

*Date de dépôt : 4 janvier 2011*

## Rapport

**de la Commission des transports chargée d'étudier l'initiative populaire 144 « Pour la mobilité douce (Initiative des villes) »**

*Rapport de majorité de M. André Python (page 2)*

*Rapport de première minorité de M<sup>me</sup> Emilie Flamand (page 36)*

*Rapport de seconde minorité de M. Antoine Bertschy (page 43)*

- |   |                         |
|---|-------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le .....   | <b>4 septembre 2009</b> |
| 2. Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, <b>au plus tard le</b> .....   | <b>4 décembre 2009</b>  |
| 3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la Commission législative, <b>au plus tard le</b> .....  | <b>4 juin 2010</b>      |
| 4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, <b>au plus tard le</b> ..... | <b>4 mars 2011</b>      |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, <b>au plus tard le</b> .....   | <b>4 mars 2012</b>      |

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de M. André Python

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports (ci-après la commission) a étudié l'initiative populaire 144 « Pour la mobilité douce (Initiative des villes) », lors de ses séances des 20 avril 2010, 27 avril 2010, 8 juin 2010, 31 août 2010, 21 septembre 2010, 28 septembre 2010, 19 octobre 2010, 2 novembre 2010 et 16 novembre 2010, sous la présidence de M. Alain Meylan. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Julien Siegriest.

Ont assisté à tout ou partie des travaux de la commission :

- M<sup>me</sup> Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du DIM ;
- M. Yves Delacrétaç, directeur général, Direction générale de la mobilité (DGM), DIM ;
- M<sup>me</sup> Rebecca Dougoud, directrice, Direction planification et offres de mobilité, DGM, DIM ;
- M. David Favre, secrétaire général adjoint, DIM ;
- M<sup>me</sup> Delphine Gabba, juriste, DGM, DIM ;
- M. Christophe Genoud, alors secrétaire général adjoint, DIM.

La commission a en outre procédé aux auditions suivantes :

- M<sup>me</sup> Andréa von Maltitz, MM. Philippe de Rougemont et Thibault Schneeberger, représentants du comité d'initiative ;
- M. Christian Etienne, membre d'Ecologie Libérale ;
- M. Jean-Claude Mermoud, président et Alain Rüttsche, directeur général, Association des communes genevoises, accompagnés de MM. Gilles Marti (adjoint de Puplinge) et Claude Genequand (Conseiller administratif de Versoix) ;
- M<sup>me</sup> Nathalie Hardyn, directrice adjointe de la Chambre de commerce et d'industrie de Genève et membre du Bureau du Groupement Transport et Economie (GTE) et M. Olivier Ballissat, membre du bureau du GTE ;
- MM. Guy Zwahlen, président, Patrick Schaub, membre, Victor De Oliveira, ingénieur de circulation, Touring Club Suisse, section Genève.

## Séance du 20 avril 2010

### *Organisation des travaux de la Commission sur l'IN 144*

Le Président informe qu'il y a certaines dates à respecter, la réflexion est ouverte dans les différents groupes sur ce sujet.

Il ressort de nos discussions qu'il est primordial d'entendre les initiants afin de pouvoir nous déterminer sur la suite des travaux.

## Séance du 27 avril 2010

### *Audition de M<sup>me</sup> et MM. de Rougemont Philippe, von Maltiz Andréa et Schneeberger Thibaut, initiants de l'IN 144*

M. de Rougemont commence la présentation. Il informe que l'initiative IN 144 a été pensée depuis très longtemps. L'association « actif-trafiC » a commencé les travaux. Une année a été nécessaire pour faire des consultations auprès de plusieurs milieux politiques, mais également chez des fonctionnaires et chez des spécialistes des transports, pour arriver à formuler une initiative qui avait une chance de passer en termes de majorité de votation et qui avait un impact pour améliorer le sort de la mobilité douce dans le canton. C'est donc le fruit d'un large travail. Le point de départ, c'est un rapport commandé par le Conseil d'Etat il y a plusieurs années et qui arrivait à la conclusion chiffrée qu'en 2025 il faudrait gérer 40% de déplacements en plus. Evidemment, les routes ne sont pas extensibles, l'activité du canton est ce qu'elle est et le solde de population est positif d'année en année. Il ajoute qu'il y a un problème de congestion pour la population qui est déjà latent, cette constatation ne peut qu'augmenter ces prochaines années, c'est pour cela qu'il était souhaité de travailler en force sur la mobilité douce. Au niveau des transports publics, il y a beaucoup de choses qui ont été faites et entreprises avec beaucoup de patience. Autre constat, la plupart des trajets en voiture se font pour des distances de moins de 5 kilomètres, ce qui représente une distance idéale pour le vélo. Par la suite, les signatures ont commencé à être récoltées dans plusieurs communes et en villes. Des discussions ont eu lieu avec des gens de différents milieux et classes d'âge et il s'avère que la population est assez enthousiasmée par les vélos électriques ou les vélos ordinaires et s'y essaie à chaque saison. Cependant, le même constat est ressorti à chaque fois : il y a un problème de sécurité. Beaucoup a été fait pour les pistes cyclables dans le canton, mais il reste beaucoup de points noirs à compléter pour pouvoir faire des trajets ininterrompus. Les pistes ne seraient pas utiles pour les personnes qui font du vélo depuis toujours. Elles le seraient plutôt pour une large partie de la population, qui serait intéressée à laisser de temps en temps la voiture à la

maison pour prendre le vélo, mais qui ne le fait pas principalement à cause du problème de sécurité. Le constat est le même pour les piétons. Maintenant, l'outil utilisé est l'initiative législative que l'on traite ici. Il ajoute que dans des villes d'Europe, où la part de la mobilité douce est plus importante qu'ici, il n'y a pas de grande différence culturelle. La grande différence est dans l'aménagement et dans le fait que l'on peut facilement se déplacer d'un point à un autre sur des pistes ininterrompues, comme en Suède ou au Danemark, de manière sécurisée.

M<sup>me</sup> von Maltitz souhaite compléter pour ce qui est des piétons. Il est ressorti des discussions que les piétons avaient aussi des problèmes pour traverser les routes. Certaines vieilles personnes se plaignaient du fait de ne pas avoir le temps de traverser la route, car le signal s'éteint trop rapidement. Il y a là aussi un problème de sécurité pour les piétons.

M. Schneeberger complète avec l'article constitutionnel traitant du libre choix du mode de transport. Il estime que cette initiative s'inscrit parfaitement dans cette démarche pour réaliser le libre choix du mode de transport, car il pense qu'il n'y a pas de liberté sans sécurité. Beaucoup de gens renoncent à prendre le vélo à cause de leur sécurité, la liberté de choix est donc entravée par cette problématique de la sécurité. La complémentarité implique de donner un part assez équilibrée aux modes de transport sur la voirie, ce qui n'est pas le cas à certains endroits où il n'y a pas de place disponible pour les vélos. Lors de la récolte de signature, il a pu se rendre compte qu'il y a un vivier énorme de cyclistes à Genève qui n'est pas du tout exploité. Par ailleurs, pas mal de gens se sont plaints de la présence des vélos sur les trottoirs et ces gens ont finalement fini par signer l'initiative, car ils estimaient que si l'on ne donne pas d'espace pour les vélos sur la route ils montent alors sur les trottoirs. Le sentiment d'insécurité se reporte ainsi sur les piétons, ce qui n'a aucun sens.

Le Président cède la parole aux questions des Commissaires.

Une députée socialiste est enthousiaste au sujet de cette initiative. Elle indique qu'il y a eu des réticences par rapport à la durée préconisée. On a souvent l'impression que tout met beaucoup de temps dans notre canton pour être réalisé, elle demande ce que les initiants ont à dire à ce sujet.

M. de Rougemont répond que ce n'est pas de son domaine. Il ne sait pas. Il souhaite évidemment que ce soit dans ce délai qui n'est pas tombé du ciel.

M. Schneeberger ajoute qu'il était assez judicieux de prévoir 8 ans, même si ce délai peut se discuter en termes d'urgence. Ce pourrait être beaucoup plus court, mais le choix des 8 ans est une forme de réalisme. Si tout le canton était à faire depuis le départ, un délai de 8 ans serait irréaliste ;

maintenant, il y a surtout beaucoup d'endroits où ce n'est qu'un petit bout qu'il manque. De ce fait, il pense que ce délai est parfaitement réaliste.

M<sup>me</sup> von Maltitz ajoute que ce délai est égal à deux législatures, cela devrait permettre de pouvoir vraiment agir.

Le Président remarque que des voies ont été aménagées à plusieurs endroits. Il demande si une analyse a été faite sur combien cela représente, soit combien de mètres ou de kilomètres par rapport au réseau actuel. Par ailleurs, il demande s'il y a une estimation des coûts, de l'enveloppe budgétaire.

M. de Rougemont répond qu'il ne sait pas. Il ajoute qu'il est possible que l'ATE ou ProVelo ait fait une telle étude.

M. Schneeberger ajoute qu'il y a eu des difficultés à estimer ce qu'il y a d'existant et ce qui est demandé, car le plan directeur de la mobilité douce n'existe pas encore. Il pense que ce plan directeur, qui est d'ailleurs en cours, va pouvoir donner une estimation des kilomètres à faire et des endroits les plus critiques à réaliser en premier.

M. de Rougemont dit que pour les transports publics, on parle en centaines de millions, mais pour les pistes cyclables on parle de dizaines de millions.

Le Président remarque que les articles 160A Cst-GE et 160B Cst-GE ont été invoqués. Dans le rapport du Conseil d'Etat sur la recevabilité de l'IN 144, en page 20, il est clairement dit qu'il y a un problème entre l'initiative et ces articles constitutionnels. Il est dit, entre autre, qu'il ne saurait faire primer la mobilité douce sur les autres modes de déplacement. Or, l'article 2 al. 4 de l'IN 144 prévoit que la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce, ce qui veut bien dire que l'on souhaite faire primer les utilisateurs de la mobilité douce sur les utilisateurs des moyens de déplacements privés ou publics comme les TPG. Il demande comment les initiants se placent par rapport à cette critique.

M. Schneeberger répond que la réflexion s'est concentrée sur le fait qu'à certains endroits, il n'y a pas la place pour mettre une voie pour les voitures, une piste cyclable et une voie pour les TPG. Aux endroits où il n'y a pas la place physique, on ne fait pas primer la mobilité douce, mais on les fait cohabiter en assurant la sécurité pour tous les usagers de la route à cet endroit. Pour ce qui est de l'art. 2 al. 4, ce n'est pas pour faire primer, mais pour encourager la mobilité douce par rapport aux autres modes de transport. Certains endroits sont là pour décourager la mobilité douce, il souhaite donc que les carrefours soient aménagés de façon à encourager la mobilité douce, mais cela ne veut pas dire que celle-ci va primer sur le reste.

Le Président remarque que dans l'art. 2 al. 2 IN 144, il y a la notion de « en nombre suffisant ». Il trouve cette notion un peu floue et demande si un inventaire a été fait et que signifie la notion de « lieux d'activités » dans ce même article.

M. de Rougemont pense que c'est un service à rendre à la DGM et au législateur pour donner une voie ouverte à l'interprétation. Il estime qu'il faut faire confiance au législatif pour mettre en œuvre ce principe, il ne pense pas que cela soit un problème. Les lieux d'activités peuvent être compris comme les lieux où il y a des places de travail, où les gens peuvent suivre des formations, où les gens vont faire leurs commissions, où il y a les administrations cantonales, etc. La notion de « en nombre suffisants » devrait aller dans ce sens là.

Un député libéral se demande si, en allant dans d'autres pays, il a été possible de faire un point de comparaison sur le coût de ce genre de projet, sur l'aménagement.

