuer à la mise en place de ces mesures.

Le département répond que cette option avait été refusée lors de sa présentation à la commission.

Le représentant des Verts observe que les problèmes de points noirs se situent au centre-ville alors que les mesures prévues par le plan d'actions se situent globalement à l'extérieur du centre. Il aimerait connaître la raison de cette répartition.

Le département explique que les points noirs à traiter en priorité sont actuellement à l'étude. Certains se situent cependant sur le domaine communal, empêchant le canton d'intervenir directement. Il ajoute que ce plan d'actions se concentre sur les mesures qui seront entreprises par le canton de Genève pour la mobilité douce. Le plan d'actions met uniquement en évidence les projets communaux portés à la connaissance du département. Le canton de Genève ne peut pas forcer les communes à prendre différentes mesures, notamment par rapport aux pistes cyclables.

Le représentant des Verts aimerait savoir qui est responsable de l'application de la H 1 51 par les communes et qui est responsable de sanctionner les communes qui ne respectent pas les délais prévus par la loi.

Le département souligne que cette question relève de la compétence du canton et des communes. Il s'agit d'une responsabilité partagée. Pour la sanction, le département reviendra avec une réponse après avoir consulté les services juridiques.

Un élu MCG demande quel pourcentage d'accidents impliquant des cyclistes sont aussi provoqués par eux. En effet, un cycliste pourrait causer un accident en ne respectant pas les feux de signalisation ou en utilisant le trottoir.

Le département estime qu'il s'agit d'environ un tiers. Les cyclistes sont généralement les victimes d'accidents. Des chiffres plus précis pourront être présentés lors d'une prochaine séance.

Un commissaire PDC demande si, avec les actions concernant le passage inférieur de la route du Grand-Lancy, la promenade du bois de la Bâtie au plateau de la commune de Lancy et la passerelle de la Praille, l'élargissement du passage sous la route de Saint-Julien à l'interface du Bachet avait été prévu. En effet, ce passage existe actuellement mais est trop étroit. Il crée donc un goulet d'étranglement pour les cyclistes et les piétons. La commune de Lancy souhaitait élargir ce passage mais le Conseil d'Etat n'avait pas souhaité entrer en matière.

Le département explique qu'un projet concernant l'interface du Bachet est actuellement au stade du permis de construire. Il indique ne pas savoir si ce projet prévoit l'élargissement du passage mentionné. Cependant, le but de l'aménagement prévu est d'assurer la transition avec le Léman Express.

Le commissaire PDC estime que la passerelle mobilité douce de la Praille est moins prioritaire que celle du passage sous la route de Saint-Julien.

Un représentant socialiste constate que la part modale attribuée aux transports individuels motorisés est de 95% alors que Copenhague affiche un taux de 60%. Il demande si le canton de Genève aurait pour objectif d'atteindre une part modale de mobilité douce plus élevée d'ici à 2018.

Le département répond qu'une augmentation est prévue dans le cadre de « *Mobilités 2030* ». L'amélioration des conditions de déplacement des cyclistes va contribuer à l'augmentation du nombre de cyclistes. Cependant, à l'horizon 2018, aucune augmentation chiffrée de cette part modale n'est prévue.

Les déplacements dans le centre-ville ont été distingués des déplacements à destination du centre-ville. Ainsi, à l'intérieur du centre, le but est d'avoir 7 à 15% de déplacements à vélo d'ici 2030. En effet, pour se réaliser, « *Mobilités 2030* » a besoin de l'augmentation de la part modale de la mobilité douce pour satisfaire la demande en déplacements.

Un député UDC aimerait connaître la place du canton de Genève dans le traitement de la question de la mobilité douce.

Le département répond que Genève fait mieux que Lausanne, pour des raisons évidentes. La Ville de Genève fait également mieux que Zurich mais moins bien que Bâle, mais il remarque que les villes suisses alémaniques se sont fixées pour objectif d'augmenter la part modale de la mobilité douce. Ainsi, Zurich a voté un crédit de plusieurs millions pour les vélos. Berne prévoit la mise en place de circuits de réseaux cyclables plus étendus que Bâle.

En Suisse, on veut s'appuyer sur la mobilité douce pour des raisons pragmatiques et financières. En effet, cette mobilité est peu coûteuse et permet de satisfaire à une partie de la demande en déplacements.

Le député UDC demande si les différents aménagements de mobilité douce ne bloqueraient pas l'accès à l'espace public.

Le département répond que la question de l'espace public et de la mobilité doit être tranchée par le Grand Conseil dans le cadre des plans d'actions à venir. Un espace public de qualité encourage la mobilité douce et du coup son aménagement est nécessaire.

L'élue UDC demande à quel degré a été suivi le plan directeur.

Le département indique qu'il y a un bilan plus tard. Il ajoute que le but est d'afficher ce que le canton va faire sur les routes cantonales et ce que les communes vont faire sur le réseau routier. Un réseau d'intérêt cantonal a été défini pour répondre à la demande cycliste. De ce plan découle un certain nombre d'actions qui doivent être aménagées sur le réseau cyclable. Il est couplé à un projet de loi de financement de 8 millions qui a été voté par la Commission des travaux fin juin et qui est désormais à l'examen au Grand Conseil.

Le commissaire Vert demande quel est la part qui est à la Ville de Genève des 83% de routes cantonales appartenant aux communes.

Le département apportera les chiffres la semaine prochaine. Il pense que c'est 50% mais n'est pas sûr.

Le représentant PDC a remarqué que l'on parle des pistes cyclables sur les routes et demande ce qu'il en est des pistes cyclables en dehors des routes.

Le département répond qu'il y en a quelques-unes et qu'elles ont été prises en compte dans le réseau cyclable d'intérêt cantonal. Elles font parties des itinéraires paysagers.

Le représentant Vert demande si les communes ont une obligation de planification.

Le département répond que la loi demande à ce que le réseau cyclable soit développé par les cantons et les communes. La DGT doit contrôler cela. Il y a aussi le plan directeur communal dans lequel tout ce qui concerne les aménagements pour la mobilité douce doit figurer. Un élément permet de s'assurer que ce soit pris en compte : les communes souhaitant mettre à jour le plan directeur communal doivent le soumettre à l'autorité et cette dernière peut y ajouter des éléments. Il y a donc une possibilité de corriger tout cela.

L'élue des Verts demande si le projet voté par la Commission des travaux est issu de l'obligation découlant de l'art. 3 al. 2 de la loi sur la mobilité douce.

Le département répond qu'il existe une obligation de réaliser un plan directeur communal régulièrement revu et qu'il y a maintenant l'obligation de réaliser un plan d'actions au début de chaque législature selon la nouvelle loi sur la mobilité douce. Il relève qu'il faudrait tout de même un complément ici et qu'il va faire une proposition dans ce sens.

Un élu MCG demande ce qu'est l'OPAIR.

Le département explique que c'est une ordonnance pour la protection de l'air qui complète la loi sur la protection de l'environnement.

Le commissaire PDC demande s'il y a un lien entre la loi sur la mobilité et les mesures de l'OPAIR.

Le département répond que c'est le cas.

Un représentant socialiste estime qu'il serait bien que l'on mette dans la prochaine revue le pourcentage de ceux qui se déplacent uniquement à vélo car le document ne présente que le pourcentage de ceux qui se déplacent à pied et à vélo.

Un élu Vert demande si des comptages sont régulièrement effectués sur les grands axes.

Le département explique que c'est un indicateur du budget du Grand Conseil qui est demandé tous les deux ans. Les compteurs fixes sont au nombre de 5. Cependant, le trafic cycliste peut être influencé par la météo. En effet, les campagnes de comptages se font à des périodes déterminées vers la fin du mois de mai et ce indépendamment du temps. On peut donc se trouver avec une moins grande progression si le mois est pluvieux.

L'élu Vert demande si ces données sont consultables.

Le département répond que ce n'est pas le cas mais que les moyennes sont publiées. Un objectif est toujours affiché et ensuite le résultat du comptage est publié.

Un commissaire MCG estime que, relativement au transport individuel, si l'on veut avoir un beau reflet du transport il faudrait avoir une division entre les deux-roues motorisés et les quatre-roues motorisés. Avec l'arrivée du vélo électrique, un plus a été apporté qui a notamment permis d'augmenter le trafic des deux-roues non motorisés.

Le département répond que les données seront affichées. En 2010, il y avait 10% de personnes qui se déplaçaient en deux-roues motorisés pour le travail.

Un commissaire MCG s'inquiète pour les piétons quand il voit l'augmentation des vélos. Il explique qu'il est régulièrement confronté à des incidents sur le pont du Mont-Blanc. Il demande quelles mesures sont prévues pour éduquer les cyclistes.

Le département répond que des mesures sont prises et qu'il y a des actions faites directement auprès des cyclistes et en collaboration avec les associations de cyclistes. La Ville de Genève y travaille aussi de son côté. Des campagnes d'éducation civique auprès des cyclistes sont aussi entreprises. Il précise que les cyclistes empruntant une zone piétonne ne sont pas prioritaires et qu'en plus de cela ils doivent adapter leur vitesse.

Un commissaire MCG ajoute, en prenant l'exemple des parcs, qu'il faudrait prévoir des zones dans lesquelles les cyclistes peuvent circuler et des zones dans lesquelles ils ne peuvent pas circuler.

Le département explique que, concernant la circulation dans les parcs, un travail est fait car des gens ont été rencontrés à ce sujet. En plus de cela, le travail se poursuit avec la Ville de Genève.

Un élu UDC demande si, en sécurisant le réseau cyclable, on ne déresponsabilise pas les cyclistes.

Le département répond que le nombre d'accidents sur les aménagements cyclables sauvent des gens, car seulement 11% des accidents ont lieu sur des aménagements cyclables.

Un représentant MCG affirme son inquiétude quant aux contre-sens cyclables.

Le département explique qu'il n'est pas le seul à s'inquiéter de cela, mais il relève qu'il n'y a pas d'accident sur ces aménagements. Le fait qu'il y ait un contact visuel fait que les gens circulent lentement et que le croisement entre les voitures et les vélos se fait correctement.

Un représentant MCG demande quelles sont les causes des accidents impliquant des cyclistes.

Le département explique que cela concerne tous les types d'accidents. Il n'est pas possible de déterminer à chaque fois la cause de l'accident.

Un élu UDC demande un ordre de grandeur des coûts pour sécuriser les pistes cyclables.

Le département explique qu'il faut compter 700 F à 800 F au mètre carré pour les pistes cyclables. Il ajoute qu'il faut compter 200 F pour les acquisitions foncières des bandes cyclables.

Un élu UDC demande combien cela coûte sur les 4 ans.

Le département explique que, si le projet de loi est voté, on arrivera à un total de 45 millions de francs dédiés à la mobilité douce pour ces 4 ans. Si on se réfère à ce qui est spécialement dédié aux pistes cyclables, on est à 5 millions.



Un représentant MCG demande à quoi cela sert de poser du phonoabsorbant dans des petites rues limitées à 30 km/h.

Le département indique qu'il faut demander cela à M. Pagani. Il pense que c'est moins cher.

Un représentant MCG ajoute que le coût de la pose est certainement pareil mais qu'il y a peut-être une subvention fédérale pour chaque mètre carré de phonoabsorbant posé.

Le département explique que la Confédération passe une convention avec les propriétaires des routes pour vérifier que l'assainissement se fait et, suite à cela, il y a une contribution. Il ajoute que la pose de revêtement phonoabsorbant est une opportunité de réviser le plan de marquage et de faire des pistes cyclables. La date butoir pour les aménagements est en 2018. Les aménagements cyclables ainsi que les poses de revêtement phonoabsorbant ont été coordonnés. Il conclut que beaucoup d'interventions se feront en même temps que les aménagements OPB sur cette période quadriennale.

Un élu des Verts demande si les voies mixtes pour vélos et piétons sont considéré comme des aménagements cyclables.

Le département confirme que les voies mixtes sont considérées comme des aménagements cyclables. Des aménagements ont été fait sur le pont de la Coulouvrenière afin d'améliorer la situation des cyclistes. Les cyclistes doivent céder la priorité aux piétons. Il n'est pas possible de faire mieux que cela à moins d'entamer de gros travaux pour modifier la position des rails. Ce qui a été fait permet d'améliorer la situation.

Un élu des Verts demande si les ponts sont de compétence municipale.

Le département le confirme.

Un représentant MCG demande quelles sont les conditions pour obtenir la subvention pour les vélos à assistance électrique.

Le département explique que c'est une subvention possible pour tous les ménages genevois à raison d'une subvention par habitant. Elle vient en complément d'une subvention octroyée par certaines communes genevoises. Toute personne peut en faire la demande. 750 subventions sont données par année au niveau cantonal.

Un élu UDC demande dans combien de temps le reste du réseau cyclable sera aménagé selon le tableau de la page 42.

Le département explique que c'est difficile de répondre, mais il faudra plusieurs législatures et cela dépendra notamment des moyens mis à disposition. Il pense que cela arrivera dans une vingtaine d'année avec les ressources à disposition actuellement.

Un élu des Verts demande pourquoi on ne fait plus référence aux points noirs.

Le département explique que les tronçons à réaliser sont faits en fonction des points noirs. Il ajoute qu'il n'y a pas d'objectif, mais qu'on a choisi les tronçons selon ces différents critères (OPB, question de sécurité, opportunité).

Un élu des Verts demande si, sur la Voie Verte au niveau du tronçon qui est après l'avenue d'Aire et qui traverse le parc Hentsch, il ne faudrait pas signaler que rien n'interdit de le traverser.

Le département indique que les négociations sont en cours. Il va se renseigner.

Un élu UDC demande comment on voit le développement de la marche au cœur du développement urbain.

Le département explique que développer les courtes distances est un principe de développement urbain qui est communément admis.

Un élu UDC demande si on n'en fait pas trop en réservant tant d'espace pour reprendre son souffle.

Le département relève que tous les gens qui ne se déplaceront plus en voiture désengorgeront les routes. Un espace de qualité incite les gens à se balader ou à faire une partie du chemin à pied.

Un élu des Verts demande s'il y a une volonté ou une stratégie de séparer les flux piétons des flux cyclistes.

Le département explique que la mixité est déjà un peu réglementée. C'est un principe qu'on admet de plus en plus et qu'il faut promouvoir. C'est la raison pour laquelle les zones de rencontre sont apparues. Avant, la Confédération subventionnait les aménagements visant la séparation des différents trafics et cela a disparu au début des années 2000. Il est important de préciser que cette notion de mixité était quelque chose à privilégier. Il indique par ailleurs que l'on n'a pas véritablement eu de problème quant à un trop de mixité jusqu'à maintenant.

Un élu des Verts pense que c'est pourtant le cas sur le pont de la Coulouvrenière.

Le département répond que la mixité entre les piétons et les vélos est acceptable.

Le président invite le département à effectuer la présentation spécifique sur les vélostations.

Le département commence par expliquer que toutes les haltes et les gares CEVA sont équipées de vélostation sauf celle de Champel qui aura des

stationnements vélos mais pas sous forme de vélostation car cela ne sera pas abrité. La halte de Champel sera équipée de 146 places vélos réparties entre la sortie du haut et celle du bas. Deux vélostations CEVA aux Eaux-Vives : une située au sud avec 220 places vélo en souterrain qui sera réalisée pour une mise en service en 2019. Le propriétaire de cette vélostation sera la Fondation des Parkings. Une deuxième vélostation sera située au nord et comportera 500 places en souterrain avec une mise en service en 2021. Elle appartiendra à la Ville de Genève. A la gare de Lancy-Pont-Rouge, 1600 places en souterrain sont prévues avec mise en service en juin 2019. Celle-ci appartiendra à la Fondation des Parkings. A Chêne-Bourg, une vélostation de 249 places en sous-terrain est prévue avec une ouverture en juin 2018. Le propriétaire sera le canton de Genève. Concernant Bachet, 270 places sont prévues dans un couvert avec mise en service en juin 2019. Cette dernière appartiendra au canton de Genève.

Un élu des Verts demande pourquoi il y a une telle différence de quantité entre Champel et Lancy.

Le département explique que cela a été fait sur la base d'une estimation sur les montées et descentes prévues à ces endroits. Pour ce qui est de Lancy, vu que c'est en dehors de la gare, on est parti de l'idée qu'il fallait faire un dimensionnement maximal alors que pour les autres il y a des possibilités d'augmentation.

Un élu des Verts demande si l'on pourra vraiment augmenter le nombre de places à Champel.

Le département confirme que cela pourra être fait.

Le commissaire PDC demande qui financera ces vélostations, notamment celle de Pont-Rouge.

Le département répond qu'elles seront financées par la Fondation des Parkings. Il reste de l'argent à trouver et des négociations sont en cours notamment avec la commune.

Un élu UDC demande si ces vélostations seront pareilles à celles qui ont été visitées à la gare de Bâle.

Le département explique qu'elles seront payantes et identiques à celle de Cornavin. Il y aura aussi une offre gratuite qui sera située un peu plus loin.

Un élu UDC demande si la vélostation gratuite sera couvert.

Le département répond que ce ne sera pas forcément le cas.

Le commissaire PDC demande si les cibles à atteindre en 2018 le seront.

Le département explique que c'est l'objectif. Si c'est trop ambitieux, le prochain plan d'actions sera revu un peu à la baisse. En l'occurrence, il semble que c'est un objectif réaliste.

Un élu des Verts fait remarquer que, avant de construire des nouveaux emplacements de stationnement, il faudrait plutôt libérer ceux qui sont squattés par des vélos abandonnés.

Le département explique qu'il y a une dizaine de campagnes de ramassage qui se font sur le territoire cantonal. On récupère en moyenne 500 épaves par année. C'est un travail confié à Pécloût 13 qui réutilise ces vélos pour les revendre. Ils travaillent en étroite collaboration avec la police municipale. Il y a aujourd'hui moins de 5% des places utilisées qui le sont par des vélos abandonnés. Il pourrait potentiellement y avoir des améliorations. Pour Pécloût 13, toute augmentation du nombre de ces ramassages implique un coût. Actuellement, leurs frais sont couverts mais une augmentation de ces campagnes de ramassage se ferait à perte. Il faut donc regarder avec la Ville de Genève pour que la voirie identifie les vélos abandonnés et pour organiser des campagnes de ramassage supplémentaires. Tout cela est en cours de discussion. On va évaluer dans quelle mesure les postes de police peuvent être plus actifs dans le repérage de ces vélos. Un point sera fait au printemps prochain.

Un élu UDC demande si l'on ne fabrique pas des assistés avec tous les éléments présentés à la page 51.

Le département explique que l'on s'est rendu compte que la promotion de la mobilité douce est un moyen de favoriser la diminution d'un certain nombre de maladies comme les maladies cardiovasculaires mais aussi la dépression, l'ostéoporose, etc. Les actions présentées ont pour objectif d'augmenter l'indépendance des plus jeunes mais aussi celle des plus vieux.

Un élu UDC demande s'il y a assez de personnel pour ouvrir tous ces chantiers.

Le département répond que l'on a veillé à ce que chaque action dispose d'un chef de projet et de moyens financiers.

Un élu UDC demande si l'on fait une diversification régionale de tous ces projets (rive droite et rive gauche).

Le département confirme que c'est le cas.

Un représentant socialiste demande qui est chargé du suivi du plan de mobilité d'entreprise pour l'Etat de Genève.

Le département explique que c'est dispatché dans les différents services. S'agissant du bilan, il est géré par la direction générale de l'environnement.

Un élu PLR demande s'il n'y a pas un mot français pour « monitoring ».

Le département répond que c'est « bilan » ou « suivi ».

Le président donne la parole au département car celui-ci a des éléments à apporter suite à des questions lors de précédentes séances.

Le département explique que 10% du réseau routier total appartient à la Ville de Genève. Sur les 83% de routes appartenant aux communes, 12% est à la Ville de Genève. Concernant la pose de revêtement phonoabsorbant, une subvention fédérale de 32% est versée. Sachant que cette pose coûte 15-20% plus cher qu'un revêtement standard, il est plus rentable de poser du revêtement phonoabsorbant.

Concernant le parc Hentsch, il existe une servitude de passage pour les piétons et les vélos dans le parc et une autre à l'allée Pic-Pic. Le département ajoute qu'elle relie l'avenue de Châtelaine et la rue de Lyon à l'allée Pic-Pic et que le portail du côté de l'avenue de Châtelaine est fermé durant la nuit pour des raisons de sécurité.

Un élu des Verts pense qu'il y a une décision de la Ville de Genève interdisant aux vélos de circuler dans le Parc.

Un élu PLR rappelle que la servitude n'oblige pas la Ville à laisser les vélos passer.

Le département explique que, concernant la progression des vélos à assistance électrique, 20,5% des nouveaux vélos vendus en Suisse en 2015 sont à assistance électrique. Il reprend une question concernant la possibilité de restreindre la circulation en cas de pic de pollution. C'est un arrêté du département valable pour les deux types de pollution (particules fines ou ozone) qui permet de déclencher ces plans d'urgence. C'est le SABRA qui mesure tout cela et qui donne l'alerte.

Un élu UDC demande si les pistes cyclables prévues sur le « U » lacustre ont été planifiées.

Le département explique qu'elles sont toutes prévues. Elles sont bilatérales, contre le lac, et certaines sont sous forme de voie mixte alors que d'autres sont sous forme de piste cyclable.

Un élu UDC demande si les autorités communales ont trouvé un accord avec les autorités cantonales pour l'arrivée du bus sur la place de la gare et pour les accès de voitures le long de la gare de la Praille.

Le département explique qu'une convention passée entre le canton et les communes prévoit que, tant que le pont n'aura pas été élargi, les transports publics n'y feront pas leur terminus.

Un élu des Verts rappelle qu'il y avait une question sur les comptages. Il aimerait savoir à quel endroit du budget ou des comptes on peut les retrouver.

Le département indique que ces chiffres sont produits tous les deux ans (dernière fois : 2015) et que lors des années paires on retrouve les mêmes chiffres pour ne pas laisser l'indicateur vide.

Un élu des Verts demande si le fait que les pénétrantes ne se rejoignent pas et s'évanouissent au centre-ville est voulu.

Le département rétorque qu'elles ne s'évanouissent pas et que parfois elles se rejoignent. Au centre-ville, on passe d'une logique de pénétrante à une logique de réseau avec des points de convergence.

L'élu PDC demande ce qu'est un système véloSTRAIL.

Le département explique que c'est un dispositif évitant aux vélos de s'insérer dans les rails. Un test a été effectué à quelques endroits. C'est un test positif pour les vélos. Cependant, le test doit être validé par l'OFT. Pour cela, le fournisseur doit déposer une demande formelle auprès de l'office mais ce dernier estime que ce système n'est pas rentable donc il ne veut pas entreprendre les dispositions nécessaires.

Un élu MCG demande qui paie la voie verte.

Le département dit que la Confédération, le canton et les communes suisses et françaises y participent. En outre, chacun paie chez soi. La Confédération participe à hauteur de 40%.

Un représentant MCG demande s'il y a un jalonnement au fur et à mesure que les travaux se font.

Le département répond qu'il y a une mise à jour du jalonnement cyclable qui existe et qu'il y aura effectivement un jalonnement au fur et à mesure.

Un député PDC demande pour quand est prévue la construction de passerelle de la Praille.

Le département répond que c'est prévu pour 2020 car les montants sont inscrits pour cette année. Il est tout de même inscrit dans ce document car les études se feront dans le cadre de ce plan.

Le député PDC demande, concernant la page 99, comment sera financé le passage inférieur à la route du Grand-Lancy.

Le département reviendra avec plus d'informations lors d'une séance ultérieure. Il lui semble que la commune devrait participer, mais il ne sait pas si une convention a été passée quant à un cofinancement.

Le député PDC demande également où est exactement prévu ce passage.

Le département reviendra avec un plan de situation indiquant précisément le lieu du passage. Il explique que cette mesure est liée à la mesure 2.12 pour laquelle il y a une participation de la commune de Lancy. En se basant sur ce document, le passage inférieur serait financé par la Confédération et le canton alors que la promenade des Crêtes serait financée par le canton et Lancy.

Un élu PDC demande des explications concernant cette mesure.

Le département explique que c'est une mesure générique. Dans certaines opérations immobilières, on ne crée pas forcément de passage pour les piétons et les vélos. Le but de cette fiche est de ne pas oublier de créer plus de perméabilité lors de ces opérations.

Répondant à une question à la page 114, le département explique que ce système, ressemblant à un GPS, vise à guider les cyclistes à travers le réseau existant. En effet, les cyclistes ont tendance à utiliser les itinéraires qu'ils utilisent en voiture ou en transports publics alors qu'il existe d'autres itinéraires plus adaptés.

Un élu UDC demande si TCS s'est prononcé sur ce plan.

Le département répond que le TCS tout comme d'autres associations ont fait part de leurs remarques. Un élu des Verts ajoute que l'on a demandé d'auditionner le GTE, dont le TCS est membre, mais ce dernier a refusé.

Le représentant des Verts demande si le département a enfin les informations concernant les comptages. Le département répond que, suite un malentendu, ils seront produits à une séance ultérieure.

Le département répond à une question posée par le PDC lors d'une précédente séance, concernant le financement du passage inférieur du Grand-Lancy et de la promenade des Crêtes. Il indique que, dans un protocole d'accord de janvier 2016, il est noté que le canton s'engage à payer à hauteur de 50%, une fois la subvention fédérale du projet d'agglomération déduite, la première partie de la promenade des Crêtes jusqu'à Lancy-Pont-Rouge, et que le canton s'engage aussi à réaliser et financer le passage inférieur sous la route du Grand-Lancy, puisqu'il s'agit d'une route cantonale. Il ajoute que les autres 50% de la promenade des Crêtes seront payés par Lancy.

### **Audition de l'Association des communes genevoises (ACG), représenté par M. Thierry Apothéloz, président, accompagné de M. Philippe Aegerter, juriste**

L'ACG remercie les députés de leur invitation. Il explique que ce rapport a été traité récemment en comité de l'Association des communes genevoises et qu'il est donc à même de rapporter les différents commentaires. Il relève

tout d'abord que c'est un rapport complet et conséquent. La qualité d'exhaustivité de ce dernier a été reconnue par tous. Cependant, il y a un manque de précision sur les fiches qui concernent les communes. Il manque également parfois des éléments concernant la description de la réalisation du plan. C'est un plan ambitieux et il peut y avoir parfois des décalages. De manière plus spécifique, les communes ne sont pas représentées dans le comité de pilotage « mobilité douce ». Il souhaite voir les communes parties prenantes de ce comité. Il relève par ailleurs que des mesures prioritaires ont été omises dont une sur la route de Colovrex qui ne dispose d'aucun aménagement pour la mobilité douce. Il précise aussi que la gare de Meyrin n'a pas de passage pour la mobilité douce. Il explique aussi que les communes auraient aimé voir un financement cantonal plus clair car elles ont de la peine à voir comment les choses s'opèrent concrètement.

Un député UDC demande si les communes ont été invitées à travailler en collaboration avec l'Etat.

L'ACG explique que les communes ont des relations constantes avec les services de l'Etat. Par ailleurs, dans le cadre de propositions formulées au Conseil d'Etat, ils ont demandé des compétences supplémentaires pour les routes secondaires et les réseaux de quartier.

Le député UDC demande si les communes vivent sous le joug du canton.

L'ACG répond que, tant que la répartition des tâches est ce qu'elle est, les communes sont obligées d'intervenir auprès de l'Etat pour la mise en œuvre notamment.

Le député UDC demande la moyenne des dépenses pour la mobilité douce dans les communes.

L'ACG explique qu'il ne peut pas répondre à la question car il n'a pas en tête tous les budgets communaux.

Le député UDC demande si l'ACG et les communes connaissent les 52 mesures du plan d'actions.

L'ACG répond que c'est le cas.

Un commissaire socialiste demande si l'ACG a une position quant à la guerre des VLS.

L'ACG explique que plusieurs communes ont provisionné des montants pour le VLS mais qu'elles ont finalement retiré ces provisions suite à ce qu'il s'est passé. Certaines communes sont parties sur le « velospot ». Vernier a finalement abandonné cette idée.

Le commissaire socialiste demande si c'est une préoccupation de l'ACG.



L'ACG explique que ce n'est pas le cas et ajoute que, depuis que le projet VLS est en main judiciaire, il n'y a pas eu d'écho supplémentaire.

Un représentant de l'UDC demande si le canton écoute les communes lorsqu'elles se rendent compte qu'il est nécessaire de construire une piste cyclable et qu'elles viennent en discuter avec celui-ci.

L'ACG explique que le canton écoute les communes. Il relève cependant qu'il faut les moyens pour agir, et qu'à ce niveau les services de l'Etat ont des priorités qui ne sont pas forcément celles des communes. Les communes sont donc écoutées mais la mise en œuvre dépend des moyens.

### **Audition de la Coordination transports et déplacements (CTD), représenté par M<sup>me</sup> Andrea von Maltitz (actif-trafiC), M<sup>me</sup> Valérie de Roguin (ATE) et M. Rolin Wavre (Pro Vélo)**

L'ATE (Association Transports et Environnement) salue la publication de ce plan d'actions. Ce document fournit des mesures concrètes et diversifiées. Si ce plan d'actions est voté rapidement, il sera mis en œuvre alors que la moitié de la période 2014-2018 s'est écoulée. Elle souhaite donc que ce plan puisse être voté le plus rapidement possible et demande également que cette mise en œuvre soit ambitieuse afin que les mesures présentées puissent être concrétisées.

Pro Vélo précise tout d'abord que plus de la moitié des déplacements en ville se font à pied ou à vélo. C'est une tendance qui va en s'accéléralant car cette pratique a augmenté de 30% entre 2009 et 2011. Par ailleurs, 30% des trajets de moins de 3 km sont encore effectués en voiture. Il y a donc une grande marge de progression. Les réseaux dans la ville de Genève sont dangereux et doivent être améliorés rapidement. Il poursuit en précisant qu'en été, lorsqu'il y a 10% de trafic en moins, on observe une fluidification importante du trafic. Il suffit donc d'un faible transport modal de la voiture vers le vélo pour fluidifier le trafic pour ceux qui ont en besoin comme les artisans et les professionnels.

L'association actif-trafiC espère également que cela se fasse plus vite. Elle aimerait un réseau ininterrompu pour les piétons. Il faudrait surtout travailler cela où les piétons se déplacent durant les heures de pointes, soit au centre-ville et dans les centres secondaires importants. Si un environnement favorable est créé, cela encourage les gens à marcher. Elle encourage les députés à aller de l'avant.

Un élu UDC demande si les vélos ne deviennent pas de plus en plus indisciplinés.

Pro Vélo répond qu'il y a une petite minorité de cyclistes malheureusement très visibles qui roulent incorrectement. Il lutte contre ce genre de dérapage.

L'ATE précise qu'il n'y a pas que des vélos qui se comportent mal.

L'élue UDC demande si la police verbalise encore les vélos.

L'ATE dit qu'il y a une sévérité particulière à l'égard des vélos.

Le représentant des Verts remarque, concernant le danger de circuler en ville de Genève, que le canton dispose de peu de compétences pour agir. Il ajoute aussi que les axes cyclables importants s'évaporent en arrivant en ville de Genève.

Pro Vélo voit deux raisons à cela : il est plus facile de créer des pistes où il y a de l'espace, ce qui n'est pas le cas au centre-ville, et il y a un problème de coordination entre la Ville de Genève et l'Etat de Genève car il est très compliqué d'avoir M. Pagani et M. Barthassat en même temps sur le terrain.

Le commissaire PDC demande s'ils ont un avis sur un système de vélos en libre-service à venir sur le canton.

Pro Vélo déclare être plutôt pour le système public.

L'ATE ajoute qu'elle désire simplement qu'un système fonctionnel et accessible soit mis en place.

Un élu PLR demande s'ils ont une opinion concernant le besoin réel du vélo en libre-service vu qu'il y a déjà beaucoup de vélos privés et qu'il y a des problèmes de stationnement.

L'ATE explique que les vélos sur le domaine public auraient des emplacements dédiés, donc ce problème ne se poserait pas. Il reste un succès potentiel si l'offre est adéquate pour les utilisateurs réguliers et occasionnels.

Pro Vélo ajoute que cela permet de favoriser la mobilité combinée.

Un député socialiste demande quelles sont les grandes infrastructures que l'on devrait mettre en place à Genève pour augmenter de façon significative le nombre d'utilisateurs de vélos.

L'association actif-trafiC explique qu'il faut une politique volontariste. Les cyclistes ont, à Copenhague, des pistes toujours séparées de la route, ce qui crée un sentiment de sécurité important. C'est ce qu'il manque ici. Il faut avoir pour but de simplifier la vie des personnes se déplaçant avec des moyens de mobilité douce.

Pro Vélo dit qu'il faut des pénétrantes, des stationnements pour les vélos et la continuité du réseau existant. Il ajoute que les vols désespèrent aussi certains utilisateurs.

Un député PLR a le sentiment que les itinéraires vélo sont mal indiqués et méconnus. Il demande ce qu'il faut faire pour que cela ne soit plus le cas.

Pro Vélo explique que les signalisations ne sont pas claires. Le cycliste le mieux attentionné a parfois beaucoup de peine à savoir ce que l'on veut de lui. Certains itinéraires sont aussi mal indiqués, car parfois le législateur ou le policier ne sait pas ce que le vélo doit faire. Pro Vélo a publié des brochures avec des itinéraires et d'autres organismes le font, donc les informations sont disponibles. Le problème est qu'il n'existe parfois simplement pas d'itinéraire à prendre.

Le député PLR pense que, si on arrive à développer le trajet en vélo au-delà du parcours pendulaire, ce serait bien. Le problème majeur du vélo est la cohabitation avec les autres moyens de transport.

L'ATE dit que, pour cela, il faut proposer des trajets très bien signalés. Il existe des panneaux rouges et c'est à développer. Le plan d'actions contient aussi des solutions. L'ATE nous invite donc à voter cela rapidement afin qu'il puisse être mis en œuvre. Il ne faut pas oublier qu'une alternative intéressante est le vélo à assistance électrique. Cela permet à l'échelle du canton de Genève de se déplacer de manière efficace.

Pro Vélo ajoute que, si on arrivait à avoir une signalisation unique et visible pour tous les itinéraires vélos, ce serait un vrai progrès.

Le député PLR demande s'il y a un exemple d'une ville ayant eu une approche imaginative pour résoudre des problèmes de stationnement fixe. Il pense notamment à des places individuelles à de nombreux endroits.

Pro Vélo n'a aucun exemple ne lui vient à l'esprit car les villes qu'il connaît le mieux sont en Suisse alémanique et que celles-ci privilégient les vélostations. Les infrastructures légères seraient possibles dans des villes d'Asie qui ont des trottoirs monumentaux. Il voit difficilement cela ici car les trottoirs sont petits.

Un élu UDC demande si le vélo va pâtir du développement démographique et professionnel.

Pro Vélo répond que le vélo et la marche sont plutôt une solution qu'une victime du problème.

Actif-trafiC ajoute que le CEVA va certainement aider cela. Une autre solution est le partage de voiture. Actuellement, il y a beaucoup de personnes seules dans leur voiture.

Un élu UDC demande si le relief du canton est favorable au développement de la mobilité douce.

Actif-trafiC pense que Genève est favorable à ce développement.

Pro Vélo ajoute que dans certains endroits du canton, comme à Cologny, la réponse est le vélo à assistance électrique.

Un élu PLR aimerait savoir ce qu'ils pensent des problèmes de cohabitation en raison des différences de vitesse entre les vélos normaux et les vélos à assistance électrique. Il demande aussi ce qu'ils pensent des bandes cyclables qui sont parfois dangereuses.

Pro Vélo répond que l'on est obligé de faire avec les différences de vitesse car on ne peut pas obtenir deux pistes différentes en raison du manque de place. Concernant les bandes cyclables, cela rend attentif à la présence d'un vélo mais ce n'est pas une protection.

L'élú PLR constate que les temps de passage pour les piétons sont parfois courts alors que la population a plutôt tendance à vieillir. Il aimerait savoir s'ils ont un avis là-dessus.

Actif-trafiC estime effectivement qu'il faut donner non seulement plus d'espace aux piétons mais aussi plus de temps.

Un élu socialiste demande si la trottinette a un potentiel de développement propre.

Pro Vélo pense que non. C'est un mode particulier de déplacement des piétons. Actif-traffic confirme cela.

En conclusion, les représentants de la CTD affirment qu'il vaut mieux un document légèrement imparfait maintenant qu'un document parfait dans 2 ans.

## **Discussion**

Le département présente la proposition de résolution.

Le département répond ensuite à la question en suspens concernant les indicateurs de comptages inscrits aux comptes et budgets qui sont annuellement validés par le Conseil d'Etat. Il explique qu'il y a 3 indicateurs concernant la mobilité douce. Le 5.1 est un indicateur d'efficacité. Aux comptes 2015, il y a + 27,2 kilomètres. Il était prévu + 10 kilomètres, ce qui fait que les comptes ont été meilleurs que prévu. Et aux comptes 2014, il y avait + 17,2 kilomètres. La cible à long terme est de + 49 kilomètres pour 2018.

Un député Vert demande cet indicateur correspond au 5.7.1 dans le plan d'actions car les chiffres ne correspondent pas.

Le département répond qu'il y a deux indicateurs. Il y a l'indicateur général de développement du réseau cyclable qui concerne tous les aménagements et il y a l'indicateur qui correspond à ce qui est réalisé sur le domaine public cantonal en se concentrant sur les routes cantonales même si la carte s'occupe de l'ensemble du réseau. Par soucis de compréhension, il faut expliquer cette

différence. Il va s'assurer que les chiffres correspondent. Il ajoute que les 49% inscrits dans l'indicateur aux comptes correspondent à ce qui est noté à la page 42 dans la cible à atteindre en 2018.

Le représentant des Verts désire partager des remarques à éventuellement formuler sous forme d'amendement. Concernant les objectifs, ils sont difficiles à comprendre car il y en a à différents endroits et ils sont tous différents. Il serait mieux d'avoir quelque chose de plus synthétique.

Le département assure qu'il va présenter une résolution de sorte à ce que les chiffres apparaissent clairement dans le plan.

Le député Vert estime qu'il est compliqué de savoir à quel point les projets de ce plan sont déjà financés. Il pense qu'il serait bien d'avoir un tableau qui indique mieux tout cela.

Le département assure que le tableau de la page 65 sera mis à jour.

Le député Vert aimerait ajouter un point dans le plan quant au fait que l'Etat surveille les communes qui n'avancent pas assez vite.

Le département dit que l'on pourrait préciser à la page 14 que le canton veille à la mise en œuvre de tout cela dans les communes.

Un représentant du PDC demande comment l'Etat peut sanctionner les communes qui ne construisent pas de pistes cyclables.

Le département explique que la DGT est l'organe qui doit faire appliquer la loi. La notion de sanction n'est pas inscrite dans celle-ci. La DGT encouragera et rappellera à l'ordre les communes qui doivent aménager leurs routes. C'est la seule chose que la DGT peut faire.

L'élu des Verts revient sur la priorisation des projets. Il ne comprend pas les différences de priorité entre les pénétrantes.

Le département explique qu'il a été décidé de faire 8 pénétrantes prioritaires. On voit apparaître en jaune les pénétrantes prioritaires. Il n'y a donc pas deux types de pénétrantes mais certaines le sont plus que d'autres.

Le commissaire Vert demande comment on fait des axes réellement prioritaires là où il y en a déjà. Il aborde également la question des vélo-routes et pense que cela arrivera un jour ici.

Le département explique que la question de sécurité routière est au centre de la démarche. Des analyses ont été faites et c'est sur les tronçons sur lesquels il y a le plus de points noirs, selon la Confédération et selon la démarche menée avec Pro Vélo, que l'on va se concentrer. En plus de cela, il y a la question de l'opportunité. En effet, on va se servir des tronçons qui doivent faire l'objet d'un assainissement pour y intégrer des pistes cyclables. Il revient ensuite sur la question des vélo-routes. On attend les résultats de la Confédération pour

voir s'il y a un intérêt à faire des rues cyclables. Il faut attendre ces résultats avant de se lancer dans une telle opération sur Genève. Concernant les autoroutes à vélos, cela fait plutôt penser aux voies vertes, soit des chemins en dehors du trafic situés en périphérie. Des itinéraires ainsi sont prévus sous la forme d'itinéraires paysagers.

## Vote

Le président rappelle que, s'agissant d'un RD, le but est d'accepter la résolution liée à ce rapport. Il précise que le projet de résolution du département a été complété.

Le département distribue la version modifiée de la « proposition de résolution du département demandant au Conseil d'Etat de compléter le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 ».

Le président indique qu'il y a plusieurs modifications prévues sur le texte de la résolution.

Le département indique, concernant le chapitre 4, qu'ils proposent de faire des légères modifications du graphisme de la carte du réseau cyclable d'intérêt cantonal afin d'en faciliter la lecture.

Le président fait la lecture de la proposition de résolution, et demande aux commissaires de l'interrompre s'ils ont une proposition d'amendement.

Le président estime qu'il faudrait modifier le titre comme suit : « Proposition de résolution approuvant le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 et demandant au Conseil d'Etat de le compléter ». Il précise que c'est un amendement.

Le président met aux voix son propre amendement, à savoir la modification du titre comme suit : « **Proposition de résolution approuvant le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 et demandant au Conseil d'Etat de le compléter** ».

**Cet amendement est accepté à l'unanimité des membres présents.**

Le président poursuit la lecture.

Un élu PLR demande des précisions concernant le chapitre 1.4.

Le département indique que cela correspond à ce que souhaitent les Verts. Il précise que cela porte sur la compétence du département d'éventuellement sanctionner les communes si elles ne mettaient pas en œuvre le plan de mobilité douce. Il ajoute que le département peut alors veiller à la mise en œuvre par les communes, avec tout ce que cela peut entraîner si cela n'était pas le cas.

L'élu PLR demande si c'est issu du règlement.

Le département répond que oui.

L'élú PLR indique que cela signifie restreindre encore les compétences des communes. Il n'est pas favorable à ce paragraphe.

Un élu des Verts rappelle qu'il était apparu que 80% du réseau des voiries à Genève était en main communale. Il précise que la loi contraint le canton, mais que c'est le canton qui doit contraindre les communes si elles ne font rien. Ils ont donc voulu dire qu'il y a bien une autorité qui contrôle que cela avance dans les communes.

Le président demande si c'est uniquement un rappel des dispositions existantes, qui ne modifie rien.

Le département répond que c'est un rappel du contenu du règlement.

Une député PLR cite l'article 1 du règlement et précise qu'elle ne comprend pas la même chose que ce qui est inscrit dans la dernière phrase du chapitre 1.4.

Le département indique que l'ajout du paragraphe rappelle qu'il y a un article 1 dans le règlement d'application de la loi sur la mobilité douce qui dit que le département est l'autorité compétente chargée d'appliquer la loi. Il est ensuite dit dans ce paragraphe que, dans le cadre de l'application de cette loi, le département veille à l'application et à la mise en œuvre de la loi H 1 80. Il indique que cela explique ce qu'il y a derrière la notion d'autorité compétente chargée d'appliquer la loi. Il ajoute que c'est notamment veiller à l'application et à la mise en œuvre de cette loi, et ceci aussi sur les routes communales.

L'élú PLR précise que selon le règlement c'est de toute façon de la compétence du canton.

Le département rappelle que le plan d'actions n'est pas une loi mais une explication qui fait que c'est logique que le département compte sur la bonne volonté des communes lorsqu'une telle loi est votée.

L'élú PLR propose de supprimer toute la dernière phrase du chapitre 1.4.

Le président met aux voix la proposition d'amendement, à savoir la suppression de la phrase : ***Dans ce cadre, le département veille à l'application et à la mise en œuvre de la loi H 1 80, ceci également sur le territoire communal.***

**Pour : 10** (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

**Contre : 5** (1 EAG, 3 S, 1 Ve)

**Abstention : –**

**L'amendement est accepté. La phrase est alors supprimée.**

Le président poursuit la lecture au chapitre 2.2. En l'absence de remarque, cet élément de la résolution est accepté.

Le président poursuit avec le chapitre 3.1. En l'absence de remarque, cet élément de la résolution est accepté.

Le président poursuit avec le chapitre 3.5. En l'absence de remarque, cet élément de la résolution est accepté.

Le président poursuit avec le chapitre 4. En l'absence de remarque, cet élément de la résolution est accepté.

Le président poursuit avec le chapitre 5.6 En l'absence de remarque, cet élément de la résolution est accepté.

Le président poursuit avec le chapitre 5.7.

Un député (MCG) rappelle que le titre proposé était « suivi et bilan ». Il propose un amendement, à savoir l'ajout du terme « bilan ».

Le président met aux voix l'amendement MCG, à savoir la modification du titre du chapitre 5.7 : *suivi et bilan*.

**Pour : 12** (1 EAG, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

**Contre : –**

**Abstentions : 3** (3 S)

**Cet amendement est accepté.**

**Le président met aux voix le chapitre 5.7. Unanimité.**

Le président poursuit avec le chapitre 6. En l'absence de remarque, cet élément de la résolution est accepté.

Le président poursuit avec le point « conclusion ». En l'absence de remarque, cet élément de la résolution est accepté.

