



Date de dépôt : 26 septembre 2023

Rapport
de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour
de vrais aménagements cyclables à Vessy

Rapport de Lara Atassi (page 3)

Pétition (2161-A)

pour de vrais aménagements cyclables à Vessy

Les pétitionnaires demandent :

- **la reconsidération de l'aménagement des espaces publics le long des routes de Vessy et de Veyrier afin d'y séparer les cyclistes des piétons et autres usagers ;**
- **la séparation des cycles du trafic individuel motorisé et des bus à l'aide de pistes cyclables réellement continues, aménagées en périphérie des carrefours ;**
- **de renoncer à tout aménagement de trottoir impliquant une mixité piéton-vélo sans séparation des aires de circulation ;**

et, selon les besoins,

- de prendre les mesures nécessaires pour limiter le trafic individuel motorisé ou, si ce n'est pas possible, de le stocker en amont en dehors des zones résidentielles ;
- de continuer la collaboration avec les promoteurs de PLQ pour un aménagement des espaces publics cohérent avec les demandes précédentes.

*N.B. 23 signatures*¹
PRO VELO Genève
M^{me} Christine Jeanneret-ter Kuile
Place de Cornavin 1
1201 Genève

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 209 signatures électroniques.

Rapport de Lara Atassi

La commission des pétitions a examiné cette pétition lors de ses séances des 27 mars, 24 avril et 28 août 2023, sous la présidence de M. Alexis Barbey puis de M. Sylvain Thévoz.

M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique, a assisté aux séances, et les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier. Nous les remercions tous deux de leur travail.

1. Audition de MM. Patrick Lacourt, membre de Mobilité piétonne, Thomas Dagonnier et Philippe Ravn, membres du comité et de la commission technique de Pro Vélo, pétitionnaires

M. Lacourt explique que les piétons et les cyclistes souhaitent circuler sur des espaces continus et sécurisés, préférablement sans mixité entre eux. Il précise que la Ville de Zurich a réalisé il y a 5 ans une analyse juridique qui a abouti à la conclusion qu'il n'était juridiquement pas possible de mélanger vélos et piétons, raison pour laquelle la Ville de Zurich a modifié tous ses projets.

M. Dagonnier ajoute que c'est une thématique qui revient souvent, puisque la mixité est souvent prévue par les urbanistes. Il remarque que le projet initial de la route de Vessy ne prévoyait pas de piste cyclable, un projet contre lequel Pro Vélo a recouru. Il ajoute que, malgré les explications données alors par le département, il est apparu que les vélos se retrouveraient à moins d'un mètre des voitures, ce qui est dangereux. Il observe cependant que cette route a une largeur de 22 mètres et il estime qu'il serait possible de prévoir une voie de circulation pour chaque mode. Il précise en outre que, selon l'autorisation de construire, les vélos devraient se faufiler entre les voitures et les bus à certaines intersections, ce qui présente de nombreux risques. Il signale que ces éléments ont été indiqués au département et que des progrès ont été réalisés, mais il déclare que le projet présente encore des risques.

Un commissaire UDC demande si les pétitionnaires ont un plan afin que la commission puisse se rendre compte de quel tronçon il est question. Il observe que les pétitionnaires demandent donc une modification sur la route de Vessy, mais aussi pour l'ensemble des voies du canton.

M. Dagonnier répond que la pétition ne porte que sur la route de Vessy. Il montre alors le tronçon problématique et le carrefour concerné.

Le commissaire demande si cet axe est toujours en travaux, ce que M. Dagonnier confirme. Il ajoute qu'il ose espérer que la pétition n'a pas été

déposée en raison de ces travaux. Il pense qu'il faut attendre la fin des aménagements pour voir de quoi il retourne.

M. Lacourt répond que la pétition se base sur les aménagements prévus dans le projet et non sur le chantier.

Le commissaire rappelle ensuite l'IN-144 qui est toujours en cours, et il remarque que des crédits ont été votés afin de respecter la loi fédérale, et il se demande en quoi cette pétition apporte un élément nouveau.

M. Lacourt répond que la pétition demande simplement que cette loi soit appliquée et que les flux de piétons et de vélos soient séparés. Il rappelle que l'expertise zurichoise indique que la mixité est contraire à la loi fédérale, et il déclare que la pétition demande que ce nouveau projet respecte la loi fédérale alors que les dimensions le permettent.

Une commissaire du Centre remarque qu'il n'y a pas d'arbres aujourd'hui aux Grands-Esserts, et elle remarque que les pétitionnaires demandent l'ajout d'une piste cyclable. Cela étant, elle a l'impression que le trafic est modéré sur cette route.

M. Dagonnier répond que le département indique que cette route va devenir un axe majeur.

La commissaire demande si une piste peut être ajoutée au carrefour.

M. Dagonnier acquiesce en mentionnant qu'il y a beaucoup de place à disposition.

Une commissaire PLR déclare qu'il serait intéressant d'avoir des photos de ce secteur. Cela étant, elle se demande si les pétitionnaires estiment que beaucoup a été fait pour la mobilité douce dans le canton au cours de ces derniers mois. M. Lacourt acquiesce.

La commissaire demande si la largeur de la route de Vessy est suffisante pour ajouter une piste cyclable, ce que M. Lacourt confirme.

M. Dagonnier ajoute que la largeur est similaire à celle de la route de Veyrier.

La commissaire demande comment imaginer le stockage des véhicules en amont.

M. Dagonnier répond qu'il serait possible de déplacer le feu qui est prévu dans le projet, afin de fluidifier le plateau de Vessy et de laisser passer les bus.

La commissaire demande si les pétitionnaires estiment que les promoteurs de PLQ ne prennent pas en compte les plans de mobilité.

M. Dagonnier acquiesce et il observe que, dans ce projet, il n'y avait pas de piste cyclable alors que la place le permet.

La commissaire demande si les associations ont pu exprimer leur avis dans le cadre du projet des Grands-Esserts.

M. Dagonnier acquiesce, mais il déclare que c'est une décision politique qui a arrêté la mixité dans le cadre de ce projet.

M. Lacourt remarque que les PLQ sont généralement très bien faits.

La commissaire mentionne donc que la dernière invite de la pétition est une observation générale.

Une commissaire Verte demande quels ont été les retours que les associations ont reçus suite à leur opposition.

M. Dagonnier répond que plusieurs impératifs ont été évoqués, notamment la nécessité de sauvegarder un espace dédié aux bus si le trafic venait à augmenter.

Un député socialiste déclare que peu a été fait durant cette législature sur la sécurité des piétons et des cyclistes, et il demande si le Conseil municipal de Vernier s'est prononcé sur cette pétition. Il se demande par ailleurs si cette pétition ne devrait pas englober l'ensemble du canton.

M. Lacourt répète que l'expertise zurichoise est claire et il remarque que la séparation des deux flux doit être appliquée partout dans la mesure du possible. Il remarque que certains endroits comme l'Horloge fleurie ne permettent pas une telle disposition, et il imagine qu'un ouvrage d'art devrait être envisagé.

M. Dagonnier ajoute que la pétition a été déposée devant le Conseil municipal, mais il déclare que les associations n'ont pas encore été entendues.

Le commissaire se demande pourquoi créer un ouvrage d'art devant l'Horloge fleurie alors qu'il y a six pistes automobiles.

2. Audition de M. Olivier Caumel, directeur régional, et M^{me} Oumaïma Ben Amor, ingénieure, office cantonal des transports (OCT)

M^{me} Ben Amor prend la parole et déclare qu'une présentation a été faite afin de retracer les différentes discussions menées avec les associations. Elle mentionne à cet égard que son service a rencontré Mobilité piétonne et Pro Vélo le lendemain du jour du dépôt de la pétition, une séance qui a permis de dégager des solutions satisfaisantes.

Elle rappelle alors que les espaces routiers doivent être inscrits dans un contexte urbain pour faire sens. Elle évoque ensuite les demandes de la pétition et elle remarque que le canton souhaite bien évidemment le report modal en faveur des transports collectifs, tout en accompagnant les habitants actuels et futurs des Grands-Esserts avec des infrastructures adéquates. Elle précise que

les trajets des modes alternatifs à la voiture ont donc été optimisés avec des itinéraires continus, et elle mentionne que les différents aménagements qui ont été réfléchis s'inscrivent dans l'accord entre le canton et la commune.