M. de Rougemont répond qu'il ne l'a pas fait, mais il ajoute que même si l'on arrivait à connaître les coûts, ce ne serait pas la même chose qu'ici. Il estime que des efforts conséquents ont été faits pour les transports publics pour des centaines de millions de francs et qu'il serait possible de faire aussi des efforts pour la mobilité douce à hauteur de dizaines de millions de francs.

Mme von Maltitz ajoute que s'il s'agit de faire un sas de protection à un carrefour, cela revient environ à 500 FRS. Cependant, l'aménagement est assez difficile à chiffrer car il est différent du fait qu'il s'agisse d'une bande cyclable ou d'une vraie piste cyclable. Elle estime que le coût peut monter entre 100 000 et 200 000 FRS par kilomètre dans l'extrême, mais il est difficile de répondre.

Un député vert demande si l'initiative correspond à l'article 160E Cst-GE, qui parle de l'énergie. Il demande si cette initiative a aussi été faite pour répondre à cet élément de la Constitution.

M. de Rougemont répond par l'affirmative.

Un député PDC revient sur l'art. 2 al. 4 de l'IN 144. Il remarque que lorsque cet article parle de « régulation des carrefours conçue de façon à encourager la mobilité douce », encourager veut dire « rendre plus sûr », et ce n'est pas forcément au niveau de la priorité, ce peut être simplement aménager ces carrefours et ces feux de façon plus sécurisée pour les piétons et les cyclistes. A son sens, c'est aussi de cette manière qu'il faut lire cet article. Par ailleurs, le Conseil d'Etat a un peu anticipé l'initiative en mettant en route le plan directeur de la mobilité douce et il estime que c'est une très bonne chose. Cependant, l'article 2 parle de réaliser ces infrastructures 8 ans

au plus tard après l'adoption du plan directeur cantonal. On pourrait se retrouver dans la situation où le plan directeur soit prêt avant qu'on ait abouti sur les travaux de cette initiative. Il se demande si cette éventualité a été pensée et si le compteur commence à tourner dès l'adoption du plan directeur cantonal ou dès l'adoption de l'initiative ou même d'un éventuel contre-projet.

M. de Rougemont répond que ce n'est pas une situation prévue. Il renvoie la question au Conseil d'Etat.

M<sup>me</sup> Künzler répond que le plan directeur de la mobilité douce va être déposé à la fin de cette année. Elle espère que la commission aura avancé d'ici là sur cette IN 144, que l'on aura éventuellement accepté au Grand Conseil, car ce n'est pas exclu qu'elle soit votée par ce dernier. Après, peu importe que l'on prenne 8 ou 9 ans, l'objectif est d'y arriver. Elle espère que l'on ne va tout de même pas se battre pour savoir à partir de quand on fait démarrer le compteur. Elle ne pense pas qu'il y ait de difficultés pour aller de l'avant avec le plan directeur de la mobilité douce.

M. de Rougemont demande ce qui prend le dessus, le plan directeur de la mobilité douce ou l'initiative, par rapport au fond.

M<sup>me</sup> Künzler répond qu'un plan directeur lie les autorités entre elles, soit les communes et l'Etat. Ensuite l'initiative vient forcément en appui pour la réalisation. Ce sont deux choses qui vont dans le même sens, mais il n'y en a pas une qui est « plus valable » que l'autre, ce sont deux propositions différentes.

Une députée socialiste informe, pour ce qui concerne les communes, qu'elles sont concernées. Elle remarque que l'on a parlé des retours lors de la récolte de signature, elle demande si les initiants ont pris le temps de consulter certaines communes, car certaines font déjà beaucoup et sont déjà actives. Certaines ont même déjà mandaté ProVelo pour faire des plans cyclistes à l'intérieur de leur commune. Elle demande donc s'il y a des échos des certaines communes par rapport à cette initiative.

M. de Rougemont se souvient d'une discussion avec M. Yvan Rochat, qui était à l'époque Maire de Vernier, qui disait que des accidents se multipliaient au carrefour du Bouchet et qui pourraient s'aggraver, car il y avait des grands travaux à cet endroit. La mobilité douce n'était pas bonne à ce moment-là mais il ne pouvait pas faire grand chose avec les moyens disponibles. Avec l'initiative, cela aurait permis que les communes travaillent mieux avec l'Etat, afin d'aider pour les problèmes ponctuels comme celui-là.

Le Président en vient à l'article 2 al. 3, et remarque que l'on parle de routes primaires. Il informe qu'un plan de hiérarchisation des routes a été

adopté et que ce plan doit permettre à assurer la fluidité de n'importe quel trafic. Dès lors, ce point peut paraître en conflit ou en opposition par rapport à ce que l'on essaie de faire. Il demande quel est l'avis des initiants.

M. Schneeberger répond que les termes « en nombre suffisant » a été employé à dessein. Le souhait n'était pas de chiffrer, car ce serait absurde. On fait plus référence à un équilibre entre une offre de passage et une demande piétonne. Dans les zones où il y a une forte demande piétonne, elle souhaite avoir une offre suffisante de passages piétons, après tout cela est laissé à l'interprétation du législateur. Il ne pense pas que tout cela rentre en conflit.

M<sup>me</sup> von Maltitz pense que l'idée de base est que le piéton a des droits : il a le droit de passer quasiment partout, sauf sur les autoroutes ; donc on ne peut pas partir du principe que l'on ne lui donne pas les droits qui lui convienne. Elle estime que le droit de passer et traverser en sécurité est un droit primaire du piéton.

M. de Rougemont ajoute qu'il y a des quartiers ou des villages qui sont complètement coupés en deux par un flux de voiture qui n'est pas assez interrompu ou ralenti. Il ne s'agit pas seulement d'interrompre avec un feu, mais ça peut être un ralentissement. A Chambéry en France, il remarque qu'il y a des axes primaires avec 12 000 à 15 000 véhicules par jour qui circulaient avant à 50 ou 60 km/h et qui maintenant sont modulés à 30 km/h et l'on a toujours 12 000 à 15 000 véhicules. Ils circulent simplement moins vite. A cet endroit, il n'y a plus de cloisonnement entre ceux qui sont d'un bord et ceux qui sont de l'autre. Il y a des marges importantes à certains endroits sans limiter le trafic des véhicules privés tout en donnant plus de place aux piétons.

Le Président informe que l'IN 144 doit faire l'objet d'une décision du Grand Conseil d'ici le 4 mars 2011, c'est la date buttoir. Il y a l'opposition ou non d'un contre-projet. Il demande aux initiants s'ils sont prêts à rentrer en discussion dans ce dernier cas.

M<sup>me</sup> von Maltitz estime que la décision ne peut pas être prise ici et maintenant. Mais cela ne veut pas dire que l'on n'entrera pas en discussion avec le comité d'initiative.

M. de Rougemont ajoute qu'a priori, il n'y a pas vraiment besoin de faire un contre-projet, mais si cela devait être le cas, il sera possible d'en rediscuter. Il ajoute que rattraper le retard pour permettre aux habitants et autres usagers est un travail important, le but est d'éviter une partie du trafic motorisé qui peut être évité grâce à des zones sécurisées.

Le Président remercie les initiants pour leur présence et leurs précisions. Il cède à présent la parole au département pour de plus amples informations.

M<sup>me</sup> Gabbai commence par un bref rappel des étapes de la procédure de l'IN 144. Elle informe que l'IN 144 a abouti, et cela a été constaté par un arrêté du Conseil d'Etat en date du 2 septembre 2009 et publié le 4 septembre 2009 dans la Feuille d'avis officielle. Suite à cela, le Conseil d'Etat a rédigé un rapport sur la validité et la prise en considération de cette initiative, ce rapport a été déposé au secrétariat du Grand Conseil en date du 1<sup>er</sup> décembre 2009. Elle rappelle que le Conseil d'Etat soutient cette initiative. Ensuite, la Commission législative a dû se prononcer et a déposé un rapport au secrétariat du Grand Conseil le 2 mars 2010. L'IN 144 a été déclarée valide. En ce moment, l'initiative est à l'étude devant la commission transports. Après ce bref rappel des étapes, elle en vient à la législation actuelle concernant la mobilité douce. Un des points important est qu'il n'y a ni loi, ni règlement qui traite exclusivement de la mobilité douce. Toutes les dispositions à ce sujet sont éparpillées dans divers lois et règlements, soit dans la Constitution genevoise (Cst-GE), dans la loi sur les routes (LRoutes), dans le règlement portant sur l'organisation du réseau routier (RORR), dans la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LaLCPR) ainsi que dans le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP).

Elle reprend texte par texte les principes et les points importants qui en ressortent. Dans la Cst-GE, l'article 160A traite de la liberté du choix du mode de transport et l'art. 160B garantit un équilibre entre les modes de transport. Dans la LRoutes, l'article 3 al. 3 précise que la hiérarchisation du réseau routier doit tenir compte notamment du principe de libre choix des modes de transports et l'article 3B al. 2, qui est en contradiction avec ce qui vient d'être dit, donne la priorité au trafic motorisé sur le réseau primaire et secondaire. L'article 14 al. 3 parle de la prise en charge des coûts de l'aménagement routier, y compris les aménagements cyclables et met la charge de ces coûts au propriétaire du fonds. Si l'aménagement à faire se trouve sur une commune, ce sera donc à elle de prendre en charge les coûts. Enfin, l'article 31 prévoit que des trottoirs doivent être établis partout où cela est nécessaire. Pour ce qui est du RORR, un plan directeur du réseau routier est instauré à l'article 1 et à l'article 5, un volet mobilité douce y est prévu. Ensuite, à l'article 9 et à l'article 19 al. 3, on nous parle de l'existence d'une carte sur la hiérarchie du réseau routier et de la possibilité de prévoir une carte spécifique aux deux-roues légers et aux déplacements à pieds. L'article 18 énonce les différents objectifs de l'organisation des déplacements en deux-roues légers, que ce soit la sécurité, l'accessibilité

locale ou la constitution d'un réseau efficace dans l'ensemble du canton. L'article 19 al. 1 prévoit la création d'itinéraires cyclables assurant une cohérence et une continuité avec les réseaux cyclables communaux. L'article 19 al. 2 prévoit que des aménagements spécifiques cyclables seront mis en place si l'axe primaire est important et dans la mesure du possible ; ce n'est donc pas une mise en place systématique. L'article 21 édicte les objectifs des déplacements à pied, notamment la garantie d'accès sécurisés et confortables à toutes les voiries et d'itinéraires directs aux passages réglés par des feux. Enfin, l'article 22 prévoit qu'il faut aménager des trottoirs partout où cela est possible à l'intérieur des localités. Le dernier texte est la LaLCPR. L'article 1 al. 1 de cette loi d'application prévoit que le maintien, l'accessibilité, la création, la protection, le raccordement, la promotion et la signalisation des chemins pour piétons et des chemins de randonnées pédestres doivent être assurés. Le même article prévoit un encouragement aux déplacements à pied. L'article 1 al. 2 prévoit l'existence de plans fixant les réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnées pédestres. L'art. 3 définit et fixe le but de ces chemins. Les articles 4 à 11 parlent de l'existence de plans directeurs des chemins pour piétons et des chemins de randonnées pédestre. Les articles 12 et 14 nous parlent de l'existence de plans localisés de chemin pédestre. Enfin, l'article 15 traite de la répartition des coûts pour la réalisation, l'entretien et la signalisation des chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre entre le canton et les communes. Dans ce dernier article, c'est de nouveau le propriétaire du fonds qui prend en charge ces coûts. Elle cède à présent la parole à Mme Dougoud.

