

Date de dépôt : 30 octobre 2012

- a) RD 868-A** **Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan directeur de la mobilité douce**
- b) R 710** **Proposition de résolution de M^{mes} et MM. Anne Marie von Arx-Vernon, François Gillet, Antoine Droin, Antoine Barde, Loly Bolay, Jacques Jeannerat, Patricia Läser, Patrick Lussi, Alain Meylan, Jacqueline Roiz, Daniel Zaugg et Hugo Zbinden approuvant le plan directeur de la mobilité douce 2011-2014**

Rapport de majorité de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon (page 1)

Rapport de minorité de M. Florian Gander (page 90)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon

Sommaire

<i>Présentation du PDMD par le Département.....</i>	<i>3</i>
<i>Présentation des trois grands objectifs du PDMD :.....</i>	<i>4</i>
<i>Description des sept actions qui structurent le PDMD.....</i>	<i>4</i>
<i>Audition de la Coordination transports et déplacements (CTD), le 27 mars 2012.</i>	<i>9</i>
<i>Discussion de la Commission suite à l'audition de la CTD.....</i>	<i>10</i>
<i>Audition de Genève Rando, le 03 avril 2012.....</i>	<i>11</i>
<i>Discussion de la Commission suite à l'audition de Genève Rando.....</i>	<i>12</i>
<i>Audition du Groupement Transport Economie (GTE), le 17 avril 2012.</i>	<i>15</i>
<i>Discussion de la Commission suite à l'audition du GTE.....</i>	<i>16</i>
<i>Audition de l'Association des communes genevoises (ACG), le 24 avril 2012.</i>	<i>20</i>
<i>Compléments du département (Mise en œuvre du PDMD).....</i>	<i>23</i>
<i>Discussion de la commission (Mise en œuvre du PDMD).....</i>	<i>26</i>
<i>Proposition d'amendement de la résolution du Commissaire (L).....</i>	<i>29</i>
<i>Discussion finale.....</i>	<i>33</i>
<i>Vote de la commission</i>	<i>34</i>
<i>Commentaires de la rapporteure</i>	<i>34</i>

Mesdames et
Messieurs les députés,

Afin d'étudier le RD868, rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan directeur de la mobilité douce (ci-après PDMD), la Commission des transports (ci-après la Commission) s'est réunie à 6 reprises, les 27 mars, 3, 17, 24 avril, 8 mai et 2 octobre 2012. Le procès-verbal a été tenu par M. Aurélien Riondel, que la rapporteure remercie pour la fidèle restitution des travaux de la Commission.

M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME), a introduit le sujet à la première séance, puis a assisté aux séances.

La présentation de ce plan directeur a été assurée par M^{me} Julie Barbey Horvath (DGM). M. David Favre, secrétaire général adjoint au DIME, ainsi que M. Alexandre Prina, directeur de la planification générale à la DGM, ont également assisté aux séances, pouvant ainsi répondre aux questions des commissaires. La rapporteure les remercie pour leur précieuse contribution.

Présentation du PDMD par le Département

(annexes 1 et 2 : Présentation du Plan directeur de la mobilité douce)

M^{me} Michèle Künzler indique que le PDMD est un nouveau plan directeur, et que désormais, chacun des quatre piliers de la mobilité (transports publics, transports individuels motorisés, mobilité douce, stationnement) est coordonné par un plan directeur. M^{me} Michèle Künzler signale que cette démarche s'inscrit dans un cadre fédéral et que le PDMD a été présenté il y a une année, anticipant quelque peu l'application de l'IN 144 acceptée à peu près au même moment, qui demande l'établissement d'un plan directeur. Elle rappelle que la mobilité douce représente le 3^e pilier de la mobilité, longtemps sous-estimé, mais très important, notamment en tant que lien entre le TIM et les TC.

Le PDMD (annexe 1 : Plan directeur de la mobilité douce) s'inscrit dans les documents de planification cantonale, tels que le projet d'agglomération et les autres plans directeurs.

La mobilité douce englobe les modes de déplacements suivants : la marche à pied, la bicyclette, le vélo à assistance électrique (VAE), les engins assimilés à des véhicules (trottinettes, skates, patins à roulettes), les véhicules à propulsion humaine (éventuellement assistés d'un moteur électrique) servant au transport de biens et personnes (vélos-taxis, vélos-cargos), ainsi que les dispositifs d'aide à la mobilité des personnes handicapées ou âgées.

Les objectifs du PDMD sont une meilleure prise en compte de la mobilité douce et la valorisation de son potentiel, à savoir qu'elle présente une meilleure efficacité sur courtes distances (3 à 5 km), qu'elle protège l'environnement, qu'elle a besoin de peu d'espace et qu'elle a un effet bénéfique sur la santé. Entre 2000 et 2005, le nombre de ménages sans voiture et la part modale de la mobilité douce ont augmenté.

Même si les modes de déplacements doux jouissent de conditions en constante amélioration, il existe encore de nombreux obstacles qui n'encouragent pas la population à les utiliser.

Présentation des trois grands objectifs du PDMD :

- Traitement égalitaire des trois grands types de transport (TIM, TC, mobilité douce),
- Soulagement du TIM et du TC par l'augmentation du nombre d'adeptes de la mobilité douce (par libération de l'espace),
- Amélioration de la coordination entre les acteurs du domaine. Il s'agit entre autres de proposer une vision cantonale et de promouvoir le dialogue avec les communes.

Description des sept actions qui structurent le PDMD.

Action 1 : « Mettre en œuvre un réseau cyclable général intégrant une vision d'agglomération pour favoriser l'usage du vélo ». M^{me} Barbey Horvath annonce que le Département a mis au point une carte avec les tronçons déjà aménagés pour les vélos et ceux qui devront l'être. Le réseau cyclable est constitué d'itinéraires « paysagers », 50 km à équiper (mais le plus souvent il s'agit seulement de mettre en place un balisage), d'itinéraires « pénétrants », 28 km à aménager, dont 21 sur route cantonale, et d'itinéraires de « maillage », 56 km à aménager prioritairement.

Action 2 : « Améliorer le niveau de qualité des espaces piétons en renforçant la coordination entre Canton et communes et assurer un suivi des planifications en faveur des piétons ». M^{me} Barbey Horvath mentionne qu'il a été décidé de ne pas dessiner de carte piétons mais indique qu'une couche SITG des itinéraires piétons sera créée. Elle précise qu'il s'agit d'évaluer les besoins en termes de réaménagement des interfaces (entre autres les gares CEVA) et des liaisons à forts enjeux (accès au lac, aux écoles, etc.). En outre, elle précise qu'une directive cantonale réglant les conditions de circulation des piétons aux intersections réglées par des feux de circulation sera publiée. Enfin, elle signale que l'accès aux gares et grandes

interfaces de transports publics et la voie verte d'agglomération (espace mixte piétons-vélos) constituent des enjeux prioritaires.

Action 3 : « Assurer les conditions d'un fonctionnement normal des réseaux MD existants en obtenant un meilleur respect des règles en général et en arbitrando l'usage du domaine public ». M^{me} Barbey Horvath indique qu'il s'agit de garantir le fonctionnement des réseaux de mobilité douce, objectif qui s'étend sur trois axes : mise en place d'une campagne de contrôle 2 à 3 fois/an, création de groupes de travail pour établir des critères afin de régler les conflits d'usages et réexamen des standards d'entretien avec les services cantonaux et communaux.

