

Date de dépôt : 28 mai 2014

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Mme Lisa Mazzone : Combien d'accidents devront encore survenir avant la création d'itinéraires cyclables sécurisés, dans le respect de la volonté populaire ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 16 mai 2014, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Le 15 mai de cette année marquera les trois ans de l'adoption de l'initiative 144 pour la mobilité douce par le peuple. L'acceptation de cette initiative, ainsi que celle du premier Plan directeur de la mobilité douce, annoncent un changement de paradigme important : la mobilité douce est enfin considérée comme un moyen de déplacement à part entière. C'est la prémisse nécessaire à une réattribution de la voirie publique. En effet, la population ne considère plus aujourd'hui la route comme un canal pour les automobiles, mais bien comme un espace de mobilité qui doit être repensé en prenant en considération les mutations des habitudes de mobilité, tout autant que les enjeux de santé publique, de qualité de l'air et de qualité de vie en général.

Le 15 mai 2011, le peuple a ainsi revendiqué la création d'itinéraires cyclables directs, continus et sécurisés, sur les routes primaires et secondaires. Aujourd'hui, il n'est donc plus acceptable de faire louvoyer les cyclistes par des chemins de traverse. Ils doivent avoir leur place sur les axes principaux. Afin de sécuriser leurs déplacements mais également d'encourager de nouveaux utilisateurs à opter pour ce véhicule bon pour la santé et l'environnement, améliorant la qualité de vie de tous les habitants du canton.

Le constat aujourd'hui est dramatique et extrêmement préoccupant. Les accidents se multiplient sur les routes principales et sont autant de destins brisés. L'accident survenu avant les vacances de Pâques au goulet de Chêne-Bougeries est particulièrement consternant. En effet, l'association PRO VELO Genève avait déposé une pétition au Conseil d'Etat qui demandait explicitement une sécurisation de ce carrefour dangereux, emprunté par un grand nombre de cyclistes pendulaires.

Pourtant, depuis la votation du 15 mai 2011, rien, ou presque, n'a été constaté sur le terrain, pas plus que dans les prévisions budgétaires, alors que le projet de loi 11114 ouvrant un crédit extraordinaire d'investissement de 20 millions de francs pour la mise en œuvre de l'initiative 144 pour la mobilité douce s'enlise en commission des finances. En termes de réalisation d'envergure, la seule qui ait été mise en œuvre est la piste cyclable entre Soral et Lully. Si cet aménagement est réjouissant, on ne peut pas dire qu'il soit prioritaire, car il ne concerne qu'un bassin de population restreint. Bien plus, les axes entre les communes suburbaines et la ville de Genève devraient être aménagés en priorité, dans le cadre d'une mise en œuvre rapide du projet de huit pénétrantes cyclables.

Les propos de M. le Conseiller d'Etat Luc Barthassat, tenus lors du débat budgétaire de 2013, ne nous ont néanmoins pas échappés. En réponse à un amendement sur le budget d'investissement de la politique publique J, mobilité, qui visait à ajouter 5 millions de francs pour la mise en œuvre de l'initiative 144, il affirmait : « Je m'engage, face au Conseil d'Etat et à mes collègues, à reporter ces 5 millions sur le budget de l'année prochaine, avec des projets peut-être plus concrets à vous présenter. »

Quelle n'a pas été notre déception en découvrant le programme d'action 2014-2018 du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA). Après une lecture minutieuse permettant de débusquer le modique paragraphe traitant de pistes cyclables, on peut y lire :

Nouvelles pistes cyclables.

Mise en œuvre de la loi H 1 80 visant à réaliser des pistes et bandes cyclables en lien avec le réseau de routes primaires et secondaires.

2014 *Identification des secteurs cyclables prioritaires et des points noirs.*

Nous en restons pantois. Le peuple a revendiqué la création de pistes cyclables pour les routes primaires et secondaires du réseau routier et l'Etat prévoit, dans les quatre ans à venir, d'identifier les secteurs cyclables prioritaires et les points noirs ? ! Est-ce là une réaction responsable face aux accidents dramatiques impliquant des cyclistes ?

Par conséquent, nous aimerions savoir :

- 1. Quels sont les aménagements prévus dans les quatre ans à venir pour créer un véritable réseau d'itinéraires cyclables direct, continu et sécurisé ?*
- 2. Quel est le calendrier retenu pour ces aménagements ?*
- 3. Quels moyens financiers y seront dédiés ?*
- 4. Quelles seront les démarches entreprises auprès de la Ville de Genève pour qu'elle réalise les aménagements cyclables nécessaires très rapidement ?*

En d'autres termes, quel est le plan d'actions, et le plan financier permettant une mise en œuvre rapide de la loi H 1 80 pour la mobilité douce ?

Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat pour l'attention qu'il portera à notre demande.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le plan d'actions de la mobilité douce (PAMD) 2015-2019 est actuellement en préparation par la direction générale des transports (DGT). La programmation des mesures n'est pas encore arrêtée à ce stade de la planification.