Elle rappelle alors que la ligne 21 et la ligne 7 accompagneront la densification des Grands-Esserts, un projet qui compte 430 logements et plus 800 logements à l'horizon 2030. Elle signale que la route de Vessy sera limitée à 30 km/h au niveau du quartier des Grands-Esserts afin de favoriser le vivre-ensemble dans ce périmètre. Quant à la route de Veyrier, les flux ont été séparés puisqu'il s'agit d'un réseau primaire.

Elle ajoute que la lignée d'arbres actuels sur la route de Veyrier est maintenue, et elle déclare qu'un trottoir et une piste cyclable seront ajoutés de part et d'autre. Elle remarque que deux trajets sont en l'occurrence possibles, un trajet rapide et un trajet plus lent pour les cyclistes plus réticents. Elle observe donc que les espaces sont réservés pour les vélos lents, sur une piste cyclable de 1,50 mètre dans les espaces extérieurs des Grands-Esserts.

Elle évoque ensuite le carrefour de la route de Veyrier en déclarant que la discussion s'est déroulée avec l'ensemble des associations intéressées par la mobilité douce, et elle explique que des tourner à gauche indirects sont prévus pour ce carrefour qui remplacera l'actuel giratoire. Elle précise que les espaces seront suffisants pour sécuriser les vélos.

Elle déclare ensuite que les mêmes discussions se sont déroulées pour la route de Vessy qui sera placée à 30 km/h et elle mentionne que 4,50 mètres sont prévus au niveau de la bande cyclable et des arrêts de bus, un espace suffisant pour assurer la sécurité des cyclistes. Elle remarque que des itinéraires parallèles pour les vélos sont également envisagés en marge de l'itinéraire rapide, afin qu'ils bénéficient de plus de confort.

Elle rappelle ensuite que le quartier des Grands-Esserts abritera de nombreuses venelles et elle mentionne que l'idée est que le quartier puisse fonctionner de manière apaisée avec des esplanades permettant aux piétons de circuler en sécurité malgré la route. Elle ajoute que les trottoirs de 3,50 mètres au minimum permettront d'accueillir les vélos, notamment pour les parents qui accompagnent leurs enfants à l'école. Elle précise que les continuités douces seront donc prolongées à l'intérieur même du quartier.

Elle déclare ensuite qu'un contrôle d'accès existe au niveau du Rondeau de Carouge, et elle déclare que le BHNS prévu entraînera l'ajout de mesures afin de canaliser le trafic sur le réseau primaire, soit sur la route de Veyrier. Elle explique que ces contrôles d'accès sont des carrefours où passent les bus, lesquels ont la priorité sur les voitures, le but étant d'éviter que les voitures passent par les cœurs de villages.

Un commissaire socialiste demande ce qu'il en est de la réalisation de ces aménagements.

M^{me} Ben Amor répond que les travaux ont démarré avec une livraison pour fin 2025 pour deux sites. Elle ajoute qu'une demande de complément a été faite pour un troisième site (Ferme-Cour de Vessy-Beauchamp). Elle ajoute qu'un concours a été réalisé pour le secteur de l'école. Elle mentionne que ce site est prévu à l'horizon 2030, l'objectif étant de pouvoir accueillir les premiers habitants avec des infrastructures leur permettant de se déplacer sans utiliser leur voiture. Elle indique que les travaux ont également démarré sur la route de Vessy, les travaux sur la route de Veyrier devant commencer pour leur part en 2024.

Le commissaire demande s'il y a un feu de route au bout du chemin des Beauchamps, ce que M^{me} Ben Amor confirme.

Le commissaire demande s'il est prévu de retirer ce feu de route avec un tourner à droite.

M. Caumel répond que ce serait une possibilité en fonction de la situation.

Le commissaire demande si les panneaux nécessaires pour ce faire doivent faire l'objet d'un arrêté de la part de l'autorité cantonale.

M. Caumel répond par la négative et déclare qu'il est simplement nécessaire que la situation se prête à un tourner à droite, avec une bande cyclable derrière. Il ajoute que les conditions idoines doivent donc être existantes.

Une commissaire PLR demande si les pistes cyclables sont bidirectionnelles.

M^{me} Ben Amor répond par la négative en mentionnant qu'une seconde piste cyclable est également existante de l'autre côté de la chaussée, en direction du village de Veyrier.

La commissaire déclare qu'il n'y a qu'une piste cyclable sur le retour.

M^{me} Ben Amor acquiesce en déclarant que le parcellaire n'a pas permis de développer plus de possibilités.