Action 4 : « Renforcer l'offre en stationnement vélos sur les domaines public et privé tant en quantité qu'en qualité, en coordination avec le Plan directeur du stationnement ». M^{me} Barbey Horvath annonce qu'une carte des besoins est en cours d'élaboration. Elle précise qu'il faut prioritairement favoriser le stationnement dans les espaces de transbordements avec les TC, mais aussi encourager les entreprises et les communes à développer leur offre. Enfin, elle déclare que les conditions de stationnement vélos dans les immeubles doivent être améliorées tant au niveau de l'accès que de la sécurité.

Action 5 : « Compléter la promotion de la mobilité douce notamment par une mise en relation des transports collectifs et du vélo dans un esprit de complémentarité et soutenir la diffusion de nouveaux services vélos ». M^{me} Barbey Horvath signale qu'il s'agit de promouvoir le vélo auprès de nouveaux publics à travers de nouveaux services comme le vélo en libre-service et le vélo à assistance électrique (VAE). Elle mentionne également la possibilité de coupler la promotion des mobilités douces à des actions de prévention santé.

Action 6 : « Structurer la participation des multiples acteurs concernés par le développement de la mobilité douce dès la planification des projets ». M^{me} Barbey Horvath précise que les mesures à mettre en place sont la définition des conditions de coopération entre les acteurs du domaine, l'élaboration de guides-conseils pour la planification, l'aménagement et la gestion des réseaux et, surtout, la mise au point d'un dispositif de communication entre les usagers et les autorités, servant notamment pour la compilation des points à améliorer.

Action 7 : « Créer une structure de projet dédiée à la mise en œuvre du PDMD afin de coordonner les différentes actions ». M^{me} Barbey Horvath indique qu'un comité de collaboration entre tous les services de

l'Etat concernés par la mobilité douce a été instauré, auquel a été invitée la Ville de Genève.

Résumé : Suite aux travaux liés au RD 868, Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan directeur de la mobilité douce, la Commission a souhaité traiter le RD910, Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan directeur du réseau routier. Les résolutions liées aux PDMD et PDRR ont ainsi été votées à la majorité le 2 octobre 2012.

Evolution de la mobilité

Un député (MCG) demande quelles sont les catégories de permis qui connaissent une baisse. La DGM répond qu'il s'agit de l'établissement du permis de conduire chez les 18-25 ans. Différents facteurs influencent cette baisse, dont certains indépendants de la mobilité douce, comme l'augmentation des coûts inhérents à la démarche.

Fonctionnement des réseaux et contrôle

Un député (MCG) demande si le PDMD inclut des mesures de répression des infractions commises par les cyclistes. Il demande quelles pourraient être les mesures de prévention contre ces infractions. Le Département répond que la volonté du Conseil d'Etat est de réduire l'ensemble des infractions à la LCR, commises par tous les usagers de la route. Le nombre d'infractions LCR est incroyablement élevé à Genève, les infractions qui empêchent les personnes à mobilité réduite ou avec une poussette de se mouvoir normalement sont des infractions – et des incivilités – graves. Le Conseil d'Etat a décidé de créer une brigade dévolue aux infractions routières, tandis que les campagnes d'information et de formation à l'école continuent, et il pourrait être proposé de renforcer celles destinées aux adultes.

Une députée (Ve) demande s'il existe une coordination entre la DGM et le DCTI pour permettre, lors de travaux, aux usagers de la MD de continuer à utiliser la voirie. Si oui, elle demande s'il est prévu d'améliorer la coordination. Le Département répond que les maîtres de chantier sont tenus d'installer un dispositif qui permette aux piétons et, secondairement, aux cyclistes de continuer à utiliser la voirie. La DGM précise qu'il est prévu de créer des procédures afin de mieux guider les maîtres d'œuvre, qui ne savent souvent pas très bien comment mettre en place des déviations MD.

La même députée demande s'il existe une différence de traitement entre les vélos électriques normaux et ceux à grande vitesse (qui ont une plaque jaune). La DGM répond qu'ils sont tous deux assimilés à des vélos et utilisent les aménagements qui leur sont dévolus.

Une députée (S) indique que la gestion des infractions est un problème conséquent et demande au CE quand il se décidera à interdire l'accès à la vieille ville aux usagers qui n'ont rien à y faire. A plusieurs reprises, le Département a encouragé la Ville de Genève à installer des bornes rétractables qui interdiraient l'accès aux véhicules non-autorisés.

Un député (Ve) demande s'il est prévu de mieux répondre aux plaintes de police concernant les vols de vélo. Le Département répond que la police se doit de faire preuve d'empathie à l'égard de ce genre de plainte, et que, d'autre part, la mise en place de stationnement vélo sécurisé pourra répondre en partie à cette requête.

Aménagements cyclables

Une députée (PDC) demande des précisions sur les différents types de tronçons aménagés pour les vélos (pénétrant, paysager, de maillage). Elle demande confirmation que les définitions ne se basent pas sur la différence entre ville et campagne. La DGM répond que les itinéraires paysagers peuvent se situer aussi bien en ville qu'à la campagne, pourvu que l'aménagement cyclable soit à l'écart du trafic (« itinéraire bis » ou aménagement sécurisés en bordure des tronçons à fort trafic). Le Département ajoute que le réseau aménagé est conséquent et qu'il s'agit désormais de créer des liaisons entre les tronçons aménagés et de gommer les points noirs existants.

La même députée demande s'il existe des communes exemplaires en matière d'attention aux cyclistes. La DGM répond être de plus en plus régulièrement consultée par les communes pour de nouveaux aménagements. Elle indique que la Ville de Genève, malgré des améliorations à apporter, reste la référence sur le canton en matière d'aménagements cyclables.

Un député (L) demande sur quels critères se base la décision de tracer une bande cyclable ou de construire une piste cyclable. Il indique que les nouveaux aménagements cyclables réduiront forcément l'espace dévolu au TIM et demande s'il existe une carte listant les endroits où de telles mesures sont envisagées. La DGM répond que la différence d'espace occupé par une piste et une bande cyclable est minime et que les aménagements cyclables se font en cohérence avec les objectifs de la planification du réseau routier. A part l'identification des tronçons du réseau cyclable restant à aménager, le

Département n'a pas produit de cartographie spécifique des projets nécessitant un arbitrage entre TIM et MD.

Le même député demande si le PDMD prévoit d'améliorer la signalisation des contresens, qui sont actuellement particulièrement dangereux de nuit et par temps de pluie. La DGM répond qu'il s'agit surtout d'une question d'habitude des usagers cyclistes et automobilistes, mais qu'il existe des mauvais exemples de contresens, devant être améliorés. Le domaine de la signalisation routière est régie par une ordonnance fédérale et la marge de manœuvre du canton est par conséquent limitée. La DGM rappelle que le canton avait réfléchi à mettre en place des marquages originaux, initiatives qui avaient été réproouvées par la confédération.

