

Date de dépôt : 25 mars 2015

Rapport

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
Des moyens pour le vélo : pour que l'Etat respecte la volonté du
peuple et l'initiative 144**

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

Rapport de minorité de M^{me} Sarah Klopmann (page 20)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la pétition 1922 lors de ses séances du 15 décembre 2014, 26 janvier et 23 février 2015, sous la présidence de M. Jean Romain.

Ont également assisté à ces séances M^{me} Catherine Weber (15 décembre), M^{me} Mina-Claire Prigioni (26 janvier) et M. Jean-Luc Constant (23 février), tous trois secrétaires scientifiques du secrétariat général du Grand Conseil. Qu'ils soient ici remerciés pour leur présence très appréciée.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

1. Audition de M. Rolin Wavre de PRO VELO, pétitionnaire

M. Wavre déclare être membre du bureau de l'association PRO VELO qui regroupe quelque 2000 membres. La pétition a été déposée en novembre 2014, et s'appuie sur l'initiative législative que le peuple genevois a acceptée en 2011. Il rappelle que cette initiative prévoyait que des aménagements soient créés dans un délai de huit ans. Il observe en l'occurrence que les progrès réalisés lors de ces trois dernières années sont très modestes et qu'aucun budget spécifique n'a été prévu. Il ajoute que son association demande au Grand Conseil de voter un budget de 5 millions par année pour respecter l'initiative. Il rappelle que le canton de Genève est encore largement déficient en matière d'aménagements cyclables et est mal classé dans ce domaine. Il mentionne encore que PRO VELO travaille en collaboration avec le conseiller d'Etat, lequel a été emmené en vélo sur les points noirs du réseau cyclable du canton afin de lui montrer quels étaient les problèmes, et qu'une liste des différents problèmes lui a été remise.

En conclusion, il pense qu'il convient d'encourager encore plus les aménagements dans ce domaine et que s'il était possible de convaincre un certain nombre d'automobilistes d'utiliser un vélo plutôt que leur voiture, cela permettrait d'alléger d'autant le trafic, mais il mentionne que, pour ce faire, il est nécessaire de donner envie à ces personnes.

Un commissaire PLR demande ce que signifie « mal classé » lorsqu'il parle de Genève. Il demande quels sont les principaux reproches qui sont faits au canton.

M. Wavre répond que c'est une consultation réalisée par PRO VELO sur toutes les villes suisses qui a permis de déterminer leur positionnement en termes d'aménagements cyclables et que Genève est classé dans le peloton de queue. Les critiques portent sur les fausses bandes cyclables qui donnent aux utilisateurs une confiance dangereuse, sur les tourner à gauche qui sont très dangereux et sur les segments de pistes cyclables qui manquent.

Un commissaire MCG demande ce qu'il pense de la politique menée sur les zones 30 qui excluent les aménagements cyclables.

M. Wavre répond que les zones 30 impliquent le partage de l'espace entre les différents modes de transport. Il ajoute que PRO VELO n'a pas de position tranchée sur cette question. Il observe que des piétons se sont plaints du fait que des cyclistes roulaient trop vite. Il ajoute que, du point de vue des cyclistes, il est préférable de ne pas avoir de zone 30 mais bien des aménagements qui leur sont dédiés. Il rappelle toutefois que les zones 30 relèvent d'un fait de société et qu'il devient nécessaire d'établir des collaborations plus étroites entre les différents moyens de déplacement.

Un commissaire socialiste se déclare étonné de voir que la station de vélos en libre-service ne figure pas dans les recommandations de l'initiative. Il se demande si cet élément ne devrait pas être une priorité. Il évoque ensuite les zones de rencontres et demande ce qu'il en pense.

M. Wavre répond que les zones 20 nécessitent encore plus de précautions que les zones 30 puisque les piétons s'y engagent avec plus de confiance. Il ne croit pas que PRO VELO ait à se positionner à l'égard des zones 20. Il ajoute que les cyclistes doivent bien évidemment respecter les règles de ces zones 20. Il déclare ensuite que la polémique sur le vélo en libre-service était déjà en cours à l'époque du lancement de l'initiative et remarque que PRO VELO avait ciblé les aménagements nécessaires.

Une commissaire d'EAG demande si le plan directeur sur la mobilité douce a été clairement défini. Elle ajoute qu'elle comprendrait mal une rupture dans le continuum des coûts engendrés. Elle se demande également ce qu'il faut penser d'une initiative qui a été acceptée par le peuple et à laquelle il n'est pas donné suite.

M. Wavre répond que PRO VELO souligne le fait qu'il est nécessaire de faire entrer en application une initiative qui a été acceptée. Il rappelle ensuite que des axes pénétrants ont été établis pour la mobilité douce mais que cela manque de consistance.

Un commissaire UDC comprend mal le but de la pétition ; il se demande si les pétitionnaires veulent appliquer l'initiative ou résoudre les points noirs que l'association a listés. Il se demande d'ailleurs quels sont ces points noirs. De plus, il aimerait savoir quelles études ont été menées pour arriver au chiffre de 20 millions d'investissement tel que mentionné dans l'initiative. Pour finir, il rappelle l'état des finances du canton et se demande dans quels postes les pétitionnaires proposent d'économiser pour trouver ces 20 millions que le canton n'a pas.