M<sup>me</sup> Dougoud continue la présentation. Elle va présenter les objectifs sur lesquels le travail porte actuellement dans le cadre du plan directeur de la mobilité douce. Ce plan directeur est engagé à la DGM, une structure de travail a été mise en place pour associer les associations. Prochainement, il va y avoir les premières réunions techniques pour faire part des premières analyses. On est donc pour l'instant dans une phase de travail, ce qui est présenté correspond aux premières pistes qui permettent de comprendre dans quelle orientation on est en train d'avancer. Un des objectifs est le traitement sur pied d'égalité entre les différents modes de transports individuels et collectifs. Un autre est de réaliser un transfert modal du véhicule individuel motorisé ou des transports collectifs vers le vélo ou la marche, pour cela on a des moyens d'actions, l'article 1 LaLCPR le permet. Elle ajoute qu'il y a beaucoup de choses sur les piétons, mais en ce qui concerne les cyclistes il y a peu d'orientations. Le dernier objectif est d'améliorer les coordinations en acteurs, car on se rend compte qu'au niveau des textes il y a les communes et les cantons, mais il doit y avoir une coordination verticale entre les

collectivités, de même qu'entre les services de l'Etat. Pour ce qui est des mesures concrètes, elles pourraient se traduire par le fait d'établir une planification pour un réseau cyclable.

Il est indispensable que cette planification ait une vision globale et transfrontalière du réseau. Le projet d'agglomération a identifié un certain nombre d'itinéraires, mais ce n'est pas encore intégré dans une carte globale. Il est aussi nécessaire d'assurer un suivi des planifications en faveur des piétons. Un autre objectif est de développer une stratégie de mise en relation des transports collectifs et du vélo dans un esprit de complémentarité, mais jusqu'à présent il n'y a rien dans les textes qui va dans ce sens. Une autre mesure indispensable est d'intégrer les différents acteurs, il faut que les associations interviennent. Il est aussi important d'établir un programme prioritaire de mesures de consolidation des réseaux existants destinés aux modes doux en intégrant des « aménagements phares », c'est à dire en incluant des « priorisations » d'actions. Il y a des points noirs sur lesquels il faut intervenir dès aujourd'hui. Il faut aussi améliorer l'offre de stationnement des vélos sur les domaines publics. Sur le domaine privé, il y a déjà des choses qui ont été faites, on a déjà des normes qui ont été intégrées, mais pas pour le domaine public. La dernière mesure à ne pas oublier est de définir les modalités de mise en œuvre de plan directeur de la mobilité douce. Par rapport à l'IN 144, on peut dire qu'elle répond aujourd'hui aux attentes du DIM, mais il n'y a pas de révolution en tant que telle par rapport aux objectifs recherchés. Il a cette volonté d'agir sur la mobilité douce qui est déjà très présente. En revanche, il y a des apports supplémentaires par rapport à ce qui existe aujourd'hui, le délai de 8 ans par exemple. Elle ajoute que le réseau secondaire est moins bien doté au niveau de la sécurité que le réseau primaire. Cependant dans toutes les « zones 30 », aucun aménagement spécifique n'est mis en place ; il faut donc faire attention avec le ratio d'utilisation dans les réseaux de quartier. On se rend compte qu'il y a des choses qui peuvent être faites dans des délais raisonnables. Ce qui est important dans cette initiative, c'est qu'il y a un principe d'itinéraire continu, mais on sait très bien que sur un bon nombre d'axes on ne peut pas multiplier les modes de transports. Pour le stationnement sur le domaine public, on n'a pas de règle et pas de marge de manœuvre. L'article 3 est la plus grande nouveauté, car il prévoit la participation financière de l'Etat aux aménagements réalisés par les communes, mais il ne faut pas que les communes ne fassent plus ce qu'elles faisaient avant. Pour les projets un peu lourds, les communes sont un peu démunies.

Le Président remercie M<sup>mes</sup> Dougoud et Gabbai pour leur présentation. Il cède la parole aux commissaires.

Un député libéral demande quel est le nombre de kilomètres qu'il reste à faire par rapport à l'IN 144. Il a des chiffres selon lesquels il y aurait environ 200 kilomètres de réseau primaire et 200 kilomètres de réseau secondaire, 210 pour être exact. Il resterait donc 170 kilomètres à réaliser environ, il demande si cela est exact.

M<sup>me</sup> Dougoud répond que c'est à peu près ce nombre.

Il remarque que s'il reste 170 kilomètres, cela représente 21 kilomètres par an. Il estime que ce n'est pas gigantesque, mais se demande quel est le coût par kilomètre pour réaliser une piste cyclable de cette manière-là.

M<sup>me</sup> Dougoud remarque que l'on parlait de 1 million de francs, elle estime que c'est un peu trop élevé. Le problème par rapport à cette question est qu'il y a des ouvrages qui sont beaucoup plus coûteux que ce chiffre. Elle a donc du mal à donner un chiffre précis, mais le plan directeur de la mobilité douce permettra de se faire une meilleure idée. Elle estime que la moyenne devrait être de moins de 1 million.

M. Delacretaz ajoute qu'il connaît un itinéraire qui nécessiterait 14 millions de francs : il s'agit d'une parcelle à côté du Pont du Mont-Blanc. Ce chiffre est un peu l'extrême, heureusement le reste du réseau n'est pas comme cela. Il estime qu'il faut faire attention à ce calcul, car il laisse penser qu'il y a des endroits qui sont aménagés et d'autres qui ne le sont pas. En réalité, le SITG ne nous donne pas encore quel type d'aménagement il sera nécessaire de faire. Sur beaucoup de secteurs en ville, beaucoup d'aménagements sont des bandes cyclables ; l'IN 144 parle de pistes cyclables, on entend par là une piste en site propre. Si on voulait prendre à la lettre l'IN 144, ce serait des investissements relativement lourds. Maintenant tout est dans l'interprétation que l'on fait du texte.

Le député libéral remarque que l'on peut parler d'un multiple des coûts qui ont été cités dans ce cas. L'IN 144 demande précisément des pistes cyclables et non des bandes cyclables. Il faut une politique générale et coordonnée de tous les types de mobilité, car on se retrouve avec un plan des transports publics, du réseau routier, de la mobilité douce, etc. Tout cela vient devant la commission à des moments différents, et on n'a pas de politique coordonnée. On a l'impression que l'on oppose parfois les différents modes de transports.

M<sup>me</sup> Künzler ne pense pas que les différents modes sont opposés. L'objectif est d'avoir maintenant ces plans directeurs cette année, c'est déjà une nouveauté car on aura l'ensemble de la mobilité en même temps. L'objectif est bien d'avoir ces 4 plans et de les faire coordonner.

M. Genoud remarque que pour ce qui concerne les pistes cyclables, l'IN 144 ne paraît pas aussi stricte que cela. Elle dit tout de même qu'il est possible de remplacer par une bande cyclable les endroits où les pistes cyclables ne peuvent pas être installées. Il y a des incertitudes dans le texte, mais il rappelle que la législation genevoise est truffée de ce type de remarques. C'est un flou problématique lorsque l'on est au niveau de la loi, mais il faut être conscient que ce type de flou on le trouve partout dans la législation.

Une députée PDC demande quelle est la fréquence des relations avec la ville de Genève. Elle se demande si la qualité de la relation est suffisamment positive pour l'avancée du plan.

M<sup>me</sup> Künzler répond que le plan de mobilité douce va être présenté prochainement à l'ACG. On a clairement accéléré toutes les propositions. Il y a un comité de pilotage qui est piloté par le Conseil d'Etat qui concerne un bon nombre d'associations mais aussi d'autres délégations. Il y a d'excellentes relations avec les communes, elles sont partantes et ont envie d'avoir cette coordination. Elle pense que les communes sont être un point fort de ce plan, car elles peuvent agir.

Il est demandé quand le plan directeur de la mobilité douce sera déposé.

M<sup>me</sup> Künzler répond qu'il le sera en décembre de cette année.

Un député PDC pense que c'est une bonne chose d'avoir les 4 plans en même temps, mais il faudrait aller plus loin et avoir une véritable cohérence entre les 4. Sur l'IN 144 elle-même, il est assez d'avis avec M. GENOUD. On parle de piste cyclable que pour les réseaux primaires et secondaires, pas pour les réseaux de quartier. Il pense que c'est un point important. Il pense qu'il ne faut pas donner une portée qui va au-delà du texte.

M<sup>me</sup> Künzler précise que l'IN 144 peut vraiment apporter un plus. Il n'y a pas d'ancrage légal, on n'a pas d'obligation de faire ce plan directeur, mais le fait que ce soit l'initiative qui el demande en plus cela obligerait pour l'avenir de continuer ce travail. Elle estime que c'est plutôt une bonne chose.

De la suite de nos conversations, il ressort que cette initiative passera en votation populaire que si l'on décide de lui opposer un contre-projet. Etant donné que c'est une initiative législative, si elle est adoptée par le Grand-Conseil, elle entrerait dans la législation sans passer par le peuple.

Il est suggéré d'analyser le travail qu'implique l'application de cette IN 144, les coûts que cela implique, si l'on veut avoir une vague chance qu'elle soit votée par le Grand Conseil. Selon lui, il y a beaucoup de groupes qui sont attachés à connaître les coûts avant de prendre des décisions.

M<sup>me</sup> Künzler ajoute que chaque projet doit passer des autorisations et ensuite cela passe à la commission des travaux. Après, tout n'est pas à la charge du canton. On peut avoir une certaine estimation, mais elle paraît difficile à première vue, mais ce n'est en tout cas pas des centaines de millions de francs.

M. Genoud pense que l'on peut essayer de donner une fourchette de prix, en prenant par exemple le reste des travaux à faire en bande ou piste cyclable et évaluer le prix que cela peut donner si l'on prend le prix moyen pour faire ce genre d'aménagement. Cela pourrait peut être répondre à votre souhait. Là où ce sera plus difficile de chiffrer, c'est au niveau de l'aménagement des locaux à vélos, des interfaces de transports publics, des générateurs de trafic, etc.

Une députée socialiste rappelle que pour 2009 le montant des investissements du canton était de 600 millions, donc même si l'on dépense 10 millions par an pour des pistes cyclables, c'est assez raisonnable. Pour ce qui est des stationnements près des lieux d'activité, ce n'est pas forcément l'Etat qui prend tout en charge. On peut préciser les règlements et ajouter des exigences supplémentaires.

## **Séance du 8 juin 2010**

### *Audition de M. Christian Etienne d'Ecologie Libérale*

M. Etienne informe qu'il vient ici au nom d'Ecologie Libérale, qui a réfléchi sur cette IN144. L'idée de l'IN144 est d'avoir sur toutes les routes une voie cycliste et de mettre des feux prioritaires pour les cyclistes. Sa proposition est de répartir les routes, afin de créer un quadrillage de pénétrante qui soit séparé et que chaque réseau soit affecté à un mode de transport (voir annexe 1). Sur le plan distribué, le tram serait en violet, les vélos seraient en vert, la circulation automobile en rouge. En affectant chaque rue à un mode de transport, l'idée est aussi que l'on puisse circuler dans les autres rues mais que ce soit des rues limitée à 30 km/h sans priorité particulière. L'idée est aussi d'éviter les points de croisement et de constituer des croisements à des niveaux différents, soit par dessus, soit par dessous. Pour les transports publics secondaires qui circulent sur les mêmes voies que les voies automobiles, il faudrait que les voies soient réaménagées pour permettre à ces véhicules de faire des boucles de quartier pour pouvoir se déplacer en tournant toujours dans le même sens avec un temps de rotation très court. Les scooters pourraient circuler sur les voies automobiles, les cyclomoteurs sur celles des vélos, ce qui permettrait d'avoir à terme un bord du lac qui soit accessible que ce soit pour les vélos ou les automobiles.