Sur le même sujet, un député (Ve) demande s'il existe des statistiques qui pourraient confirmer que les contresens cyclables ne sont pas dangereux, car il a le sentiment que les cyclistes ressentent aussi le manque de sécurité de ces aménagements. La DGM répond qu'il n'existe à sa connaissance aucune statistique au sujet des contresens vélos. Néanmoins, ce point ne figure pas au premier plan des plaintes exprimées par les cyclistes.

Le même député demande s'il est prévu d'améliorer les aménagements existants, car il estime que certaines pistes cyclables sont mal pensées. La DGM répond que l'amélioration du réseau existant est bien évidemment à l'ordre du jour.

Stationnement vélo

Une députée (PDC) demande quels types de dispositifs sont prévus pour améliorer la sécurité du stationnement vélo. Selon elle, le fait de se faire régulièrement voler son vélo représente, pour de nombreuses personnes, un frein important au passage à la MD. Le Département confirme qu'il s'agit d'un élément primordial. Un réseau de vélostations est en cours de construction dans les lieux de forte importance en TC. D'autre part, un travail important est mené avec les régies, qui permettra d'améliorer la sécurité du stationnement vélo.

Loi sur la mobilité douce

A la question d'un député (L) demandant de préciser le lien entre le PDMD et l'IN 144, le Département répond qu'une des demandes de l'IN 144 est la mise en place d'un plan directeur. En cela, un lien définitoire unit les deux textes. Le Département précise que l'IN144 n'est pas mentionné dans l'historique, car le processus de rédaction a été initié avant l'adoption de l'IN.

Le député rétorque qu'il serait toutefois important de faire un lien entre les deux, notamment en vue du vote du PDMD.

Audition le 27 mars 2012 de la Coordination transports et déplacements (CTD) représenté par M. Roger Deneys, Président de la CTD, M^{me} Lisa Mazzone, Coordinatrice PRO VELO Genève (association membre de la CTD), M. Thibault Schneeberger, coordinateur Actif-Trafic (association membre de la CTD) M^{me} de Roguin, Secrétaire de l'ATE (association membre de la CTD) , M. Marco ZIEGLER, membre du comité de Mobilité piétonne Genève.

La CTD exprime la satisfaction générale de l'ensemble de ses associations face au PDMD. Pour la CTD, le document est une concrétisation de l'IN 144 et un signe de la volonté du Conseil d'Etat d'aller de l'avant dans le domaine de la mobilité douce.

La CTD ajoute que ses associations ont été consultées lors de l'élaboration du PDMD, et souhaite que ce document soit régulièrement mis à jour, en application de la loi H 1 80.

La CTD procède à une lecture du PDMD, en commentant ses actions.

Action 1 : La CTD déclare que l'aménagement des routes pénétrantes doit être considéré comme une priorité.

Action 2 : La CTD exprime d'abord le plein soutien des associations qui défendent les intérêts des piétons au PDMD. Si la CTD reconnaît que le domaine est compliqué à gérer car dépendant en grande partie des communes, il est, selon elle, nécessaire que le canton propose une vision transversale, et notamment sur les questions de sa compétence, tels que la signalisation lumineuse adaptée aux piétons, ainsi que les aménagements d'espaces publics, où il est nécessaire de mettre à jour « les bonnes pratiques », sans trop se focaliser sur les normes des ingénieurs, qui oublient parfois le bon sens.

Action 3 : La CTD souhaite que soient édictées des normes claires et contraignantes à l'attention des communes concernant l'entretien dû aux intempéries, mais aussi aux inconvénients causés par les bris de verre.

Action 4 : La CTD se réjouit d'une future amélioration du stationnement vélo et rappelle que cette problématique avait fait l'objet d'une pétition déposée au GC. Elle indique qu'il serait opportun de proposer des stationnements certes sécurisés, mais aussi couverts. Elle précise que les centres culturels devraient faire l'objet d'une attention particulière.

Action 5 : La CTD indique qu'il serait bon de mettre l'accent sur le vélo à assistance électrique, notamment sur son potentiel d'utilisation combinée avec les TC. Elle juge les actions prévues bonnes, mais se demande quels seront les moyens financiers qui permettront de mener à bien ces initiatives.

Action 6 : La CTD suggère que la plate-forme instaurée par l'action numéro 6 se réunisse de façon régulière et qu'elle soit rapidement mise en place après l'adoption du PDMD. Elle insiste sur l'importance d'un dispositif de réclamation unique et rappelle qu'il s'agit d'une demande récurrente tant de la part des usagers que des associations d'usagers. La CTD regrette que les nouvelles mobilités douces – rollers, trottinettes, etc. – ne soient pas mentionnées dans le PDMD; celles-ci requièrent des aménagements spécifiques. Au surplus, la CTD se demande s'il ne serait pas pertinent d'inclure également le transport professionnel dans la mobilité douce, en vertu de l'augmentation de la messagerie et du transport de marchandise à vélo.

Action 7 : La CTD affirme que l'action numéro sept est la clé de voûte de l'ensemble du PDMD : la coordination entre les différentes instances publiques et les moyens alloués à la structure projet sont d'une haute importance. Elle évoque la possibilité de diriger un faible pourcentage (2 ou 3%) de la redevance poids-lourds, actuellement allouée dans sa totalité au CEVA, aux actions en faveur de la MD.

Discussion de la Commission suite à l'audition de la CTD

Actions en faveur des piétons

A la question du Président, demandant si les associations piétonnes se sont plaintes du fait que le PDMD ne propose pas d'action localisée ou de carte d'itinéraires pour les piétons, la CTD répond que les chemins de randonnée sont de la compétence du canton. L'association juge opportun le fait que les communes gèrent le reste des aménagements piétons, même si elle regrette un traitement des piétons inégal d'une commune à l'autre ce qui est parfois problématique.

Taxe cycliste

Un député (L) demande si, dans la mesure où les automobilistes s'acquittent d'une taxe, les audités seraient favorables à l'introduction d'une taxe cycliste. La CTD répond que ce serait une mesure peu judicieuse, au vu des économies que permet la mobilité douce (espace, stationnement, énergie) et de son effet positif sur la santé publique. La CTD précise qu'une telle proposition irait à l'encontre de la tendance générale, en rappelant par

exemple que la vignette vélo a été abolie, ce qu'elle trouve par ailleurs regrettable.

Vélos à assistance électrique

A la question d'un député (Ve) demandant aux audités quelles seraient, selon eux, les mesures d'encouragement qui pourraient inciter la population à opter pour les vélos à assistance électrique, la CTD confirme que le vélo à assistance électrique (VAE) est une bonne alternative au TIM et qu'il jouit des mêmes avantages que les autres modes de mobilité doux, ce qui constitue une raison suffisante pour l'adopter. Elle signale qu'il existe des aides communales à l'achat de vélos et de VAE, et considère ces mesures d'encouragement comme bonnes.

Le Président rappelle que le VAE représente une solution intéressante pour des trajets de moyenne et grande distance. La DGM précise que le canton subventionne également l'achat de VAE, même si ce subventionnement passe par les communes.

Au sujet des vélos à assistance électrique, la CTD souligne en conclusion que la question des différences de vitesses doit être considérée, en rappelant à ce titre que la cohabitation parfois difficile entre les vélos et les piétons provient d'une différence de vitesse.