La commissaire demande si le canton considère avoir répondu à toutes les invites de la pétition. M^{me} Ben Amor acquiesce.

Une commissaire du Centre demande pourquoi ne pas prévoir une piste bidirectionnelle côté nord.

M^{me} Ben Amor répond que l'idée était d'éviter de faire basculer les vélos sur l'autre côté alors que la continuité peut être assurée sur le côté sud. M. Caumel ajoute qu'il n'y a pas d'intérêt pour une piste bidirectionnelle.

La commissaire se demande toutefois où passent les piétons.

M^{me} Ben Amor répond que le trottoir est séparé de la piste cyclable par des bordures biaisées.

La commissaire évoque ensuite la route de Vessy et demande comment les utilisateurs feront pour respecter les autres modes puisque la mixité totale y est envisagée. Elle rappelle que la situation n'est pas idéale sur la voie verte qui a le même statut.

M. Caumel répond que le contexte est différent. Il mentionne que le quartier verra une école et un centre commercial ainsi qu'une crèche. Il ajoute que la première idée avait débouché sur un véritable boulevard routier avec des espaces distincts, et il déclare que le comité de pilotage a demandé que cet aspect soit repris pour avoir un caractère plus villageois. Il précise que la vitesse sera limitée à 30 km/h, également pour les vélos, afin de garantir cet apaisement. Il rappelle que les communes peuvent maintenant amender les vélos qui circulent trop rapidement. Il observe en outre que cet aménagement n'est pas envisagé sur l'ensemble du linéaire de cette route mais uniquement sur un tronçon restreint.

La commissaire se demande si les communes contrôlent la vitesse des vélos. Elle comprend que la route de Vessy ne sera plus un accès pour le transit mais uniquement pour le quartier.

M. Caumel répond que cette route appartient au réseau secondaire et conservera donc sa typologie.

La commissaire demande combien de véhicules passent sur cette route.

M^{me} Ben Amor répond qu'il y a 7000 véhicules jour aujourd'hui et 5000 demain.

M. Caumel signale ensuite que la base légale permettant d'amender les vélos qui ne respectent pas les limitations de vitesse existe depuis le mois d'avril 2021.

Un commissaire socialiste déclare que le pétitionnaire était inquiet de la sécurité. Il rappelle que les principes de ralentissement sont difficiles à mettre en œuvre dans la plupart des endroits et il se demande si ce projet ne va pas créer un espace à risques.

M^{me} Ben Amor répond que l'espace est tout de même différencié sur le linéaire avec des trottoirs autorisant aux cycles de circuler afin que les parents puissent accompagner les enfants à l'école. Il ajoute que les vélos qui roulent vite ne monteront pas sur les trottoirs, car cela les ralentirait.

M. Caumel ajoute que les vélos sur la chaussée seront astreints à 30 km/h à l'instar des voitures. Il précise qu'il n'y a pas de piste cyclable sur ce tronçon.

M^{me} Ben Amor répète que l'idée est d'éviter de segmenter le quartier en deux parties.

Le commissaire pense qu'il s'agit d'une exception, laquelle risque de créer de la confusion et donc des risques.

M. Caumel rappelle qu'il y a plusieurs endroits dans le canton où les cycles peuvent rouler sur les trottoirs, notamment à Onex, et il mentionne qu'aucun accident n'a été enregistré depuis dix ans.

M^{me} Ben Amor ajoute que les gabarits sont en outre très confortables. Elle mentionne que seuls les cyclistes lents utiliseront le trottoir, ou les cyclistes qui viennent se parquer devant le centre commercial.

Un commissaire UDC demande si ces voies sont doublées sur toute la longueur.

M^{me} Ben Amor répond que la voie lente n'est pas un doublon, mais accompagne l'aménagement extérieur de la densification.

M. Caumel ajoute qu'il n'y a que sur ce tronçon qu'il y a un doublement.

Le commissaire pense que cela représente tout de même des surcoûts non négligeables. Il se demande ce qu'il en est. Il mentionne que ce qui était reproché pour les voitures est maintenant réalisé pour les vélos et les piétons. Il signale par ailleurs que ces aménagements nuisent à la perméabilité des sols. Il rappelle que Pro Vélo réclame maintenant des sols goudronnés sur la voie verte.