M. Wavre explique que ces points noirs ne sont que le sommet de l'iceberg. Il évoque alors le quai Wilson, ou une partie du pont du Mont-Blanc, en remarquant qu'il s'agit d'exemples parmi de nombreux autres. Il rappelle que l'IN 144 est ambitieuse et que l'association a mis en lumière au travers de cette initiative les points noirs qu'il faudrait résoudre. Concernant les chiffres, il ne s'agit que d'une estimation qui correspond à un pas significatif pour le vélo à Genève. Il est bien conscient que dégager 20 millions pour des aménagements cyclables représente une tâche compliquée. Pour autant, il n'est pas à même de pouvoir faire des propositions sur d'éventuelles économies.

Un commissaire PLR rappelle que l'initiative indique que le financement est assuré par le canton et la Ville de Genève. Il se demande si la pétition a également été envoyée à la Ville de Genève et comment faire choisir la mobilité douce aux conducteurs.

M. Wavre indique que le dialogue entre l'association et le conseiller d'Etat en charge de ce dossier est doublé du dialogue mené entre PRO VELO et M. Pagani, conseiller administratif en charge de l'aménagement en Ville de Genève. Il ajoute que peu importe qui finance ces travaux, le principal étant qu'ils soient faits. Il précise que la pétition n'a pas été remise au Conseil municipal. Il déclare ensuite que le sondage réalisé par le conseiller d'Etat allait dans le sens des vœux de l'association. Il pense qu'augmenter le nombre de personnes ayant recours au vélo ne peut se faire en premier lieu qu'au travers d'aménagements de qualité.

Un commissaire MCG rappelle qu'une piste cyclable a été créée en 2014 sur la route de Meyrin, des travaux visiblement considérables, et que d'autres aménagements sont également prévus pour 2015. Il rappelle également que les communes investissent beaucoup dans ce domaine. Il se demande dès lors comment les pétitionnaires ont évalué le pourcentage de travaux réalisés.

M. Wavre répond que cette estimation a été faite sur les travaux réalisés et encore à mener et non sur les notions budgétaires. Il salue par ailleurs le fait que certaines communes consacrent des sommes importantes au vélo.

2. Discussion et proposition d'audition

Un commissaire UDC rappelle que le PL 11114 qui demande un crédit d'investissement extraordinaire de 20 millions a déjà été préavisé par la Commission des travaux et est pendant devant la Commission des finances. Il pense que le travail a donc été réalisé et demande que cette pétition soit renvoyée à la Commission des finances pour qu'elle soit traitée avec le projet de loi. Il remarque que c'est, quoi qu'il en soit, la Commission des finances qui tranchera en définitive.

Une commissaire des Verts pense qu'il ne s'agit pas seulement d'une question d'argent mais également de principe. Elle rappelle en effet que la pétition demande à ce que l'initiative soit respectée.

Un commissaire MCG ne croit pas qu'il soit possible de dire que la volonté du peuple n'a pas été respectée. Il propose l'audition du conseiller d'Etat afin de savoir dans quelle mesure l'initiative a été suivie.

Un commissaire PLR indique que son groupe soutiendra la proposition de renvoi à la Commission des finances. Il rappelle que le conseiller d'Etat avait

indiqué que le budget 2015 comporterait un certain nombre d'éléments à propos des aménagements cyclables.

Une commissaire d'EAG soutiendra la proposition d'audition. Elle n'empêche pas le renvoi de la pétition à la Commission des finances dans un second temps si nécessaire.

Le président met au vote la proposition de renvoi de la pétition à la Commission des finances :

Pour : 5 (3 PLR, 2 UDC)

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

Abstention : 4 (2 MCG, 1 PDC, 1 PLR)

La proposition de renvoi est refusée.

Le président passe ensuite au vote de l'audition du conseiller d'Etat :

Pour : 9 (1 PLR, 1 EAG, 2 S, 1 PDC, 1 Ve, 3 MCG)

Contre : 1 UDC

Abstention : 4 (3 PLR, 1 UDC)

L'audition du conseiller d'Etat est acceptée.

3. Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat en charge du DETA, accompagné de M. Alexandre Prina, directeur de la planification, et de M^{me} Julie Barbey, chef de projet à la DGT

M. Barthassat prend la parole et déclare que les nouvelles routes cantonales intègrent des pistes cyclables lorsque cela est possible. Il cède ensuite la parole à ses collaborateurs.

En préambule, M. Prina distribue un document de présentation (annexe). Il déclare ensuite que la loi H 1 50 prévoit des aménagements cyclables et mentionne que l'application de l'initiative a prévu un certain nombre d'interventions sur le réseau cantonal et communal, en faisant abstraction du réseau primaire et secondaire. Il ajoute que le travail mené au cours de ces quatre dernières années est important puisqu'un certain nombre de kilomètres ont pu être aménagés. Le premier plan de mobilité douce couvrait la période 2011-2014, le nouveau plan couvrira la période 2015-2018, un plan qui verra des priorisations devant tenir compte des éléments budgétaires.

M^{me} Barbey explique que le plan de mobilité 2011-2014 prévoit plusieurs actions, soit un réseau cyclable général, une amélioration des espaces piétonniers, une amélioration du fonctionnement des réseaux, un

développement de l'offre de stationnement pour les vélos, la promotion du vélo et la coordination des participations des acteurs concernés par la mobilité douce ainsi que le suivi des différents projets.

Elle rappelle que le canton planifie et suit la mise en œuvre des mesures du plan de la mobilité douce et réalise les aménagements cyclables sur les routes cantonales, alors que les communes font de même sur leur propre territoire. Les aménagements cyclistes déjà réalisés représentent 23% de la totalité du réseau routier (canton/communes). Si l'on ne prend que le réseau cantonal, la part de réalisation se monte à 50%. Elle rappelle également que les P+R de la Fondation des parkings ont vu la création de parkings vélos, soit 367 places supplémentaires en quatre ans, que les stationnements vélos ont été améliorés aux abords des arrêts des transports publics, qu'un Guide du stationnement a été édité et que des vélostations doivent être créées dans les gares CEVA.