Tout ce qui n'a pas de couleur, donc en blanc, serait limité à 30km/h et ouvert aux vélos, piétons, voitures et poids lourds. Il propose que la régulation du trafic sur chacun des réseaux soit faite en fonction du réseau propre et de sa vitesse propre, afin qu'elle soit adaptée au mode de transport. Il propose enfin la construction de parkings en suffisance, aussi bien pour les vélos que pour les voitures, mais qu'ils soient à proximité des réseaux affectés à chaque mode de transport et qu'ils soient sécurisés. Pour ce qui est des coûts, il propose que chaque mode de transport assume les sites qui lui sont affectés. Les avantages sont une plus grande fluidité du trafic, une amélioration de la sécurité et une diminution des nuisances auprès des habitations.

Un député pense que cette présentation est surprenante, car tout est inédit. Il se demande donc si cela s'est fait ailleurs. Par ailleurs, il remarque que l'on parle tantôt de voies réservées aux cyclistes, tantôt de priorité accordée aux cyclistes, il ne sait donc pas si certains endroits sont totalement interdits à la voiture ou si chacun des réseaux laisse tout de même passer un petit peu les autres. Il ajoute qu'il y a aussi la question de la discipline de cyclistes. Pour les livraisons, certaines voies cyclistes peuvent se retrouver devant des magasins où des sociétés qui nécessitent des livraisons, il pense que cela peut poser problème. Il estime que ce qui est présenté aujourd'hui est un projet de contreprojet. Il demande s'il a été prévu de le formuler dans les délais qui permettent que ce soit un contreprojet.

M. Etienne répond qu'il y a ce genre de philosophie à Amsterdam, où les cyclistes sont favorisés. Il précise que les voies réservées aux cyclistes ne sont pas prévues pour d'autre trafic. Il parle de priorité cycliste lorsque l'on arrive sur un réseau secondaire, le cycliste qui est sur sa voie prioritaire aurait la priorité. Si le vélo arrive sur un réseau réservé aux automobiles, ces dernières auront la priorité à cet endroit. Il est conscient que cela pose beaucoup de questions. Pour ce qui est de l'IN 144, il ne pensait pas lancer une initiative par rapport à cela. La réflexion était de dire que le Grand Conseil allait formuler un contreprojet, et que ce pourraient être des réflexions à intégrer si un tel contreprojet devait voir le jour.

Un autre député est surpris de la carte présentée, car elle ne représente qu'une seule partie de la ville de Genève. Il se demande pourquoi cette partie de la ville a été axée. Par ailleurs, il remarque qu'environ 90% des rues vont devenir des zones 30 dans ce projet. Il se demande s'il y a une loi fédérale qui limite les zones 30 dans les localités.

M<sup>me</sup> Dougoud répond qu'il n'y a pas de loi fédérale de ce type.

M. Etienne répond que l'intention était d'illustrer la réflexion, ce n'est qu'une idée et ce n'est pas forcément cette disposition qui doit être adoptée. Il souhaitait juste dire que ce n'est pas si impossible que cela. Il estime que des spécialistes pourraient se pencher sur l'idée.

Une députée remarque que ce projet fait preuve d'inventivité. Elle trouve certaines choses intéressantes. Elle pense que plusieurs choses dépendent de la législation fédérale qui peut poser problème. Elle demande ce que veut dire « parkings en suffisance ». Elle demande aussi si une transparence des coûts est imaginée pour le paiement de tous les coûts liés au projet. Dernièrement, elle demande quel est l'avis de M. Etienne sur l'IN144.

M. Etienne répond qu'il est difficile de se définir pour les parkings en suffisance. Il constate surtout qu'aujourd'hui il n'y a pratiquement pas de parkings vélos, il faudra donc en construire un certain nombre, mais aussi pour les voitures, mais cela relève de la compétence de professionnels. Pour ce qui est des coûts, il estime que chaque mode devrait contribuer aux coûts. Ce qui est reproché à l'IN144 est le partage de tous les modes de transport sur les mêmes chaussées, ce qui est complètement irréaliste, plus rien ne pourra circuler et ce serait très dangereux pour tout le monde. Le but que voudrait l'initiative ne peut pas être atteint de cette manière.

La présentation et le schéma de M. Etienne, tel que développés, son plan de circulation comprenant des rues réservées uniquement aux cycles, certaines aux voitures et d'autres aux transports publics, n'ont pas convaincu les commissaires (voir le plan de l'annexe 1).

### **Séance du 31 août 2010**

Une députée socialiste réitère sa demande de traiter cette initiative.

Le Président informe qu'un contreprojet se dessine. Il pense qu'il faudrait avoir une idée du contreprojet avant de voter sur le principe de cette initiative.

### **Séance du 21 septembre 2010**

Le GTE a fait une demande d'audition concernant l'IN 144, celle-ci sera groupée avec l'audition des Communes genevoises (ACG).

## Séance du 28 septembre 2010

### *Audition de M. Mermoud de l'ACG sur l'IN144*

M. Mermoud informe que l'ACG ne remet pas en question le but de cette IN144, mais estime que le texte proposé ne semble pas adéquat. Il pense que ce n'est pas en fixant que chaque route doit comporter une piste cyclable ou bande cyclable que l'on va améliorer la situation des cyclistes. Il pense qu'il serait préférable de planifier un réseau dense de pistes cyclables, ce qui est d'ailleurs entrepris en ce moment par la DGM en consultation avec les communes. Il estime qu'une bonne formulation pourrait être la suivante: « Dans chaque lieu, il est possible d'accéder à une piste cyclable ou bande cyclable sans devoir faire de détours excessifs ». Il propose un contreprojet qui obligerait l'Etat et les communes à réaliser dans un certain délai un plan directeur de mobilité douce, qui sera fait en suivant les démarches qui sont établies maintenant. Il croit que toutes les communes ont pris connaissance de la nécessité et ont pris des mesures importantes pour favoriser la mobilité douce. Pour ce qui est du financement, il remarque que l'Etat et les communes sont concernés ; il estime que c'est un peu vague. Il souhaiterait que l'on sache de quelles liaisons il est question. S'il s'agit des liaisons intercommunales, il pense que c'est clairement à l'Etat de financer ces aménagements, mais en revanche il pense que les liaisons entre quartiers dans une commune doivent être à la charge de la commune. Il est donc favorable à ce projet mais pas sous cette forme.

Une députée verte ne comprend pas bien quel contreprojet est suggéré. Elle demande comment les réseaux se rejoignent s'il n'y a pas de pistes cyclables sur les plus petites routes. Elle ajoute que l'article 3 al. 2 prévoit que l'Etat participe au financement des aménagements qui sont réalisés par les communes. Elle pense que ce pourrait être une opportunité pour les communes et même une incitation.

M. Mermoud remarque qu'à l'article 2, il est question de pistes cyclables continues pour tout le réseau de routes primaires et secondaires. Il comprend que sur les tronçons, il faut faire ou une piste cyclable ou une bande cyclable. Il pense que ce n'est pas comme cela que le projet peut se faire. Il préfère étudier le projet et voir un cycliste faire un détour de 100m ou 200m mais le voir sur une piste cyclable en site propre, ce qui serait bien plus sécurisant que de se retrouver entre les bordures, un mur et les voies de circulation. Il pense que cette IN144 est trop restrictive. Pour le financement, il pense qu'il faut fixer les choses, de savoir de quelles liaisons il est question.

Un commissaire remarque que l'initiative a deux objectifs principaux. L'un est déjà en cours d'élaboration et concerne le plan directeur de la

mobilité douce. Le second concerne les grands aménagements sur les réseaux primaires et secondaires. Il ajoute qu'un texte de l'IN144 a été supprimé concernant le réseau, l'idée est de pouvoir faire une piste cyclable qui suit la route mais qui n'est pas sur la route et il pense que le texte va dans ce sens. Pour la répartition du financement, il pense que ce que dit M. MERMOUD relève du bon sens, mais ne voit pas en quoi le texte empêcherait de faire cette répartition.

### **Séance du 19 octobre 2010**

#### ***Audition de M<sup>me</sup> Nathalie Hardyn, Directrice adjointe CCIG et membre du Bureau du GTE et de M. Olivier Balissat, membre du Bureau du GTE***

M<sup>me</sup> Hardyn salue l'ensemble de la commission. Elle souhaite expliquer pourquoi le GTE s'oppose à l'IN144. Elle informe qu'elle a 8 arguments à donner. Elle soutient cependant certains points de cette initiative. Elle informe que le GTE soutient la création d'une base légale afin d'avoir un plan directeur de la mobilité douce. Elle pense toutefois que la création d'une loi sur la mobilité douce n'est pas le meilleur moyen de créer cette base légale. Elle développe les arguments en estimant tout d'abord que ce projet de loi renforce le saucissonnage de la politique des transports, alors que Genève a plutôt besoin d'une stratégie globale de la mobilité qui tienne compte de l'ensemble des moyens de déplacement. Pour le GTE, la promotion de la mobilité douce ne doit pas être un objectif isolé mais plutôt être un volet de la politique en matière de transports, d'aménagement du territoire et d'environnement. Elle souhaite donc une stratégie globale de la mobilité au lieu de juxtaposer des plans directeurs. Elle informe que Genève a des aménagements cyclables d'environ 350 kilomètres pour un réseau routier de 1820 kilomètres qui n'a, selon elle, pas été aménagé avec une véritable stratégie élaborée et validée par la politique. Avant d'augmenter l'offre, elle souhaiterait plutôt commencer par élaborer une politique de la mobilité douce qui soit validée par les instances cantonales. Elle estime que ce n'est pas une loi qui fixerait la stratégie globale de la mobilité.

Par ailleurs, elle remarque un conflit entre cette initiative et la loi sur les routes qui donne la priorité aux transports motorisés. Elle pense également que l'aménagement intégral du réseau primaire n'est pas le meilleur moyen pour encourager la mobilité douce.

Berne a une certaine expérience de la gestion de la mobilité douce et elle remarque que dans ce canton la coexistence sur la chaussée est privilégiée dès qu'elle est possible et qu'elle permet à tous les usagers de circuler en toute sécurité.

De plus, les articles constitutionnels sur la complémentarité des modes de transports ne permettent pas de faire primer un mode de transport sur un autre. La régulation des carrefours et la réalisation de certaines traversées piétonnes donneraient la priorité à certaines personnes. Elle ajoute aussi que les mesures qui seraient prises risquent de ralentir les transports publics.

Le GTE estime également que le délai de 8 ans est trop court. Elle informe que la création cyclable à Genève est passée d'une moyenne d'environ 10 kilomètres par an entre 1987 et 1997 à une moyenne de 7,5 kilomètres par an au cours des 10 dernières années. Elle ajoute que l'initiative n'est pas claire sur le fait de savoir si elle demande uniquement d'aménager le réseau primaire et secondaire ou l'ensemble du réseau du canton. Dans le premier cas il faudrait réaliser encore 170 kilomètres, ce qui donnerait un rythme trois fois plus rapide que ce qui se faisait ces 10 dernières années. Dans le second cas, elle estime simplement que ce ne serait pas possible du tout en 8 ans, ou alors au prix de coûts très importants et d'une multiplication des chantiers qui seraient un facteur très perturbant pour les transports professionnels mais aussi pour les usagers qui auraient de la peine à l'accepter au vu de leur réaction avec les chantiers actuels.

Pour ce qui est des conséquences financières, elle estime qu'elles sont encore nébuleuses et pourraient être très lourdes s'il fallait aménager l'ensemble du réseau routier, surtout s'il est nécessaire d'ouvrir ces chantiers indépendamment des chantiers ouverts pour la réfection des chaussées.

