

Date de dépôt : 6 juin 2016

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Roger Deneys, Thomas Wenger, Salima Moyard, Nicole Valiquer Grecuccio, Christian Frey, Isabelle Brunier pour une amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons lors des modifications de circulation liées aux chantiers

Rapport de majorité de M. Stéphane Florey (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio (page 14)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné la motion 2292 lors des séances du 8 mars et 19 avril 2016 sous la présidence de M. Sandro Pistis.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Sébastien Pasche que je remercie au nom de la commission pour son excellent travail.

La commission a bénéficié également de la présence très appréciée de MM. Alan Rosset, responsable budget et investissement au département des finances, et Nicolas Huber, secrétaire scientifique du secrétariat général du Grand Conseil.

Séance du 8 mars 2016 : Présentation de la motion par M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio, signataire

En préambule, Mme Valiquer indique qu'elle enverra aux commissaires des photos (annexe) d'exemples de chantiers qui posent un certain nombre de problèmes pour illustrer ses propos. Ensuite, elle explique que cette motion propose d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons lors de l'ouverture d'un chantier. Elle pense que tout le monde a certainement déjà fait l'expérience, en étant piéton ou cycliste, lors d'ouvertures de chantiers, que l'on est amené à modifier nos déplacements. Elle souligne que les modifications ne sont malheureusement pas toujours indiquées de manière pertinente pour assurer la sécurité des cyclistes et des piétons. Elle relève que la signalisation est parfois minimaliste ou inexistante, soit pour les piétons, soit pour les cyclistes, soit les deux à la fois. Elle cite l'exemple du chantier de la maternité des HUG au boulevard de la Cluse, où la piste cyclable disparaît tout d'un coup. Elle précise qu'il y a un panneau d'information avec un itinéraire protégé, mais seulement pour les piétons. Elle cite ensuite le cas de travaux à la route des Jeunes, en 2015, où les piétons bénéficiaient à nouveau d'un espace protégé, mais où il n'y avait rien pour les cyclistes qui, eux, se retrouvaient avec un aménagement qui n'était plus du tout protégé. Elle précise que cette situation peut aussi mettre les automobilistes en situation d'inconfort puisqu'ils se retrouvent parfois en situation de conflit avec les cyclistes. Elle cite ensuite les travaux de réaménagement de la rampe du Grand-Lancy, au cours desquels la piste cyclable a disparu, tandis que des panneaux indiquaient des travaux mais de manière peu pertinente, puisque les piétons et les cyclistes butent sur les travaux, avant que ceux-ci ne soient signalés, ce qui peut causer des situations dangereuses. Elle évoque également l'exemple du chantier du CEVA de Lancy - Pont-Rouge ; elle explique qu'un panneau d'interdiction aux piétons incompréhensible se trouve au milieu du cheminement ; elle relève qu'il s'agit donc d'un exemple de signalisation qui est à cet endroit inadapté. Elle s'arrête enfin sur l'exemple de l'écoquartier de la Jonction où, à la rue du Stand, la piste cyclable a été barrée. Elle relève que cette piste est dès lors utilisée par les piétons et que les vélos se retrouvent donc sur la voie du tram, avec les problèmes que cela peut poser. Elle observe donc qu'ici, les vélos gênent soit le tram, soit les piétons. Elle estime que ces différents exemples montrent que la sécurité des uns et des autres n'est au final pas garantie et que la cohabitation avec les différents modes de transport non plus. Elle souligne que la motion vise au fond à renforcer les mesures de sécurité lorsqu'un chantier empiète, soit sur les trottoirs, soit sur les aménagements cyclables, soit les deux à la fois. Elle estime que des mesures simples pourraient être entreprises, notamment une signalisation anticipée plus en amont, afin que les

usagers puissent envisager des itinéraires de remplacement, qui devraient aussi être prévus et signalés. Cette motion vise donc à mieux protéger les piétons et les cyclistes, ce qui reviendrait à modifier la législation en vigueur, qui tient aussi compte du Plan directeur cantonal 2030. La motion demande aussi que des parcours de substitution soient systématiquement proposés et que l'on ouvre également un processus de consultation. Elle précise qu'il ne s'agit pas de créer un nouvel organisme puisque l'on sait qu'il existe déjà le Conseil des déplacements (CODEP) qui mettrait les différents protagonistes en discussion afin qu'eux-mêmes puissent proposer des solutions. Elle conclut en disant qu'il faudrait, lorsque l'on se trouve devant ce genre de phénomènes, qu'il y ait des mentions spécifiques pour prévoir des mesures dans les appels d'offres, afin que les usagers soient en sécurité et ne soient pas pénalisés.