Audition de Genève Rando, le 03 avril 2012, représenté par M. Christophe Schulé, président de Genève Rando, accompagné de M. Jean-Paul Cima, responsable technique de l'association.

Genève Rando tient à la distinction entre piétons et randonneurs : si un randonneur est toujours un piéton, l'inverse n'est pas vrai. Le balisage pédestre répond en Suisse à des normes très strictes, à ce titre l'association ne trouve pas pertinent, contrairement à ce que souhaiterait le PDMD, de développer la randonnée pédestre en ville, excepté pour les pénétrantes vertes. Les difficultés principales tiennent à l'obstacle que représente les revêtements dur (goudron) tant pour les piétons que pour les randonneurs. Genève Rando souhaite le dégrappement de certains tronçons afin d'améliorer la situation, citant l'exemple du parc Beaulieu (Ville de Genève).

Pour Genève Rando, les feux de signalisation constituent le deuxième obstacle : sur les itinéraires piétons, ceux-ci devraient être priorités par rapport aux modes de transports motorisés. Enfin, l'association rappelle que les chantiers ne mettent pas toujours en place des déviations piétonnes satisfaisantes. Genève Rando aborde également le facteur de risques pour les piétons que représentent les camionnettes qui manœuvrent sur les trottoirs sans la prudence nécessaire, et espère que le nouveau système de

coordination que demande le PDMD portera ses fruits, car il y a un manque dans ce domaine.

En ce qui concerne les moyens de promotion de la mobilité piétonne, l'association évoque la possibilité de mettre en place des fléchages, même partiels, à l'écart des grands axes. Elle se prononce en faveur du développement du système des Pédibus (accompagnement scolaire selon des horaires et parcours réguliers), de l'aménagement de zones piétonnes et de l'organisation de visites de quartier. L'association attire l'attention sur les conditions météorologiques défavorables qui impliquent un report des piétons sur les transports publics : l'offre en TC devrait en tenir compte. Enfin, l'association s'étonne que le Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) ne mentionne pas les rollers et les trottinettes.

Pour conclure, l'association rappelle qu'il existe sur le canton deux itinéraires nationaux (numéros 3 et 4, respectivement « Panorama alpin » et le « Chemin de Compostelle »), et 380 km de chemins balisés selon les normes fédérales sur le canton (ainsi que 110 km transfrontaliers), sur les 60 000 km que compte la Suisse. Genève Rando a la charge de l'entretien du balisage des chemins sur le canton, mandat pour lequel l'association reçoit 24 000 frs/année. L'association souhaite attirer l'attention de la Commission sur la nécessité d'un entretien rigoureux du balisage des itinéraires cantonaux et transfrontaliers.

Discussion de la Commission suite à l'audition de Genève Rando

Entretien et balisage

Un député (UDC) demande si un balisage perfectionné est vraiment nécessaire et s'il ne serait pas envisageable de mettre un place un système plus léger, quitte à obliger les randonneurs à se munir d'une carte. Genève Rando indique que le balisage doit se conformer aux normes fédérales, qui assurent son uniformité à travers le pays. Le système suisse est très performant et accessible, entre autres parce qu'il permet de ne pas toujours avoir recours à une carte.

Le même député demande si un allègement du dispositif ne pourrait pas diminuer les charges qui incombent aux communes. Genève Rando répond que ce ne sont pas les communes qui ont la charge de l'entretien des chemins, mais l'Etat, sauf pour les tronçons situés sur fonds communaux. On distingue deux types d'entretien : celui du balisage, dont Genève Rando a la charge sur le canton, et celui des chemins pédestres, plus important, incombant aux collectivités. Les tronçons figurant dans le Plan directeur des chemins de randonnée pédestre sont en principe entretenus par le canton, même s'ils

avaient été aménagés par des communes avant l'introduction du Plan directeur. Selon Genève Rando, la situation actuelle est toutefois floue et mériterait d'être précisée.

Un député (MCG) souhaiterait être sûr d'avoir bien compris la répartition des coûts d'entretien entre le canton et les communes. Genève Rando rappelle que seuls les chemins qui figurent au Plan directeur dépendent du canton, ce qui n'est pas le cas de tous les chemins pédestres. L'association ne s'occupe que de la maintenance du balisage et envoie des demandes de travaux à la DGNP (environ 50 par année).

A la question du même député demandant si Genève Rando collabore avec des associations françaises, l'association indique qu'elle entretient des contacts avec Codérando 74. Genève Rando mentionne l'existence d'associations actives sur les massifs du Vuache et du Salève.

Un député (Ve) demande ce que Genève Rando pense de la simplification des panneaux à laquelle souhaite procéder la ville de Zurich sur conseil de l'OFROU et de l'introduction d'une vignette pour randonneurs.

Genève Rando affirme qu'il n'y a pas lieu de modifier le système de signalisation pédestre, déjà simple, mais approuve la simplification de la signalisation routière. L'association signale que des études ont montré que les chemins de randonnée rapportent plus aux cantons et aux communes sur lesquels ils se trouvent qu'ils ne coûtent. En effet, il rappelle que la randonnée est un immense marché, raison pour laquelle le fait de faire payer les randonneurs ne se justifie pas.

Catégories d'usagers « piétons », « randonneurs » et cohabitation

Un député (Ve) aimerait que les personnes auditionnées s'expriment plus longuement sur la distinction entre piétons et randonneurs. Genève Rando explique que les chemins de randonnées doivent répondre aux normes fédérales de balisage. Comme la ville présente déjà un excès de signalisation, il ne fait pas de sens, selon Genève Rando, d'y rajouter des panneaux pour randonneurs. L'association précise qu'un promeneur n'est pas un randonneur, qui est toujours un petit pèlerin. Le piéton se déplace pour aller d'un endroit à un autre, alors que le randonneur sort de la ville pour découvrir un endroit de nature. Le Président respecte la distinction faite par Genève Rando entre piétons et randonneurs, mais constate que les audités ont aussi défendu les intérêts des piétons. Suite à une nouvelle question d'un député (MCG) s'interrogeant sur cette distinction faite entre piétons et randonneurs, Genève Rando rappelle que la marche en ville ne peut pas être considérée comme de la randonnée, car elle dépasse largement le taux maximum de 10 % de

tronçons goudronnés. L'association rappelle que la L 1 60 distingue un volet piéton et un volet randonnée.

Un député (Ve) demande que Genève Rando s'exprime sur la cohabitation entre les piétons et des modes de transports à roues, comme les rollers et les trottinettes. L'association identifie le problème du partage d'un espace entre des utilisateurs qui se déplacent à des vitesses différentes, par exemple les piétons et les trottinettes ou rollers. Néanmoins, Genève Rando signale que la cohabitation de ces modes de transport sur les trottoirs est possible.

Promotion de la marche à l'attention des jeunes et des enfants

Un député (MCG) demande quelles sont les actions de promotion de l'association à l'attention des jeunes et des enfants. Genève Rando répond avoir de la peine à proposer des activités de randonnée aux enfants, dont l'attention doit être constamment renouvelée. Genève Rando mentionne l'existence d'une association qui propose aux classes une aide pour l'organisation de courses d'école à pied.