Finalement, elle pense qu'il faut éviter un transfert de charge des communes vers le canton. Elle souhaite que les aménagements qui sont sur les voies cantonales soient financés par le canton et ceux qui se trouvent sur les voies communales par les communes quand elles en ont la possibilité.

Néanmoins, le GTE soutient certains points de l'initiative, comme l'élaboration d'un plan directeur de la mobilité douce, qui devrait faire l'objet d'une large consultation de tous les milieux concernés. L'amélioration de la sécurité routière pour les cyclistes est aussi soutenue, elle estime qu'elle est très importante à condition qu'elle tienne compte des besoins réels de la population. Elle souhaite aussi que des installations de stationnements sécurisés soient mises en place et qu'elles soient abritées. L'amélioration de la signalisation est aussi un point important.

Elle ajoute que certains écueils sont à éviter, notamment le fait que les cyclistes sont un des principales entraves à la vitesse commerciale des transports publics. Elle remarque que le canton de Zurich a traité une initiative très ressemblante à l'IN144 et que le canton avait refusé cette initiative, qui a d'ailleurs été retirée car les cyclistes entravaient trop les

transports publics, alors que Zurich consacre tout de même 15 millions de francs chaque année à la promotion du vélo. De plus, elle souhaite que l'offre pour les cyclistes soit proportionnée aux besoins des usagers et tienne compte également du vieillissement démographique. Elle rappelle que selon les distances parcourues, seuls 6% des déplacements se font à pieds et 3% seulement à vélo. Elle pense que ces pourcentages vont certainement continuer à progresser, mais avant d'augmenter l'offre à grands frais elle souhaite tenir compte du fait que près de la moitié des ménages genevois ne possèdent pas de vélos et que le vieillissement démographique fait que l'usage du vélo restera minoritaire par rapport celui des transports publics. Le scénario démographique, et quelque soit le scénario retenu, annonce que la part des plus de 65 ans va augmenter à Genève et passera de 14% fin 2003 à 20% ou 21% en 2030. Elle pense donc qu'il faut tenir compte de cette évolution.

En conclusion, elle estime que le vélo est une alternative intelligente aux moyens motorisés, notamment la voiture, pour les courtes distances. En l'encourageant, cela permettrait sans doute une diminution de la circulation automobile et des engorgements sur la route. Cependant, elle affirme que la dimension des voiries ne permet pas la réalisation systématique de la séparation du trafic, c'est pourquoi elle souhaite qu'une coexistence soit recherchée et qu'elle soit aussi harmonieuse que possible sur la même voirie. Elle souhaiterait une coordination avec le plan du réseau routier pour tout ce qui concerne la réfection, la construction et l'aménagement du réseau cyclable, ce qui permettrait des économies non négligeables et une meilleure gestion des chantiers.

### *Audition de M. Ballissat*

M. Ballissat propose de se focaliser sur la loi sur les routes et plus particulièrement la section 2A. Il remarque que l'article 3 LRoutes parle de la hiérarchie du réseau routier, qui prend en compte les besoins de tous les modes de transports, y compris des deux roues et des piétons. La hiérarchie du réseau routier inclut donc la locomotion douce, qui fait donc partie intégrante d'une loi existante. Il se demande pourquoi créer une nouvelle loi sur la mobilité douce comme le prévoit l'IN144. Le fait de créer une loi séparée par mode de transports ne peut conduire qu'à une gestion éclatée de la mobilité alors que tout le monde s'accorde à avoir une vision plus globale de cette mobilité. Les priorités données par une loi seraient donc annihilées par les priorités données à d'autres usagers par une nouvelle loi concurrente. Il estime que cela reviendrait à refuser la mise en place de la complémentarité des modes de transports, qui correspondrait à une flagrante violation de

l'article 3A al. 2 LRoutes, qui tient compte du libre choix et de la complémentarité des modes de transports. L'article 3B LRoutes indique par ailleurs que les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé et que les lignes des transports publics à fréquence élevée font, en principe, partie du réseau primaire ou secondaire. L'IN 144 à son article 2 sur l'offre de base annonce que des pistes cyclables continues et directes et sécurisées sont aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires et que pour les sections de routes où une piste ne pourrait être aménagée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce.

Il se demande comment il serait possible de sécuriser la mobilité douce par des aménagements continus et directs sur les réseaux primaire et secondaire affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Il affirme que cette solution n'est simplement pas possible. Il se demande aussi comment sécuriser la mobilité douce par des aménagements continus et directs sur les réseaux primaire et secondaire sans perturber les lignes de transports publics à fréquence élevée qui font partie de ces réseaux. Il estime là encore que la mission est impossible. Il ne voit pas comment il serait possible d'appliquer deux lois antagonistes. Dans le cas où cette initiative serait acceptée, il remarque que le résultat serait d'augmenter le nombre de procédures juridiques et peut être d'augmenter le nombre de *burnout* chez les ingénieurs de transport.

Il estime que la hiérarchie du réseau routier devrait reposer sur deux piliers. Le premier existe déjà et figure à l'article 3C LRoutes qui est le suivant: « *Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'exécution et établit la carte de la hiérarchie du réseau routier. La carte est réexaminée tous les quatre ans et, au besoin, remaniée. La carte fait l'objet d'un rapport au Grand Conseil, qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de 6 mois* ». Le deuxième pilier n'existe pas, mais il serait constitué d'une matrice de hiérarchisation du réseau routier, où les lignes définissent les différents modes de transports et il y aurait les différents secteurs du territoire cantonal dans les colonnes. Chaque point de la matrice est constitué d'un nombre qui définit la priorité donnée à l'usager X dans le territoire Y (Exemple: la priorité du piéton au centre-ville ou de la voiture en zone rurale).

Il estime que seule une telle matrice pourrait donner une ligne directrice claire, tant à la fonction publique qu'aux représentants politiques ou de la société civile sur ce qu'il est autorisé de faire ou non en matière de gestion du réseau routier et donc en matière d'aménagement. Il remarque que l'article 2 al. 4 de l'IN144 prévoit que la régulation des carrefours est conçue pour

encourager la mobilité douce. Il estime que cet article signifie que la mobilité douce aurait la priorité sur tous les territoires du canton et au détriment des transports publics. Les transports publics seraient donc servis en 3ème position, soit après les vélos et les piétons.

Un commissaire demande si le GTE est favorable à un contreprojet à cette initiative.

M<sup>me</sup> Hardyn répond qu'un contreprojet serait possible.

M. Ballissat rappelle qu'il y a une loi sur les routes qui parle de tous les modes de transports. Il peut imaginer qu'un ou deux articles viennent compléter cette loi et qui parlent plus explicitement de la mobilité douce, cela afin d'éviter d'avoir une multiplication de lois et des conflits entre elles.

Mme Hardyn pense que cela permettrait d'avoir une coordination des aménagements, ce qui serait bien plus avantageux sur le plan économique.

Le Président demande si une simplification des législations qui sont autour de la circulation et des mouvements serait possible.

M<sup>me</sup> Hardyn répond que cela pourrait être possible. Elle pense que l'on peut faire plus ou moins de lois, mais s'il n'y a pas de projets derrière, cela ne sert pas beaucoup. Elle estime qu'il n'y a pas besoin de plusieurs lois pour la mobilité douce, un seul article peut suffire avec une volonté manifestée par la politique et l'administration.

### ***Audition de MM. Zwahlen et Schaub.***

M. Zwahlen trouve cette initiative intéressante, elle soulève notamment le problème de la sécurité des cyclistes. Il pense néanmoins qu'il serait bon de présenter un contreprojet. Il rappelle que l'initiative doit être lue et interprétée en corrélation avec les articles 160A Cst-GE et 160B Cst-GE sur le libre choix du mode de transport. Il rappelle que le réseau est réparti entre les réseaux primaire, secondaire et de quartier, sachant que sur le réseau primaire, la priorité doit être accordée aux moyens de transport motorisés, que ce soit les voitures ou les scooters. Dans les grandes lignes, il partage le souci de la sécurité et du confort de la mobilité douce. Il soulève surtout le problème de l'article 2 de l'IN 144 concernant l'offre de base, qui demande des pistes cyclables continues. Il ajoute qu'il n'est pas possible d'avoir partout des pistes directes étant donné que le réseau est urbain ; il serait par exemple difficile d'imaginer un itinéraire cyclable sur le Pont du Mont-Blanc ; il y a un détour sur le Pont des Bergues sachant qu'il faudrait y améliorer l'accessibilité. Il estime donc que les pistes doivent être mises sur le réseau secondaire ou tertiaire en délaissant le réseau primaire afin de fluidifier le

trafic individuel motorisé, car les voies ne sont pas indéfiniment extensibles. Le TCS avait déjà proposé des mettre des bandes cyclables dans certains parcs, ce qui ne devrait pas poser trop de problèmes. Il précise encore que selon les dernières statistiques, la voiture est utilisée dans 39% des déplacements alors que le vélo est à 5% et les transports publics à 14%. Il pense que ce rapport doit donc être respecté et que l'IN 144 va trop loin en imposant des pistes cyclables sur le réseau primaire. C'est pourquoi il propose un contreprojet un peu plus souple à ce sujet. Il ajoute que donner la priorité à la mobilité douce pourrait entrer en conflit avec le trafic motorisé et les transports publics.

M. Schaub voit les nouveaux projets de pistes cyclables dans le canton tous les 2 ou 3 mois. Il se rend compte qu'il y a des possibilités de faire des pistes cyclables sur les axes primaires, tout en respectant le nombre de voies de circulation. A l'article 2 de l'IN 144, il remarque un délai de 8 ans qui lui semble trop restrictif, avec un développement très rapide. Au niveau de la régulation, l'article 2 al. 4 de l'IN 144 donne la priorité à la mobilité douce. Il rappelle que la priorité est déjà donnée aux transports publics et après viennent les autres usagers de la route. En mettant les piétons et les vélos encore avant les transports publics, cela risque de poser un réel problème, la vitesse commerciale en sera ralentie. Il pense que cette proposition sera trop contraignante pour la fluidité de l'ensemble des usagers. Il remarque par ailleurs que le plan directeur de la mobilité douce est en cours, mais il estime qu'il ne prend pas assez en compte tous les modes de transport, il ne tient donc pas compte du contexte global et il souhaite que l'attention se porte sur le respect des flux nécessaires pour les autres modes.

M. Zwahlen pense que les îlots dont il est question à l'article 2 de l'IN 144 n'ont pas besoin de se trouver dans une loi. Il estime que s'il est indiqué qu'il faut des traversées piétonnes attractives et sécurisées, les ingénieurs seront capable de voir où il est nécessaire de mettre des îlots ou pas. Il ajoute que si des îlots sont installés, ils doivent l'être de manière à permettre à une voiture de circuler à côté d'un cycliste, car il estime que le cas contraire est dangereux et énerve tout le monde.

Un commissaire trouverait intéressant que le département ou le Conseil d'Etat donne son avis sur un éventuel contreprojet.

