

Date de dépôt : 30 août 2016

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 8 000 000 F pour la réalisation d'aménagements inscrits dans le Plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018

Rapport de majorité de M. François Lefort (page 1)

Rapport de minorité de M. Stéphane Florey (page 19)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. François Lefort

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie en quatre occasions les 24 et 31 mai, ainsi que les 21 et 28 juin 2016 sous la présidence de M. Sandro Pistis.

Les travaux se sont tenus, pour tout ou partie, en présence de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat (DETA), M. David Favre, secrétaire général adjoint (DETA), M. Alexandre Prina, directeur planification à la DGT (DETA), M^{me} Fabienne Peracino, chef de projet (DETA), M. Alan Rosset, responsable du budget des investissements, département des finances (DF), et M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique. Les procès-verbaux ont été tenus consciencieusement par M. Sébastien Pasche, à qui nous exprimons notre reconnaissance.

Présentation par le département : M. David Favre, secrétaire général adjoint, M. Alexandre Prina, directeur planification à la DGT, et M^{me} Fabienne Peracino, chef de projet, DETA

Le PL 11791 vise à prendre des mesures pour la mobilité douce, un autre pilier de la mobilité, suite à l'adoption par le peuple des éléments législatifs concernant la mobilité douce et le souhait de voir se développer un réseau cyclable continu et durable. Il y a donc un nouveau plan d'actions visant à développer ce réseau et un projet de loi spécifique à cette fin. Ces 8 millions d'investissement ne sont au fond qu'une partie de l'effort pour la mobilité douce mais, compte tenu de l'état des finances de l'Etat, cette somme permettrait déjà de donner un coup de pouce à la mobilité douce. Les points noirs de la mobilité douce sont quasiment tous en ville et la Ville de Genève s'est aussi engagée à faire sa part en la matière. Ce PL concerne cependant le réseau cantonal et ces 8 millions s'ajouteront au million annuel que peut investir le génie civil, à l'heure actuelle, pour des aménagements cyclables sur le réseau routier cantonal.

M^{me} Peracino évoque les différentes sources de financements du Plan d'actions de la mobilité douce avant de détailler les quatre objets présentés dans le PL. Ce PL va initier des projets prioritaires du réseau cyclable d'intérêt cantonal. Ce sont des objets inscrits dans le Plan d'actions de la mobilité 2015-2018 et ce PL en constitue l'une des sources de financement. Au nombre des différentes sources de financements, on compte la H 1 50 (transports publics) ; la H 1 70 (mise en œuvre du projet d'agglomération 1) ; la loi 10789 (études pour le projet de passerelle sur la route de Meyrin) ; la loi 11890 (déplacement d'un tronçon route de Challex qui permettra de sécuriser une bonne partie de la pénétrante cyclable d'intérêt cantonal de Versoix) ; enfin, la loi 11692 (mesures d'infrastructures pour les Communaux d'Ambilly). Elle relève qu'il convient d'ajouter le crédit de programme ordinaire de la DGGC de 4 millions pour la période, le PL 11691 (requalification de la route de Suisse à Versoix) et le PL 11863 (mise en œuvre du projet d'agglomération 2), déjà déposés auprès du Grand Conseil. Pour les quatre prochaines années, la totalité des investissements prévus pour la mobilité douce se monte à 45 millions (en comptant aussi la contribution que la Ville de Genève s'est engagée à fournir, si le PL 11791 est adopté). Le PL 11791 se décompose en quatre sous-projets : 1) la route de Jussy (Hameau de l'Avenir – route de Compois) ; 2) la pénétrante cyclable d'intérêt cantonal Vernier-Satigny ; 3) la pénétrante cyclable d'intérêt cantonal CERN-Prévessin – avenue A.-F.-Dubois ; 4) la pénétrante cyclable d'intérêt cantonal Corsier. Pour le premier tronçon, les objectifs de ces aménagements sont de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons et de compléter les aménagements cyclables sur la route de Jussy, sachant qu'il

y a un tronçon manquant sur cet axe N/S. Le projet prévoit la construction de pistes cyclables bilatérales et les coûts totaux de ce projet sont de 3 596 400 F. Ce projet permettra de sécuriser 1,7 km de tronçon en tant que tel. Le deuxième projet est formellement composé de trois objets distincts : la route de Peney, avec un aménagement de pistes cyclables bilatérales à la hauteur du trottoir, 1 750 000 F ; l'avenue de Châtelaine, avec des mesures de sécurisation des points noirs pour les cycles sur l'avenue de Châtelaine et la route de Vernier, entre la route du Bois-des-Frères et la rue Edmond-Vaucher, 305 000 F ; enfin, le carrefour route du Mandement – route de la Gare de Satigny, avec l'amélioration de l'insertion dans le giratoire par une traversée en deux temps à 15 m en aval du carrefour, 61 000 F. Les objectifs de ce projet sont d'assurer la sécurité, la continuité et la performance des modes doux et d'améliorer la sécurisation des traversées piétonnes. Le troisième projet (avenue Auguste-Dubois) est un projet d'envergure. Son objectif est de sécuriser le tronçon Ferney-Meyrin de la pénétrante cyclable prioritaire CERN – Meyrin. Cette requalification multimodale de l'axe prévoit la construction de voies de bus, d'aménagements cyclables, mais aussi de trottoirs, le tout pour un coût global de 2 000 000 F. Concernant le quatrième objet, la pénétrante de Corsier, l'objectif principal est à nouveau d'assurer la sécurité, la continuité et la performance des modes doux. Ce projet consiste à construire une nouvelle traversée piétonne au chemin des Gotettes, avec un îlot et la création d'un trottoir de 85 m ; aménager un contresens cyclable tronçon Nant d'Avril – Tour Carrée (0,360 km d'aménagements cyclables) ; enfin, créer une nouvelle traversée piétonne avec îlot au niveau de l'arrêt bus « Douane » (avec déplacement de l'arrêt de bus sortie ville), le tout pour un coût global de 287 600 F.

Questions des commissaires

Une commissaire PLR comprend que la contribution de la Ville de Genève est conditionnée à l'adoption du PL 11791 ; elle désire savoir si elle est déjà garantie ou si elle doit faire l'objet d'un vote du Conseil municipal.

M. Favre indique que M. Pagani s'est engagé à présenter ces éléments devant le Conseil municipal et que, si l'objet n'était pas voté, il y aurait alors 8 millions de moins pour les aménagements en Ville de Genève, mais qu'il n'y aurait néanmoins pas de répercussions sur les aménagements du réseau cantonal.

M. Prina souligne que l'objectif de ce PL 11791 est de présenter des mesures situées sur les routes cantonales. Il précise que chaque propriétaire de voirie finance les aménagements situés sur ses propres voiries.

Une commissaire PLR désire savoir si l'on peut en conclure que les 8 millions que le Conseil municipal doit voter couvrent l'entier des aménagements cyclables prévus en Ville de Genève.

M. Prina lui répond que cela constitue vraisemblablement en partie les aménagements que la Ville doit réaliser pour compléter le réseau cyclable, tel qu'il est prévu dans le plan de la mobilité douce, lequel prévoit un schéma cyclable d'intérêt cantonal et définit un certain nombre d'axes sur lesquels des aménagements doivent être faits pour relier les différents secteurs et quartiers.

La même commissaire PLR se demande si cela signifie que le canton financera en partie des infrastructures sur le réseau communal de Genève.

M. Prina lui répond par la négative. Il souligne que la signalisation lumineuse est le seul domaine qui serait financé par le canton puisqu'il s'agit d'un domaine du ressort du canton.

Cette même commissaire PLR se dit frappée par les différences d'honoraires, selon les projets.

M. Prina explique que les projets sont à des niveaux différents de maturité, ce qui signifie que la partie avant-projet doit parfois encore être traitée et qu'elle est donc comptée dans les honoraires de certains projets.

La même commissaire PLR comprend donc que les honoraires déjà perçus, et qui ne sont pas inclus ici, ont fait l'objet d'un autre financement.

M. Prina indique qu'ils ont été pris en compte dans le budget de la DGT et du Génie civil.

M. Favre observe qu'un bilan a été effectué par des associations au sujet de l'application de la H 1 80 qui stipule que l'ensemble du réseau doit être équipé. Il relève que le problème principal est qu'une grande partie des points noirs se situent sur les terrains des communes, en particulier sur la Ville de Genève. Il est donc difficile pour l'Etat de garantir l'application des mesures, sachant que les délais fixés dans la loi sont impossibles à tenir, compte tenu des finances de l'Etat. Néanmoins l'Etat gère la cohérence des réseaux cyclables, en collaboration avec les communes, mais le canton ne finance pas les intentions des communes en matière de mobilité douce, sauf si cela concerne des aspects du ressort du canton, comme la signalisation lumineuse.

Un commissaire PLR imagine qu'il doit y avoir des parcelles de terrains agricoles acquises, faisant partie des SDA. Il désire savoir à quoi cela correspond en SDA, si cela est pris dans le plan directeur cantonal jusqu'en 2023 ou alors s'il s'agit de surfaces d'assolement qui n'ont pas été prises en considération.

M. Prina indique que ces surfaces d'assolement ont été prises en compte dans le cadre du plan directeur jusqu'à l'horizon 2023.

Un commissaire UDC se demande si l'art. 4 Utilité publique sert au fond à parer à d'éventuelles oppositions. Il se demande où en sont les négociations au niveau de l'acquisition des terrains, à quel prix l'on achète les terrains et s'il y a un dédommagement supplémentaire donné aux agriculteurs.

M. Prina indique que ces acquisitions de terrains sont effectuées par le service des opérations foncières de Genève, au même titre qu'une acquisition pour l'élargissement d'une chaussée. Il indique que les acquisitions se font au fur et à mesure et que le prix du terrain doit être a priori le prix du terrain agricole, sans dédommagement. Il souligne que l'article sur l'utilité publique sert avant tout à faciliter les négociations avec les propriétaires.

Un commissaire UDC estime que l'on ne laisse pas le choix aux agriculteurs.

M. Prina précise qu'il ne s'agit en tout que de quelques centaines de m².

Ce même commissaire UDC désire savoir quel type de terrain est concerné pour le projet à l'av. A.-F. Dubois.

M. Prina indique qu'il s'agit de surfaces agricoles. Il précise qu'en 2012, les crédits de renouvellement de la DGGC sont passés de 20 millions à 4 millions, si bien que la capacité d'investissement pour aménager ou entretenir ces routes a été divisée par cinq. Il relève qu'il faut donc trouver aujourd'hui d'autres moyens pour financer ces aménagements cyclables.

Une commissaire PS désire avoir des précisions sur le projet à l'av. de Châtelaine et savoir si les piétons vont pouvoir profiter de ces nouveaux aménagements.

M^{me} Peracino indique que cela concerne surtout les cycles, mais que la traversée des piétons est aussi concernée.