Un député (Ve) s'interroge sur le développement du système de Pédibus, estimant que l'existence de lignes Pédibus représente un constat d'échec. Pour ce député, il serait normal que les enfants puissent se rendre seuls à l'école à pied et de façon sûre. Genève Rando répond que de plus en plus d'enfants vont à l'école en bus et estime que les Pédibus peuvent contrer cette tendance. L'association réitère sa proposition d'organiser des visites piétonnes de quartier à l'intention des classes ou du grand public.

Promotion touristique

Un député (UDC) estime que les arguments touristiques de la marche à pied devraient être mieux exploités, comme c'est le cas en France.

Le président demande quelle est la collaboration entre Genève Rando et les milieux du tourisme, car il pense qu'il serait intéressant de développer des itinéraires entre ville et campagne, qui allient marche à pied et découverte du patrimoine. Genève Rando évoque les projets réalisés dans le cadre du tricentenaire de Jean-Jacques Rousseau. L'association signale que Suisse Mobile, fondation suisse, est chargée de la « commercialisation » des chemins pédestres. Une réunion par année est organisée à Genève entre Suisse Mobile, Genève Rando, les partenaires publics et les offices de tourisme. Il annonce que les milieux touristiques commencent à prendre conscience du potentiel touristique de la marche à pied.

Planification

Un député (UDC) estime que la randonnée doit absolument figurer, au sens le plus large, dans le PDMD. Le Département rappelle qu'il existe un

Plan directeur des chemins de randonnée pédestre, élaboré par la Direction générale de la nature et du paysage, en collaboration avec la DGM. Cette dernière indique que les Plans directeurs de la mobilité douce et des chemins de randonnée pédestre sont pensés de façon coordonnée et cohérente. La DGM précise encore que le Plan directeur de la mobilité douce inclut une approche transfrontalière, et rappelle l'existence d'un groupe de travail qui a pour tâche de réunir toutes les planifications piétonnes communales, afin d'établir les besoins dans le domaine.

Audition du Groupement Transport Economie (GTE) le 17 avril 2012, représenté par M^{me} Nathalie Hardyn, nouvelle Présidente du GTE et M^{me} Isabelle Fatton, Secrétaire du GTE.

Le GTE s'était opposé au premier projet de Plan directeur de la mobilité douce qui lui avait été présenté au CODEP en mai 2010, en raison d'une absence de base légale. Ce refus avait également été motivé par un scepticisme face à un transfert modal des TC vers la mobilité douce. Le GTE estime que la base légale concernant la mobilité douce doit être précisée. Selon l'association, de nombreuses inconnues planent encore sur la concrétisation des revendications de l'IN 144, à savoir : la mise en place de pistes ou bandes cyclables sur l'ensemble du réseau primaire et secondaire, la construction de stationnement vélo aux principaux lieux d'activités et arrêts de transports publics, l'aménagement de traversées piétonnes sur l'ensemble du réseau primaire et secondaire, la création d'îlots, la régulation des carrefours en faveur de la mobilité douce, ainsi que la répartition du financement de ces initiatives. Le GTE regrette que le Plan directeur n'aborde pas la question du financement, et est d'avis que les aménagements devraient être discutés dans le cadre du programme de construction des routes.

Toutefois, le GTE se veut être une force de proposition et non une force de blocage. Selon le GTE, la mobilité douce doit être encouragée, de par les avantages qu'elle présente pour les courtes distances et comme moyen de rabattement sur les TC en campagne. L'offre doit être définie en fonction de la demande et ne doit pas être surévaluée. Le GTE est d'avis que le vieillissement de la population représente un frein à l'essor de la mobilité douce. En s'appuyant sur les statistiques de la distance parcourue moyenne par moyen de transport, le GTE rappelle que le vélo reste un mode marginal.

Le GTE pense qu'il est important que les milieux des transporteurs, des entreprises et du commerce soient associés à l'élaboration de la politique de la mobilité douce, car la question de la cohabitation entre véhicules

professionnels et cyclistes et piétons se pose (gênes mutuelles). L'association attend toujours la mise en place d'une structure qui permettrait d'embrasser une vision d'ensemble de la mobilité à Genève. Le GTE rappelle les remarques émises par les milieux économiques sur le plan directeur cantonal 2030, qui devraient être prises en compte.

Le GTE est d'avis qu'il n'est pas opportun d'équiper les axes pénétrants d'aménagements cyclables, si ces derniers se font au détriment des voies TC en site propre et s'il existe en parallèle des itinéraires cyclables sécurisés et aussi efficaces. L'association prône une coexistence des modes de transport par un partage réfléchi de l'espace public, sans essayer de partager tous les espaces entre tous les modes de transport. Selon le GTE, il n'est pas toujours nécessaire de séparer les utilisateurs, à l'instar de ce que fait le canton de Berne, qui commence à renoncer à l'aménagement de bandes cyclables au profit d'une cohabitation. Le GTE considère très important d'aménager les interfaces multimodales de stationnements et d'abris vélos, mais remarque qu'il ne faut pas en prévoir l'obligation dans toute nouvelle construction, pour des raisons de coût pour les entreprises. Selon elle, les autorités doivent en rester au stade de l'incitation.

Le GTE rappelle que le Plan directeur cantonal 2030 prévoit l'arrivée de 100 000 personnes et affirme qu'elles ne seront pas toutes piétonnes. Le GTE suggère la création d'une matrice de hiérarchisation entre les différents modes de transports, car il estime que l'État doit fixer des priorités dans la place accordée aux différents types de transport selon le type d'axe et la localisation.

Concernant le volet piéton du Plan directeur de la mobilité douce, le GTE rappelle que toute amélioration du niveau de qualité des espaces piétons passe par la mise en place de la stratégie de piétonisation basé sur le mécanisme de compensation des places des parkings (PL 10816).

Le GTE indique enfin que l'enjeu principal des différents plans directeurs de la mobilité est leur coordination.

Discussion de la Commission suite à l'audition du GTE

Un député (Ve) s'étonne que le GTE se soit prononcé contre le transfert modal des TC vers la mobilité douce. Il rappelle que les bus et les trams sont souvent bondés et que chaque kilomètre fait en TC entraîne un coût pour la collectivité. Le GTE répond qu'il considère le transfert de la voiture vers la mobilité douce comme prioritaire, le transfert des TC vers le vélo comme secondaire.

Cohabitation sur les axes principaux

Un député (Ve) relève qu'alors que le GTE prône la cohabitation entre les différents usagers, le Groupement s'offusque de la présence de vélos dans le trafic sur les axes importants. Il estime par ailleurs que ce ne sont pas les cyclistes qui gênent le trafic professionnel dans leur progression, mais bien les voitures.

Concernant la cohabitation, le GTE indique qu'une matrice de hiérarchisation permettrait de régler les conflits au sujet du partage de l'espace public. Selon le GTE, le trafic doit être séparé sur les axes à fort trafic, mais pas sur le réseau secondaire de campagne.

Au sujet de l'obstacle que peut représenter la mobilité douce pour le transport professionnel, le GTE précise que ce sont les aménagements cyclistes qui peuvent gêner, pas les cyclistes. Elle évoque la présence de bandes ou de pistes cyclables qui empêchent les camions de manœuvrer ou de stationner pour des livraisons.

Un député (Ve) fait référence à l'OFROU, qui indique qu'un aménagement cycliste ne sera pas utilisé au-delà d'un pourcentage de détour par rapport à la ligne directe. Il signale que le pont des Bergues dépasse ce ratio en comparaison de la ligne directe représentée par le pont du Mont-Blanc. Il rappelle les dispositions fédérales, selon lesquelles les cyclistes ont le droit d'emprunter toutes les routes, à l'exception des autoroutes et semi-autoroutes. Le GTE confirme que les cyclistes peuvent utiliser toutes les routes, mais affirme qu'il ne faut pas toujours prévoir un aménagement cycliste.

Le même député demande l'avis du GTE au sujet de la possibilité d'introduire une zone 30 sur une route principale, fixée par arrêt du TF concernant une localité de Suisse alémanique (Münsingen). Les représentantes du GTE répondent n'avoir pas connaissance de cet arrêt.

Le Président demande s'il est exact que le GTE s'oppose à la construction systématique d'aménagement sur les axes primaires et pas le long des axes primaires. Il rappelle que plusieurs communes ont mis en place des pistes cyclables en parallèle aux axes principaux.

Le GTE confirme ne pas être gêné par le principe de ces aménagements, mais par la réduction de la voirie conséquente à leur mise en place. Il explique que la séparation des modes de transport est le meilleur moyen pour éviter les conflits entre les utilisateurs, qui s'accroissent lors d'intersections et de feux.

Cohabitation sur les aménagements modes doux

Un député (MCG) demande ce que pensent les audités de l'introduction de trottoirs 100 % piétons. Le GTE répond que les vélos n'ont pas le droit de rouler sur les trottoirs.

Le même député demande au GTE comment il voit l'intégration des rollers et des trottinettes, question à laquelle le Groupement répond qu'il s'agit de modes de transports trop marginaux pour faire l'objet d'une attention d'un Plan directeur. Le GTE ajoute que ces modes sont trop lents pour les pistes cyclables. Le député prend note de cette réponse et pointe le fait que le GTE ne s'oppose pas à l'utilisation de la route par les vélos, bien qu'ils soient beaucoup plus lents que les voitures. A cette remarque, le GTE répond qu'il est nécessaire de distinguer les différents types d'utilisation du vélo (de loisir, quotidienne...), ce à quoi pourrait participer la matrice de hiérarchisation.

Hiérarchisation du réseau

Une députée (PDC) demande s'il est exact que le GTE prône l'aménagement de voies entièrement dédié au transport motorisé et d'autres, à la mobilité douce. Le GTE préconise la mise au point d'une matrice de hiérarchisation, qui privilégierait les aménagements cyclables dans les quartiers, au détriment des grands axes. La hiérarchisation permettrait de réduire les conflits concernant les feux de circulation aux carrefours.

Au sujet de la mise en place d'une matrice de hiérarchisation, un député (S) fait remarquer que les critères décisionnels diffèrent selon les camps. Il demande aux audités quel pourrait être le dénominateur commun entre toutes les parties. Le GTE répond que le comité de coordination évoqué à l'action 6 du Plan directeur serait à même de répondre à cette question.

Le même député rétorque que la réponse du GTE constitue un moyen et pas une réponse de fond. Ce à quoi le GTE répète sa position opposée à la création systématique d'aménagements cyclables sur les réseaux primaires et secondaires.

Infractions routières

Un député (Ve) fait remarquer que les piétons ne respectent pas la signalisation lumineuse et propose de considérer l'ensemble des infractions commises sur la route. Il demande au GTE s'il est favorable à un contrôle de police renforcé pour tous les usagers, ce que ses représentantes confirment.

Un député (MCG) demande quels pourraient être les moyens de lutte contre les infractions à la LCR. Le GTE répond qu'il est illusoire de croire à un respect de la loi par tout le monde, et que les policiers ont de nombreuses

choses à charge en plus de la répression à la LCR. Le développement des campagnes de prévention et de répression est évoqué par le GTE comme solution.

Stationnement vélo

Une députée (PDC) demande aux audités de préciser leur point de vue concernant l'impossibilité des commerces d'installer du stationnement vélo sur le domaine privé. Le GTE précise que sa remarque ne concernait pas les centres commerciaux, qui peuvent installer du stationnement vélo sur leur domaine privé, mais les petits commerces, et ajoute que de nombreuses entreprises de service sont dans la même situation.

Evolution de la mobilité et évolution démographique

Un député (Ve) souhaite revenir sur la question de la mobilité chez les personnes âgées. Il affirme que celles-ci sont de grands utilisateurs des TC et, grâce à l'état de santé toujours meilleur du 3e âge, indique qu'elles représentent un fort potentiel de hausse de mobilité douce. Le GTE est d'avis qu'il existe un plafond à l'augmentation de la mobilité douce. Selon le Groupement, les trottoirs sont suffisamment larges pour les piétons, à condition que les vélos ne les empruntent pas.

Le Président précise que de nombreux médecins insistent sur l'intérêt du vélo en tant que moyen d'amélioration de la santé publique, et remarque qu'entre l'âge de la retraite et l'âge où l'on ne peut raisonnablement plus monter sur un vélo, il s'écoule de nombreuses d'années.

Le GTE confirme que la mobilité douce est importante pour des questions de santé publique, mais précise que la pratique de ces modes de transports chez les personnes âgées demeure limitée au domaine des loisirs, et que les personnes âgées n'utilisent pas le vélo par tous les temps.

A ces considérations sur les limites de la pratique des mobilités douces, le Département souligne que la mobilité douce comprend aussi les piétons.

Concept général de mobilité

Le Département annonce que le concept directeur général de la mobilité est en phase de finalisation. Il rappelle les dernières statistiques montrant une augmentation importante de la part modale des vélos (environ 30 %), et que la mobilité douce comprend également les piétons. Il rappelle également que la loi H 1 80, découlant de l'adoption de l'IN 144, est entrée en vigueur depuis pratiquement une année.

Audition de l'Association des communes genevoises (ACG) le 24 avril 2012, représenté par M^{me} Catherine Kuffer, Présidente de l'ACG, et M^{me} Anne Penet, Directrice adjointe.

Position générale de l'ACG et réponses du Département

L'ACG rappelle que les communes sont particulièrement concernées par le Plan directeur de la mobilité douce, et se réjouit de sa formalisation, en lien avec l'adoption de l'IN 144.

L'ACG relève qu'en matière de complémentarité des transports, il existait une carence au sujet de la mobilité douce, qui restait en quelque sorte le parent pauvre du déplacement à Genève.

Selon l'association, il est nécessaire d'instaurer une vision globale de la mobilité douce, d'où l'importance de la concertation entre les acteurs. L'ACG, représentante des communes, affirme que celles-ci auront à cœur de conserver leur autonomie en la matière.

L'ACG est favorable à l'expression qui figure dans le RD : « le canton doit coordonner et les communes, rester pilote ». Elle exprime toutefois ses doutes quant aux délais énoncés dans le Plan directeur (2014), certainement trop court pour la mise en place d'aménagements parfois lourds. A cette position, le Département rappelle la mise en place de deux niveaux de planification : des plans directeurs à long terme et des plans d'action de la durée d'une législature.

A propos de l'action 6 du PDMD, l'ACG souhaiterait une précision du Département sur l'expression « entretenir une culture commune », également utilisée dans le RD. Le Département répond que la culture commune évoquée signifie que le canton servira d'appui technique pour les communes. Un « kit » expliquant la façon de penser et de construire des aménagements cyclables sera mis à leur disposition.

Préoccupation des communes

L'ACG expose aux commissaires les préoccupations que lui ont adressées certaines communes.

Premièrement, des communes lui ont fait part de leur souhait de voir réalisé des liaisons cyclables intercommunales, et pas seulement de la périphérie vers le centre de façon radiale. Le Département confirme que les aménagements sur les liaisons radiales représentent une priorité, mais que des axes tangentiels figurent également au Plan directeur. La DGM précise que l'objectif du PDMD est bien d'établir des priorités entre les projets d'aménagements, tant sur le réseau de pénétrantes que sur le réseau de « maillage » intercommunal.

Deuxièmement, certaines communes ont demandé si la politique de mobilité douce s'adressait en priorité aux cyclistes sportifs, de loisir ou quotidien.

Troisièmement, d'autres ont exprimé leurs craintes de voir les zones industrielles oubliées par les aménagements cyclables, alors qu'il s'agit d'espaces où la demande peut être importante. La DGM confirme qu'il est primordial que les zones industrielles soient desservies par le réseau de mobilité douce et rappelle que le projet de « voie verte » traverse à plusieurs reprises des zones industrielles.

L'ACG précise que si les communes urbaines jouissent d'un grand potentiel de développement en matière de mobilité douce, il en va autrement des communes rurales, dont le potentiel est constitué par la possibilité de rabattement sur les TC.

A la question d'une députée (PDC) qui demande que l'ACG précise ce qu'elle entend par des « incitations envers les communes », il est répondu que le RD 868 suscite un grand intérêt pour l'aménagement de zones de rencontre ou d'aménagement cyclables. L'ACG estime que le canton devrait encourager les communes à ne pas se reposer sur leurs acquis, et voit la plate-forme de concertation comme un lieu d'incitation.

Selon l'ACG, un kit de construction d'aménagements constitue une bonne idée, tant il est vrai que les communes ne possèdent pas toujours les compétences nécessaires dans leur personnel. L'association insiste toutefois sur le respect des compétences communales.

La même députée (PDC) demande quel type de réaction devrait provoquer auprès des communes l'obligation de mettre à disposition des stationnements vélo. L'ACG ne souhaite pas apporter une seule réponse au nom des communes, car leur situation varie énormément. A titre d'exemple, l'ACG précise que des stationnements vélo pourraient se révéler superflus en milieu rural.

Mise en œuvre des aménagements de mobilité douce

Une députée (S) demande si chaque commune devra se prononcer par l'intermédiaire de son conseil municipal au sujet des moyens à mettre en œuvre pour les futurs aménagements, et s'interroge sur la forme que devra prendre la coordination intercommunale, en se demandant si l'ACG ne pourrait pas endosser ce rôle. L'ACG répond que les mesures devront être approuvées par les conseils municipaux. La DGM précise qu'il existe deux types de projets : sur voirie cantonale et sur voirie communale. Dans le premier cas, la participation des communes est moins importante, excepté comme interlocuteur qui pourrait garantir l'intégration du nouvel

aménagement dans le réseau de maillage. Dans le second cas, la direction de projet impliquera les communes, car les aménagements concernent directement une ou plusieurs communes. L'ACG estime qu'il serait positif d'inclure les communes à tous les stades décisionnels, notamment en tant que moyen de soutien et de diffusion d'une culture commune.

A propos de la coordination intercommunale, l'ACG rappelle que son influence est limitée face à l'autonomie communale, mais insiste néanmoins sur la nécessité de transversalité. L'ACG remarque que la structure de coordination introduite par l'action 6 n'inclut pas l'ACG, ce à quoi la DGM précise que l'ACG devrait être partie prenante de la direction de projet (cf. action 7).

Le Département précise que les projets du PDMD situés sur la voirie communale incluent automatiquement les communes concernées. D'autre part, la coordination se fait par le biais du PDMD et également par le Plan directeur des chemins de randonnée pédestre, inscrit dans la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre. En sus des aménagements pour la mobilité douce, le Département a comme mission la mise en place d'un fléchage cycliste et piéton performant.

Concernant l'action numéro 2, l'ACG rappelle que de nombreuses oppositions s'étaient manifestées de la part des propriétaires lors de tentatives de mise en place de chemins ruraux intercommunaux. Le Département répond que la loi fédérale permet l'aménagement de ce genre de chemins. Il indique que les chemins pédestres sont parfois considérés de façon abusive comme un facteur d'insécurité, en particulier à l'égard des voleurs.

Un député (UDC) doute de la possibilité de mettre en œuvre le Plan directeur. Il demande d'abord si les ressources financières seront suffisantes pour appliquer le Plan directeur dans les huit ans que le texte prévoit, et ensuite si les communes ont déjà communiqué à la DGM leurs demandes de modifications afin qu'elles figurent au Plan directeur. L'ACG rappelle que les délais sont courts, en particulier pour la planification des financements, et qu'elle n'a pas été le lieu de rassemblement des demandes de chacune des communes, ces dernières ayant été consultées directement. La DGM répond que les remarques des communes ont été dans l'ensemble prises en compte dans le processus d'élaboration du PDMD. Le Département indique que le financement des voies cyclables d'intérêt cantonal, mais situées sur voirie communale a parfois suscité des réticences de la part des communes concernées.

L'ACG indique que les communes sont largement favorables au principe d'aménagement de leur territoire pour la mobilité douce. Elle demande

comment se répartit le financement entre le canton et les communes. La DGM répond que la loi indique que les cantons et les communes financent les aménagements en faveur de la mobilité douce. Il signale que le principe qui prévaut jusqu'à présent est que le propriétaire finance l'aménagement. Le Département confirme que les cas litigieux sont très rares, en précisant que les aménagements très onéreux, type ouvrage de franchissement, pourront être réglés au cas par cas le moment venu.

A la lumière des auditions pratiquées, un député (L) souhaite que le Département apporte des précisions sur deux points : la façon dont se fera l'aménagement des pénétrantes et l'élaboration d'une grille de critères décisionnels. Il annonce un préavis favorable des groupes radical et libéral concernant le RD 868.

Le Département confirme la présentation détaillée des huit itinéraires qui ont été décrits dans la presse et que cette intervention pourra répondre en partie à la première interrogation. Les mesures seront légères, par souci d'économie. 100 km de pistes et bandes cyclables ont déjà été aménagés en Ville de Genève et 360 km sur le reste du réseau. Il s'agit en grande partie d'améliorer ce qui existe déjà.

Un député (L) souhaiterait que la présentation des huit axes prenne en compte les incidences sur la voirie existante. Il demande quel est le nombre de kilomètres de routes à la fois en ville et dans le canton, ce à quoi la DGM répond qu'il y a 1820 km de route dans le canton, sans compter l'autoroute.

Compléments du département (Mise en œuvre du PDMD)

(annexe 3 : 2^{ème} présentation)

La priorité du Département est d'aménager huit itinéraires pénétrants de sorte qu'ils soient sécurisés sur toute leur longueur.