Pour ce qui est du financement, celui-ci existe au travers des lois H 1 50, H 1 55.04 et H 1 70. Des projets de lois ont également été déposés devant le Grand Conseil pour la mise en œuvre de l'IN 144. Cela étant, les crédits-cadres du nouveau plan sont en diminution drastique. Ce qui fait que le délai de huit ans sera trop bref pour aménager les tronçons qui doivent encore l'être. Elle précise qu'il est donc nécessaire de prioriser les tronçons en tenant compte de la dangerosité du parcours et de l'accidentologie, ainsi que des pénétrantes cyclables qui ont déjà été définies. Elle observe que sur les 229 kilomètres à aménager, 92 kilomètres doivent l'être en priorité, des tronçons devant pour la plupart trouver encore des financements. Elle précise que ce sont 90 millions qui doivent être réunis pour agir sur les axes les plus prioritaires.

M. Prina mentionne que ce sont 100 kilomètres d'aménagement qui ont été réalisés, dont 60 kilomètres sur routes cantonales au cours des quatre dernières années, un résultat important grâce au crédit de programme de 20 millions par année. Mais il ajoute que pour des raisons budgétaires, économies obligent, ce crédit a été divisé par quatre pour la prochaine phase, ce qui diminuera bien évidemment les capacités d'aménagement.

Un commissaire MCG demande si l'estimation de PRO VELO selon laquelle Genève serait le maillon faible en termes de mobilité douce est exacte. Il demande également si les communes facilitent les projets concernant la mobilité douce et la promotion de cette dernière.

M. Barthassat répond que les communes jouent le jeu et aménagent de préférence en site propre les pistes cyclables. Il comprend que des gens soient agacés par le fait que l'IN 144 ne se réalise pas assez vite, mais rappelle que

les crédits manquent, ce qui fait que de nombreux projets ont été repoussés dans le temps.

M. Prina ne croit pas que Genève ait à rougir de sa mobilité douce. Il ajoute que la marche à pied est un élément qui fonctionne très bien à Genève et remarque que les chiffres indiquent une augmentation des usagers de la mobilité douce.

Une commissaire des Verts aimerait savoir ce qu'il en est du plan directeur 2015-2018 et plus spécifiquement des pistes cyclables qui ne sont pas en site propre.

M. Barthassat répond que les sites propres sont pour lui des pistes qui sont séparées de la route. Il ajoute que les rénovations d'infrastructures, lorsque la place le permet, envisagent des pistes cyclables de ce type.

Il conclut en mentionnant avoir insisté pour qu'un projet de loi intègre un financement permettant de réaliser l'IN 144.

4. Prises de position et votes

Pour le groupe UDC, le problème n'est pas de savoir si l'IN 144 sera réalisée mais avec quels moyens. Pour des raisons budgétaires, il est impossible de tout faire tout de suite et, avec le temps, tous les aménagements finiront par se réaliser. Il rappelle que la réalisation des nouvelles pistes cyclables se fait en général par opportunité, comme par exemple lors de la réfection des grands axes. Dès lors, il préconise le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Au contraire, le groupe des Verts recommande de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat. Cette pétition demande simplement de respecter une initiative qui a été acceptée. Il déclare ne pas comprendre qu'il soit possible de déposer cette pétition qui ne remet pas en question l'initiative. Il observe que le Grand Conseil devrait aussi admettre le financement de cette initiative. Il estime ne pas avoir le libre choix du mode de transport puisqu'il lui faut réfléchir à quel trajet prendre pour éviter de se faire écraser. De plus, le bénéfice ne concerne pas seulement les cyclistes mais également les automobilistes, puisque ces derniers n'ont plus de vélos sur la route lorsque des bandes cyclables existent.

Le groupe PLR rappelle qu'une volonté populaire a été affirmée et qu'il en est clairement tenu compte dans la réalisation des projets. Il pense que cette question s'inscrit dans une problématique de priorisation et que les Verts demandent des priorités pour tout, sauf pour la voiture. Il observe en l'occurrence que les voiries, indépendamment des questions financières, ne

sont parfois pas suffisantes pour accueillir toutes ces priorités. Il ajoute que le canton n'a pas besoin de cette pétition pour prendre en compte le vélo. Pour toutes ces raisons, il votera également le dépôt de cette pétition.

Le groupe MCG mentionne que, depuis le vote de l'IN 144, on a assisté à un grand nombre de réalisations de pistes cyclables dans tout le canton. Or il observe que, dans les quartiers qui ont été mis en zone 30 km/heure, on a assisté au retrait des marquages, y compris les pistes cyclables. Il remarque que ce sont 20 millions qui ont été dépensés pour le vélo. Il évoque à cet égard la route du Mandement, dont la bande cyclable a entraîné une emprise sur le domaine agricole. En conclusion, il soutient le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Le groupe socialiste pense que ce débat est stérile et qu'il faudrait arrêter de fonctionner en opposition. Il remarque au contraire que les différents moyens sont complémentaires et estime qu'il convient de protéger les personnes les plus vulnérables en priorité. Il rappelle que depuis l'essor de l'automobile, l'espace public est très largement occupé et que le parlement a le devoir de développer la mobilité douce et qu'il reste de nombreux efforts à faire. C'est pour cela qu'il soutiendra le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Le président passe alors au vote des différentes propositions.

Proposition de renvoi au Conseil d'Etat :

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

Contre : 10 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)

Abstention : 0

Le renvoi au Conseil d'Etat est refusé.

Proposition de dépôt sur le bureau du Grand Conseil :

Pour : 10 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)

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

Abstention : 0

Le dépôt sur le bureau du Grand Conseil est adopté.

5. Conclusion

Estimant que l'aménagement du réseau des pistes cyclables se réalise et prend forme petit à petit malgré les restrictions budgétaires, la majorité relève qu'il n'est pas nécessaire de voter des crédits supplémentaires pour accélérer la mise en œuvre de l'IN 144, et qu'au vu de l'état d'avancement de ce qui a déjà été réalisé, il convient de laisser le temps au temps. C'est pour ces raisons que la majorité de la commission vous recommande d'accepter ses conclusions en déposant la pétition 1922 sur le bureau du Grand Conseil.

Pétition (1922)

Des moyens pour le vélo : pour que l'Etat respecte la volonté du peuple et l'initiative 144

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le 15 mai 2011, le peuple genevois acceptait l'initiative 144 pour la mobilité douce. Celle-ci prévoit que l'Etat dresse un plan directeur de la mobilité douce et aménage dans un délai de 8 ans (soit d'ici 2019) :

- des pistes cyclables continues, directes et protégées du trafic motorisé;
- des stationnements vélos sécurisés et abrités des intempéries;
- des traversées piétonnes sûres;
- des carrefours conçus pour encourager la mobilité douce.

PRO VELO Genève et l'ensemble des utilisateurs des deux-roues non motorisés constatent que, plus de trois ans après son adoption, seule une petite partie des travaux exigés par l'initiative a été réalisée car **aucun budget spécifique n'a encore été adopté par l'Etat pour mettre en œuvre la volonté populaire.**

PRO VELO Genève demande instamment aux députés du Grand Conseil, quelle que soit leur couleur politique, de voter sans délai un crédit total de 20 millions de francs pour les années 2014, 2015, 2016 et 2017. Cette somme est le strict minimum afin d'aménager enfin les points noirs de la circulation cycliste dans le canton. Pistes inexistantes, discontinues, simples bandes de marquage donnant un faux sentiment de

sécurité, les exemples sont nombreux et bien connus du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture. Genève est avant-dernière dans le classement des "Villes cyclables" de PRO VELO Suisse.

N.B. 686 signatures¹
PRO VELO Genève
M^{me} Violeta Djambazova
coordinatrice
Bd Carl-Vogt 7
1205 Genève

¹ *Pour information, la pétition est en outre munie de 1603 signatures électroniques.*

P 1922 – PRO VÉLO

AUDITION EN COMMISSION DES PÉTITIONS - 26.01.2015

P 1922 "DES MOYENS POUR LE VÉLO : POUR QUE L'ETAT RESPECTE LA VOLONTÉ DU
PEUPLE ET L'INITIATIVE 144" DÉPOSÉE PAR PRO VÉLO GENÈVE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

30.01.2015

SOMMAIRE

- > RÉSEAU CYCLABLE : BILAN 2011-2014
- > AUTRES RÉALISATIONS
- > SOURCES DE FINANCEMENT
- > PRIORISATION DES INVESTISSEMENTS
- > PLAN D' ACTIONS 2015-2018

RAPPEL DES ACTIONS DU PDMD 2011 - 2014

ACTION 1 RÉSEAU CYCLABLE GÉNÉRAL

- Développer le réseau cyclable d'intérêt cantonal en concertation avec les partenaires

ACTION 2 ESPACE PIÉTON

- Améliorer les espaces piétons

ACTION 3 FONCTIONNEMENT DES RESEAUX

- Assurer le fonctionnement des réseaux piétons et vélos existants (contrôle, entretien)

ACTION 4 STATIONNEMENT VÉLO

- Renforcer l'offre de stationnement vélo sur les domaines public et privé

▪ ACTION 5 NOUVELLES OFFRES VÉLO / PROMOTION

- Compléter la promotion de la mobilité douce et soutenir la diffusion d'offres vélo innovantes

▪ ACTION 6 ET 7 COORDINATION DES ACTEURS ET DES PROJETS

- Structurer la participation des multiples acteurs concernés au développement de la mobilité douce
- Créer une structure de projet dédiée à la mise en œuvre du Plan directeur



ORGANISATION DE LA MISE EN OEUVRE

Répartition des compétences

Canton

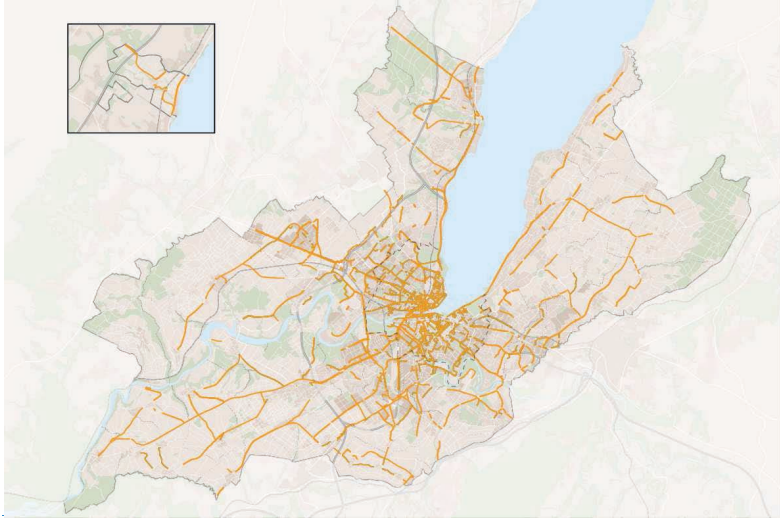
- Planifie et suit la mise en œuvre des mesures MD cantonales du Projet d'agglomération (p.ex. ouvrages d'art, interfaces CEVA, voies vertes...)
- Planifie et suit le développement du réseau cyclable d'intérêt cantonal et des autres actions du Plan directeur de la mobilité douce
- Planifie et réalise les aménagements cyclables sur routes cantonales