Un commissaire (UDC) considère que cette motion est une usine à gaz et se demande s'il faut vraiment changer la législation pour des mesures provisoires et engager tout un processus pour cela. Selon lui, tout est déjà fait puisque des annonces sont publiées dans la FAO et la presse et que des parcours alternatifs sont mis en place. Il estime que ce projet pourrait démultiplier les annonces et au final coûter énormément.

M^{me} Valiquer Grecuccio relève que les annonces publiées dans la FAO ou ailleurs ne permettent pas d'être en mesure de connaître l'ensemble des travaux ou de venir en aide aux piétons et aux cyclistes, lorsque ces derniers se trouvent déjà en déplacement. Par ailleurs, elle relève qu'il existe certes des signalisations mais qu'elles ne sont souvent pas placées suffisamment en amont. En outre, elle relève qu'à la rue du Stand par exemple, les cyclistes se déportent sur la voie du tram, et elle estime que cela n'est pas non plus sympathique pour les conducteurs du tram. Elle précise par ailleurs qu'elle ne cherche pas à opposer les différents modes de transport, mais au contraire à assurer la sécurité et la bonne cohabitation pour l'ensemble de ces derniers. Elle affirme qu'il s'agit surtout de la conception de l'usage de l'espace public.

Un commissaire (Ve) observe que les deux premières invites partent de constats que tout le monde a en effet déjà faits. Il estime qu'il conviendrait surtout de faire d'abord l'état des lieux de la législation et de vérifier que cette dernière est réellement appliquée. Il désire par ailleurs entendre la direction de la mobilité à ce sujet pour savoir ce qui doit être fait sur les chantiers pour respecter la législation et ce qui devrait être entrepris, le cas échéant, pour faire respecter cette législation.

M^{me} Valiquer Grecuccio pense que l'intention principale de la motion était de souligner qu'il n'y a actuellement pas d'obligation de proposer des trajets de remplacement.

Un commissaire (MCG) rappelle que le 27 juillet 2010, lors du chantier du tram TCOB, un indicateur avait été mis en place ; que le 31 mars 2011, le plan de la mobilité douce a mentionné ce qui était existant et ce qui allait être mis en place en matière de signalisation et de déviation ; que le 30 avril 2012, une motion protégeant les piétons et les écoliers près des chantiers a été présentée ; enfin, qu'en octobre 2012, une brochure intitulée « Guidage des piétons aux abords des chantiers » a été publiée. Il indique qu'il peut comprendre cette demande vis-à-vis des piétons car il estime que les piétons sont les usagers les plus fragiles de la voie publique. Cependant, il considère que les cyclistes ne respectent pas la circulation routière et donc que des signalisations supplémentaires sont pour eux inutiles. Il estime donc que la motion va dans le bon sens pour les piétons mais pas pour les cyclistes. Il ajoute qu'il convient de définir des priorités en faveur des piétons, car les cyclistes peuvent aussi utiliser les voies de bus et les voies routières. Il relève également que ces travaux sont généralement pour le bien commun ou alors pour des aménagements de la chaussée, notamment pour créer des pistes cyclables ; il estime donc que l'on ne peut pas tout avoir. En définitive, il se demande ce que cette motion va apporter de plus, compte tenu de tout ce qui a déjà été fait à ce sujet. Il relève enfin que l'ordonnance sur la signalisation routière contient l'exigence de signalisation de balisage et de barrage lors de chantiers et par extension, des exigences également valables pour les piétons.

M^{me} Valiquer Grecuccio ne pense pas qu'il s'agisse d'une usine à gaz. Elle relève que les cas cités ont été observés et sont des situations pour lesquelles soit les cyclistes, soit les piétons n'ont pas obtenu de solutions satisfaisantes pour leur sécurité. Elle estime que l'on peut penser ce que l'on veut de cette motion, mais qu'il s'agit néanmoins de situations problématiques bien réelles.

Séance du 19 avril : débat et votes

Le président propose de passer au vote de la motion.