M^{me} Ben Amor répond qu'il n'y a pas de coûts supplémentaires puisque ces aménagements sont intégrés dans les aménagements extérieurs en lien avec la densification urbaine. Elle précise que c'est simplement une autorisation qui est donnée aux cyclistes sur un aménagement prévu, compte tenu du gabarit. Elle ajoute que les aménagements à l'intérieur des pièces urbaines font encore l'objet de réflexions et elle déclare que les sols ne sont pas encore déterminés.

La commissaire PLR déclare que la pétition est datée du 7 décembre 2022 et elle demande de quand datent les discussions entre le canton et Pro Vélo.

M^{me} Ben Amor répond que la discussion s'est déroulée le lendemain du dépôt de la pétition.

La commissaire demande pourquoi les associations n'ont pas retiré leur pétition et si les associations étaient satisfaites.

M. Caumel répond que c'est une question qu'il faut poser aux associations et qu'elles semblaient satisfaites.

3. Discussion et votes

Un commissaire LJS demande pourquoi les pétitionnaires ne voulaient pas retirer leur pétition.

Le président répond que certains estimaient que les travaux avaient été effectués, mais que des éléments problématiques perduraient.

Une commissaire Verte ajoute que le nouveau plan qui a été déposé n'est pas satisfaisant pour les pétitionnaires, notamment à l'égard de la sécurité de la piste cyclable.

Le président lit alors l'e-mail de Pro Vélo :

« Nous avons été effectivement entendus par le Département des Infrastructures et de l'Urbanisme suite au dépôt de notre pétition fin de l'année passée. Ces discussions ont été l'occasion de voir ensemble des améliorations apportées aux aménagements prévus et pour le département de répondre plus en détail à nos demandes d'une façon constructive. Cependant, une divergence majeure demeure et le principal problème relevé par notre pétition n'a pas été résolu : Il ne nous paraît pas concevable de demander aux cyclistes de circuler sur le trottoir s'ils veulent être en sécurité plutôt que de circuler sur un axe secondaire très fréquenté. Nous jugeons ce type de "non-aménagement" problématique pour les mobilités douces et particulièrement pour les piétons. La loi fédérale prévoit d'ailleurs que le trottoir doit en principe être réservé pour les piétons. D'autres aménagements plus adéquats existent et sont possibles à cet endroit libre de contraintes et c'est le choix politique de la mixité que nous contestons. Le problème subsidiaire de l'absence de cheminement cyclable sécurisé a été résolu sur la route de Veyrier, ainsi que sur la route de Vessy mais uniquement en direction des Grands Esserts. Il n'existera pas de cheminement sécurisé pour les cyclistes circulant sur la route de Vessy en direction de Veyrier. Tous les cyclistes, y compris les plus vulnérables (enfants dès 6 ans), seront obligés de circuler sur une bande cyclable coincée entre les bus et les voitures, ce qui ne nous semble pas acceptable ni favorable pour la mobilité en général. »

Une commissaire du Centre rappelle que deux pistes cyclables étaient prévues. Elle ajoute que l'on peut regretter l'abandon de l'une d'entre elles faute de place suffisante, mais elle mentionne que la question du bidirectionnel demeure sur la piste cyclable des Grands-Esserts.

Le président relit alors les demandes de la pétition.

Un commissaire UDC déclare qu'il est difficile de prendre position sans connaître les lieux, et de renoncer aux aménagements cyclables sur les trottoirs alors que cette option peut fonctionner selon les situations.

Le président rappelle que les commissaires ont accès aux plans qui se trouvent dans l'extranet.

Un commissaire socialiste estime qu'il y a une marge de manœuvre pour le Conseil d'Etat qui peut examiner la situation et respecter certaines invites. Il ajoute que son groupe propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Un commissaire PLR mentionne que son groupe a l'impression que les pétitionnaires sont jusqu'au-boutistes et il propose donc le dépôt sur le bureau de cette pétition de manière à adopter les modifications qui sont prévues.

Une commissaire Verte déclare que son groupe soutient cette pétition, puisque cette zone n'est pas construite et qu'il y a donc de la place. Elle remarque que, dans ce cadre, il est logique de réfléchir à des aménagements sécurisés.

Le président met aux voix le renvoi au Conseil d'Etat de la pétition P 2161 :

Oui : 9 (1 LC, 3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 UDC)

Non : 6 (4 PLR, 2 MCG)

Abstentions : –

Le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat est accepté.

Catégorie de débat préavisée : III