

Date de dépôt : 19 mai 2021

Réponse du Conseil d'Etat

**à la question écrite urgente de M. Daniel Sormanni :
Aménagements routiers COVID-19 à Genève : entre espoir et
désillusions, quel est le bilan du département près d'un an après
leurs mises en œuvre ?**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 30 avril 2021, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Lot de désolations supplémentaires ayant accompagné le COVID-19 depuis le mois de mars 2020, les aménagements routiers fantaisistes décidés à la va-vite par le département des infrastructures (DI), sous la houlette approximative du magistrat en charge M. Dal Busco.

Limitation généralisée de la vitesse à 20 km/h sur des artères très fréquentées du réseau routier genevois dans l'hypercentre, suppression et rétrécissement des voies de circulation surchargées, création de pistes cyclables d'atterrissage, feux de signalisation paralysant la fluidité du trafic automobile, etc., etc.

Près d'un an après leurs mises en place synonyme de véritable cauchemar pour l'ensemble des automobilistes du canton, j'aimerais aujourd'hui savoir quel bilan le Conseil d'Etat est en mesure de tirer, notamment au regard des nombreux désagréments générés par ces aménagements. Pour ces raisons, il est aimablement invité à répondre aux questions suivantes et je l'en remercie par avance :

- 1) *Quels sont les chiffres exacts du taux de fréquentation relevés par les compteurs installés sur les pistes cyclables sur les axes routiers les plus fréquentés du canton (boulevard Georges-Favon, rue de la Croix-Rouge, quai Gustave-Ador, pont du Mont-Blanc, route de Frontenex, route de***

Chêne, avenue Pictet-de-Rochemont, avenue de Malagnou, route des Acacias, rue de Lausanne, avenue de France, etc.) ?

- 2) Quel est l'écart statistique du taux de fréquentation par les cyclistes des aménagements cyclables COVID-19 entre mars 2020 et mars 2021 ?*
- 3) Quels sont l'incidence et le taux de variation de ces aménagements en termes de pollution atmosphérique et de qualité de l'air à Genève entre mars 2020 et mars 2021 ?*
- 4) Est-ce que de véritables places de livraisons et pour artisans en opération sont prévues ? Si oui, à quels emplacements et à quel moment ? Et quels seront les moyens de surveillance pour éviter les squatters ?*
- 5) Est-ce que le département envisage d'instaurer une vignette spéciale pour les véhicules de livraisons et des artisans ?*
- 6) Quelle est l'incidence de ces mesures sur le trafic transfrontalier entre mars 2020 et mars 2021 ?*
- 7) Quelles mesures correctives sont envisagées afin de modifier ces pistes cyclables génératrices de bouchons et donc de pollution ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

1) *Quels sont les chiffres exacts du taux de fréquentation relevés par les compteurs installés sur les pistes cyclables sur les axes routiers les plus fréquentés du canton ?*

Les chiffres présentés dans le tableau ci-dessous sont issus des 5 campagnes de comptages effectuées sur la fin du printemps 2020 et l'été 2020 (fin mai, mi-juin, fin juin, mi-juillet et fin août) sur deux périodes durant la journée : le matin de 7h00 à 9h30 et l'après-midi de 16h00 à 18h30, le mardi ou le jeudi.

	fin mai 2020	mi- juin 2020	fin juin 2020	mi- juillet 2020	fin août 2020
Avenue de France	848	1 016	1 344	1 173	1 328
Quai Wilson	1 458	1 726	2 112	1 883	1 886
Quai du Mont-Blanc	1 757	1 707	2 763	2 152	2 599
Carrefour Favon	1 562	1 771	1 710	1 696	2 100
Carrefour Harry-Marc	187	241	279	193	252
Carrefour Bartholoni	329	339	468	377	461
Carrefour Hodler	395	453	603	527	589
Mail – Médecine	888	739	882	820	918
Tranchées – Florissant	969	1 190	1 151	1 035	1 407
Tranchées – St-Victor	797	924	995	807	1 126
Alpes	301	320	355	295	395
Mont-Blanc	1 289	1 070	1 359	1 287	1 661
Chantepoulet	1 150	916	1 062	1 051	1 387
Terreaux-du-Temple	604	733	718	722	850
Coulouvrenière	2 061	2 135	2 346	2 087	2 712
Arquebuse	362	372	432	594	488
Croix-Rouge	337	405	564	434	626
Voie Centrale	523	457	567	474	334
31-Décembre	569	557	677	487	640
Pictet – 31-Décembre	492	446	524	387	482
Frontenex – Favre – Vadier	2 518	2 435	2 660	2 257	2 608
	19 396	19 952	23 571	20 738	24 849

Les pistes cyclables provisoires ont atteint un premier pic de fréquentation durant la dernière semaine de juin, avec un passage sur la période des pointages de plus de 23 500 usagers. Un nouveau pic a été observé lors de la semaine de la rentrée scolaire, avec près de 25 000 utilisateurs sur la même période de

pointage. Entre le mois de mai et la fin août, l'utilisation de ces aménagements provisoires a augmenté de plus de 28%.