M<sup>me</sup> Künzler répond que le Conseil d'Etat dans sa précédente composition était favorable à cette initiative. La proposition de faire un plan directeur de la mobilité douce a déjà été prise en compte puisqu'il est en cours. Elle pense que les éléments de cette IN 144 sont incitatifs pour fixer ce plan directeur dans la loi. Elle ne comprend pas la difficulté qu'il y aurait à dire qu'il faut faire un réseau sur les voies primaire et secondaire, puisqu'en fin de compte

c'est là que le canton agit et commence déjà à le faire. Elle souhaite une offre performante pour tous les usagers de la chaussée. Elle ajoute que cette IN 144 favorise aussi les piétons. Elle trouve paradoxal que l'on dise que cette initiative est difficilement réalisable au vu du vieillissement de la population, car il y aura de plus en plus de piétons et il faut donc favoriser l'accès aux transports publics et aux chemins piétons. Elle souhaite faciliter la vie à tous les citoyens et particulièrement à ceux qui ont de plus en plus de difficulté avec la mobilité. Elle se dit donc favorable à cette initiative. Elle ajoute que rien n'est inscrit dans la loi au niveau du plan directeur de la mobilité douce, contrairement aux autres types de transport comme les transports collectifs. Il va y avoir 4 plans directeurs et il serait possible d'avoir ultérieurement une fusion de ces plans. Elle souhaite vraiment une citation de la mobilité douce dans la loi.

### **Séance du 16 novembre 2010**

#### *Fin des travaux de la commission, discussion et vote sur l'IN 144*

Le Président informe que cette IN144 sera votée lors de cette séance. Il rappelle que le Grand Conseil est amené à se prononcer au plus tard le 4 mars 2011 sur le principe de l'initiative, respectivement sur le principe d'un contre-projet. Si ce dernier est accepté, la commission aura un an au maximum pour travailler sur celui-ci et devra être adopté au plus tard le 4 mars 2012.

#### **Vote de la commission**

Le président met aux voix la prise en considération de l'IN 144 (art. 121 LRGC)

Oui : 2 S, 3 Ve, 2 PDC

Non : 3 L, 2 R, 1 UDC, 2 MCG

Abst. : –

#### *L'IN 144 est refusée.*

Au vu du refus de l'IN 144, le président met ensuite aux voix le principe de la préparation d'un contre-projet (art. 121, al. 2 LRGC)

Oui : 3 L, 2 R, 2 MCG

Non : 2 S, 3 Ve, 1 UDC

Abst. : 2 PDC

#### **La préparation d'un contre-projet est acceptée.**

## **En conclusion**

La majorité de la Commission trouve que l'IN144 tel que présentée ne peut être votée favorablement mais qu'un contreprojet doit être étudié.

Le coût de l'initiative est inconnu.

De plus, le temps nécessaire et indiqué de 8 ans paraît aussi irréalisable. L'objectif doit être revu sur un plus long terme, sinon il sera difficile de faire les réalisations dans ces délais. Cette initiative entre en conflit avec ce qui a été voté en termes de hiérarchie du réseau routier. Il n'est donc pas possible de voter des choses et de voter son contraire à côté.

### Annexes :

1. *Ecologie Libérale - Proposition de contreprojet à l'IN 144 ;*
2. *Prise de position de M. Ballissat, GTE ;*
3. *Prise de position de M<sup>me</sup> Hardyn, GTE.*

# Secrétariat du Grand Conseil

# IN 144

## Lancement d'une initiative

Le comité d'initiative a lancé l'initiative populaire cantonale intitulée « Pour la mobilité douce (Initiative des villes) », qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

- |   |                         |
|---|-------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le .....   | <b>4 septembre 2009</b> |
| 2. Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, <b>au plus tard le</b> .....   | <b>4 décembre 2009</b>  |
| 3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la Commission législative, <b>au plus tard le</b> .....  | <b>4 juin 2010</b>      |
| 4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, <b>au plus tard le</b> ..... | <b>4 mars 2011</b>      |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, <b>au plus tard le</b> .....   | <b>4 mars 2012</b>      |

# Initiative populaire cantonale

## « Pour la mobilité douce (Initiative des villes) »

Les soussignés, électrices et électeurs dans le canton de Genève, en application des articles 64 et 65B de la constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, et des articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative.

## Projet de loi créant la loi sur la mobilité douce

Le Grand Conseil de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### Art. 1 Principe

<sup>1</sup> Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat établit un Plan directeur cantonal du réseau de mobilité douce qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle, dans le respect des compétences communales. Le Plan directeur cantonal ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de trois mois.

### Art. 2 Offre de base

Au plus tard 8 ans après l'adoption du Plan directeur cantonal du réseau de mobilité douce, l'offre répondant au moins aux objectifs suivants est réalisée par étapes dans tout le canton:

<sup>1</sup> Des pistes cyclables continues, directes et sécurisées sont 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.

<sup>2</sup> Des stationnements pour vélos, sécurisés et abrités des intempéries, sont réalisés en nombre suffisant aux principaux arrêts de transports publics et aux abords des lieux d'activités.

<sup>3</sup> Des traversées piétonnes attractives et sécurisées sont réalisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires. Des îlots sont installés pour permettre une traversée piétonne sécurisée en deux temps.

<sup>4</sup> La régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.

### **Art. 3      Financement**

<sup>1</sup> Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales.

<sup>2</sup> L'Etat participe au financement des aménagements réalisés par les communes, pour autant qu'ils soient inscrits au Plan directeur du réseau de mobilité douce prévu par l'article 1, alinéa 2.

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

### **Pour la mobilité douce (Initiative des villes)**

L'Initiative des villes vise à faciliter et sécuriser les modes de déplacement les plus économes en espace public, en énergie et les moins polluants: le vélo et la marche.

L'initiative introduit la mobilité douce dans la loi. Elle prévoit un plan directeur de la mobilité douce établi par l'Etat et révisé à chaque législature.

Les aménagements prévus par l'initiative (pistes cyclables, stationnements abrités, traversées piétons sécurisées) aideront à réaliser le principe du libre choix du mode de transport.

La moitié des déplacements motorisés individuels sont des trajets de moins de 5 km, soit au maximum vingt minutes à vélo.

Développer les aménagements pour la mobilité douce, c'est permettre aux déplacements individuels non motorisés de redécoller à Genève.

## ÉCOLOGIE LIBÉRALE

### CONTREPROJET A L'IN 144

#### INTRODUCTION

L'objectif de ce rapport est d'imaginer un concept favorisant une "paix des transports" afin d'assurer des déplacements efficients dans la ville et le canton par:

1. l'aménagement de réseaux continus et complémentaires pour
  - la mobilité en vélo et à pied
  - les transports publics en site propre
  - la circulation des automobiles et des poids lourds
2. l'adaptation de la régulation pour faciliter des déplacements efficients
3. l'aménagement de parkings pour les différentes catégories de véhicules
4. la prise en charge des coûts par les usagers

Ce document d'écologie libérale Genève est une base de réflexion sur un concept novateur.

#### 1. AMÉNAGEMENT DES RÉSEAUX DE CIRCULATION

Afin d'optimiser les déplacements et d'en accroître l'efficiency, la sécurité et le confort, il est nécessaire de créer un quadrillage de pénétrantes séparées pour les 3 modes de transport susmentionnés que nous appellerons réseaux primaires.

##### **1.1 Réseaux primaires**

Ces réseaux primaires devront être aménagés sur des axes routiers distincts, avec quelques points d'intersection où seront aménagés des croisements sur un niveau différent pour chacun des modes de transport lorsque la configuration s'y prête. (voir exemple de plan de réseaux prioritaires joint en annexe)

Sur chacun de ces réseaux, les priorités sont accordées au mode de transport qui lui est affecté. Ainsi nous disposerons d'un réseau destiné à la mobilité douce qui ne pénalisera ni le trafic des voies prioritairement affectées aux transports publics, ni la fluidité de la circulation des routes réservées au trafic automobile.

Afin d'éviter qu'un nombre trop élevé d'axes de circulation ne doive être affecté aux seuls transports publics, des transports collectifs par mini-bus seront prévus sur le réseau prioritairement affecté à la circulation automobile. Ces véhicules n'auront pas de priorité et circuleront en boucle dans un seul sens pour amener les usagers des transports publics au réseau qui lui est affecté.

Les scooters atteignant une vitesse de 50 km/h et plus, devront circuler sur le réseau réservé à la circulation automobile.

Les cyclomoteurs dont la vitesse est limitée à moins de 40km/h, circuleront sur le réseau affecté aux vélos.

Afin de réduire la charge du réseau affecté au trafic automobile en ville, le réseau de contournement sera complété par une traversée du lac accessible aux véhicules automobiles et aux vélos en site propre.

##### **1.2 Réseau secondaire**

Le réseau secondaire est limité à 30 km/h. Peuvent y circuler les vélos, les piétons, les voitures et les poids lourds lorsque c'est nécessaire. Sur ce réseau les piétons et les vélos sont prioritaires. Les rues de ce réseau cèdent la priorité aux réseaux primaires et sont donc affecté d'un stop aux intersections avec ces derniers.

## **2. RÉGULATION**

Lorsque des équipements de régulation du trafic sont nécessaires, le réglage de la durée des feux et de la vitesse de l'onde verte est adaptés au mode de transport auquel ledit réseau est affecté, de manière à assurer un débit optimum.

## **3. PARKINGS**

Des parkings en suffisance seront aménagés tant pour les vélos que pour les automobiles; ils seront aisément accessibles depuis leurs réseaux primaires respectifs.

Les parkings à vélos seront équipés de "blocs cycles" sécurisés contre le vol.

## **4. PRISE EN CHARGE DES COÛTS**

Chaque mode de transport assumera les coûts des infrastructures qui lui sont affectées.

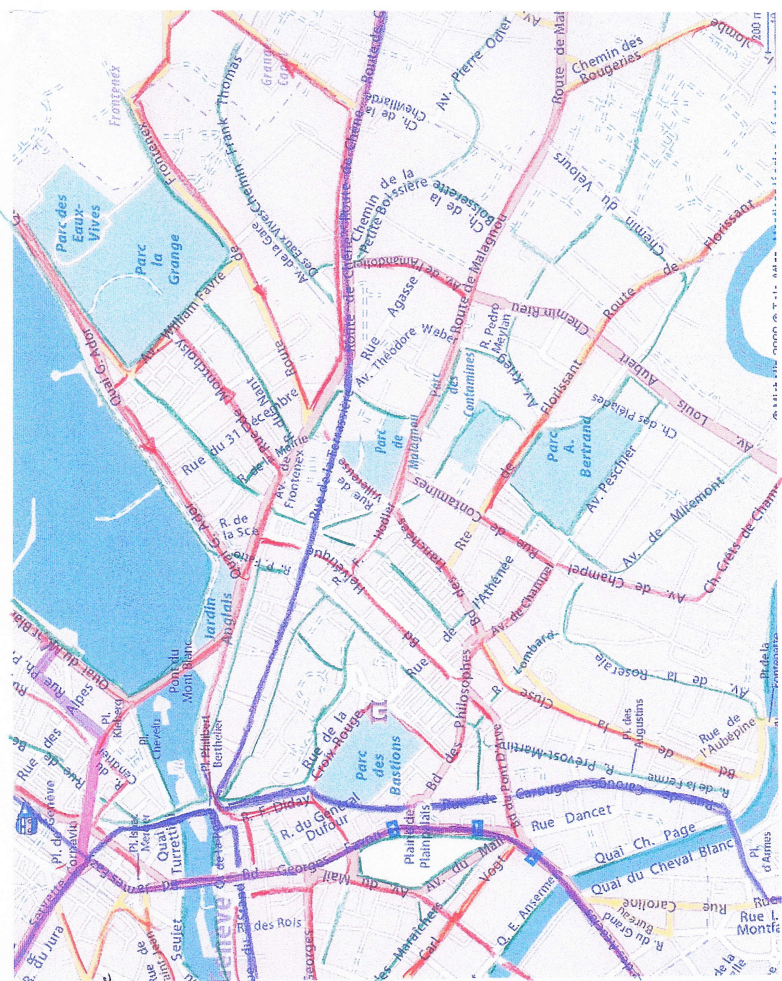
Pour les véhicules automobiles et les poids lourds, le financement se fera par la taxe sur l'essence et le diesel.