Un commissaire PLR désire savoir où en est le PL 10789 au sujet de la passerelle sur la route de Meyrin ; il estime que la réalisation ce projet coûtera environ 10 à 15 millions.

M^{me} Peracino indique que l'étude de faisabilité est en cours. Elle précise que le montant envisagé est plutôt de 8 millions.

M. Prina ajoute qu'il y avait aussi une proposition d'aménagement de reconfiguration de la route permettant de ne pas construire une passerelle. Il explique que cela doit être bien examiné sur le plan de la sécurité car il s'agit de quelque chose de nouveau à Genève.

Un commissaire PLR rappelle que le PL 10789 avait fixé un crédit d'étude de 550 000 F, qu'il a été voté en 2012 et que ce projet visait avant tout, selon lui, à éviter aux cyclistes de faire un détour de 350 m par la passerelle Taddéoli.

Débats

Un commissaire PLR pense qu'il convient d'avoir une discussion au sujet des priorités pour le canton. Il estime que l'on doit savoir ce qui se passe avec le projet de passerelle qu'il a évoqué. Il observe que certains partis déposent des projets pour augmenter les subventions aux TPG, alors que l'on avait dit que la diminution des tarifs aurait un impact négatif et qu'il n'y aurait pas d'augmentation de la subvention. Il affirme que les auteurs de l'IN 144 font toujours référence au fait que cette initiative a été acceptée et il espère que l'on fera aussi référence à l'initiative de la traversée du lac, si elle est acceptée. Il propose de ne rien faire avant le 5 juin.

Un commissaire UDC indique qu'il convient d'attendre les chiffres demandés avant de voter le PL. Il estime que l'on vient déjà avec des crédits de renouvellements, pour lesquels le Grand Conseil a donné une rallonge par rapport au crédit initial voté en début de législature et souligne qu'un projet de 187 millions est à l'étude devant cette commission et que certaines mesures de ce projet concerne les pistes cyclables. Il se demande s'il est vraiment urgent d'investir autant pour cela.

Un commissaire Vert considère que la discussion prend un tour ridicule pour un PL à 8 millions. Il ne voit pas pourquoi la question de la traversée du lac, qui ne verra selon lui pas le jour avant au moins trente ans, ou celle de la passerelle de la route de Meyrin détermineraient le sort de ce PL.

Une commissaire PS désire relever que le projet sur la passerelle de la route de Meyrin a été accepté démocratiquement et qu'il y a des travaux en cours car l'une des options concernait le quartier de l'Etang. Elle comprend que l'UDC et le PLR ne veulent pas voter ce projet à 8 millions, alors que l'on parle en parallèle d'un projet d'agglomération à 187 millions et d'un autre projet de trafic routier à 50 millions ; elle trouve cette attitude fort dommageable pour la mobilité. Elle rappelle en outre que le projet ne concerne pas seulement les cyclistes, mais aussi les piétons.

Audition de M. Barthassat, conseiller d'Etat (DETA), M. Favre et M. Prina

M. Barthassat rappelle que l'IN 144, soutenue par la population genevoise, demandait un financement pour la mobilité douce et a débouché sur la H 1 80.

Il a voulu mettre en place un Plan d'actions de la mobilité douce, contenant plusieurs mesures comme différents aménagements cyclables sur les routes cantonales. Le DETA travaille par ailleurs en collaboration avec la Ville de Genève. Il y a actuellement un million par année pour la mobilité douce. Les 8 millions du PL permettraient d'ajouter 2 millions par année afin de faire plus au niveau de la mobilité douce sur le réseau cantonal. M. Pagani s'est engagé oralement à investir, au niveau de la Ville, à hauteur de 2 millions par année, ce qui ferait en définitive au total 5 millions par année pour la mobilité douce. La majorité des points noirs se trouve sur le territoire de la Ville de Genève. Par ailleurs, ces 8 millions sur quatre ans n'ont rien à voir avec les 5 millions par année demandés par le PS. Le principe est de partager les frais entre l'Etat et la Ville. Ce PL aiderait à développer la mobilité douce et répondrait en partie aux exigences de la H 1 80.

M. Favre rappelle que ce PL a été présenté de manière complète à la commission. Son but est de permettre à la mobilité douce de devenir un véritable pilier et non plus le parent pauvre de la mobilité multimodale. Il conviendra néanmoins d'attendre le résultat des votations du 5 juin car le contreprojet favorise la mobilité douce, grâce à son système de répartition du territoire par zones. Par ailleurs, le PL 11114, demandant 20 millions pour la mobilité douce est toujours pendant à la Commission des finances. Le PL 11791 permet pour sa part d'arriver au même résultat, mais en demandant seulement 8 millions et donc de manière plus douce pour les finances l'Etat. Il considère qu'il s'agit donc d'une volonté claire de donner une place cohérente au vélo, tout en prenant en compte les moyens actuels. Il rappelle que l'Etat a la mission de faire un plan cyclable global, mais il souligne que les points noirs sont essentiellement situés dans la Ville de Genève ; il explique que ce plan d'actions vise donc en quelque sorte à ce que chacun fasse sa part.

Un commissaire UDC constate que M. Barthassat vient aujourd'hui avec un PL de 8 millions, mais il rappelle que des crédits de renouvellement ont été votés en début de législature, dont une partie consacrée aux vélos. Il ajoute par ailleurs que ces crédits ont été revus à la hausse par la suite. En outre, il indique que le PL 11863 concerne en partie la mobilité douce, notamment les pistes cyclables. Il ajoute qu'il y a aussi le projet de la requalification de la route de Versoix, pendant devant le Grand Conseil, qui concerne aussi en partie les pistes cyclables. Il se demande au fond si l'on n'en fait pas déjà assez au niveau de la mobilité douce et il ne comprend pas pourquoi le département vient avec un tel projet.

M. Barthassat observe qu'il y a beaucoup d'argent déjà consacré aux routes cantonales, et qu'une partie, en effet, est dédiée aux pistes cyclables. Il estime qu'il s'agit d'une question d'équilibre et du respect de la volonté populaire. Il

souligne qu'ici, on fait avant tout une proposition de partage entre l'Etat et la Ville de Genève. Il observe que toutes les mesures prises pour la mobilité douce dans les projets cantonaux coûtent en effet, mais il insiste sur le fait que chaque type de transport doit pouvoir circuler au maximum en site propre.

M. Prina précise que le crédit programme de la DGGC va dépenser, durant la période 2015-2018, environ 4 millions de francs pour la mobilité douce sur environ 112 millions au total. En ce qui concerne le projet d'agglomération, si l'on compte la loi H 1 70 et le PL 11863, on arrive à 25 millions sur un crédit qui est de l'ordre de 270 millions. Ceci donne le véritable rapport de ce qui est consenti à la mobilité douce, et qui ne lui est donc pas favorable. En particulier dans le projet d'agglomération, ce ne sont pas des réalisations d'aménagements cyclables mais des ouvrages permettant d'améliorer l'accès aux gares, de décloisonner une parcelle ou encore d'améliorer le passage à pied et en vélo de part et d'autre des rives de certains cours d'eau.

M. Barthassat ajoute que la mise en œuvre de l'IN 144 devrait idéalement être effective en 2019 et que ce projet de loi est fait au-dessous des exigences de la loi H 1 80. Il observe qu'aujourd'hui, l'on fait des pistes cyclables sur les nouvelles routes cantonales, que la Ville essaye d'en faire sur son territoire.

Un commissaire UDC se demande pourquoi les parcours alternatifs pour les vélos ne fonctionnent pas ; il se demande si cela ne relève pas du problème des cyclistes.

M. Barthassat estime qu'ils sont quand même là pour l'intérêt public de tous, y compris des cyclistes.

M. Favre relève que l'on est déjà dans une approche pour répondre aux exigences de la H 1 80. Par exemple il y a eu une discussion pour savoir si des pistes cyclables devaient être construites, dans le cadre du projet du tram en direction de ZIPLO, sur l'avenue du Curé-Baud. Il a été finalement décidé de garder un vrai site propre pour le tram, de ne pas couper les arbres et donc de décaler la piste cyclable sur un parcours alternatif.

M. Prina indique que les cyclistes sont aujourd'hui des gens qui souvent auparavant utilisaient d'autres modes de transport et qu'ils gardent certains réflexes. Ils ne savent parfois pas qu'il y a des itinéraires hors trafic plus performants. Ces itinéraires doivent bénéficier d'une meilleure signalisation et d'une meilleure promotion, notamment à travers des applications électroniques. En outre en ce qui concerne le réseau cyclable d'intérêt cantonal, les axes bien équipés pour le vélo et ceux qui sont moins bien équipés ont été analysés.

Un commissaire UDC désire savoir combien de places de parking vont être supprimées pour la piste cyclable du chemin des Semailles au Grand-Lancy.

M. Prina lui indique que cela ne va pas nécessiter de suppressions de places de parking.

Une commissaire PS observe que M. Barthassat a mentionné que la Ville de Genève avait fait une promesse orale de 2 millions par année pour la mobilité douce; elle désire savoir si cela va se concrétiser.

M. Barthassat lui répond par l'affirmative, mais rappelle que le Conseil municipal doit néanmoins encore voter le projet.

M. Barthassat insiste sur le fait que l'on se trouve au-delà du débat entre pro et anti-vélos et il convient de se donner les moyens de réaliser les mesures nécessaires satisfaire aux exigences de la loi H 1 80. Il s'agit de la volonté populaire et il est étonnant que certains partis s'opposent de la sorte à ces projets.

Un commissaire PLR relève que l'IN 144 a été approuvée par 50,3% de la population et désire souligner que l'initiative sur la traversée du lac avait été approuvée en 1988 à 68 % de la population et que l'on l'attend toujours. Il estime par ailleurs que l'on peut mettre dans le panier de la mobilité douce tout ce qui est investi pour les transports publics, notamment les centaines de millions de la H 1 50, les 330 millions du dépôt TPG et en outre le PL voté pour le crédit d'étude de la passerelle sur la route de Meyrin, alors qu'il y a un itinéraire qui est déjà, selon lui, sécurisé. Il se demande si une évaluation a été faite sur les dangers potentiels au niveau de ces tronçons. Il considère que l'on est tous intéressé à ce qu'il y ait plus de confort, mais il se dit dubitatif sur les projets de pistes cyclables sur certains tronçons, notamment sur la route de Jussy. Il considère qu'il y a des choix à faire et que, si pour des questions budgétaires l'IN 144 ne peut pas être réalisée dans les temps décidés par la population, cela n'est pas si grave.

M. Prina indique qu'ils fourniront des statistiques à ce sujet. Il relève qu'il existe des statistiques accidents, mais aussi une analyse des points noirs au niveau du ressenti des usagers. Il souligne ensuite qu'ils ont superposé la carte des tronçons aménagés et les secteurs où il y avait des problèmes identifiés ou constatés après accident, ce qui a permis de prioriser les tronçons dont on parle. Par ailleurs, un certain nombre de tronçons doivent être assainis d'ici 2018, au niveau des nuisances sonores. Il s'agissait donc de se coordonner pour effectuer au même moment des mesures en faveur de la mobilité douce, notamment sur la pénétrante Vernier-Satigny.

M. Barthassat relève que de plus en plus de gens se mettent au vélo et que de plus en plus d'axes doivent être sécurisés en ce sens. Il observe qu'en outre, cet engouement pour le vélo crée des emplois puisque de plus en plus de concessionnaires ouvrent leurs portes. Il précise que lui-même, lorsqu'il est en

ville, ne se déplace plus qu'à pied, en vélo et en TPG. Il indique qu'il y a donc bon espoir que beaucoup de personnes fassent de même. De plus en plus, les communes font des demandes pour des pistes cyclables. Il estime que les choses changent et qu'il faut prendre conscience de ce changement.

Un commissaire MCG relève que l'on parle de mobilité douce, ce qui englobe aussi d'autres moyens de transports et pas seulement le vélo. Il observe par exemple que l'on n'a pas eu l'anticipation nécessaire pour les différents nouveaux modes de transports, notamment les overboards.

M. Barthassat relève que le plan d'actions concerne aussi les piétons et pas seulement les vélos. Par ailleurs, il souligne qu'il y a des mesures cyclables prévues au niveau du revêtement pour la route du lac.

M. Prina souligne que ce qui va être fait en matière de mobilité douce relève des mesures qui sont présentes au sein du plan d'actions déposé au Grand Conseil il y a quelques semaines

Audition de M. Patrick Saudan, membre du comité de Pro Vélo

M. Saudan souligne qu'il est membre du comité de Pro Vélo depuis plusieurs années et considère que le PL 11791 constitue un début de financement crédible de l'IN 144. Il rappelle que le projet concerne la réalisation de quatre liaisons cyclables continues sur quatre pénétrantes du canton. Il souligne que l'IN 144 demandait la création de pistes cyclables sur l'ensemble des réseaux primaires et secondaires, après un délai de huit ans suivant l'adoption du plan directeur de mobilité douce ; or, il relève que ce plan a été adopté en janvier 2013 et qu'il ne s'est pas passé grand-chose depuis. Il souligne qu'entre 2011 et 2014, seulement 40 km de pistes cyclables ont été aménagés. Le canton est certes en situation de déficit budgétaire, mais il estime qu'il convient de reconnaître que la mobilité douce n'a pas non plus été une priorité du gouvernement. Il relève que, si l'on prend l'exposé des motifs, qui est selon lui très clair, l'on constate qu'il convient de développer la mobilité douce pour des raisons de santé publique, mais aussi pour diminuer au maximum le trafic de transit, sachant que plus de 40% des déplacements se font dans un périmètre de moins de 5 km. Il considère donc que, s'il y avait un transfert de la population vers la mobilité douce, le trafic automobile serait notablement réduit. Ces deux raisons sont bien exposées dans les motifs du PL, mais Pro Vélo déplore néanmoins que l'exposé des motifs souligne que l'Etat n'est pas en mesure de remplir les exigences de l'IN 144, votée par le peuple, d'ici 2021. La demande de Pro Vélo est assez simple ; le PL demande un crédit de 8 millions jusqu'en 2018 et il souligne que la p. 25 du Plan d'actions de la mobilité douce décrit les points noirs identifiés sur le réseau cantonal. Il précise

qu'il y en a quatre : la route de Drize dans le secteur Rondeau de Carouge ; le carrefour route de Soral / route de Pré-Lauray ; la route de Chêne (chemin de la Montagne) ; enfin, la route de Lausanne à Bellevue. Il indique qu'il y a donc quatre points noirs clairement identifiés par l'Etat, mais que l'on parle d'une réalisation d'aménagements pour améliorer ces points noirs, seulement pour 2020. Pro Vélo demande donc à la commission de faire établir par le département le coût de la sécurisation de ces quatre points noirs et que cette sécurisation soit réalisée, dans le cadre de ce PL, entre 2015 et 2018. Il s'agit d'une mesure relativement urgente et donc prioritaire. Il s'agit d'une demande très concrète. Le département aurait dû prévoir ces aménagements dans ce PL, puisqu'ils auraient dû être réalisés en 2017 et 2018. Pro Vélo n'a, hormis ce point, aucune objection sur le fonds du PL.

Questions des députés

Un commissaire UDC désire savoir si M. Saudan a des chiffres sur la somme investie pour les 40 km de pistes cyclables réalisés entre 2011 et 2015. Il relève que, lorsque le département fait des travaux dans certaines zones, l'on fait directement soit une piste cyclable, soit une bande cyclable.

M. Saudan souligne que ces 40 km sortent de la p. 22 du Plan d'actions de la mobilité douce et rappelle que les communes participent aussi à la réalisation de ces tronçons.

Le Président propose au département de se prononcer sur la proposition de Pro Vélo, en la présence de M. Barthassat.

M. Barthassat souligne qu'aujourd'hui, il y a 1 million par année à la DGT pour cela. Il relève que, pour respecter l'IN 144, il faudrait 2 millions de plus et ajoute que la Ville de Genève s'engage à obtenir aussi 2 millions, de manière à avoir 5 millions par année. Lorsque de nouvelles routes cantonales sont construites, elles sont obligatoirement accompagnées de pistes cyclables.

M. Favre précise que ce PL est destiné à des projets très spécifiques concernant quatre pénétrantes. Il souligne que le Plan d'actions de la mobilité douce est traité en ce moment à la Commission des transports et précise que ces 8 millions correspondent à la somme qui leur manque pour mettre en œuvre le plan d'actions. Il précise qu'en parallèle, il y a des crédits dont ils disposent déjà et, en outre, que la Ville de Genève s'est engagée à mettre à disposition les crédits nécessaires pour les points noirs le concernant. Il souligne enfin que, si ces quatre points noirs sont dans le Plan d'actions de la mobilité douce, avec des indications temporelles, c'est qu'ils vont être résolus pendant la période indiquée.

M. Saudan comprend ces explications, mais il pense qu'il y a des priorités ; il estime que le département a privilégié ici les quatre pénétrantes, alors qu'il y a quatre points noirs particulièrement accidentogènes.

M. Favre explique que les quatre pénétrantes correspondent à ce crédit de 8 millions et qu'ils ont déjà les crédits nécessaires à la DGGC pour résoudre les points noirs évoqués. Il indique qu'ils vont donc pouvoir faire à la fois les deux choses.

M. Saudan indique qu'il prend acte des paroles de M. Barthassat et M. Favre et espère que l'échéancier sera donc respecté pour la résorption de ces quatre points noirs. Il se dit très content d'avoir entendu le département s'engageant formellement à résorber les quatre points noirs identifiés et ne maintient pas sa demande.

Une commissaire PS observe, concernant le point noir de Bellevue, que la commission a eu la preuve qu'une piste cyclable était intégrée au crédit d'investissement voté par le Parlement pour le secteur de Versoix, au sein du projet d'agglo 2. Elle désire néanmoins pouvoir repérer les trois autres points noirs afin de savoir s'ils sont inclus au sein du projet d'agglo ou alors s'il s'agit d'autres PL. Elle désire donc de plus amples détails sur ces points.

M. Favre indique qu'il n'est pas prévu de déposer d'autres PL car les budgets de la DGGC prévus pour cela ainsi que ces 8 millions sont suffisants.

M. Prina ajoute que, du point de vue de la sécurité, la situation sera améliorée par des modifications de marquage, de bordures de chaussée et de régulation lumineuse.

M. Prina souligne que le Plan d'actions de la mobilité douce précise que les sources proviennent du PA1, du PA2, de la H 1 50 (lorsque l'on développe notamment un tramway) et de projets ad hoc récemment votés. Il relève qu'il y a effectivement un certain nombre de choses faites pour la mobilité douce et il explique que les 8 millions de ce PL vont permettre de mettre en place les axes prioritaires définis et ainsi de compléter le réseau, notamment où il y a des problèmes de sécurité. Il estime que l'on va ainsi avancer pour mettre en place progressivement ce réseau cyclable d'intérêt cantonal, voté par le peuple, même si cela ne se fera pas tout à fait dans les délais prévus par l'initiative. Il souligne enfin que, dès que l'on augmente la part de la mobilité douce, l'on améliore la fluidité.

M. Favre observe que la H 1 80 a été votée de justesse par le peuple, et il ajoute que la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée met en exergue la nécessité de développer la mobilité douce, mais corrige aussi en partie les travers de la H 1 80. Ce contreprojet rend donc le tout plus cohérent dans une

approche multimodale. Il souligne que ce PL s'inscrit donc aussi dans cette nouvelle loi sur la mobilité.

Une commissaire PS observe que le plan de mobilité douce concerne aussi la sécurité des piétons et rappelle qu'il y a aussi des points noirs au centre pour ces derniers. Elle relève que cela est important, compte tenu du fait que 38% des accidents de piétons ont lieu sur des passages piétons, des zones qui devraient être sécurisées. Elle estime que le PL va donc aussi dans le sens d'une sécurisation des infrastructures destinées aux piétons. Elle pense que la proportion de la mobilité douce devrait être accentuée, sachant que l'on a beaucoup de retard au niveau de la prise en compte des piétons et des cyclistes.

Complément par le département (M. Prina, M^{me} Peracino)

M. Prina souligne que, en ce qui concerne l'accidentologie, l'on dénombre pour la période 2010-2015, sur la route de Jussy, 20 accidents dont 1 avec un vélo. Concernant la route de Peney, il précise qu'ils ont relevé 23 accidents, dont 3 impliquant des piétons, dont 1 tué. Il ajoute que l'avenue de Châtelaine a eu 99 accidents sur la période, dont 3 impliquant des vélos et 5 impliquant des piétons. Il précise ensuite que le carrefour du Mandement – route de Satigny n'a pas été un lieu d'accident, mais fait néanmoins partie de la coordination qu'ils doivent faire avec les projets de l'OPB. Concernant l'avenue Auguste-Dubois, il indique qu'il y a eu 10 accidents, pas d'accident impliquant des vélos ou des piétons, mais qu'il s'agit à nouveau de coordination avec les projets de l'OPB. Concernant la pénétrante d'intérêt cantonal de Corsier, il souligne que l'on relève une quinzaine d'accidents, dont 1 impliquant un vélo. Concernant les investissements cantonaux réalisés entre 2010 et 2015, il indique que le Génie civil a dépensé 50 millions pour des aménagements cyclables, dont 48 176 000 F pour des pistes cyclables, dont 30 millions sur le TCMC et le TCOB pour une totalité de 15 km d'aménagements cyclables. Il précise que les 20 millions restants ont permis de réaliser 12 km d'aménagements cyclables.

Débat

Un commissaire PLR se dit satisfait d'entendre ces chiffres et il estime que l'on voit donc bien que l'on a dépensé déjà 50 millions pour les aménagements cyclables. Il estime qu'il y a donc déjà un certain effort qui est fait et il aimerait que cela soit relevé par les personnes qui affirment que rien n'est fait en ce sens.

M. Barthassat souligne que l'Etat a besoin de ce montant de 8 millions, qu'il s'agit d'une économie pour l'Etat par rapport à ce que cela devait

normalement coûter et que c'est aussi une manière de se partager les frais avec la Ville. Il ajoute enfin que c'est aussi une façon de répondre à une demande d'une partie de la population qui pratique le vélo, qui a par ailleurs doublé ces dernières années.

Un commissaire Vert se dit satisfait de ces petits pas et considère qu'il est positif que l'on crée ces aménagements cyclables. Il se félicite par ailleurs qu'à chaque fois que l'on fait des aménagements, l'on fasse des aménagements pour les bus et la mobilité douce.

Un commissaire UDC constate que les 50 millions évoqués constituent les sommes dépensées jusqu'à aujourd'hui, mais il relève qu'ils demandaient aussi à obtenir le chiffre des investissements pour les vélos au sein du PL 11863.

M. Prina souligne que le total est de 16 millions de francs sur la période du PA2 (2015-2018) et que le détail sera explicité lors du point de l'ordre du jour consacré à ce PL.

Une commissaire PS considère qu'il faut voir l'investissement de la mobilité douce comme quelque chose destiné à la fois aux vélos et aux piétons. Elle relève que ces deux modes de transport sont importants et donc qu'il convient de ne pas toujours mettre les cyclistes en tête de la mobilité douce. Elle souligne que la marche fait aussi partie des recommandations au niveau de la santé et elle pense que, plus l'on aura de routes sécurisées pour tous les modes de transports, plus ces axes seront agréables à la fois pour les vélos et les piétons. Elle estime qu'il s'agit ici d'un bout de chemin effectué, mais qu'il conviendra d'en faire d'autres par la suite, compte tenu notamment de l'augmentation de la densification du canton.

Un commissaire UDC indique que, si l'on additionne les 5 millions des crédits de renouvellement et le PL 11863, l'on arrive à environ 85 millions. Il relève que les travaux ne sont pas terminés et ajoute que l'on sera donc bien au-delà de ce qu'avaient prédit les initiants. L'UDC n'est pas contre les vélos, mais préfère laisser le temps au temps et profiter d'un aménagement pour les normes OPB ou autre chose pour faire des aménagements en faveur de la mobilité douce. Il indique que pour ces raisons, l'UDC refusera ce PL.

Un commissaire PLR indique que le PLR va accepter ce PL, mais sous réserve de ce qui va se passer au niveau du projet de loi à 20 millions aux finances.

Un commissaire MCG indique que, contrairement à ce que certains groupes ont affirmé, beaucoup a déjà été fait pour la mobilité douce, mais il indique que, puisqu'il s'agit de la protection des éléments les plus faibles dans la circulation, le MCG soutiendra ce PL.

Un commissaire PDC indique que le PDC va soutenir ce PL.

A l'issue des débats, la commission décide de passer à la procédure de vote sur le projet de loi.

Procédure de vote

1^{er} débat

Le Président procède donc au vote de premier débat et soumet aux votes l'entrée en matière sur le PL 11791 :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstention : –

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

Titre et préambule :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstention : –

Le titre et le préambule sont acceptés.

Art. 1, Crédit d'investissement :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstention : –

L'art. 1 est accepté.

Art. 2, Planification financière :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstention : –

L'art. 2 est accepté.

Art. 3, Amortissement :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstention : –

L'art. 3 est accepté.

Art. 4, Utilité publique :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstention : –

L'art. 4 est accepté.

Art. 5, Contribution communale

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstention : –

L'art. 5 est accepté.

Art. 6, Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstention : –

L'art. 6 est accepté.

3^e débat

Le Président procède alors au vote sur le projet de loi dans son ensemble :

Vote final sur le PL 11791 :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstention : –

Le PL 11791 est accepté dans son ensemble.

Au vu de ces explications, la Commission des travaux, à sa majorité, vous recommande d'accueillir favorablement ce projet de loi et de le voter sans modifications.

Projet de loi (11791)

ouvrant un crédit d'investissement de 8 000 000 F pour la réalisation d'aménagements inscrits dans le Plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit de 8 000 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour la réalisation d'aménagements sur routes cantonales inscrits dans le Plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018.

² Il se décompose de la manière suivante :

| | |
|--------------------------|--------------------|
| – Acquisition de terrain | 40 000 F |
| – Travaux | 6 350 000 F |
| – Equipements | 135 000 F |
| – Honoraires | 601 500 F |
| – TVA | 570 120 F |
| – Renchérissement | 303 380 F |
| Total | 8 000 000 F |

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2016. Il est inscrit sous la politique publique J – Mobilité.

² Il se décompose de la manière suivante :

| | |
|---|--------------------|
| – Terrains (rubrique 06110600.500000) | 50 000 F |
| – Construction (rubrique 06110600.501000) | 7 785 000 F |
| – Equipement (rubrique 0603500.506000) | 165 000 F |
| Total | 8 000 000 F |

³ L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé sur le coût d'acquisition (ou initial) selon la méthode linéaire, sur une période correspondant à l'utilisation effective des éléments d'actifs concernés; l'amortissement est porté au compte de fonctionnement.