Le PAMD s'inscrit dans la planification générale de la DGT à moyen et long termes. Sa validation par le Conseil d'Etat est prévue avant la fin de l'année 2014. La consultation auprès des associations de la mobilité douce aura lieu entre juin et septembre 2014, parallèlement à la consultation des communes.

Le besoin total en financement pour la mise en œuvre de la loi H 1 80 (hors Projet d'agglomération) est estimé entre 173 et 220 millions de francs.

Quant au financement des mesures prévues par le PAMD, il y a plusieurs sources potentielles de financement. La loi H 1 70 permet le complément du financement des projets inscrits dans le Projet d'agglomération. La liste des projets de mobilité douce figurant dans le projet d'agglomération est consultable sur le site de l'Agglomération franco-valdo-genevoise (<http://www.grand-geneve.org/>).

Compte tenu des impératifs budgétaires de l'Etat, des coupes budgétaires ont été entreprises dans chaque département. Ainsi, la direction générale du génie civil a vu son budget annuel dédié à la construction et à l'entretien des voiries cantonales divisé par quatre.

Des crédits spécifiques pour la réalisation d'aménagements cyclables font l'objet d'approbation du Grand Conseil. Un seul crédit pour la réalisation de pistes cyclables a été accepté par le Grand Conseil, à savoir le PL 8050, adopté en 1999 pour un crédit de 6 400 000 F. Actuellement, le projet de loi PL 11114 octroyant un crédit de 20 millions de francs pour réaliser des aménagements en lien avec la mise en œuvre de la loi H 1 80 est en cours d'examen à la commission des finances.

Dans ce contexte, il apparaît que la réalisation de l'IN 144, si elle doit être soutenue par le canton dans les mêmes proportions qu'elle doit l'être par les communes, ne pourra pas être effective à l'horizon 2019 comme le prévoit le texte.

Dès lors, une priorisation doit être faite selon trois axes, à savoir :

1. le réseau cyclable d'intérêt cantonal;
2. les mesures de sécurité pour les usagers;
3. les axes cyclables prioritaires.

1. Le réseau cyclable d'intérêt cantonal

Le réseau cyclable d'intérêt cantonal offre un maillage de liaisons cyclables qui relie efficacement les villages et lieux centraux du canton. Il est un élément central du plan directeur de la mobilité douce et est actualisé tous les 5 ans en fonction de l'évolution des planifications d'urbanisme et de transports cantonales et à l'échelle du Grand Genève. Il identifie les aménagements restant à réaliser pour garantir des itinéraires directs, continus et sécurisés. La mise en œuvre de ce réseau revient aux propriétaires des fonds, soit les communes et le canton.

2. Les mesures de sécurité pour les usagers

Certains carrefours et tronçons routiers ne donnent pas satisfaction aux usagers, qu'ils soient piétons, personnes à mobilité réduite, écoliers, cyclistes pendulaires, randonneurs, cyclotouristes ou nouveaux cyclistes. Il s'agit de prendre en compte ici les besoins concrets de ces usagers et d'identifier rapidement les tronçons, carrefours et traversées piétonnes les plus critiques, afin d'inscrire leur assainissement dans les budgets cantonaux 2015-2019.

Ces points noirs, s'ils semblent évidents à résoudre, doivent être confrontés aux difficultés du terrain (gestion des axes de tramway et de bus, programmation de la signalisation lumineuse, signalisations ou marquages adéquats pour améliorer la sécurité et la cohabitation entre les usagers, etc.). Pour cette raison, les réponses apportées par les autorités peuvent sembler longues à venir, voire ne pas être perceptibles pour les usagers.

On peut citer deux points noirs qu'il paraît urgent de supprimer rapidement : le goulet de Chêne-Bougeries et le carrefour de la Jonction/rue des Deux-Ponts.

3. Les axes cyclables prioritaires

Les projets de pénétrantes cyclables prioritaires, identifiées et présentées en 2012, font actuellement l'objet d'études approfondies qui devront être intégrées aux différents projets de renouvellement et d'entretien du réseau routier cantonal, cas échéant communal. Si des aménagements urgents nécessaires se trouvent sur ces pénétrantes, ils seront réalisés de façon prioritaire.

Au vu de ce qui précède, c'est en fonction de la programmation financière et des opportunités, que le Conseil d'Etat définira, dans le cadre de l'examen du Plan d'action de la mobilité douce 2015-2019, si des moyens financiers supplémentaires peuvent être alloués afin de répondre à la volonté populaire de développer les aménagements pour la mobilité douce.

Enfin, concernant les dossiers de compétence communale en matière d'aménagement, plus particulièrement au niveau de la Ville de Genève, le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) organise très régulièrement des séances bilatérales visant à faire avancer les projets de transport y relatifs. Dans le cadre de la mobilité douce, le DETA est en train de finaliser avec la Ville, en concertation avec le Conseil des déplacements (CODEP), le réaménagement du quai Gustave-Ador, qui prévoit une véritable piste cyclable bidirectionnelle côté Lac, séparée du trafic, sans empiéter sur la circulation automobile.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP