

Date de dépôt : 24 juin 2020

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Christo Ivanov : Pistes cyclables provisoires : quelle légalité pour quel coût ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 5 juin 2020, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Le 30 avril dernier, le Conseil d'Etat annonçait sa décision de mettre en place dans les plus brefs délais des aménagements provisoires en faveur de la mobilité douce, afin d'accompagner le retour progressif des activités économiques et sociales et de contribuer à limiter le risque d'engorgement du trafic induit par une utilisation accrue de la voiture.

La méthode a de quoi surprendre puisque ces mesures de circulation n'ouvrent aucune possibilité de recours, d'enquête publique, et la compensation des stationnements supprimés n'est pas requise. Pour certains, la décision du Conseil d'Etat restreint fortement les droits fondamentaux et constitue un déni de démocratie. Il faut dire que la survie de nombreuses entreprises est menacée par ces restrictions de circulation, à une période où l'économie a au contraire besoin d'un fort soutien.

Il semble également difficile de justifier la suspension des procédures administratives habituelles quant à la réalisation de ce type d'infrastructures routières en se fondant sur le respect de règles sanitaires générales, dont les prescriptions de l'Office fédéral de la santé publique en matière d'hygiène et d'éloignement social (Ordonnance 2 COVID-19 du Conseil fédéral et son arrêté cantonal d'application).

Enfin, la largeur des bandes cyclables selon les normes SN 640 201, SN 640 252 et SN 640 262 est de 1,50 à 1,85 mètre. En l'espèce, il a été rapporté à l'interpellant que les aménagements réalisés posent problème au regard de la largeur prescrite par les normes.

Mes questions sont les suivantes :

- Sur quelles bases légales le Conseil d'Etat s'est-il fondé pour prendre sa décision « de mettre en place dans les plus brefs délais des aménagements provisoires en faveur de la mobilité douce » ?*
- A combien s'élèvent les coûts de la réalisation et de la déconstruction de ces itinéraires cyclables provisoires ?*
- Les aménagements cyclables provisoires respectent-ils les largeurs minimales prescrites par les normes ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le semi-confinement a eu des conséquences majeures sur notre manière de vivre et de travailler, mais également sur celle de nous déplacer. La fréquentation des transports publics a ainsi chuté vertigineusement de près de 90% et le trafic automobile est tombé à moins de 60% de son niveau habituel.

Depuis la fin du mois d'avril, la reprise des activités économiques et sociales se déploie par étapes, dans l'ensemble de notre pays. Dans ce contexte, il s'agit de faire tout notre possible pour éviter une situation de blocage chaotique du trafic.

En effet, malgré le retour à une offre quasi intégrale des transports publics, leur fréquentation devrait demeurer à court terme bien en deçà du taux usuel, en raison du maintien confirmé par le Conseil fédéral des mesures d'hygiène et de distanciation. Cela signifie que des dizaines de milliers de trajets par jour ne peuvent plus s'effectuer par ce moyen de transport, risquant ainsi de se reporter sur la voiture. Sachant qu'en temps normal, le trafic routier dans notre canton est déjà saturé, il est évident qu'une augmentation importante de ce trafic conduirait à des situations d'engorgement nuisibles à toute l'activité du canton.

L'augmentation des besoins de déplacement en lien avec cette reprise des activités économiques et sociales a donc mis au défi le canton de Genève d'éviter un blocage généralisé induit par un recours excessif aux déplacements en voiture individuelle. Deux moyens s'imposaient naturellement. D'une part, l'incitation à poursuivre les activités en télétravail et, lorsque ce n'est pas possible, à étaler les heures de début et de fin du travail au-delà des heures de pointe. D'autre part, l'encouragement concret de la marche et du vélo lorsque les distances le permettent. Un potentiel de 20 000 usagers de la voie publique est ainsi susceptible, aux heures de pointe, de se reporter vers le vélo si des

conditions attrayantes et sécurisées pour circuler leur sont offertes. Cela permettrait ainsi d'atténuer le report des transports publics vers la voiture, et donc de limiter les risques de blocage, sans parler du fait que le vélo et la marche permettent, tout en se maintenant en bonne santé, de se protéger du risque de contamination.

Comme l'ont fait plusieurs villes dans le monde, il a donc été décidé en collaboration avec la Ville de Genève d'aménager provisoirement plusieurs axes stratégiques continus pour permettre aux cycles de circuler aisément et en sécurité entre les principaux secteurs du centre, et de mettre en place également des mesures efficaces en faveur de la sécurité et de la protection sanitaire des piétons.

En raison de l'urgence à agir, le canton et la Ville ont dû œuvrer dans des délais extrêmement courts. Les aménagements ainsi réalisés sont autorisés temporairement pour une durée de 60 jours qui pourrait être renouvelée, cas échéant. Ces aménagements correspondent, sur le principe, à des projets déjà en cours d'étude visant à répondre à des lacunes importantes en matière de continuité cyclable, ce qui constitue un frein important au développement de l'usage du vélo.

La mise en œuvre de ces corridors pour vélos a nécessité une redistribution de l'espace public disponible par des moyens simples, efficaces, adaptables et réversibles. Dès lors, ce sont principalement des voies existantes réservées aux automobiles, lorsque plusieurs d'entre elles existent pour le même sens de circulation, ainsi que des espaces dédiés au stationnement qui ont été utilisés pour les attribuer aux vélos.

Chacun de ces aménagements est observé jour après jour, en étant adapté au fur et à mesure lorsque des problèmes sont constatés. Ce fut notamment le cas s'agissant des quais de la rive droite, pour lesquels une reprogrammation des feux aux carrefours Fabri et Alpes a eu lieu, afin d'offrir plus de temps vert vers l'entrée en ville et compenser partiellement la suppression d'une voie de circulation. Des agents ont par ailleurs également été postés pour fluidifier le trafic. Depuis ces modifications, la situation s'est largement fluidifiée dans ce secteur.

Pour les mesures qui le nécessitent (pose ou dépose d'un signal prescriptif), l'office cantonal des transports (OCT) a édicté des arrêtés d'une durée de 60 jours pouvant être renouvelés, à l'échéance de cette première période de 60 jours, par un second arrêté identique au premier.

Les itinéraires cyclables, à l'instar des autres mesures de circulation prises récemment pour éviter les rassemblements de foule et donc la transmission du virus, telles que les restrictions du stationnement aux abords des quais, sont des cas d'application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR – RS 741.01), prévoyant que d'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales. Le coût des aménagements réalisés a été pris en charge par la Ville de Genève pour ce qui relève de sa compétence, soit les marquages et la signalisation verticale. Le canton, par l'intermédiaire de l'OCT, a pris à sa charge, pour environ 50 000 francs, les coûts d'adaptation de la signalisation lumineuse.

S'agissant enfin des normes professionnelles, ces dernières prévoient un gabarit minimum de 1,2 mètre pour une bande cyclable. Il n'y a en revanche pas de gabarit maximal. Toutes les bandes cyclables qui ont été autorisées répondent donc aux normes et recommandations suisses existantes.

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 :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS