

*Date de dépôt : 7 juin 2022*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M<sup>me</sup> et MM. André Pfeffer, Eliane Michaud Ansermet, Patrick Hulliger, Stéphane Florey pour une réaffectation provisoire à la circulation automobile de certains aménagements cyclables pendant l'hiver**

*Rapport de majorité de M. Boris Calame (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Christo Ivanov (page 20)*

## **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

### **Rapport de M. Boris Calame**

Mesdames les députées et  
Messieurs les députés,

La commission des transports a traité cette proposition de motion lors de quatre séances (le 14 septembre 2021 ainsi que les 11 janvier, 22 février et 26 avril 2022) sous la présidence de M. Alexandre de Senarclens.

Les travaux de la commission ont été accompagnés par M. David Favre, directeur général de l'OCT, M. Thierry Messenger, directeur de la direction régionale Lac-Rhône à l'OCT, et M. Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac à l'OCT. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M<sup>me</sup> Mariama Laura Diallo.

Qu'ils soient remerciés ici au nom de la commission.

## Résumé des travaux

Les travaux de la commission des transports ont démontré que trois des secteurs mentionnés par l'invité de la motion (quai Wilson, quai du Mont-Blanc et rue de la Croix-Rouge) ne pouvaient plus être considérés comme problématiques. Pour ce qui en est du dernier secteur « boulevard Georges-Favon / rue des Terreaux-du-Temple », la procédure est en cours dans le cadre d'une opposition devant les tribunaux.

Il faut ici relever, pour ces dernières années, une forte progression de l'usage du vélo à Genève avec une faible variation saisonnière qui se situe autour de 20%.

Au terme de ses travaux et au regard des explications reçues, la commission des transports a refusé cette motion par 10 non (2 PDC, 2 PLR, 2 Ve, 3 S, 1 EAG), 1 oui (UDC) et 2 abstentions (2 MCG).

Au regard du présent rapport et de son annexe, la commission des transports vous invite, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à refuser également cette proposition de motion.

## Présentation de la motion – 14 septembre 2021

La députée auditionnée (UDC) explique que cette motion demande de réaménager certaines portions de routes qui ont été dévolues aux pistes cyclables durant une nuit. Il y aurait quatre secteurs qu'elle aimerait pouvoir réattribuer à la circulation en hiver car les gens se déplacent moins à vélo. Ça pourrait fluidifier le trafic car les personnes prendront peut-être leur voiture l'hiver pour se déplacer.

Un député (UDC) indique que, depuis que le peuple a voté la modification de la LMCE, il y a la route de Chantepoulet qui est sur une voie, les cycles roulent sur la piste des bus et, en ce qui concerne la rue de la Croix-Rouge, les voitures ne peuvent plus descendre de Champel en direction du centre-ville. Il demande comment ces tronçons seront réaménagés alors que le peuple a voté la modification de la loi et la suppression des 4000 places.

La députée auditionnée (UDC) répond qu'il s'agit temporairement durant l'hiver de mettre des panneaux demandant que la circulation soit rétablie pour les voitures. Elle pense que c'est réalisable. Les panneaux ne vont pas demander un investissement important et, si les gens ne respectent pas la nouvelle signalisation lors de la mauvaise saison, ils seront verbalisés.

Le député (UDC) trouve que la notion de mauvaise saison n'est pas très précise.

Un député (S) relève que le dernier considérant dit que la mesure ne nécessiterait pas d'infrastructures ni de moyens financiers. Il n'y aura pas d'infrastructures, mais, pour changer une piste qui est aujourd'hui réservée aux vélos ou aux vélos, bus et taxis, il y aura de petits frais. Il demande si cela a été pris en compte.

La députée auditionnée (UDC) répond qu'il y aura des frais. Ce ne sera pas des grosses sommes, mais des panneaux indiqueront que, selon le temps, les voitures peuvent utiliser la piste cyclable. Elle ne pense pas qu'il faille enlever les peintures au sol. Un panneau est suffisant pour indiquer aux automobilistes qu'ils peuvent prendre une piste.

Le député (S) ne pense pas qu'on puisse faire circuler des voitures sur une voie jaune réservée aux vélos. Il relève que les considérants indiquent que ça amènerait une meilleure fluidification du trafic et que ce serait bon pour le commerce genevois. Or, plus il y a de trafic au centre, plus ça suscite de la circulation supplémentaire, donc des bouchons, et pour les commerçants le fait d'avoir des bouchons au centre-ville n'est pas bon. Il demande si ce ne serait pas se tirer une balle dans le pied que d'amener les automobilistes à utiliser plus leur voiture au détriment des vélos, même si on est dans la saison hivernale.

La députée auditionnée (UDC) ne pense pas, car ça va permettre aux gens qui ne se déplaceraient pas en vélo ce jour-là d'aller dans les commerces en hiver ou en fin d'année.

Un député (Ve) demande à l'auditionnée si elle est cycliste. Celle-ci répond qu'elle l'était mais que, pour des raisons de santé, elle ne l'est plus et le déplore.

Le député (Ve) demande quelle est sa définition de l'hiver et de la mauvaise saison. L'auditionnée répond que la mauvaise saison, c'est l'hiver.