Communes

- Planifient et réalisent les aménagements MD sur le réseau routier communal et sur les espaces publics communaux
- Mettent en œuvre et réalisent les mesures MD du Projet d'agglomération sur territoire communal



RÉSEAU CYCLABLE AMÉNAGÉ

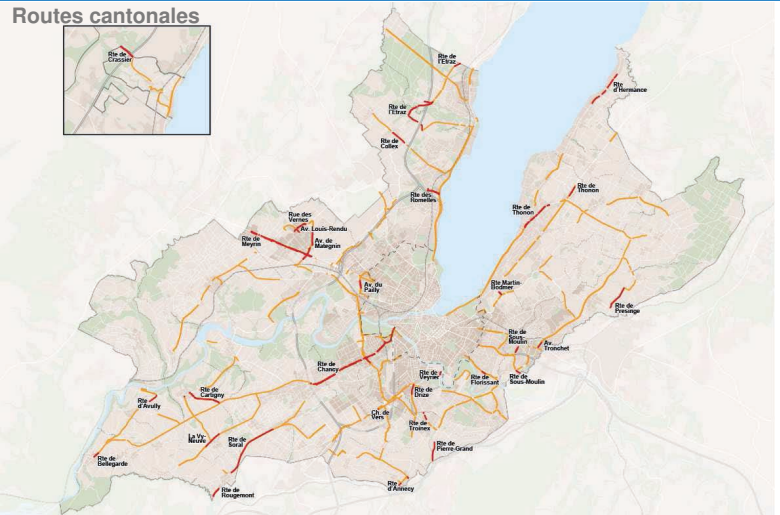


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture Direction générale des transports

30.01.2015 Page 6

RÉSEAU CYCLABLE –BILAN 2011-2014

Routes cantonales

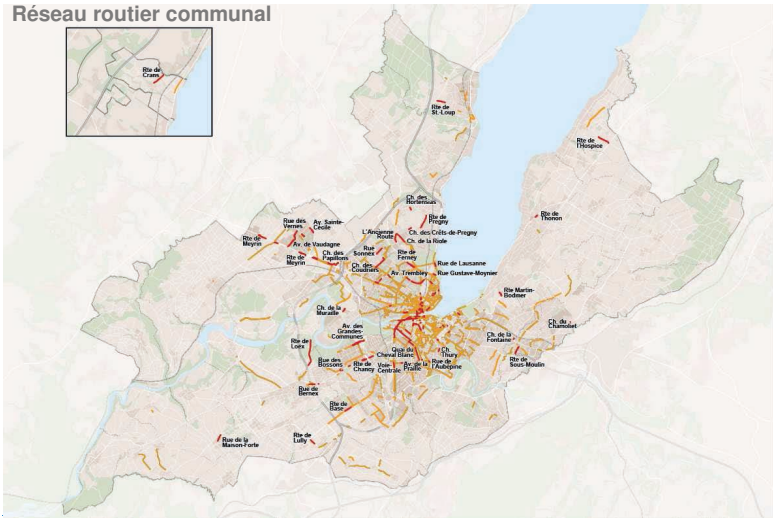


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture Direction générale des transports

30.01.2015 Page 7

RÉSEAU CYCLABLE –BILAN 2011-2014

Réseau routier communal



Département de l'environnement, des transports et de
l'agriculture Direction générale des transports

30.01.2015 Page 8

AUTRES ACTIONS

Stationnement vélo

- Parc + Bike (dans les P+R de la Fondation des Parkings) : +367 places en 4 ans
- Amélioration du stationnement vélos aux abords des arrêts TP et des établissements scolaires secondaires et tertiaires
- Guide du stationnement vélo à l'attention des communes, des entreprises et des propriétaires immobiliers
- Vélostations dans les gares CEVA

Piétons

- Amélioration des traversées et carrefours
- Interfaces Espaces publics dans les gares CEVA



Département de l'environnement, des transports et de
l'agriculture Direction générale des transports

30.01.2015 Page 9

SOURCES DE FINANCEMENT EXISTANTES

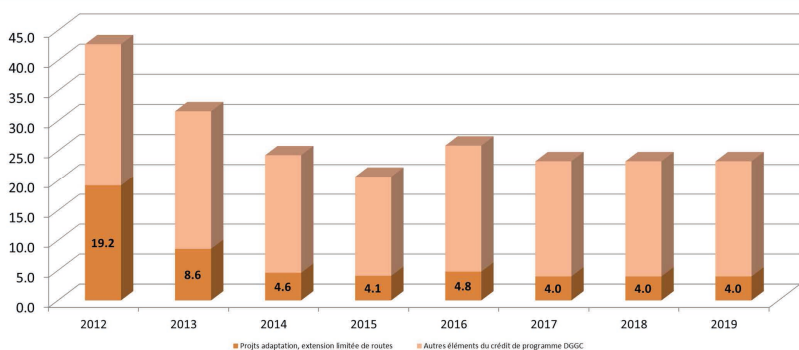
		Contenu	Domaine public cantonal	Domaine public communal
Loi de financement	H 1.50 + H 155.04 Loi sur le réseau des transports publics et cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des TPG	Investissement moyen annuel d'environ 24 MF Développement du réseau de transports publics : > Projets de tram > Bus et Trolley	Financement cantonal	Canton : travaux liés à la pose des rails et LC Commune : aménagements espaces publics, piétons et cyclables
	H 1.70 Loi sur les infrastructures de transport issues du PAFVG	Subvention fédérale jusqu'à 40% (fonds d'infrastructures pour le trafic d'agglomération)	Financement cantonal	Financement communal Participation éventuelle cantonale sous conditions
Loi cadre	H 1.80 + H 1.80 01 Loi sur la mobilité douce	Développement du réseau cyclable et aménagements piétonniers	Financement cantonal	Financement communal Participation éventuelle cantonale sous conditions
Crédits de renouvellement		Entretien et aménagement des routes : 4 à 5 MF/an (petits projets routiers)		
Mesures OPB (L 86 44) Ordonnance de protection contre le bruit		Pose de revêtements phono-absorbants, aménagements cyclables si possible (effet sur le bruit)		

FINANCEMENTS CONCERNANT DES OBJETS PARTICULIERS

- Interfaces CEVA, Voie verte d'agglomération : H 1.70
- Nouvelles jonctions / modifications de jonctions : financement OFROU / Canton (PL ad-hoc)
- Nouvelles infrastructures routières d'importance cantonales : PL spécifique (crédits d'ouvrages et d'étude) : liaisons 1 et 2 de Genève sud
- PL 10 789 : crédit d'étude pour la réalisation d'une liaison cyclable le long de la route de Meyrin
- PL 11 114 : mise en œuvre de l'IN 144 en faveur de la mobilité douce (en suspens devant la commission des finances)

EVOLUTION DU MONTANT DES CRÉDITS PROGRAMME DGGC

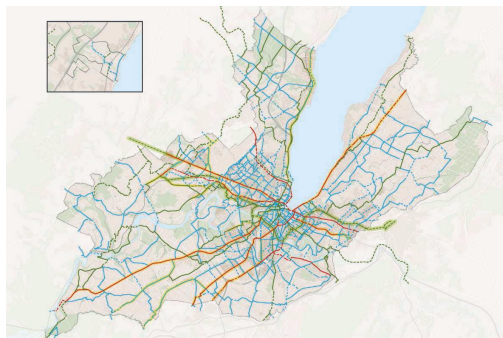
PÉRIODE 2011-2014: 153 MILLIONS (38.3 MILLIONS / AN)
PÉRIODE 2015-2018 : 93 MILLIONS (23.3 MILLIONS / AN)



Diminution de la part du crédit programme pour les projets d'adaptation, d'extension limitée de routes de **19.2 millions en 2012 à 4.6 millions en 2014 (-76%)**

PRIORISATION DES INVESTISSEMENTS

- Bien que la Loi H 1 80 donne charge au canton et aux communes d'équiper l'intégralité du réseau routier primaire et secondaire pour les cyclistes, une telle sécurisation (environ 400km à aménager) n'est pas envisageable dans les délais voulus par la loi (8 ans).
- L'objectif est donc de sécuriser en priorité le **réseau cyclable d'intérêt cantonal** défini dans le Plan directeur de la mobilité douce



En tenant compte de critères tels que :

- Dangerosité du parcours (points noirs, accidents)
- Pénétrantes cyclables prioritaires (en jaune)
- Opportunités de réalisations coordonnées (travaux routiers sur réseau routier cantonal, projets OPB)



PROJETS MOBILITÉ DOUCE

- Liste indicative, 1^{ère} priorité

Projet	description du projet MD	total MD
<i>Axes cyclables prioritaires</i>		
Axe prioritaire cyclable Onex-Chancy	élimination des points noirs, assurer la continuité, y compris pose d'un vélostrail (franchissement des voies de tram) à la Jonction	fr. 483'000
Axe prioritaire cyclable Meyrin-CERN	élimination des points noirs, assurer la continuité	fr. 491'000
Axe prioritaire cyclable Meyrin-CERN	Passerelle Meyrin autoroute	fr. 4'000'000
Axe prioritaire cyclable Corsier	Rte de Thonon, tronçon Vésénaz-Anières	fr. 5'335'000
Axe prioritaire cyclable Corsier	tronçon Nant-d'Argent - Gustave Ador (dans le cadre du projet OPB)	fr. 2'315'000
Elimination des points noirs piétons et cyclistes, global	diverses mesures ponctuelles pour améliorer la sécurité des piétons et cyclistes	fr. 1'500'000
<i>Projets multimodaux avec composante importante MD</i>		
Route de Colovrex, rte de Valavran	projet sur route communale de Bellevue, d'intérêt cantonal (réseau structurant PDRR, PDMO)	fr. 880'000
Avenue de Thonex (Sous-Moulin-Florisant)	piste cyclable dans les 2 sens	fr. 2'000'000
Secteur Pinchat Est	piste cyclable dans les 2 sens	fr. 600'000
Secteur Carouge Sud	piste cyclable et bandes	fr. 300'000
rte de Vevrier	piste cyclable bidirectionnelle unilatérale	fr. 150'000
<i>Projets localisés hors voies de circulation motorisée</i>		
Passerelle Lignon-Evaux	Passerelle reliant le Lignon et Onex favorisant les tangentes en mobilité douce - financement principal par les SIG et les communes concernées, participation de l'Etat à hauteur de 25%	fr. 1'080'000
Plateau de Vessy	Dispositif d'aide au franchissement entre les Grands-Esserts et le Bout-du-Monde, participation cantonale	fr. 532'000
Aéroport	Liaison MD Aérogare - P40	fr. 1'000'000
Total		fr. 20'666'000



PROJETS MOBILITÉ DOUCE

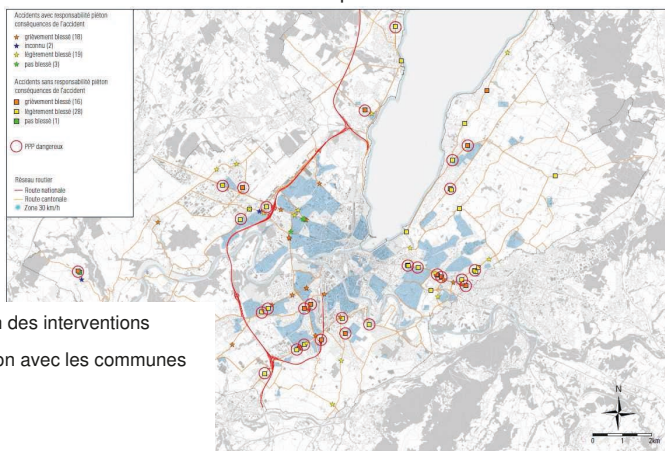
▪ Liste indicative, 2^{ème} priorité

Projet	description du projet MD	total MD
Axes cyclables prioritaires		
Axe prioritaire CERN - variante Prévessin	création d'une piste cyclable complète avec élargissement de la voirie (multimodale) (avant-projet en 2014, afin de préciser le coût total du projet y compris acquisitions foncières).	fr. 2'200'000
Axe prioritaire cyclable St-Julien	diverses mesures sur l'entier de l'axe	fr. 1'650'000
Axe prioritaire cyclable Versoix	traversée de Versoix: requalification totale de la voirie, dont 26,000m2 de trottoirs et pistes cyclables sur route cantonale sur 2,5 km	fr. 5'800'000
Projets multimodaux avec composante importante MD		
Route de Challes	déviation de la route, création d'un trottoir et d'une piste cyclable	fr. 500'000
Réaménagement du Pont de Lancy	dans le cadre de la réfection du pont, aménagement de pistes cyclables dans les deux sens en site propre	fr. 4'500'000
Chemin des Mattines	Aménagement MD	fr. 1'200'000
Projets localisés hors voies de circulation motorisée		
Construction d'une passerelle MD entre ch de l'Etang et Blandonnet	Construction d'une passerelle cyclable et piétonnière (encorbellement CFF) pour relier le futur quartier de l'ETANG à la halte RER de Vernier (IKEA); franchissement de l'autoroute.	fr. 4'000'000
Création de stationnement vélo aux abords des nœuds de tp (hors gares CEVA)	400 places couvertes/an à 1000-2000 fr. la place	fr. 2'000'000
Total		fr. 21'850'000



AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS

▪ Sécurisation des carrefours et des traversées piétonnes



⇒ Priorisation des interventions

⇒ Coordination avec les communes



MERCI DE VOTRE ATTENTION



Date de dépôt : 30 mars 2015

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Sarah Klopmann

Mesdames et
Messieurs les députés,

Avant toute chose, permettez-moi de rappeler que, même si une majorité du Grand Conseil refuse de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat, l'initiative 144 « Pour la mobilité douce » reste, elle, bel et bien en force. Celle-ci demande d'équiper toutes les routes principales de pistes cyclables. Le peuple l'a acceptée, il faut qu'elle soit appliquée.

Tant le Conseil d'Etat que le Grand Conseil doivent respecter la volonté populaire. Le gouvernement en planifiant et réalisant les travaux demandés dans les délais impartis ; le parlement en votant les crédits demandés pour cela. Et s'il ne les vote pas, au Conseil d'Etat de trouver une solution.

Pourtant rien, presque rien dans le budget 2015. Le magistrat en charge de la mobilité n'y a pas inscrit les cinq millions de francs promis l'année d'avant. La majorité PLR-UDC-MCG a réduit les moyens dévolus à la mobilité douce et a préavisé négativement le projet de loi socialiste, vert et PDC pour ouvrir un crédit extraordinaire d'investissement de vingt millions de francs pour la mise en œuvre de cette initiative 144.

Faut-il vraiment rappeler, encore, que nous sommes déjà à la moitié des huit ans laissés par l'initiative pour réaliser les travaux ? Il va sérieusement falloir passer la seconde vitesse si nous ne voulons pas bafouer la volonté populaire.

Il est difficilement compréhensible qu'une majorité de la commission refuse de renvoyer au gouvernement une pétition qui demande simplement l'application d'une initiative populaire en force.

Certains commissaires ont tenté de justifier leur refus en se cachant derrière la double demande de la pétition. Effectivement, la pétition « Des moyens pour le vélo : pour que l'Etat respecte la volonté du peuple et l'initiative 144 » demande que soit mise en œuvre l'initiative, et aussi qu'un montant de vingt millions (étalés sur quatre ans) soit alloué à la réalisation

des travaux d'aménagement nécessaires. Selon eux, la deuxième requête ne serait pas en lien avec la demande de l'initiative. C'est faux. L'initiative précise bien que le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales. Alors peut-être considèrent-ils que ce montant est surévalué ? J'aimerais les rassurer : si, par chance - ou ingéniosité, le Département arrive à concevoir des aménagements de qualité avec moins de sous, le crédit sera bouclé avec un excédent. Personne ne s'en plaindra.