Une commissaire (S) rappelle que lors de la dernière séance portant sur cet objet, des commissaires avaient, semble-t-il, encore un certain nombre de questions, lesquelles n'avaient pas pu être posées par manque de temps. Il conviendrait donc de voir si tel est le cas ou s'il y a des demandes d'auditions avant de procéder directement au vote. Elle ajoute que M. Hochstrasser (DGT) aurait souhaité être entendu sur ce point.

Un commissaire (Ve) se demande si M. Hochstrasser n'avait justement pas déjà été auditionné à ce sujet.

La commissaire (S) rappelle qu'il était venu en cours d'audition lors de la présentation, mais qu'en fait il n'avait pas été entendu pour cette motion car

cela n'avait pas été voté par la commission. Ce jour-là, il était venu pour être entendu sur le point suivant, à savoir la motion 2307 qui concerne également les chantiers sur la voie publique.

Le commissaire (Ve) remarque qu'il n'y a eu qu'une présentation de cette motion par les auteurs et considère qu'il conviendrait donc d'auditionner M. Hochstrasser à la plus proche échéance.

Une commissaire (S) indique que son groupe désire continuer les travaux sur cette motion et demande également que la DGT soit auditionnée. Elle demande aussi qu'une association en faveur des cyclistes soit entendue.

Le groupe PLR ne souhaite pas d'auditions. Il estime pouvoir se déterminer maintenant et désire dès lors que l'on procède au vote.

Le groupe socialiste observe que Genève a des pistes cyclables, même s'il n'y en a pas partout. Il souligne que, lorsqu'il y a un chantier, les cyclistes et les automobilistes sont habitués à ce qu'il y ait une piste cyclable dans les rues les plus fréquentées, et lorsque la piste cyclable n'est plus fréquentable à cause d'un chantier, cela rend le passage des cyclistes dans certains endroits fort dangereux. Il considère qu'il y a donc quelque chose à faire au niveau du Service de la mobilité ou alors au niveau du Service des autorisations de chantier, comme par exemple proposer une signalisation particulière pour ces situations. Il s'agit d'un problème que l'on pourrait peut-être résoudre à moindres frais et cette motion pourrait aider à trouver une solution. Il considère que la commission devrait donc continuer à travailler sur cet objet, avec comme objectif d'amenuiser les dangers dans ces circonstances.

Le groupe UDC ne tient pas spécialement à faire des auditions. Il estime que tous les usagers de la route doivent être attentifs, que le danger est le même pour tout le monde et que les cyclistes et les piétons doivent être capables de lire les panneaux indicateurs. Il revient sur une des photos qui représente une piste cyclable qui a été coupée sur deux mètres au bas de la route du Grand-Lancy ; il relève qu'il y a déjà un panneau et estime que c'est aux cyclistes de faire attention devant ce type de situations inhabituelles. Il considère qu'il n'y a pas de problème et qu'il ne s'agit que d'une question de lecture des panneaux existants. Par ailleurs, il rappelle que M. Hochstrasser a fait part des mesures appliquées pour la circulation au niveau des chantiers qui empiètent sur la voie publique au cours des travaux sur la M 2307. Il rappelle que pour la rénovation du pont de Carouge, par exemple, des mesures sont prévues pour avertir la population de cette fermeture et qu'un plan de circulation spécial est mis en place pour l'ensemble des usagers. Il considère donc que la situation est claire et indique que l'UDC ne va pas souhaiter d'auditions et que le groupe

ne va par ailleurs pas accepter une motion qui ne cible que les vélos et les piétons.

Le groupe MCG considère que l'on sait déjà qu'à Genève il faut être prudent et suivre les panneaux déjà existants, compte tenu du nombre de chantiers en cours. Il relève qu'il a été évoqué des situations où l'on devait s'arrêter pour réfléchir par où passer et désire souligner que c'est la même chose lorsqu'un vélo est à un feu rouge ; il est censé le respecter. Il indique que le fait de faire une déviation pour les piétons ne lui pose pas de problème, mais il estime que les vélos doivent agir comme les autres usagers de la route. Il considère que cette motion n'a pas de raison d'exister car il estime que le département a déjà fait le nécessaire à ce sujet.