Le député (Ve) relève que la motion parle de la diminution de l'usage du vélo durant la mauvaise saison. Il serait intéressant de faire un bilan de l'usage des pistes dans une année. Par ailleurs le texte date de novembre 2020 et on n'a pas pu faire de bilan vu la situation covid. Il pense que, sans faire un bilan, il est difficile de dire que la motion fait sens. Les mesures prises n'agissent pas à l'instant et il faut leur donner le temps. Il pense que pas mal de gens vont continuer à faire du vélo l'hiver. Il souligne, en ce qui concerne le dernier considérant, qu'il faudra faire des marquages provisoires à la mauvaise saison et que cela aura un coût.

Un député (MCG) pense que ce n'est pas possible de rouler en voiture sur des voies jaunes, car la LCR ne laisse pas faire de confusion. Contrairement à ses préopinants, sur le dernier considérant à propos de modifications à faire,

il veut bien faire un comparatif de ce que cela coûterait de modifier quelques-uns des axes avec ce qu'a coûté la mise en voie jaune. Il trouve que cette motion a le mérite d'ouvrir le débat et il l'en remercie.

Un député (PLR) relève que les quais Wilson et du Mont-Blanc ont été rétablis. Il faudrait, le cas échéant, les supprimer du corps même de l'invite. Ce à quoi l'auditionnée acquiesce.

Le député (PLR) demande si la motion se réduit à Georges-Favon / Terreaux-du-Temple et à la rue de la Croix-Rouge. Ce à quoi l'auditionnée répond par l'affirmative.

Le député (Ve) souligne que la rue de la Croix-Rouge a aujourd'hui été fermée pour permettre le fonctionnement des TPG. Ça vaut la peine de questionner le département sur cet élément-là et d'avoir une présentation étayée à ce sujet.

Le député (PLR) pense que cette motion a un intérêt pour traiter de Georges-Favon / Terreaux-du-Temple et de la rue de la Croix-Rouge. Il pense que ce serait l'occasion d'avoir un premier bilan de la part du département sur ces deux points-là.

### **Discussion interne – 14 septembre 2021**

Un député (UDC) pense qu'il serait bien d'avoir un point de situation de la part du département sur la problématique des rues qui ont été fermées, entre autres Georges-Favon et la rue de la Croix-Rouge, surtout car on va avoir la fermeture de la place Bel-Air durant une année minimum. Il pense qu'il y aura de très gros problèmes, même si le trafic professionnel est maintenu. Il aimerait entendre le département sur les modifications liées au vote sur la LMCE et la fermeture des rues.

Un député (MCG) trouve qu'il serait intéressant d'entendre le département, avec l'idée d'avoir un bilan chiffré en tout cas sur ces deux axes qui lui semblent pouvoir revenir à une situation normale. Il rappelle que l'excuse pour la rue de la Croix-Rouge était le covid. Il pense que la situation a démontré que ça n'a absolument rien changé. Il n'a jamais vu un bus sur la rue de la Croix-Rouge coincé derrière du trafic, a fortiori maintenant qu'on ne peut plus descendre la Corraterie ; il n'y a plus d'encombrement. La rue de la Croix-Rouge est une décharge sur Candolle et l'ancien boulevard des Philosophes.

Le député (PLR) pense qu'on sort de la motion, mais ça a son intérêt. Le débat qui serait amené par la motion serait de faire un premier bilan de ces deux points, peu importe qu'on soit en hiver ou en été.

Le département déclare qu'il peut amener avec plaisir un bilan de fonctionnement avec des données sur les itinéraires évoqués. Il relève qu'il est beaucoup fait référence à un trafic cycliste plus faible en hiver. Cela est très relatif car, en moyenne, si on est à 100% en mai, on est à 80% en novembre, donc la baisse de trafic moyen de vélos n'est que de l'ordre de 20% entre l'été et l'hiver. Le report se fait sur les transports publics et la mobilité individuelle. Il ajoute que, par rapport à cette motion, le besoin de sécurité des cyclistes est plus fort en hiver qu'en été, puisque les conditions météo sont moins favorables. Ce n'est donc pas du tout la bonne stratégie de faire circuler les cyclistes hors de ces aménagements durant l'hiver. Sur Terreaux-du-Temple, il y a eu un travail très important de régulation des feux qui fait qu'on n'observe plus les remontées de file du début. Ils ont été sur place avec la juge la semaine dernière et la juge a pu constater cette absence de remontée de file sur ces axes-là. La situation s'est largement améliorée grâce à la régulation des feux.

Le député (PLR) trouve qu'il est difficile de traiter de la rue de la Croix-Rouge sans traiter de la décision récente de fermer la Corratierie.

Le département indique qu'il expliquera volontiers ce qui a été mis en œuvre et les objectifs poursuivis sur l'ensemble du périmètre. Il souligne qu'il s'agit d'une interdiction du trafic individuel de transit hormis pour les professionnels qui, eux, peuvent transiter par ce secteur ; il s'agissait de leur donner un itinéraire privilégié y compris pour le transit.

### **Présentation du département – 11 janvier 2022**

Le département indique qu'il s'agit ici de dresser un bilan des aménagements dits « covid ». Il propose de rappeler ce qu'étaient les itinéraires cyclables covid. Un travail important a été fait sur les itinéraires task force vélo qui visaient à compléter le maillage cyclable existant au centre-ville en liant des pénétrantes qui ont du mal à se connecter de manière sécurisée. Il y a les itinéraires stratégiques suivants : Cornavin - Eaux-Vives, Cornavin - Uni Mail, Eaux-Vives - Uni Mail et le U lacustre. Il s'est agi de mettre en place rapidement des itinéraires sécurisés dans le cadre de ces projets entre la Ville et le canton. Pour ce faire, ils se sont appuyés sur de la suppression de places de stationnement, de la réduction de voies de circulation, une adaptation du marquage et, parfois, des limitations de vitesse pour des raisons de sécurité.