Les cycles seront équipés de plaques minéralogiques. Ils seront soumis à un impôt annuel ou bisannuel permettant de couvrir les frais d'exploitation et de maintenance engendrés par le réseau et les parkings qui leur sont attribués.

## **CONCLUSION**

Pour les membres genevois d'écologie libérale, l'objectif de ce document est d'inciter à étudier l'opportunité et la faisabilité d'un concept de partage intelligent du réseau des routes pour parvenir à améliorer la circulation en ville ainsi que d'accroître la sécurité pour tous les modes de transports.

Genève, le 22 avril 2010.



- Affectation
- Trams
  - Automobile
  - LTP local
  - Vélo
  - + piétons

## Audition à la Commission des transports - 19 octobre 2010

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Député(e)s,

### Que dit la loi sur les routes dans sa section 2A?

*Art. 3 Principes*

<sup>1</sup> *La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport.*

Les besoins des piétons et des deux-roues légers sont pris en considération, la hiérarchie du réseau routier inclut la locomotion douce, **la locomotion douce fait donc partie intégrante d'une loi existante.**

**Question : pourquoi alors créer une nouvelle loi sur la mobilité douce** comme le prévoit l'initiative 144?

Créer une loi séparée par mode de transport ne peut que conduire à une **gestion éclatée de la mobilité**, où les priorités définies par une loi en faveur d'un usager seront annihilées par les priorités attribuées à un autre usager via une loi concurrente.

Agir de la sorte, c'est **refuser la mise en place de la complémentarité** des modes de transport, c'est une flagrante violation de l'article 3, alinéa 2 de la Loi sur les routes qui stipule :

<sup>2</sup> *Elle (la hiérarchie du réseau routier) tient compte des principes du libre choix et de la complémentarité des modes de transport.*

Que dit encore la Loi sur les routes dans l'article 3B - Organisation?

*Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé.*

*Les lignes de transports publics à fréquence élevée font, en principe, partie du réseau primaire ou secondaire.*

Or, que dit l'initiative 144 à son article 2 intitulé offre de base?

*Des pistes cyclables continues directes et sécurisées sont 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.*

**Question 1: comment sécuriser la mobilité douce par des aménagements continus et directs sur les réseaux primaire et secondaire affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé ?**

Réponse: mission impossible

**Question 2: comment sécuriser la mobilité douce par des aménagements continus et directs sur les réseaux primaire et secondaire sans perturber les lignes de transport public à fréquence élevée qui font partie de ces réseaux?**

Réponse : mission impossible. Mission impossible que de vouloir appliquer deux lois complètement antagonistes.

Si cette initiative se concrétise, le seul résultat tangible sera d'augmenter, **soit le nombre de procédures juridiques** puisqu'une loi sera toujours violée, **soit les cas de burnout chez les ingénieurs de transport.**

Nous avons parlé de hiérarchie du réseau routier. **Cette hiérarchie devrait reposer sur deux piliers.**

**Le premier pilier existe déjà et est explicité** dans l'article 3C de la Loi sur les routes:

*Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'exécution et établit la carte de la hiérarchie du réseau routier. La carte est réexaminée tous les quatre ans et, au besoin, remaniée. La carte fait l'objet d'un rapport au Grand Conseil, qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.*

Le deuxième pilier n'existe pas: **il s'agit d'une matrice de hiérarchisation du réseau routier**, une matrice où les lignes sont les différents modes de transport (véhicules privés, véhicules utilitaires, transports publics, deux-roues légers et piétons) et les colonnes les différents secteurs du territoire cantonal (centre-ville, couronne urbaine, périphérie, zone rurale, zone villageoise, etc.).

Chaque point de la matrice (intersection entre une ligne x et une colonne y) est constitué d'un nombre qui définit **la priorité donnée à l'utilisateur x dans le territoire y.**


**Seule une telle matrice donnera une ligne directrice claire**, tant à la fonction publique qu'aux représentants politiques ou de la société civile, **sur ce qu'il est autorisé de faire ou non en matière de gestion du réseau routier**, et donc en matière d'aménagement.

*Or que dit l'initiative 144 à son article 2 alinéa 4? La régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.*

Si je traduis, cela signifie donner la priorité « number one » à la locomotion douce sur tous les types de territoire du canton, au détriment des transports publics et des centaines de millions qui sont dépensés pour augmenter leur attractivité. **Les transports publics seront donc servis en troisième position**, après les piétons et les deux-roues légers.

C'est transformer cette matrice de hiérarchisation du réseau routier, qui sera fort complexe à établir au vu des enjeux à prendre en compte, en une matrice extrêmement triviale avec des « 1 » partout pour la locomotion douce.

Pour le Groupement  
Transport et Economie

  
Olivier Ballissat  
Membre du Bureau

## Audition du 19.10.2010 devant la Commission des transports du Grand Conseil

### IN 144 « Pour la mobilité douce (initiative des villes) »

Le GTE soutient la création d'une base légale en faveur d'un plan directeur de la mobilité douce. Cependant, la création d'une loi sur la mobilité douce n'est pas le meilleur moyen, raison pour laquelle le GTE s'oppose à l'initiative 144 « Pour la mobilité douce ».

#### 1. Pourquoi s'opposer à l'IN 144

- La loi sur la mobilité douce renforce le saucissonnage de la politique des transports alors que Genève a besoin d'une stratégie globale de la mobilité qui tienne compte de tous les modes de déplacement.
- Il existe un conflit d'objectif entre l'initiative 144 et l'actuelle loi sur les routes qui donne la priorité aux transports motorisés.
- L'aménagement intégral des réseaux primaire et secondaire n'est pas le meilleur moyen pour encourager la mobilité douce.
- En vertu des articles constitutionnels sur la complémentarité des modes de transports, un mode de transport ne peut pas primer sur un autre.
- Les mesures prévues en faveur de la marche et du vélo (régulation des carrefours, îlots piétonniers, etc.) ralentiront les transports publics
- Le délai de huit ans, prévu pour l'exécution des aménagements, est trop court
- Les conséquences financières de l'initiative sont inconnues
- Il faut éviter un transfert de charge des communes vers le canton

#### 2. Les points soutenus par le GTE

- L'élaboration d'un plan directeur de la mobilité douce, qui soit la traduction d'une politique définie par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil et faisant l'objet d'une large consultation des milieux concernés.
- L'amélioration de la sécurité routière pour les cyclistes, par des aménagements conçus et réalisés de manière pragmatique en tenant compte des besoins réels
- L'installation de stationnements sécurisés et abrités aux principaux arrêts de transports publics et aux abords des lieux d'activités
- L'amélioration de la signalisation
- La création d'aménagements de qualité, aussi directs que possible, sûrs (bien éclairés) et confortables (surfaces lisses et bien entretenues)

#### 3. Les écueils à éviter

- Les cyclistes sont une des principales entraves à la vitesse commerciale des transports publics.
- L'offre en faveur des cyclistes doit être proportionnée aux besoins des usagers et tenir compte du vieillissement démographique

#### 4. Conclusion

Sur les distances courtes, le vélo est une alternative intelligente, rapide, non polluante à la voiture. Encourager ce mode de déplacement pourrait permettre une certaine diminution de la circulation automobile. Cependant, la dimension de la voirie ne permet pas la réalisation systématique de la séparation du trafic. Il convient de ce fait de rechercher une coexistence harmonieuse de tous les usagers sur la voirie, dans un esprit de complémentarité des modes de transport. Si le plan des aménagements cyclables et celui des cheminements piétonniers était coordonné avec le plan directeur du réseau routier, la réalisation des aménagements « doux » pourrait être coordonnée avec la construction, la réfection et l'aménagement du réseau routier, ce qui présenterait des avantages économiques évidents et une meilleure gestion des chantiers.

*Date de dépôt : 10 janvier 2011*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Emilie Flamand**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a débattu longuement de l'initiative 144 et n'est parvenue à un vote serré qu'au terme de nombreuses auditions et de débats animés. Nous reviendrons dans ce rapport sur les origines de l'initiative, sur les éléments positifs qu'elle apporte, puis nous répondrons aux critiques avancées par la majorité de la commission avant de nous prononcer sur l'opportunité d'un contre-projet.

### **Un constat**

Les statistiques le montrent, mais il suffit de se déplacer à Genève pour le savoir : la mobilité augmente constamment, ce qui provoque une congestion importante du trafic, néfaste pour l'ensemble des habitants de l'agglomération et pour les entreprises. La voirie n'étant pas extensible à l'infini, il est indispensable d'encourager les moyens de transport les moins gourmands en espace : les transports collectifs, ce qui est déjà fait depuis une dizaine d'années par l'Etat, mais aussi la mobilité douce (piétonne et cycliste). En effet, 50% des déplacements actuellement effectués en voiture se font sur une distance inférieure à 5 km<sup>1</sup>, ce qui est parfaitement faisable à vélo dans de nombreux cas.

Outre les améliorations que la mobilité douce peut apporter en matière de fluidité du trafic, elle a aussi des aspects extrêmement bénéfiques pour la santé, la sédentarité étant une cause majeure de maladies, notamment cardiovasculaires.

---

<sup>1</sup> DGM, 2008, « La mobilité des Genevois en 2005 », résultat du micro recensement transports de 2005, [http://etat.geneve.ch/dt/SilverpeasWebFileServer/La\\_mobilite%C3%A9\\_des\\_Genevois\\_en\\_2005.pdf?ComponentId=kmelia752&SourceFile=1266315636184.pdf&MimeType=application/pdf&Directory=Attachment/Images/](http://etat.geneve.ch/dt/SilverpeasWebFileServer/La_mobilite%C3%A9_des_Genevois_en_2005.pdf?ComponentId=kmelia752&SourceFile=1266315636184.pdf&MimeType=application/pdf&Directory=Attachment/Images/)

C'est en se basant sur ces constats simples que l'association actif-trafiC a décidé de lancer une initiative pour la mobilité douce.

### **Une consultation large pour une initiative modérée**

Durant plus d'une année, actif-trafiC a ainsi lancé une large consultation auprès des partis politiques, des associations, d'experts en transports et de juristes. L'objectif était d'aboutir à un texte modéré, qui ait des chances d'être approuvé par la population, et efficace pour sécuriser et encourager la mobilité douce.

Le soutien à l'initiative a d'ailleurs été large, puisque le comité d'initiative regroupait, outre actif-trafiC, les associations et les partis suivants : Association transports et environnement (ATE), Jeunesse socialiste genevoise, Jeunes Verts Genève, Les Communistes, Les Verts, Médecins en faveur de l'environnement, Noé 21, Parti démocrate-chrétien, Parti socialiste genevois, PRO VELO Genève, Réseau d'objection de croissance (ROC), solidaritéS et WWF Genève.

### **Une volonté claire de la population**

Les personnes qui ont récolté des signatures auprès de la population ont témoigné d'un véritable enthousiasme de la population pour l'initiative. De plus en plus de Genevois pratiquent le vélo ou le vélo électrique, mais se plaignent des problèmes de sécurité qu'ils rencontrent. Les pistes cyclables ont certes été développées au cours des dernières années, mais le réseau reste lacunaire et de nombreuses pistes sont discontinues, créant ainsi un sentiment de sécurité qui disparaît lorsque la piste s'interrompt sans prévenir au milieu d'un carrefour.

Les piétons, également concernés par l'initiative, souhaitent eux aussi que leur sécurité soit améliorée. Les traversées des grands carrefours posent notamment problème, en particulier pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.

### **Une initiative soutenue par le Conseil d'Etat**

La nécessité d'améliorer les conditions de déplacement des usagers de la mobilité douce – c'est-à-dire tout le monde, puisqu'à défaut d'être cycliste, nous sommes tous au moins piétons – est déjà apparue comme une évidence au Conseil d'Etat, qui a lancé le processus d'élaboration d'un plan directeur de la mobilité douce avant même le dépôt de l'initiative.

Dans son rapport sur l'initiative 144, le Conseil d'Etat conclut à la recevabilité formelle de l'initiative – ce qui n'a du reste pas été contesté – mais aussi à sa prise en considération, indiquant que « l'initiative proposée poursuit les mêmes objectifs que ceux du Conseil d'Etat »<sup>2</sup> et qu'elle « présente l'avantage de préciser les modalités selon lesquelles doit être menée une action d'ores et déjà engagée au sein de l'administration et conforme en tout point à la politique menée par l'Etat de Genève, dans le domaine des transports et plus particulièrement de la mobilité douce »<sup>3</sup>.

### **Une application du libre-choix du mode de transport garanti par la Constitution**

L'initiative 144 s'inscrit parfaitement dans le cadre constitutionnel, fixé notamment par l'art. 160 A Cst. qui stipule que « La liberté individuelle du choix du mode de transport est garantie. ». En effet, il n'y a pas de liberté sans sécurité. Or, actuellement, nombreuses sont les personnes qui renoncent à se déplacer à vélo pour des raisons de sécurité. Le libre-choix de ces personnes est ainsi bafoué, de même que celui des piétons qui rencontrent des obstacles réguliers à leur progression.

A cette question de la sécurité, on peut ajouter la question des vélos en libre-service (de type Vélib') que l'Etat s'appête à mettre en circulation : par définition, les usagers de ce service seront des touristes ou des utilisateurs irréguliers, donc pas des cyclistes chevronnés. En mettant en place un tel service – par ailleurs hautement souhaitable et souhaité – l'Etat se doit d'offrir en parallèle des conditions de circulation sûres et des aménagements adaptés, tels que le demandent l'initiative.

Par ailleurs, la Constitution genevoise évoque la complémentarité et l'équilibre entre les différents modes de transport. Ces notions impliquent une cohabitation harmonieuse. Or, sur de nombreux axes, les piétons et les vélos n'ont actuellement pas leur place. L'initiative 144 permettrait donc de faire un pas supplémentaire vers l'équilibre souhaité.

---

<sup>2</sup> Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la validité et la prise en considération de l'initiative populaire 144 « Pour la mobilité douce (initiative des villes) », IN 144-A,  
<http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/IN00144A.pdf>

<sup>3</sup> Idem

## **Les critiques des opposants**

La majorité de la Commission des transports qui s'est dessinée pour refuser la prise en considération de l'initiative a développé différents arguments, que la minorité représentée par ce rapport ne considère pas valables. Nous allons les détailler ci-dessous.

### ***Délai***

L'initiative demande que les aménagements soient réalisés dans un délai de 8 ans à partir de l'acceptation de l'initiative. La majorité de la commission estime que ce délai est trop bref. Il faut toutefois relever que tout n'est pas à faire, puisqu'une grande partie du réseau est pourvu de trottoirs et de pistes ou de bandes cyclables. L'essentiel du travail consiste à compléter le réseau et à assurer la continuité des itinéraires existants. Par ailleurs, il est nécessaire de fixer un objectif ambitieux, afin d'encourager l'Etat à agir au plus vite. On notera enfin qu'aucune sanction n'est prévue en cas de non-atteinte de l'objectif.

### ***Conformité à la Constitution***

Certains prétendent que l'art. 4 al. 2 de l'initiative, qui prévoit que « La régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce. », serait contraire à la Constitution, en faisant primer un mode de transport par rapport à un autre. Or, il faut bien lire « encourager » et non « prioriser ». Le but visé par cet article est de corriger l'aménagement de certains carrefours qui sont très difficilement franchissables par les cyclistes ou les piétons, ceci afin que tous les modes de transport puissent cohabiter de façon harmonieuse.

### ***Coûts***

Des commissaires opposés à l'initiative considèrent que celle-ci coûtera une fortune à l'Etat. Cela est objectivement faux. Rappelons tout d'abord que les dépenses engagées pour l'entretien et la construction de routes s'élèvent à plusieurs millions par an. Quant au développement des transports publics, ce sont des centaines de millions que l'Etat a investi ces dernières années.

Une estimation du coût total de la réalisation de l'initiative 144 est délicate, vu la diversité des situations : la construction d'1 km de piste cyclable est plus chère que celle d'1 km de bande cyclable, qui consiste essentiellement en un coup de pinceau sur la chaussée. Cette précision étant faite et en tenant compte du fait que 170 km du réseau restent à équiper, on peut estimer le coût global à environ 80 millions de francs. Sur 8 ans, cela représente 10 millions de francs par an, auxquels on peut retrancher les

subventions fédérales, abondantes en la matière, et à répartir entre l'Etat et les communes. Sachant que pour 2011, les investissements de l'Etat se montent à 600 millions de francs, on peut donc relativiser la cherté supposée de l'initiative.

### ***Financement Etat-communes***

Le point de la répartition entre Etat et communes a également été évoqué en commission comme un problème potentiel, inquiétant notamment l'Association des communes genevoises. La logique la plus élémentaire voudrait que l'on applique la même répartition que pour les routes : les communes s'occupent du réseau communal et l'Etat du réseau cantonal. L'initiative ouvre même la possibilité d'un financement cantonal pour des aménagements communaux, dans son art. 3, al. 2 : « L'Etat participe au financement des aménagements réalisés par les communes, pour autant qu'ils soient inscrits au Plan directeur du réseau de mobilité douce. ». Soulignons également que la Confédération devrait participer au financement puisqu'elle souhaite expressément soutenir la mobilité douce dans les agglomérations.

### ***Partage de l'espace public***

Si ce thème a peu été abordé en tant que tel, il l'a été entre les lignes lors des discussions sur la compatibilité de l'initiative 144 avec la Loi sur les routes (L 1 10) et est probablement le motif central de l'opposition de la majorité de la commission. Il mérite donc que nous nous y attardions.

L'art. 3B, al. 2 de la Loi sur les routes prévoit que : « Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu en ce sens. Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée en fonction des plans d'organisation spécifiques à chaque mode. ». Selon les commissaires de la majorité, l'initiative 144, demandant que les réseaux primaire et secondaire soient aménagés pour la mobilité douce, va à l'encontre de cet article. La minorité représentée par ce rapport considère au contraire que le fait que ces réseaux soient « affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé » ne signifie pas qu'il est interdit de les aménager afin d'assurer la sécurité des utilisateurs d'autres modes de transport - dans ce cas, les cyclistes et les piétons. L'objectif de sécurité doit primer sur les considérations de hiérarchie des réseaux. De plus, l'art. 2, al. 1 de l'initiative demande que « Des pistes cyclables continues, directes et sécurisées sont aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires. ». Il faut bien lire « pour » et non pas « sur ». Ainsi, lorsque la topographie le permet, les aménagements peuvent être faits en parallèle de la route existante, sans empiéter sur l'espace dévolu au trafic individuel motorisé.

D'autre part, la Loi sur les routes est de rang législatif et non constitutionnel. Rappelons que l'initiative 144 est également de rang législatif. Ainsi, il faut se reporter à la Constitution, qui garantit le libre-choix du mode de transport en son article 160A (cf. plus haut) et qui stipule, à l'art. 160E, al. 3, lettre b) que la conservation de l'énergie est obtenue notamment « dans le secteur des transports, en favorisant les déplacements en transports publics, à vélo et à pied, notamment sur le plan des investissements et des équipements ». L'initiative 144 est parfaitement conforme à ces principes constitutionnels et va même dans le sens d'une meilleure application de ceux-ci.

### **L'opportunité d'un contre-projet**

L'enthousiasme de la population, le soutien du Conseil d'Etat, la nécessité de fluidifier les déplacements dans l'agglomération, la mise en place imminente des vélos en libre service, l'urgence climatique, les perspectives énergétiques (hausse des prix du pétrole) mais aussi et surtout le besoin urgent de mettre en sécurité les usagers de la voirie les plus fragiles, tout va dans le sens d'une adoption rapide de l'IN 144, qui rappelons-le, entrerait directement dans la loi si elle était acceptée par le Grand Conseil, puisqu'elle est de rang législatif.

L'initiative étant raisonnable, la minorité représentée par ce rapport imagine difficilement le contenu d'un contre-projet : en édulcorant les demandes faites par les initiants, on risque tout bonnement de vider le texte de son sens et de n'obtenir aucune amélioration pour la mobilité douce.

En dépit des arguments développés dans ce rapport et du caractère modéré de l'initiative, une majorité de la Commission des transports la rejette et souhaite lui opposer un contre-projet. La minorité ne peut s'empêcher d'y voir une manière de mettre des bâtons dans les roues de cette initiative, pourtant plébiscitée par la population (elle a été déposée munie de près de 15'000 signatures), ou alors une crainte quant au verdict des urnes, si l'initiative était directement soumise au peuple, ayant été refusée par une courte majorité du Grand Conseil.

## **Conclusion**

Au vu des éléments longuement débattus en commission et des arguments développés ci-dessus, la rapporteure de minorité vous engage, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre en considération l'initiative 144 pour assurer des conditions décentes de déplacement à une part croissante de la population. Si la décision du parlement devait être négative sur ce point, la minorité représentée par ce rapport, confiante dans le soutien de la population, vous invite à renoncer au principe d'un contre-projet et à laisser les Genevois s'exprimer rapidement sur cette initiative.

*Date de dépôt : 11 janvier 2011*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### **Rapport de M. Antoine Bertschy**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La deuxième minorité ne conteste pas les conclusions de la majorité concernant le refus de l'initiative 144. Par contre, nous nous opposons à l'opportunité d'y proposer un contre-projet.

En effet, la situation actuelle de construction de pistes cyclables convient parfaitement et largement à l'UDC. A nos yeux, ces installations doivent continuer à se faire ponctuellement lorsque des travaux sont prévus sur les chaussées. Il est absolument impensable d'éventrer l'entier du réseau routier du canton dans le seul but de favoriser un mode de locomotion marginal au détriment d'une large majorité des utilisateurs des voies de communication.

En outre, fixer un délai pour la réalisation de l'ensemble d'un réseau de pistes cyclables, tel que les huit ans prévus par l'initiative, est inconscient tant d'un point de vue de l'organisation des travaux et du chaos que cela créerait pour la circulation, que pour des raisons de financement.

Dès lors, que reste-t-il à mettre dans ce contre-projet ? Le plan directeur de la mobilité douce. Si la loi actuelle prévoit déjà des plans directeur pour les transports individuels et professionnels, les transports collectifs et pour le stationnement, rien n'est légalement inscrit concernant la mobilité douce. Mais peut-on opposer à l'initiative 144 un contre-projet prévoyant uniquement l'inscription dans la loi d'un plan directeur de la mobilité douce sans donner l'impression de se moquer des initiants ? Evidemment non.

De plus, l'UDC a toujours été favorable à un plan unique de la mobilité, comprenant les quatre piliers (transport individuels et professionnels, transports publics, stationnement et mobilité douce), car ils utilisent le même espace – les routes et rues du canton – et doivent se compléter et non se voir opposer les uns aux autres. Nous ne pouvons donc pas souscrire à la continuation de ce saucissonnage de la stratégie de développement de la mobilité à Genève, qui n'a comme seule résultante la péjoration des conditions de déplacement des automobilistes.

En conclusion, pour la deuxième minorité la situation actuelle de réalisation ponctuelle de pistes cyclables lui convient parfaitement. Dès lors, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser l'initiative 144 ainsi que l'opportunité d'y opposer un contre-projet.