Le groupe PLR considère que la problématique est juste, mais il estime néanmoins que la troisième invite de la motion est une usine à gaz. Il pense que, pour être plus efficace, il aurait fallu plutôt prévoir une question écrite, compte tenu de la faible puissance d'une motion. Il indique enfin que le PLR ne va pas soutenir les auditions, même si le groupe est inquiet de la problématique. Il ne soutiendra pas cette motion.

Le groupe des Verts relève que des groupes ne veulent pas d'auditions. Il rappelle cependant qu'il s'agirait au minimum d'auditionner le département. Il observe ensuite que le groupe PLR propose de transformer la motion en question écrite. Or il souligne que l'auteur de cet objet a rédigé une motion, laquelle a autant de valeur que les autres motions que la commission a traitées.

Le groupe socialiste observe que Genève a relativement peu de cyclistes par rapport à une ville qui pourrait en contenir beaucoup plus et relève que les gens ont peur de s'engager sur la route. Il considère que cette motion a un sens et trouve que ce qui est proposé devrait au moins faire l'objet d'une audition du département. Il trouve dommage de minimiser la problématique, notamment au regard de l'importance que l'on donne régulièrement à d'autres modes de transport. Il souligne que l'on pourrait imaginer que, pour avoir une ville plus agréable, l'on pourrait donner l'opportunité aux personnes qui hésitent à prendre leur vélo de le faire en leur offrant plus de sécurité, y compris lorsqu'il y a des chantiers.

Le président soumet au vote la proposition de continuer les travaux sur la motion 2292 :

Pour : 5 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 MCG)

Contre : 9 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Abstentions : 0

Cette proposition est refusée.

Le groupe des Verts estime que l'on vient de franchir une barrière. Il relève que normalement l'on entend au moins les responsables du département, selon la thématique de l'objet à traiter. Il se dit consterné par ce changement. Il estime que la droite n'a désormais plus besoin de la gauche pour faire de la politique et qu'elle n'a qu'à refuser de traiter tous les objets venant de la gauche.

Le groupe socialiste trouve que le traitement de cet objet n'est pas sérieux et que les photos d'exemples de chantiers sont un indicateur de problèmes réels que connaissent soit les cyclistes, soit les piétons dans leur parcours quotidien, et que c'est de la responsabilité de la commission d'entendre le département pour pouvoir répondre à ces problèmes réels que connaissent les citoyens, indépendamment de leur couleur politique. Il comprend que des invites pourraient être reformulées mais regrette que la commission puisse renvoyer des objets avec autant de légèreté sans essayer de régler le problème.

Le groupe PLR estime qu'avant de savoir si l'on respecte un avis ou pas et ce que l'on souhaite faire par rapport à cette problématique, très objectivement, il est possible d'avoir d'emblée un avis sur les invites écrites. Il considère qu'il n'est pas nécessaire de consulter les milieux concernés avant toute modification provisoire de voirie entraînant la disparition de trottoirs ou d'aménagements cyclables, ni de changer la législation pour les voies dédiées à la mobilité douce. Il indique que le PLR a également des cyclistes en son sein mais qu'il a une position différente de celle des auteurs de la motion sur ce sujet. Il considère qu'aucun éclairage sur cet objet ne serait susceptible de changer les mots des invites.

Le groupe MCG considère que le traitement de cette motion a été fait dans les règles et que l'on n'est pas forcément obligé d'aimer les motions de tous. Il considère également que ce n'est pas parce qu'une motion déplaît qu'elle n'a pas de raison d'être. Il estime que l'on ne peut pas faire mieux que ce qui a déjà été mis en place pour protéger les piétons et les cyclistes, si ce n'est empêcher les travaux. Il se dit certain que les mesures mises en place par le département, qui a à cœur de protéger les cyclistes et les piétons, sont suffisantes. Il indique enfin qu'il refusera la motion.

Le groupe PDC déplore le fait que les fronts se reforment chaque fois que l'on parle de mobilité douce et indique qu'il s'abstiendra sur cette motion.

Le groupe Ensemble à Gauche soutiendra cette motion. Il relève que l'on n'a pas beaucoup parlé des jeunes, lesquels sont peut-être parfois un peu trop spontanés, surtout au bas d'une descente. Il considère qu'un accident est toujours trop vite arrivé et que la motion pourrait rappeler ce genre d'éléments.