Il évoque aussi les zones limitées à 20 km/h pour favoriser la priorité piétonne dans certains secteurs afin de maintenir les distances sociales à l'extérieur. Ces 6 km d'aménagements ont coûté environ 300 000 francs à la

Ville de Genève et 68 000 francs au canton. Ces investissements ont permis notamment de rétablir un équilibre sur des axes comme le U lacustre. La pratique du vélo avait augmenté de 30% entre mai et septembre 2020, ce qui les a satisfaits du point de vue de l'utilisation de ces nouvelles infrastructures. Sur l'aspect qualitatif, une enquête réalisée auprès des usagers montre que 82% d'entre eux ont utilisé les axes 2 à 3 fois par semaine, 80% des usagers sont très favorables à leur pérennisation et deux tiers des usagers ont déclaré vouloir utiliser plus fréquemment le vélo suite à la mise en place de ces aménagements.

En ce qui concerne la situation actuelle, plusieurs mesures ont été transformées vers des aménagements définitifs selon les procédures normales, et certaines mesures ont été prolongées par des durées limitées, car ce sont des secteurs sur lesquels d'autres projets vont être réalisés de manière définitive. En 2021, ils ont refait des comptages de ce qui était attendu en septembre 2021 sur deux tronçons importants qui sont le pont de la Coulouvrenière et le boulevard Georges-Favon. Le trafic augmente en 2021 par rapport à 2020 pour toutes les catégories. Sur ces comptages, la proportion entre les deux-roues motorisés et les modes doux a évolué légèrement : la proportion était de 70%-30% en 2015 en faveur des deux-roues motorisés et elle est désormais à 50%-50%. Il y a donc une meilleure proportion de mobilité active qu'en 2015. Sur le pont de la Coulouvrenière, il y a une évolution de 41% par rapport à mai 2020, donc une augmentation de 10 points par rapport à la première augmentation observée en 2020. Sur Georges-Favon, l'augmentation est de 34%.

Enfin, l'usage de ces infrastructures a été largement salué au-delà de Genève. Le canton et la Ville ont reçu le prix Rue de l'Avenir pour cette action rapide qui a permis d'offrir des solutions efficaces et sécurisées pour se déplacer à pied et à vélo à Genève dans le cadre du premier épisode de la pandémie.

A la question d'une députée (PLR) de savoir s'il y a aussi eu des statistiques en hiver, le département indique que la baisse en hiver existe, mais elle est légère. Le trafic reste soutenu.

Un député (UDC) constate que la Ville parle de restituer certains aménagements cyclables à la circulation durant l'hiver. Il demande ce qu'il en est de cette proposition sur les grands axes. Il demande s'il est envisagé de rouvrir la circulation automobile entre la rue de l'Athénée et la place de Neuve.

Le département répond qu'il considère que c'est n'est pas une bonne idée de faire de la saisonnalité sur ces aménagements. Ceux-ci sont en place et ont

du succès. Il y a encore des recours pendant sur la Coulouvrenière et la Croix-Rouge. Ils n'ont pas péjoré le trafic automobile, car des améliorations ont été faites avec les milieux concernés notamment sur l'axe Geroges-Favon – Coulouvrenière - Terreaux-du-Temple suite à la mise en place de la voie de bus sur la rue du Temple. Pour le département, il ne s'agit pas de revenir en arrière, car ces mesures favorisent le transport professionnel. Le fait d'avoir privé le transport professionnel sur l'axe Croix-Rouge les privait d'un itinéraire facilité pour accéder aux Rues Basses, ce qui a été corrigé car la rue de la Corraterie le permet. A ce stade, les itinéraires ont tous fait l'objet de procédures légales de validation. Certains aménagements sont provisoires. Le concept est à ce stade définitif, moyennant les derniers recours qui n'empêchent pas la situation de perdurer sur la Coulouvrenière car il n'y a pas d'effet suspensif. Le recours de la Croix-Rouge est un peu plus compliqué.

Le département complète en indiquant que, en novembre, le trafic représente environ 80% de ce qu'on observe en mai. L'hiver est aussi le moment le plus important pour avoir des sites propres aux vélos puisqu'il faut sécuriser les déplacements en vélo.

Le député (UDC) relève qu'il a été mentionné le retour du trafic professionnel sur la rue de la Croix-Rouge. Il demande si cela concerne tous les véhicules professionnels ou seulement une partie.

Le département confirme que tous les véhicules professionnels ont le droit de circuler ainsi que les bus et les taxis. En termes de procédure, le canton a gagné par rapport aux recourants de la rue De-Candolle qui se plaignent d'un trafic excessif. Les recourants ont décidé d'aller au Tribunal fédéral pour lutter contre le fait de réaliser un essai.

Une députée (PLR) revient sur les constatations d'une faible différence de cyclistes entre l'hiver et l'été. Elle souhaite que la statistique mentionnée soit intégrée dans la présentation du département.

Un député (S) demande s'il y a de premiers éléments de comptage du trafic professionnel sur la rue de la Croix-Rouge.

