

*Question présentée par la députée :*  
*Mme Lisa Mazzone*

*Date de dépôt : 30 avril 2014*

## **Question écrite urgente**

**Combien d'accidents devront encore survenir avant la création d'itinéraires cyclables sécurisés, dans le respect de la volonté populaire ?**

Le 15 mai de cette année marquera les trois ans de l'adoption de l'initiative 144 pour la mobilité douce par le peuple. L'acceptation de cette initiative, ainsi que celle du premier Plan directeur de la mobilité douce, annoncent un changement de paradigme important : la mobilité douce est enfin considérée comme un moyen de déplacement à part entière. C'est la prémisse nécessaire à une réattribution de la voirie publique. En effet, la population ne considère plus aujourd'hui la route comme un canal pour les automobiles, mais bien comme un espace de mobilité qui doit être repensé en prenant en considération les mutations des habitudes de mobilité, tout autant que les enjeux de santé publique, de qualité de l'air et de qualité de vie en général.

**Le 15 mai 2011, le peuple a ainsi revendiqué la création d'itinéraires cyclables directs, continus et sécurisés, sur les routes primaires et secondaires.** Aujourd'hui, il n'est donc plus acceptable de faire louvoyer les cyclistes par des chemins de traverse. Ils doivent avoir leur place sur les axes principaux. Afin de sécuriser leurs déplacements mais également d'encourager de nouveaux utilisateurs à opter pour ce véhicule bon pour la santé et l'environnement, améliorant la qualité de vie de tous les habitants du canton.

Le constat aujourd'hui est dramatique et extrêmement préoccupant. Les accidents se multiplient sur les routes principales et sont autant de destins brisés. L'accident survenu avant les vacances de Pâques au goulet de Chêne-Bougeries est particulièrement consternant. En effet, l'association PRO VELO Genève avait déposé une pétition au Conseil d'Etat qui demandait explicitement une sécurisation de ce carrefour dangereux, emprunté par un grand nombre de cyclistes pendulaires.

Pourtant, depuis la votation du 15 mai 2011, rien, ou presque, n'a été constaté sur le terrain, pas plus que dans les prévisions budgétaires, alors que le projet de loi 11114 ouvrant un crédit extraordinaire d'investissement de 20 millions de francs pour la mise en œuvre de l'initiative 144 pour la mobilité douce s'enlise en commission des finances. En termes de réalisation d'envergure, la seule qui ait été mise en œuvre est la piste cyclable entre Soral et Lully. Si cet aménagement est réjouissant, on ne peut pas dire qu'il soit prioritaire, car il ne concerne qu'un bassin de population restreint. Bien plus, les axes entre les communes suburbaines et la ville de Genève devraient être aménagés en priorité, dans le cadre d'une mise en œuvre rapide du projet de huit pénétrantes cyclables.

Les propos de M. le Conseiller d'Etat Luc Barthassat, tenus lors du débat budgétaire de 2013, ne nous ont néanmoins pas échappés. En réponse à un amendement sur le budget d'investissement de la politique publique J, mobilité, qui visait à ajouter 5 millions de francs pour la mise en œuvre de l'initiative 144, il affirmait : « Je m'engage, face au Conseil d'Etat et à mes collègues, à reporter ces 5 millions sur le budget de l'année prochaine, avec des projets peut-être plus concrets à vous présenter. »

Quelle n'a pas été notre déception en découvrant le programme d'action 2014-2018 du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA). Après une lecture minutieuse permettant de débusquer le modique paragraphe traitant de pistes cyclables, on peut y lire :

#### **Nouvelles pistes cyclables.**

*Mise en œuvre de la loi H 1 80 visant à réaliser des pistes et bandes cyclables en lien avec le réseau de routes primaires et secondaires.*

**2014** *Identification des secteurs cyclables prioritaires et des points noirs.*

Nous en restons pantois. Le peuple a revendiqué la création de pistes cyclables pour les routes primaires et secondaires du réseau routier et l'Etat prévoit, dans les quatre ans à venir, d'identifier les secteurs cyclables prioritaires et les points noirs ? ! Est-ce là une réaction responsable face aux accidents dramatiques impliquant des cyclistes ?

Par conséquent, nous aimerions savoir :

- 1. quels sont les aménagements prévus dans les quatre ans à venir pour créer un véritable réseau d'itinéraires cyclables direct, continu et sécurisé ?*
- 2. quel est le calendrier retenu pour ces aménagements ?*
- 3. quels moyens financiers y seront dédiés ?*
- 4. quelles seront les démarches entreprises auprès de la Ville de Genève pour qu'elle réalise les aménagements cyclables nécessaires très rapidement ?*

*En d'autres termes, quel est le plan d'actions, et le plan financier permettant une mise en œuvre rapide de la loi H 1 80 pour la mobilité douce ?*

Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat pour l'attention qu'il portera à notre demande.