Le président soumet ensuite au vote la prise en considération de la M 2292 :

Pour : 4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)

Contre : 8 (4 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Abstentions : 2 (1 PDC, 1 MCG)

La motion 2292 est refusée.

La commission recommande un traitement en catégorie II.

En conclusion, n'ayant pas été convaincue de la pertinence de la motion 2292 et compte tenu de ce qui précède, la majorité de la Commission des travaux vous recommande son rejet.

Proposition de motion (2292)

pour une amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons lors des modifications de circulation liées aux chantiers

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

- les nombreux cas de disparitions subites des trottoirs et pistes cyclables des voiries lors de chantiers ou d'autres installations temporaires qui empiètent sur l'espace public ;
- le Plan directeur cantonal Genève 2030 qui vise le développement d'une mobilité multimodale basée sur quatre piliers, l'un d'eux étant la mobilité douce ;
- le rapport Mobilité 2030 adopté par le Conseil d'Etat qui fixe notamment comme objectif d'offrir une priorité maximale à la mobilité douce dans le cœur de l'agglomération et de densifier et améliorer le réseau cyclable ;
- le fait que ces disparitions posent un problème de sécurité pour tous les usagers de la route et sont contraires à la politique cantonale en matière de mobilité ;
- la compétence cantonale pour régler la circulation et le manque de précisions de la législation quant aux principes applicables aux aménagements temporaires de la voirie lors de chantiers qui empiètent sur le domaine public,

invite le Conseil d'Etat

- à renforcer les mesures de protection des piétons et des cyclistes lors des chantiers qui empiètent sur les trottoirs et les aménagements cyclables ;
- à modifier la législation afin que les voies dédiées à la mobilité douce soient, dans toute la mesure du possible, maintenues lors de modifications temporaires de la circulation et que la répartition de l'espace de voirie disponible soit conforme à la vision générale développée par le Plan directeur cantonal 2030 ;

- à prévoir un processus de consultation des milieux intéressés avant toute modification provisoire de voirie entraînant la disparition de trottoirs ou d'aménagements cyclables, par exemple par le biais du CODEP, le Conseil des déplacements institué par la loi genevoise sur la circulation routière (H 1 05, LaLCR), ou d'une sous-commission de celui-ci, afin qu'ils puissent prendre position sur ces modifications temporaires, notamment lors de chantiers.

Motion M2292 : exemples sur le terrain

Lieu	Exemple
<p>Chantier maternité HUG, Boulevard de la Cluse.</p> <p>La piste cyclable disparaît, un panneau d'information et un itinéraire protégé existent pour les piétons</p>	
<p>Route des Jeunes, 2015.</p> <p>Les piétons bénéficient d'un passage protégé mais les cyclistes "disparaissent" avec un panneau mais sans aménagement protégé, alors que la chaussée se rétrécit et que la vitesse des véhicules peut être assez élevée à cet endroit</p>	
<p>Rampe de Grand-Lancy, février 2016, milieu de la descente.</p> <p>La piste cyclable disparaît, des panneaux sont mis en place mais pas de façon anticipée – alors que nous sommes au milieu d'une descente, que la vitesse des véhicules est parfois assez élevée et que la voie de circulation est relativement "étroite".</p> <p>Les piétons bénéficient d'un passage protégé pour traverser et prendre l'autre trottoir.</p>	

Rampe de Grand-Lancy, bas de la descente, février 2016.

Le trottoir et la piste cyclable disparaissent abruptement, sans aucune solution de remplacement, en particulier pour les piétons qui ne sont pas censés aller sur la route et qui ne peuvent pas traverser pour rejoindre l'autre trottoir.



Chantier du CEVA, Lancy Pont-Rouge, 21 septembre 2015.

Signalisation pour les piétons illisible et incompréhensible.



Lancy Pont-Rouge, 30 mars 2015.

Suppression de la piste cyclable, signalisation quasi-inexistante (après la fin de la piste cyclable), aucune solutions sécurisée; aucune explication claire pour les piétons.



Ecoquartier Jonction, Rue du Stand, 25 novembre 2015.

Piste cyclable "biffée" pour être utilisée comme trottoir pour les piétons, sans solution sécurisée pour les cyclistes, alors que bords biseautés et rails de trams ! Et cohabitation potentiellement "délicate" avec les piétons



Mars 2016

Date de dépôt : 7 juin 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio

Mesdames et
Messieurs les députés,

La rapporteuse que je suis est fort empruntée pour donner quelques arguments qui n'auraient pas été entendus par la Commission des travaux, car l'étude même de la motion « Pour une amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons lors des modifications de circulation liées aux chantiers », déposée par M^{mes} et MM. Roger Deneys, Thomas Wenger, Salima Moyard, Nicole Valiquer Grecuccio, Christian Frey et Isabelle Brunier, n'a pas été traitée avec le sérieux attendu.

En effet, lors de la séance du 8 mars 2016, la présentation de la motion assumée par Mme Nicole Valiquer Grecuccio – M. Roger Deneys étant excusé – n'a pu se terminer, faute de temps. Une autre audition étant prévue et des personnes invitées, la commission a suspendu l'audition et les questions de député-e-s inscrits dans le tour de parole ont été également reportées à une séance ultérieure. Ladite commission a clairement pris la décision de reporter les explications complémentaires liées à l'étude de la motion à sa séance suivante.

De fait, il a fallu attendre le 19 avril 2016, soit plus d'un mois plus tard, pour que ce point soit porté à l'ordre du jour. Lors de la séance de la Commission des travaux, Mme Valiquer Grecuccio a rappelé que l'audition comme telle avait été suspendue et que des questions restaient ouvertes. Elle a souligné que M. Blaise Hochstrasser, directeur général des transports du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), avait manifesté son intention d'apporter des informations de la part du département et que cette intervention n'avait pas encore eu lieu.

Par ailleurs, un député (Ve) avait quant à lui sollicité durant la séance de la Commission des travaux du 8 mars 2016 l'audition de la direction de la mobilité pour savoir ce qui doit être fait sur les chantiers pour respecter la législation et ce qui devrait être entrepris, le cas échéant. Cette demande

d'audition n'a pas été soumise au vote et lors de la séance du 19 avril 2016, cette même demande a été ignorée.

Bien plus, la reprise de l'étude de cette motion a débuté avec la demande de vote sur cette dernière, alors même que des questions restaient ouvertes, et des demandes d'audition pendantes, comme nous l'avons vu, demandes auxquelles celle d'une association de deux-roues s'est ajoutée lors de la séance d'avril.

Au vu de ces éléments, il est pour le moins regrettable que la majorité de la commission ait décidé de ne pas poursuivre ses travaux sur la motion en question ; il faut noter qu'il s'est trouvé un MCG pour appuyer la gauche dans sa demande d'accorder le temps adéquat à l'étude de la motion. Un député (Ve) a relevé à juste titre que la commission entend les responsables de domaine des départements concernés avant de se déterminer, selon les règles d'usage.

La rapporteuse a tenté de renvoyer les membres de la Commission des travaux au document photographique établi par M. Deneys (cf. annexe du rapport de majorité), qui témoigne de problèmes réels et concrets des piétons et des cyclistes vécus dans leurs déplacements.

Ce relevé minutieux ne peut être contesté et il appartenait aux député-e-s de la Commission des travaux de donner une réponse en matière de sécurité et de confort des déplacements. Des invites auraient pu être modifiées, le cas échéant, mais pour une posture purement idéologique, l'étude, la réflexion, le débat et la recherche de solutions n'ont pas eu lieu. Ce qui a conduit à un refus d'entrée en matière voté par la majorité, malgré les appels de la gauche et l'abstention PDC et celle d'un MCG.

La rapporteuse dénonce cette courte vue qui ne permet pas de rechercher des solutions constructives dans le respect mutuel. Dans ces jours qui suivent une votation où d'aucuns se félicitent d'une paix des transports, le sort réservé à une motion qui s'appuie sur des constats avérés est pitoyable et ne plaide pas pour un travail de qualité de la commission.

Je renvoie les député-e-s au reportage sur le terrain réalisé par M. Deneys, qui montre qu'il reste encore beaucoup à faire pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons lors de l'ouverture d'un chantier. Il ne s'agit pas d'opposer les différents modes de transport, mais au contraire d'assurer la sécurité et la bonne cohabitation pour l'ensemble de ces derniers. Cette politique relève de la conception de l'usage de l'espace public et il est consternant de ne pas y adhérer dans l'intérêt collectif.