Le département répond qu'ils n'ont pas fait de relevé particulier sur la rue de la Croix-Rouge. Cette volonté d'ouvrir cette rue au trafic professionnel avait pour objectif de faciliter ce trafic qui était une part minime du trafic qu'il y avait sur la rue de la Croix-Rouge. Depuis la réouverture, il n'y a pas de perturbation des lignes de transport collectif. Sur la rue de la Corraterie, les rues du Rhône et du Temple, il y a pas mal de véhicules sérigraphiés qui circulent et, après une forte hausse, c'est en train de descendre. Les

professionnels ne sont pas remplacés par des voitures illicites. Il y a une baisse globale de trafic sur la rue de la Corratierie.

Au député (S) qui demande si on arrive à estimer le trafic professionnel sur la rue de la Croix-Rouge, le département répond que les mesures qu'il a citées ont été faites plutôt sur la rue de la Corratierie, la rue du Rhône et la rue du Temple et pas sur la rue de la Croix-Rouge, parce que l'essai n'a pas encore commencé étant donné la procédure de recours au tribunal.

Le député (S) indique que, lorsque des cyclistes font du vélo à une heure de pointe, ils sont dépassés par des deux-roues motorisés qui utilisent les pistes cyclables. Il demande si, dans les comptages, il a été possible de compter le nombre de deux-roues motorisés qui utilisent les pistes cyclables en toute illégalité. Il explique que, dans le milieu du vélo, c'est une problématique relativement importante. A ce sujet, le département doit se renseigner.

Le député (UDC) revient sur la Croix-Rouge. Il demande si le retour des véhicules professionnels a freiné la vitesse commerciale des TPG sur l'axe Athénée - place de Neuve.

Le département répond par la négative. Le gain a été impressionnant, suite à la mise en place de cet essai. Les TPG n'ont pas mentionné de perturbation lorsque le transport professionnel a été réintroduit, donc c'est positif.

Un député (MCG) revient sur la demande faite par le PLR d'intégrer les chiffres donnés. Il aimerait aussi que le département indique les sources complètes de récolte de ces chiffres. Il pense que le fait d'avoir ouvert la rue de la Croix-Rouge au trafic professionnel est un plus. Il estime que ça confirme aussi la décharge de la rue De-Candolle. Il demande si le fait d'avoir ouvert la rue de la Croix-Rouge a diminué le nombre de véhicules professionnels sur la rue De-Candolle.

Le département indique qu'ils n'ont pas fait de comparatif parce que l'essai n'a pas formellement commencé. Il n'y a néanmoins pas beaucoup plus de trafic sur la rue De-Candolle, notamment à l'heure de pointe, qu'avant l'essai. C'est plutôt une mesure qui est efficace et qui ne se traduit pas par des désagréments supplémentaires excessifs pour les riverains de la rue De-Candolle.

Le député (MCG) souligne que demeure le point compliqué du feu qui est en bas de la rue De-Candolle (en vis-à-vis d'Uni Dufour). Il ne comprend pas pourquoi, lorsque le tram va tout droit sur Plainpalais, ça ne libère pas la phase verte pour aller tout droit ou tourner à droite. Si ça augmente la fluidité du trafic transversal, on pourra améliorer la cadence du feu en bas de la rue



De-Candolle qui permet de rejoindre Plainpalais. Il pense que le fait d'avoir ouvert la rue de la Croix-Rouge au trafic professionnel a amélioré la situation de la rue De-Candolle.

Le département indique que le fait de fermer la rue de la Croix-Rouge au trafic autre que le trafic professionnel n'a pas engendré des perturbations excessives sur la rue De-Candolle. Il précise encore que, si d'aventure, il y avait des perturbations rue De-Candolle, ça ne peut être que mieux maintenant avec le passage du transport professionnel par la rue de la Croix-Rouge. D'autre part, concernant le feu, il explique qu'il n'y a qu'une voie de circulation et, quand le vert est donné à ce moment-là, les véhicules ont le droit d'aller dans la rue De-Candolle et dans la rue du Conseil-Général. On ne peut pas donner le feu vert quand le tram passe, parce que les flux de véhicules couperaient le site du tram. Ce sont des questions de sécurité. Pour faire ce qui est suggéré, il faudrait deux voies de circulation.

Le député (MCG) demande comment améliorer la fluidité de l'axe descendant qu'est la rue De-Candolle. Il partage l'idée que le fait d'avoir rétabli le trafic professionnel sur la rue de la Croix-Rouge améliore le trafic à la rue De-Candolle.

Un député (PLR) revient sur les invites de la motion. Ce qui concerne le quai Wilson et le quai du Mont-Blanc est résolu et ne devrait plus être dans l'invite. En ce qui concerne la rue de la Croix-Rouge, il relève l'enthousiasme qui se dessine pour la solution trouvée avec le trafic professionnel. Il reste donc dans l'invite la question du boulevard Georges-Favon avec la rue des Terreaux-du-Temple. Il demande quelle est l'évolution du trafic sur ce point-là et s'il y a eu des améliorations.

Le département mentionne qu'un travail a été fait avec le TCS, l'ASTAG et les milieux du GTE, et la situation s'est améliorée conjointement avec le nouveau schéma de circulation qui interdit l'accès au transport individuel motorisé hors transport professionnel à Bel-Air, en lien avec la suppression d'une présélection et son remplacement par une voie bus à la rue des Terreaux-du-Temple. Cela permet de mieux alimenter la rue des Terreaux-du-Temple pour écouler le trafic sur la place des Vingt-Deux-Cantons. Ces éléments ont permis d'améliorer la situation et le département est satisfait de la situation à l'heure actuelle. Il reste le recours qui n'est pas terminé. A noter qu'il y a eu un déplacement sur place avec la juge qui a elle-même pu constater la fluidité du trafic sur cet axe-là.

## Réponses du département aux questions formulées – 22 février 2022

Le département répond par la négative à la question qui restait en suspens du député (S), qui demandait si on avait tenu compte, dans le cadre des comptages sur les pistes covid, des deux-roues motorisés. Il n'y a pas d'observation particulière d'éventuels abus par les deux-roues motorisés des pistes covid. La police n'a pas de statistiques à fournir. Il faudrait refaire des observations.

Le département indique aussi que les chiffres ont été mis à jour sur la présentation. Selon les observations du département, la baisse du trafic cycliste en hiver est faible par rapport à l'été. Si on est à 100% en mai, on est à 80% en novembre, donc la baisse du trafic moyen des vélos est de l'ordre de 20% ; la source provient des comparaisons sur la base des comptages manuels faits entre 2009 et 2013 ainsi que des comptages fixes qui sont effectués depuis 2015. Les comptages manuels n'ont pas été effectués entre 2013 et 2015. Le besoin de sécurité des cyclistes est plus accru en hiver qu'en été en raison des conditions météo, d'où l'importance d'avoir des pistes bien balisées.

Un député (PLR) comprend que le département extrapole par rapport à ce qui a été compté durant les années précédentes et estime qu'il y a 80% du trafic en hiver sur ces pistes.

Le département précise qu'il se base sur des comptages qui étaient à l'époque manuels. De 2009 à 2013, il y avait des campagnes hivernales de comptage. Puis des compteurs fixes automatiques ont été mis en place dès 2015. Sur cette base, le département considère que la baisse moyenne du trafic est de 20%.

Une députée (PLR) s'interroge sur les comptages effectués en 2013 et relève qu'il n'y a plus eu de comptages en hiver depuis 2013. Elle se demande si on ne devrait pas refaire des comptages maintenant que ces pistes cyclables ont été faites. A l'époque, le réseau cyclable n'était pas le même.

Le département répond que, jusqu'en 2013, il n'y avait pas de compteurs fixes. Ceux-ci permettent de compter le trafic journalier. Depuis 2015, il y a des données journalières toute l'année.

La députée (PLR) demande si le département pourrait transmettre ces données à la commission pour avoir des chiffres concrets par année ou par mois.

Le département précise que ces données figurent dans l'annuaire statistique des transports. Il va transmettre ces données à la commission.

La députée (PLR) revient sur l'évolution du trafic entre 2015 et 2021 indiquée sur la présentation du département. Elle demande s'il est possible d'avoir des chiffres pour se rendre compte du nombre de véhicules que cela représente.

Un député (S) estime que des députés sont déçus des chiffres alors que des compteurs sont installés et qu'on ne peut pas tricher sur les chiffres. Il faut prendre acte des chiffres. Il y a une évolution du trafic cycliste avec 805 vélos de plus sur le pont de la Coulouvrenière. Les chiffres sont là et ils sont objectifs.

A la question d'un député (PDC) qui demande si ces chiffres sont journaliers ou mensuels, le député (S) répond qu'il imagine que c'est quotidien. Entre le 26 mai et le 23 septembre, il y a une évolution du trafic cycliste de 41%, avec 343 vélos de plus aux heures de pointe du matin et 462 vélos de plus aux heures de pointe du soir.

Un député (MCG) estime qu'il faut pouvoir avoir des chiffres sur les nouveaux aménagements cyclistes.

Le département précise que, dans les éléments qui ont été fournis par le département sur l'évolution du trafic sur les aménagements covid, il y a eu des campagnes de comptage spécifiques. Il y avait toujours la comparaison par rapport aux compteurs permanents qu'il y a à certains endroits pour voir si l'évolution qu'on constate sur ces aménagements est différente de ce que l'on voit sur les autres axes. Toutes ces données figurent dans l'annuaire statistique des transports sur le site de l'OCT.

Le président demande s'il y a des demandes particulières au département ou si le fait de consulter ces éléments statistiques suffira à répondre aux questions des députés.

Un député (PLR) propose au département de trouver une solution de compromis. Il a compris qu'au printemps et en été ces pistes cyclables sont utilisées, et personne ne remet en question leur utilité. En revanche, en hiver, on peut faire toutes les statistiques que l'on veut, il n'a pas de statistique suffisamment crédible en sa possession pour établir qu'elles sont utilisées même en hiver. Il propose d'avoir un système où il y aurait des saisons en fonction desquelles ces pistes seraient ouvertes et des périodes durant lesquelles elles seraient retournées à l'usage des transports individuels motorisés. C'est un fait que les gens prennent moins le vélo en hiver car ils ont froid. On a utilisé le prétexte du covid pour justifier la pose à la hâte de ces pistes cyclables ; or, on espère que la pandémie est terminée. La logique du département qui consiste à justifier la pose de ces pistes cyclables par le covid devrait l'amener à les retirer, puisque le covid n'est plus aussi

menaçant. La solution qu'il préconise est celle d'avoir une saison des vélos, c'est-à-dire que dans l'année il y a des mois où ces pistes sont prioritairement affectées à la mobilité douce et, le reste de l'année, on les rend au transport motorisé individuel. Le covid était l'argument donné pour légitimer la pose de ces pistes cyclables ; il avait qualifié cela d'un procédé de mauvaise foi. Si le département veut persister dans son raisonnement, il serait pertinent qu'il renonce à ces pistes cyclables toute l'année.