Art. 4 Utilité publique

Les travaux prévus à l'article 1 de la présente loi sont déclarés d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a, de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1933.

Art. 5 Contribution communale

Les communes concernées sont tenues de contribuer à la réalisation des projets prévu à l'article 1 de la présente loi par la cession d'emprise de leur domaine public ou par la réalisation de jonctions avec des voies communales.

Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Date de dépôt : 22 août 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le refus par la minorité du PL 11791 n'est de loin pas un vote contre l'application de l'IN 144. C'est un vote contre un surinvestissement de moyens alors que ces 8 millions devraient être investis dans d'autres réalisations beaucoup plus urgentes, comme par exemple l'assainissement des routes contre le bruit exigé par la Confédération.

En effet, selon l'OPB (Ordonnance sur la protection contre le bruit) les cantons ont jusqu'en 2018 pour réaliser ces travaux d'assainissement sans quoi ils perdront les subventions fédérales (plusieurs dizaines de millions de francs !), mais seront quand même obligés de les réaliser. Or le Conseil d'Etat a déjà indiqué au travers de rapports divers qu'il n'arriverait tout simplement pas à tenir cet objectif principalement par manque de moyens. Ce qui fait qu'à terme, ces réalisations nous coûteront beaucoup plus cher. Ce qui fait dire à la minorité que le Conseil d'Etat manque de vision sur les priorités à donner.

Pour ce qui est de l'application de l'IN 144 (acceptée par seulement 50,3% de la population), la minorité l'a toujours dit, elle préfère privilégier une réalisation par opportunité de travaux, comme la réalisation d'un nouveau tronçon de tram ou la réfection d'une route, plutôt que des investissements uniquement dévolus aux pistes cyclables, comme cela est le cas de ce projet de loi.

Depuis l'acceptation de l'IN 144, ce ne sont pas moins de 50 millions de francs qui ont déjà été investis pour la période 2010/2015. (Ces chiffres ont été obtenus grâce à l'insistance de certains commissaires. Bizarrement, le département n'était pas très enclin à fournir ces chiffres avant le vote de ce projet de loi.)

A cela s'ajoutent d'autres montants à sept chiffres qui viendront s'additionner s'ils sont votés par notre Grand Conseil : 16 millions provenant du PL 11863, 5 millions des crédits de renouvellement déjà votés en début de législature, le crédit pour la requalification de la route suisse à Versoix dont

une partie est prévue pour des pistes cyclables, 20 millions en suspens devant la Commission des finances, plus les 8 millions dont il est question. Ces chiffres cumulés représentent un montant total d'environ 100 millions. Ce qui, disons-le clairement, représente bien plus que ce que prévoyaient les initiants de l'IN 144, qui soit dit en passant n'arrêtaient pas de crier à qui veut bien l'entendre que l'Etat n'a rien fait depuis l'acceptation de l'IN 144, ce qui est bien évidemment totalement faux au regard de ces chiffres.

Pour ce qui est des délais, ce n'est pas un véritable problème pour la minorité. Car ce n'est pas la première fois que des délais ne seront pas respectés ou même la volonté populaire respectée. L'exemple cité plus haut en est un parmi tant d'autres. Il y a aussi l'IN 125 (pour une meilleure prise en charge des personnes âgées en EMS) qui n'a même jamais été réellement appliquée !

Il convient également de souligner que, même si tous ces montants étaient votés, ceux-là ne suffiront pas, non seulement à tenir ces fameux délais, mais aussi à réaliser l'ensemble du réseau cyclable. Il faudra pour cela investir davantage.

La minorité se demande finalement à quel prix nous devons absolument réaliser toutes ces pistes cyclables.

Non seulement construire des pistes cyclables coûte cher, mais cause d'innombrables dégâts collatéraux, comme le fait d'exproprier un agriculteur de ses terres ! Oui, vous avez bien lu. Dans ce projet de loi, il est prévu d'exproprier un agriculteur pour pouvoir réaliser une piste cyclable sur la route de Jussy. Ce que la minorité déplore, c'est que l'Etat aurait pu au moins avoir la décence d'indemniser correctement ce propriétaire plutôt que de se contenter du prix usuel des terrains agricoles et, face au refus du propriétaire de vendre son outil de travail, d'entamer une procédure d'expropriation. Mais le plus choquant dans cette affaire, c'est le conseiller d'Etat en personne qui est venu quasiment s'en vanter devant la commission, déclarant même qu'il n'hésiterait pas à le refaire si cela était nécessaire.

D'innombrables places de stationnement disparaissent aussi régulièrement sans que ces dernières soient compensées même partiellement.

Il y a aussi une récente étude de l'Office fédéral de la statistique qui démontrait que de plus en plus de jeunes rechignaient à utiliser le vélo, car peu pratique pour rester connecté via son smartphone et rouler en même temps. De plus, il semblerait également que la vente de vélos ait drastiquement chuté ces dernières années.

En conclusion, la minorité reste convaincue qu'il faut laisser le temps au temps pour la réalisation des pistes cyclables, qui seront à plus ou moins long terme réalisées, et donc la décision populaire sera finalement appliquée. Ce

projet de loi n'est qu'un surinvestissement inutile dans un contexte financier difficile, où l'Etat ne dispose pas d'un véritable budget pour l'année en cours et où un éventuel budget 2017 n'est de loin pas garanti. Par conséquent, la minorité vous recommande de refuser le présent projet de loi.