Le président demande s'il y a d'autres propositions. Cela n'est pas le cas. Il demande s'il y a des déclarations des différents groupes avant de passer au vote final.

Le PS indique qu'il va voter ce plan d'actions. Il remercie le département pour le travail accompli. Il précise qu'il est maintenant urgent de voter cela, que le but est d'avancer sur la mise en œuvre de ces infrastructures de mobilité douce. Il salue les 8 millions qui viennent d'être votés par une majorité du Grand Conseil. Il rappelle que la part modale du vélo dans le cadre de la mobilité douce n'est pas satisfaisante à Genève, et qu'elle ne va qu'augmenter avec une mise en œuvre concrète de ce plan d'actions et du plan d'actions 2019-2023, qu'il espère encore plus ambitieux que celui-ci. Il précise que sur Wikipédia il est noté que la part modale du vélo à Copenhague est de 55%, de 44% à Amsterdam et de 25% à Bâle, tandis qu'à Genève cette part modale est seulement de 5%. Il précise qu'avec des politiques volontaristes et des infrastructures on arrive à avoir des parts modales de vélo importantes.



Le PDC remercie le département pour ce document très complet et indique que le PDC va voter ce plan d'actions.

Le PLR rappelle au PS qu'il a comparé Genève avec des villes plates. Il précise qu'il a comparé des chiffres de villes avec les chiffres d'un canton. Il signale qu'en Ville de Genève les chiffres ne sont pas les mêmes que dans le canton. Il estime que 25% de part modale du vélo est improbable dans un canton comme Genève.

L'UDC rappelle que ce plan d'actions vise à améliorer l'infrastructure par des mesures de sécurisation et d'amélioration de la continuité des réseaux piétons et cyclistes par 52 mesures. Il indique que l'amélioration des conditions de déplacement des cyclistes va contribuer à l'augmentation du nombre de cyclistes. Il précise qu'à l'intérieur du centre le but est d'avoir 7%-15% de déplacements à vélo d'ici 2030. Il ajoute que l'UDC va voter ce rapport divers et la résolution. Il estime cependant que la commission est allée trop dans les détails et que l'UDC se serait contentée de moins.

Le MCG approuve ce plan d'actions et remercie le département pour le document de qualité.

Le président indique qu'EAG s'exprime dans le même sens que le PS.

Le représentant des Verts estime important d'approuver ce plan d'actions. Il précise qu'il est aussi possible de voter des crédits sans ce plan d'actions, puisque ce dernier est surtout un outil de pilotage de l'administration et pas un texte législatif qui ouvre des crédits. Il rappelle que ce plan d'actions est satisfaisant du point de vue de la situation actuelle, mais qu'il est très insatisfaisant si on regarde le respect de la volonté populaire qui leur opposait un délai pour équiper les axes primaires et secondaires du canton. Il précise que les autres villes suisses sont bien plus ambitieuses. Il indique que l'on ne rattrape pas ce retard avec ce plan d'actions. Il ajoute que les Verts vont voter ce plan d'actions, mais qu'ils sont donc malgré tout déçus.

**Le président met aux voix la résolution sur le RD 1111.**

**Pour : 14** (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

**Contre : –**

**Abstention : –**

**La résolution sur le RD 1111 est acceptée à l'unanimité des membres présents.**

*Annexe consultable sur internet :*

– *Plan d'action de la mobilité douce 2015-2018*

*<http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01111.pdf>*

**Secrétariat du Grand Conseil****R 819**

*Proposition présentée par les députés :*

*Mmes et MM. Mathias Buschbeck, Pierre Vanek, Marko Bandler, Michel Ducret, Jean-François Girardet, Nathalie Hardyn, François Lance, Caroline Marti, André Pfeffer, André Python, Bernhard Riedweg, Nathalie Schneuwly, Jean-Marie Voumard, Thomas Wenger*

*Date de dépôt : 10 janvier 2017*

**Proposition de résolution****approuvant le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 et demandant au Conseil d'Etat de le compléter**

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

le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 (RD 1111),

approuve

le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 (RD 1111), moyennant les modifications suivantes :

**1. Chapitre 1.4 – Rappel des compétences Titre « compétences du canton »**

– Ajout d'un paragraphe :

Selon l'article 1 du règlement sur la mobilité douce (rsGe H 1 80.01), le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture est l'autorité compétente chargée d'appliquer la loi.

**2. Chapitre 2.2 – Bases légale cantonale**

– Ajout d'un paragraphe : « La loi sur la mobilité (H 1 20) »

Le 25 février 2015, le Conseil d'Etat a adopté et soumis au Grand Conseil un nouveau projet de loi cadre dit « Loi sur la mobilité » (H 1 20).

Validée par le Grand Conseil le 23 septembre 2016, cette nouvelle loi vient d'une part préciser la constitution de la République et canton de Genève concernant le principe de coordination entre politique de mobilité et les autres politiques publiques, à savoir, les politiques d'aménagement du territoire, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la sécurité.

D'autre part, cette nouvelle loi définit la structure des documents de planification en matière de transport en les hiérarchisant selon la logique explicitée dans le schéma N°1 du présent plan d'actions.

### **3. Chapitre 3.1 – Les déplacements à pied et à vélo à Genève**

- Distinction des parts modales piétons et vélos dans les chiffres présents dans le texte.
- Distinction des parts modales piétons et vélos, ainsi que des parts modales deux roues motorisés et voitures dans les graphiques de la figure 3.

### **4. Chapitre 3.5 – Bilan des actions du PDMD 2011-2014**

#### **Titre « Stationnement vélo dans les établissements scolaires »**

- Modification du titre : remplacement du terme « dans » par « dans l'enceinte des »

### **5. Chapitre 4 – Axes de travail 2015-2018**

#### **Titre « Développement du réseau cyclable d'intérêt cantonal »**

- Modification du graphisme de la carte du réseau cyclable d'intérêt cantonal afin d'en faciliter la lecture

### **6. Chapitre 5.6 – Coordination des acteurs et des politiques publiques**

- Remplacement de la mention « SME » par « DGE »

### **7. Chapitre 5.7 – Monitoring**

- Modification du titre : remplacement du terme « monitoring » par « Suivi et bilan »

- Modification de tableau « aménagements cyclables » : utilisation des données correspondant aux années 2011 à 2018 afin d’être en concordance avec les chiffres présentés précédemment dans le document.

## **8. Chapitre 6 – Programmation des mesures**

- Distinction dans les sources de financement des projets d’agglomération 1, 2 et 3
- Modification d’un titre du tableau : remplacement de « nouveau PL à déposer » par « L 11791 »

## **9. Conclusion**

- Ajout d’un tableau : « synthèse des objectifs du plan d’actions ».