Un député (Ve) indique que la période la plus agréable pour faire du vélo c'est l'hiver car on ne transpire pas. Aujourd'hui, on pérennise les installations et c'est synonyme de sécurité. Si on les change du jour au lendemain, il risque d'y avoir des problèmes de sécurité. On a voté l'urgence climatique et il y a une volonté de transfert modal. Il faut sécuriser les aménagements vélos et piétons. Le plus faible est le piéton et il faut éviter que les vélos soient en conflit avec les piétons. Il est évident qu'on doit pérenniser ces installations et il faut séparer les flux pour éviter les accidents.

A la demande d'une députée (PLR) qui demande s'il y a des statistiques sur les axes indiqués dans cette motion, le département répond qu'à la page 87 de l'annuaire statistique des transports<sup>1</sup>, les points de comptage sont symbolisés. Il y a des éléments sur le pont du Mont-Blanc et sur le quai Gustave-Ador et potentiellement sur le quai Wilson et le quai du Mont-Blanc ; la rue de la Croix-Rouge et le boulevard Georges-Favon ne sont pas concernés par ce comptage. En revanche, sur la période covid, ces éléments sont disponibles.

Un député (S) revient sur la dernière proposition du député (PLR). Il formule une proposition. Puisque les gens prennent moins leur voiture en été et font plus de vélo, il propose de supprimer une voie de transport individuel motorisé sur le U lacustre pour la rendre aux vélos et aux poussettes.

Le département rappelle que ces pistes ont été pérennisées en bonne et due forme avec des enquêtes publiques et des arrêtés susceptibles de recours. L'objectif est d'augmenter la sécurisation de ces pistes en hiver et d'augmenter massivement la pratique du vélo avec les objectifs de la transition énergétique. Le fait d'éventuellement faire des saisonnalités impliquerait une série de complications en matière de marquage, de régulation des feux et de panneaux de signalisation, et ce n'est pas réaliste.

---

<sup>1</sup> Annuaire statistique des transports (synthèse des données), édition 2021 : <https://www.ge.ch/document/22897/telecharger>

## Débat final et votes – 26 avril 2022

Le président propose de passer aux positions des groupes et cède la parole aux commissaires.

Un député (MCG) a vu dernièrement dans la presse qu'un jugement a été rendu sur l'axe Georges-Favon. En ce qui concerne le quai Wilson et le quai du Mont-Blanc, il ne voit pas de pistes cyclables sur les voies pour les voitures. Enfin pour la rue de la Croix-Rouge, il y a aussi eu un jugement dernièrement. Il demande si l'UDC maintient sa motion.

Le député (UDC) répond que, selon l'instruction qui lui a été donnée par son collègue, la motion est maintenue.

Une députée (PLR) partage l'avis de son préopinant (MCG). Elle indique que le groupe PLR refusera cette proposition de motion.

Un député (PDC) déclare que son groupe refusera cette proposition de motion. Il partage les propos de ses préopinants sur la pertinence du maintien de cette motion.

Le député (UDC) déclare que, selon la position de son collègue, cette motion est maintenue. Les pistes cyclables ne sont pas clairement définies et il y a une situation assez grise là-dessous.

Une députée (S) déclare que son groupe refusera cette proposition de motion. Le département a mentionné le fait que ces pistes cyclables sont un succès et qu'elles ont permis d'augmenter la part modale du vélo. Selon les comptages des vélos, il y a peu de différence d'usage des pistes cyclables entre l'hiver et l'été. Il ne fait donc pas sens de convertir leur usage pendant l'hiver.

Un député (Ve) déclare que les Verts refuseront cette proposition de motion. Il rappelle que le mois de janvier est le mois le plus sec de l'année et que c'est un mois excellent pour faire du vélo. Il peut comprendre que, lorsqu'il ne fait pas beau, il y a moins de cyclistes sur la route, mais vouloir faire de l'éphémère avec des aménagements sécurisés n'est pas possible.

Le débat étant terminé, le président met au vote la proposition de motion M 2705 :

Par 1 oui (1 UDC), 10 non (2 PDC, 2 PLR, 2 Ve, 3 S, 1 EAG) et 2 abstentions (2 MCG), **la proposition de motion M 2705 est refusée.**

La commission des transports vous invite, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à en faire de même.

## **Proposition de motion (2705-A)**

### **pour une réaffectation provisoire à la circulation automobile de certains aménagements cyclables pendant l'hiver**

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

- les conditions de circulation plus difficiles en hiver ;
- la diminution de l'usage du vélo pendant la mauvaise saison ;
- le report modal vers les transports individuels motorisés en hiver ;
- l'augmentation de l'utilisation des transports publics et des transports individuels motorisés pendant cette saison ;
- que les aménagements cyclables ont été conçus à l'origine pour être provisoires et réversibles ;
- que la mesure de réaffectation provisoire fluidifierait la circulation ;
- que la mesure représenterait une aide bienvenue notamment pour le commerce genevois mis à mal par la concurrence transfrontalière ;
- que les tronçons proposés ont été identifiés par le TCS comme présentant une forte détérioration du trafic ;
- que la mesure ne nécessiterait pas d'infrastructures ni de moyens financiers,

invite le Conseil d'Etat

à restituer certains aménagements cyclables à la circulation automobile pendant les hivers, à savoir la deuxième voie de circulation sur l'axe Georges-Favon/rue des Terreaux-du-Temple, le quai Wilson et le quai du Mont-Blanc, ainsi que la rue de la Croix-Rouge.

# BILAN AMÉNAGEMENTS COVID

Commission des transports – 11 JANVIER 2022



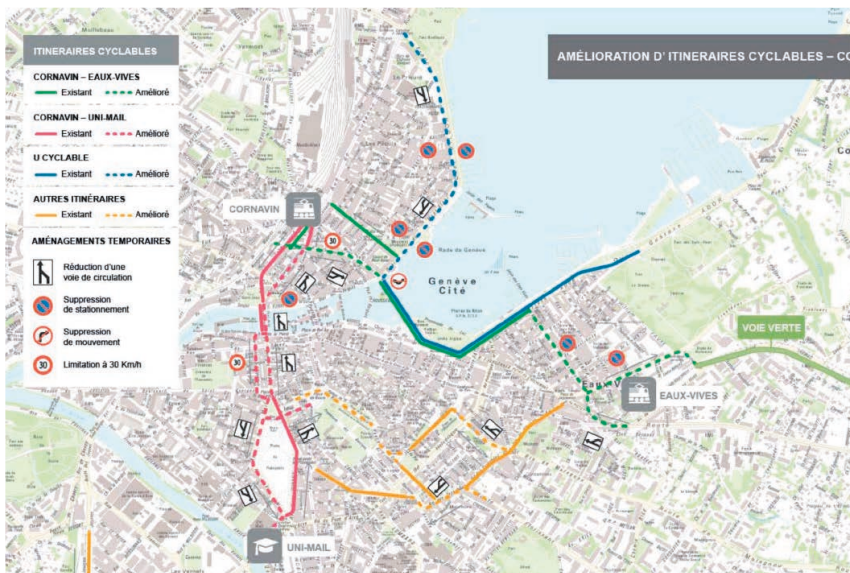
REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GÈNEVE

1001 - TELÉPHONE 022 733 1111

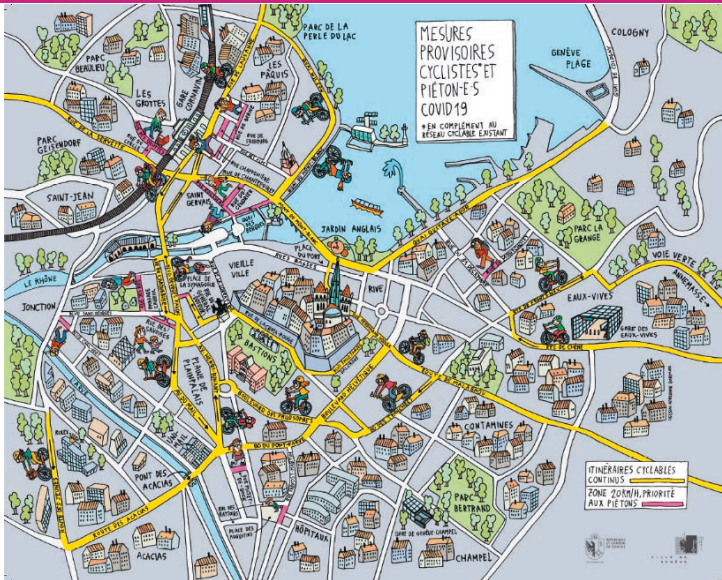
Département des infrastructures  
Office cantonal des transports

17/01/2022 - Page 1

## RAPPEL



## RAPPEL



## BILAN 2020

### > DONNÉES EN CHIFFRES

- 6'000 m linéaires d'aménagements créés
- 300'000 CHF (Ville de Genève)
- Env. 66'000.- CHF (canton)

### > AUGMENTATION DE LA PRATIQUE

- Le trafic cycliste a augmenté de 30% en moyenne sur les axes covid entre mai et septembre 2020.

### > ENQUÊTE RÉALISÉE AUPRÈS DES USAGERS

- 82% les ont utilisé plus de 2 à 3 fois par semaine
- 80% sont très favorables à leur pérennisation
- 2/3 déclarent vouloir utiliser plus fréquemment le vélo



## SITUATION ACTUELLE

### > TRANSITION VERS DES AMÉNAGEMENTS PÉRENNES

- Rue de l'Arquebuse (limitation 30km/h, zone 30 autorisée)
- Place du Cirque (marquages)
- Rues Harry-Marc - Jean-François-Bartholoni - Alexandre-Calame - Place de Neuve (marquages)
- Rue du XXXI-Décembre (marquages)
- Avenue Pictet-de-Rochemont (marquages)
- Pont de la Coulouvrenière (réglementation piétonne)
- Rue Ferdinand-Hodler (suppression du stationnement)
- Boulevard des Tranchées (limitation à 30 km/h)
- Rue Chantepoulet (limitation à 30 km/h)
- Voie Centrale (piste cyclable)

### > PROLONGATION PAR DES ARRÊTÉS À DURÉE LIMITÉE

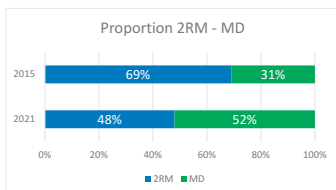
- Rue de la Croix-Rouge
- Route de Frontenex
- Boulevard Georges-Favon - Pont de la Coulouvrenière - Rue des Terreaux-du-Temple
- Avenue du Mail

17/01/2022 - Page 5

## BILAN 2021

### > EVOLUTION DU TRAFIC CYCLISTE

- Des comptages vélos ont été réalisés sur le pont de la Coulouvrenière et sur le boulevard Georges Favon les 14 et 23 septembre 2021
- ⇒ D'une manière générale, le volume de trafic a fortement augmenté en 2021 par rapport à 2020, pour toutes les catégories d'usagers (deux-roues motorisés, vélos, vélos à assistance électrique, trottinettes).
- ⇒ La proportion entre deux-roues motorisés et modes doux (vélos, VAE et trottinettes) est presque à égalité : **48% 2RM - 52% MD**.
- ⇒ Cette proportion était de **69% 2RM – 31% MD en 2015**.

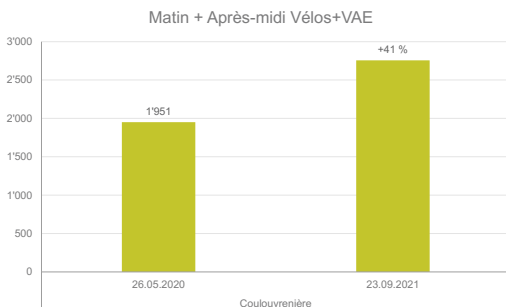


17/01/2022 - Page 6

## BILAN 2021

### > PONT DE LA COULOUVRENIÈRE

- Une évolution du trafic cycliste de **+ 41% (+ 805 vélos)** entre le 26 mai 2020 et le 23 septembre 2021 :
- ⇒ **+ 39% (+343 vélos)** en heure de pointe du matin
- ⇒ **+ 43% (+462 vélos)** en heure de point du soir

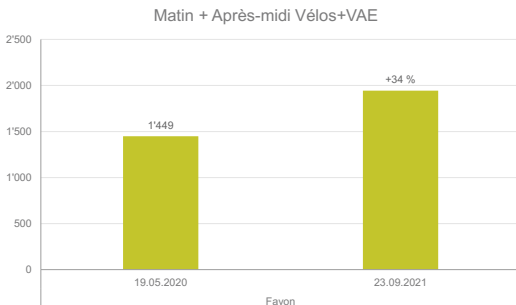


17/01/2022 - Page 7

## BILAN 2021

### > BOULEVARD GEORGES FAVON (place de la Synagogue)

- Une évolution du trafic cycliste de **+ 34% (+495 vélos)** entre le 19 mai 2020 et le 23 septembre 2021 :
- ⇒ **+ 47% (+281 vélos)** en heure de pointe du matin
- ⇒ **+ 25% (+214 vélos)** en heure de point du soir



17/01/2022 - Page 8

## RECONNAISSANCE

Le 10<sup>ème</sup> prix Rue de l'Avenir a été attribué conjointement à la Ville de Genève et au canton de Genève pour avoir su réagir rapidement en période de crise sanitaire en offrant à la population des solutions efficaces et sécurisées pour se déplacer à pied ou à vélo

# PRIX RUE <sup>DE</sup> L'AVENIR 2020

Canton de Genève et Ville de Genève  
Aménagements Covid-19

17/01/2022 - Page 9

## TRAFIC CYCLISTE ÉTÉ / HIVER

### > LA BAISSÉ DU TRAFIC CYCLISTE EN HIVER EST FAIBLE PAR RAPPORT À L'ÉTÉ

- Généralement, si on est à 100% en mai, on est à 80% en novembre, donc la baisse de trafic moyen de vélo est de l'ordre de 20%.

Source : comparaisons sur la base des comptages manuels de 2009 à 2013 et des compteurs fixes dès 2015 \*.

### > UN BESOIN DE SÉCURISATION ACCRU EN HIVER

- Le besoin de sécurité des cyclistes est plus fort en hiver qu'en été puisque les conditions météo sont moins favorables.

### > UTILISATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES PAR LES 2RM

- La question de la circulation des deux-roues motorisés sur les aménagements cyclables n'a pas été étudiée dans le cadre des aménagements COVID.

\* Les campagnes de comptage hivernal n'ont plus été effectuées après 2013

*Date de dépôt : 3 juin 2022*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La motion M 2705 demande de restituer certains aménagements cyclables à la circulation automobile pendant les hivers, à savoir la 2<sup>e</sup> voie de circulation sur l'axe Georges-Favon /rue des Terreaux-du-Temple, le quai Wilson et le quai du Mont-Blanc ainsi que la rue de la Croix-Rouge.

Cette motion demande de réaménager certaines portions de routes qui ont été dévolues aux pistes cyclables durant les mois d'hiver.

Il s'agit donc temporairement durant la période de l'hiver de mettre des panneaux demandant que la circulation soit rétablie pour les voitures.

Les panneaux ne devraient pas demander un investissement important.

Au cas où les cyclistes ne respecteraient pas la nouvelle signalisation lors de la mauvaise saison, ils seraient verbalisés.

La réouverture à la circulation de ces tronçons en hiver constitue une solution rationnelle pour améliorer la circulation durant une période où les cyclistes restent davantage à la maison ou prennent également leur voiture.

Cette fluidification du trafic apporterait un bol d'oxygène à nos entreprises qui pourraient mieux circuler et à nos commerçants qui pourraient être beaucoup plus accessibles.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous demande d'accepter, Mesdames et Messieurs les député(e)s, cette proposition de motion.