Par ailleurs et pour rappel, en été 2020 une progression de 22% du nombre de vélos comptés en comparaison avec l'année précédente avait été constatée.

2) *Quel est l'écart statistique du taux de fréquentation par les cyclistes des aménagements cyclables COVID-19 entre mars 2020 et mars 2021 ?*

Nous ne disposons pas de comptages permanents sur les aménagements cyclables COVID-19. Pour cette raison, il n'est pas possible de faire une comparaison spécifique sur ces aménagements. Toutefois, sur la base des compteurs permanents à notre disposition au centre-ville, on constate que la fréquentation des aménagements cyclables a été plus importante (+32%) en 2021 qu'en 2020 puisque les deux dernières semaines de mars de l'an dernier étaient complètement « confinées ». Par rapport à 2019, l'augmentation au mois de mars 2021 est de 8% malgré les restrictions encore en vigueur.

3) *Quels sont l'incidence et le taux de variation de ces aménagements en termes de pollution atmosphérique et de qualité de l'air à Genève entre mars 2020 et mars 2021 ?*

Il n'est pas possible d'établir avec certitude l'incidence des aménagements routiers en termes de pollution atmosphérique en général. Les mesures de la qualité de l'air sur l'année 2020 montrent que celle-ci s'inscrit dans l'évolution positive observée ces dernières années, en étant par ailleurs marquée par la situation sanitaire exceptionnelle, qui a contribué à la baisse des émissions polluantes liées à nos activités. Les mesures de confinement, mises en place en Suisse afin de limiter la propagation de la pandémie de la COVID-19, ont en effet eu des impacts directs et indirects sur les sources d'émissions de polluants atmosphériques. Les observations sont toutefois contrastées selon les polluants car, même si le trafic routier reste une source importante de polluants, il existe des sources multiples de pollution. Par exemple, pour le dioxyde d'azote (NO₂), polluant principalement émis par la circulation routière, une réduction des concentrations de NO₂ de près de 40% par rapport aux mesures effectuées sur la période équivalente moyennée sur 2017-2019 a été observée lors du premier semi-confinement. Dans le même temps, les concentrations en PM10 ont été plus élevées pendant les deux périodes de semi-confinement que sur les périodes équivalentes moyennées sur 2017-2019. Cette différence peut notamment s'expliquer par des apports dus à des épisodes de sables désertiques survenus en mars, avril et novembre 2020 et par des conditions météorologiques favorables à l'accumulation et à la remobilisation des particules fines.

Pour le surplus, la réduction des émissions du trafic routier constitue l'axe n° 1 de la Stratégie de protection de l'air 2030, dont deux des orientations sont le report modal du transport individuel motorisé (TIM) vers la mobilité douce ou les transports collectifs (TC) et la fluidification du trafic.

4) *Est-ce que de véritables places de livraisons et pour artisans en opération sont prévues ? Si oui, à quels emplacements et à quel moment ? Et quels seront les moyens de surveillance pour éviter les squatters ?*

Il existe environ 1 200 cases de livraison dans le canton. Ces cases jaunes interdites au parage sont utilisables par tous, pour une durée limitée à 20 minutes, prolongeable à 40 minutes si le volume est important, et ont vocation à être utilisées pour charger ou décharger des marchandises ou des personnes. Début 2020, une observation de terrain a relevé la mauvaise utilisation des cases de livraison. En effet, 56% des véhicules arrêtés sur ces cases étaient des véhicules privés, ceux-ci ne respectant en majorité pas la limitation de durée. Afin de rendre ces cases à ceux qui en ont besoin, une action de communication et de pédagogie a été menée en octobre 2020 par le biais de flyers sur les pare-brises. La Fondation des Parkings a ensuite intensifié la verbalisation. Une nouvelle observation de terrain est prévue une fois la crise sanitaire passée pour vérifier que la verbalisation a effectivement un impact sur le taux de rotation.

Une étude sera prochainement lancée pour identifier les zones où des cases de livraison seraient manquantes ou inadaptées dans les centres urbains de la ceinture urbaine.

5) *Est-ce que le département envisage d'instaurer une vignette spéciale pour les véhicules de livraisons et des artisans ?*

Une vignette pour les professionnels existe déjà. Il s'agit du macaron multizone « Plus » vendu par la Fondation des Parkings et permettant aux véhicules de société de se garer sur les zones bleues et blanches pour une demi-journée (10 francs) ou une journée (20 francs).

6) *Quelle est l'incidence de ces mesures sur le trafic transfrontalier entre mars 2020 et mars 2021 ?*

Il est difficile de mesurer l'incidence directe des aménagements cyclables COVID-19 sur la charge du trafic traversant les frontières. Toutefois, on peut affirmer que la mise en œuvre d'aménagements cyclables sécurisés, directs et confortables, contribue largement au report modal de la voiture individuelle motorisée vers le vélo, avec ou sans assistance électrique. L'augmentation

constante de la pratique du vélo corrélée avec la politique de développement du réseau cyclable menée tant par le canton que par les municipalités genevoises le démontre année après année, notamment lors des campagnes de comptages menées tous les 2 ans sur les principaux axes de la zone urbaine de notre territoire. On peut également citer les résultats de l'enquête menée en 2019 dans le cadre de la démarche Genève 2050 auprès de 5 000 personnes qui montrent que 87% des interrogés pratiqueraient plus régulièrement le vélo si davantage d'aménagements cyclables étaient réalisés.

7) *Quelles mesures correctives sont envisagées afin de modifier ces pistes cyclables génératrices de bouchons et donc de pollution ?*

Comme cela a déjà été annoncé à la fin de l'été 2020, les aménagements cyclables COVID-19 ont fait l'objet d'un monitoring tout au long de l'été pour identifier les améliorations à apporter à ces aménagements pour qu'ils puissent répondre au mieux aux attentes des différents usagers de la route.

Des mesures correctives ont été réalisées de juin à septembre 2020 sur les équipements de la signalisation lumineuse, afin de fluidifier le trafic. Les carrefours concernés sont :

- Harry-Marc/Georges-Favon
- Place du Cirque
- Georges-Favon/Place de la Synagogue
- Candolle/Saussure
- Place de Claparède
- Versonnex/31-Décembre
- Pont de la Coulouvrenière/Terreux-du-Temple
- Terreux-du-Temple/Temple
- Terreux-du-Temple/Passage pour piétons arrêt tram
- Chantepoulet/Place Lise-Girardin (anc. Place des Vingt-Deux Cantons)
- Chantepoulet/Berne
- Chantepoulet/Mont-Blanc/Ami-Lévrier
- Rue du Mont-Blanc/François-Bonivard
- Rue du Mont-Blanc/Quai du Mont-Blanc
- Servette/James-Fazy
- Servette/Lyon/Malatrex.

A l'issue de cette période d'essai, et constatant la forte progression de leur fréquentation, il a été décidé de pérenniser certains aménagements en l'état (rue de l'Arquebuse, place du Cirque, rue Harry-Marc, rue Jean-François-

Bartholoni, rue Alexandre-Calame, place de Neuve, avenue Pictet-de-Rochemont, rue Ferdinand-Hodler, boulevard des Tranchées, rue Chantepoulet et voie Centrale), en respectant les procédures usuelles, soit de publier les plans de marquage et arrêtés de circulation définitifs.

Des aménagements définitifs ont été réalisés sur les quais Wilson et du Mont-Blanc selon les travaux prévus avant la mise en place des aménagements temporaires.

D'autres aménagements temporaires sont au bénéfice d'arrêtés provisoires, comme ceux de la route de Frontenex et de l'avenue du Mail en attendant la réalisation de projets pérennes prévus ou ceux de la rue de la Croix-Rouge et du boulevard Georges-Favon – pont de la Coulouvrenière – rue des Terreaux-du-Temple en lien avec des procédures juridiques en cours.

La mise en œuvre de la feuille de route relative à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), permettra progressivement d'instaurer les principes d'exploitation du réseau routier définis dans la loi, notamment en ce qui concerne la priorité des transports publics et la mobilité douce. Les interventions sur la signalisation lumineuse qui en découleront viseront également à améliorer la fluidité du trafic.

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

La présidente :
Anne EMERY-TORRACINTA