Mais le magistrat en charge des transports traîne, recule même... L'enquête sur la mobilité, lancée avec grand battage médiatique démontre l'attrait des genevoises et genevois pour les déplacements cyclistes. Pourtant, le Département n'a toujours pas finalisé son plan directeur de la mobilité douce (PDMD) 2015-2018. C'est regrettable. Venir nous présenter fièrement en commission, en 2015, les objectifs du PDMD 2011-2014 ne suffit pas. Les objectifs du plan 2011-2015 auraient déjà dû être atteints. Ceux du plan suivant, en cours de concrétisation. Mais non. C'est fâcheux... Ces plans doivent être intelligemment pensés, bien figolés, certes. Mais ils doivent avant tout exister. Ils servent de trame à toute réalisation, permettent d'éviter les aménagements désordonnés ou incohérents pour empêcher la création de pistes cyclables insensées ou dangereuses. Bon, vous me direz : « Si on n'en dessine pas, elles ne peuvent pas être mal faites. ». C'est léger.

Nous ne sommes donc malheureusement pas vraiment libres de choisir le vélo comme moyen de transport, à Genève. La taille et la configuration du territoire s'y prête à merveille, mais le manque de sécurisation des parcours cyclables décourage les moins téméraires. Je les comprends. Se déplacer à vélo, sur nos routes, est une lutte permanente.

Cela en grande partie à cause de certaines politiques ayant volontairement fait croire qu'un problème existait, pour ensuite promettre de le régler. Ainsi naquit la polémique au sujet des pseudos « cycloterroristes ». Une controverse montée de toutes pièces, à dessein. L'ennui, c'est que la conséquence première de cela est un climat devenu hostile aux cyclistes, une animosité, une haine à l'encontre des vélos. Cela met évidemment les cyclistes en danger, alors qu'ils sont déjà les plus fragiles utilisateurs de la chaussée.

Partout où les voitures passent, les vélos devraient également pouvoir circuler sur des voies sécurisées. Pourtant, les aménagements cyclables sont trop souvent inexistantes ou lacunaires. Les pistes ou bandes, quand elles existent, servent de rigoles à déchets lorsqu'on déblaie la chaussée de la neige ou des feuilles mortes.

Sachez qu'un-e cycliste n'est pas forcément un promeneur du dimanche. C'est aussi, un-e usager-e de la route qui, comme les autres, doit se rendre d'un point A à un point B par le chemin le plus direct. Pourquoi justement la personne qui se fatigue à pédaler (sans moteur), et qui subit les intempéries, serait-elle celle qui doit faire des détours pour sauver sa peau. La solution ne réside pas que dans l'aménagement d'itinéraires alternatifs.

En outre, créer partout des aménagements sécurisés pour les cyclistes n'avantage pas que ces derniers. Tous les usager-e-s de la route y trouveront un bénéfice. Imaginez si chaque vélo était une voiture de plus dans les embouteillages. Les cyclistes sont dénigrés. Au lieu de cela ils et elles devraient être remerciés. Et le vélo ne pollue pas !

Puis, réaliser au plus vite tous ces aménagements cyclables aiderait aussi notre canton à respecter les normes fédérales en matière de bruit (OPB) et de qualité de l'air (OPAir). Malheureusement, nous constatons, avec d'autres dossiers, que la mode actuelle est de se bagarrer pour définir qui paiera les amendes plutôt que de tout mettre en œuvre pour diminuer les nuisances. La bonne qualité de vie et la préservation de la santé ne semblent plus être des notions en vogue...

Pourtant, le premier axe du plan cantonal de promotion de la santé et de prévention 2011-2015 (devenu 2011-2016) dit « promouvoir une alimentation saine et une activité physique régulière ». Car oui, une activité régulière maintient en bonne santé, agit contre l'obésité, contre les problèmes cardio-vasculaires et j'en passe. Dans ce cadre, il est prévu d'intervenir avec des « mesures agissant sur le comportement individuel et l'environnement ». Élément essentiel pour encourager les gens à bouger plus : leur offrir l'opportunité de le faire de manière simple et sécurisée. Voilà donc une bonne occasion de s'y atteler. Se déplacer à vélo permet aussi de gagner du temps. En effet, il est moins chronophage de caser son sport quotidien au moment de ses déplacements que de trouver un moment dans des journées malheureusement souvent déjà trop chargées.

Cette explication n'est ni vaseuse ni sortie d'un complot écologiste. L'Office fédéral de la santé publique, avec son Programme national alimentation et activité physique, entend donner à tous les groupes de la population la possibilité et l'envie de bouger au quotidien. Ce programme met en avant l'activité physique quotidienne comme facteur essentiel au maintien de la santé et stipule, sous le titre « Activité physique et environnement », qu' « un environnement propice au mouvement au quotidien (p. ex. le développement de pistes cyclables, espaces verts, places de jeu) devrait inciter chacun à se dépenser physiquement – chez soi, à

l'école ou au travail, lors des déplacements effectués et durant son temps libre. [...] ». A bon entendeur...

Comment donc la majorité de ce parlement pourrait-elle renier la volonté populaire ? Et au-delà du déni démocratique, il serait catastrophique de ne pas encourager les déplacements doux pour la nature, sains pour les humains et efficaces pour toute la mobilité.

La minorité vous invite donc, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à revenir à de meilleurs sentiments et à renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.