Contexte : croissance du trafic vélo

En guise d'introduction, les derniers comptages vélos sont commentés par la DGM. Le trafic cycliste a quadruplé lors des 20 dernières années, et a doublé en 10 ans. Ces chiffres sont obtenus par comptages manuels effectués tous les deux ans à différents emplacements de l'agglomération, comptages organisés conjointement par la Ville et le canton. Le trafic vélo compté en hiver (décembre) est relativement élevé (80%) par rapport au trafic mesuré en été (mai-juin), surtout lorsque le tronçon mesuré est bien aménagé. D'autre part, un point de comptage automatique a été installé sur l'avenue d'Aïre, passage important, car il se situe à la fois sur un itinéraire pénétrant et de loisir. Ce point permet d'obtenir des statistiques complémentaires : on voit

par exemple que le nombre des passages sur ce point de comptage automatique pour une journée représentative dessine une courbe typique du trafic pendulaire. Au sujet des comptages manuels, une distinction a été faite cette année entre les vélos classiques et les vélos à assistance électrique (VAE), dont le nombre s'établit à un peu moins de 10 % à Genève. Chiffre légèrement supérieur à la moyenne nationale qui est d'environ 6 %. Par comparaison des comptages effectués sur les différents ponts sur le Rhône, on peut noter la préférence des cyclistes pour les grands axes routiers. Ces statistiques prouvent aussi que les travaux diminuent de façon importante le trafic vélo. L'élément clé de l'analyse des comptages vélo est l'augmentation de 30 % constatée entre 2009 et 2011 – aussi bien en été qu'en hiver. En conclusion, les comptages ont mis au jour une triple nécessité : aménager les grands axes routiers – qui sont fortement utilisés par les cyclistes –, offrir de bonnes conditions dans les quartiers et accompagner les cyclistes lors de travaux.

Une députée (PDC) demande si des comptages sont également pratiqués en dehors de la ville, ce que confirme la DGM.

La même députée demande si ces statistiques distinguent le trafic de loisir du trafic quotidien. La DGM précise que les comptages manuels sont pensés pour saisir le trafic quotidien (comptage lors de périodes de pointes de jours jugés comme représentatifs : mardi ou jeudi) et indique que le nouveau poste de comptage automatique produira des données au sujet du trafic de loisir.

Priorisation des aménagements

La priorité du Département est d'aménager huit itinéraires pénétrants de sorte qu'ils soient sécurisés sur toute leur longueur.

La DGM présente la carte du réseau cyclable d'intérêt cantonal, qui est annexée au Plan directeur de la mobilité douce (PDMD), et annonce que les aménagements de première priorité seront réalisés à l'horizon 2014 et ceux de seconde priorité, par la suite. La DGM rappelle que la « voie verte d'agglomération », itinéraire paysager d'importance, se construit petit à petit. Les huit axes pénétrants prioritaires sont ensuite listés. La DGM rappelle qu'un des critères importants pour les choisir était le fait d'être déjà aménagés sur la plus grande partie de leurs tronçons. Cela permettra de les sécuriser complètement sans grands investissements. La DGM mandate des bureaux d'études afin de déterminer les points noirs qui seront améliorés et de définir la façon d'aménager les itinéraires. Elle annonce que les projets se feront en collaboration avec la Direction générale du génie civil et les communes traversées. Les objectifs de la mise en place de ces itinéraires sont : une planification par itinéraire (mettant en évidence les discontinuités), un

pilotage de projet cantonal (directement issu de la planification concernant la mobilité) et des actions prioritaires sur certains carrefours, conformément à la loi H 1 80.

Pénétrantes prioritaires

La DGM présente le cas des quais Gustave-Ador et de Cologny (sur l'axe de Corsier). En tirant parti de travaux réalisés par la Ville de Genève pour installer un revêtement limitant les nuisances sonores, la DGM souhaite améliorer l'aménagement du tronçon pour les cyclistes (piste cyclable bidirectionnelle côté lac). D'autre part, sur ce tronçon, un travail de mise en conformité des traversées piétonnes sera réalisé. La DGM précise que l'écoulement du trafic motorisé ne sera pas réduit avec ce nouvel aménagement, qui est également lié à la mise en place d'un itinéraire cyclable balisé vers Hermance, et au projet de passerelle mobilité douce parallèlement au pont du Mont-Blanc.

La DGM annonce que la mise en place des huit itinéraires prioritaires se fera dans un souci de planification multimodale coordonnée. Cette planification multimodale pourra permettre également d'augmenter la vitesse commerciale des TC ou d'améliorer le trafic des TIM.

Une députée (S) estime que la rive droite est défavorisée par rapport à la rive gauche. Elle demande pourquoi il n'existe pas d'itinéraire prioritaire vers le Grand-Saconnex et l'aéroport. La DGM répond que l'axe Grand-Saconnex-Ferney n'a pas pu être retenu en raison du projet de tram prévu dans cette zone, qui provoquera la redéfinition de l'aménagement des espaces routiers. La DGM ajoute que les communes ont toujours l'occasion de mettre en place des aménagements. Le Département précise avoir dû définir des priorités (entre autres en raison d'un manque de moyens), qui n'ont pas volonté d'exhaustivité.

Hierarchisation du réseau

La DGM rappelle que les projets d'axes pénétrants s'inscrivent dans une planification globale du trafic, notamment en intégrant les besoins des TC et des communes. Elle rappelle que la suppression des points noirs cyclistes représente une priorité. En guise d'exemple est présentée la typologie du réseau routier développé dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), qui permet de donner un cadre pour la conception de différents types d'aménagement.

Mesures pour les piétons

La DGM présente ensuite les actions qui seront menées sur le réseau piéton, parmi lesquels : une meilleure définition des fonctions et qualités des divers itinéraires piétons et randonneurs (y compris les cheminements mixtes

piétons-vélos), l'amélioration de la base cartographique SITG (notamment l'ajout d'itinéraires d'intérêt cantonal), la mise en place d'une vue d'ensemble des planifications piétonnes cantonales, l'identification des possibilités de mise en valeur ou d'extension du réseau des chemins de randonnée pédestre. La DGM conclut en mentionnant la nécessité d'identifier et sécuriser les traversées piétonnes de routes à fort trafic qui ne sont pas satisfaisantes.

Concertation, promotion, organisation

La DGM aborde le thème de la concertation menée dans le cadre des futurs aménagements cyclables, et annonce la concertation lancée avec les projets de pénétrantes cyclables. Elle rappelle la mise en place de la future plate-forme de la mobilité douce à laquelle participera l'ensemble des acteurs de la mobilité. Elle signale que la mise à disposition d'information à l'intention des collectivités publiques et de partenaires privés a commencé, en particulier sur le stationnement vélo. En matière de promotion des mobilités douces, la DGM signale la concrétisation du projet de vélos en libre-service, de nouveaux ascenseurs, des actions dans les écoles, mise en place de nouveaux balisages. Enfin, elle annonce que la direction de projet de la mobilité douce a organisé deux séances entre l'ensemble des services de l'État concernés et la Ville, qui ont mené à la création de groupes de travail.

Discussion de la commission (Mise en œuvre du PDMD)

Un député (L) demande si la DGM a connaissance de tronçons où l'espace dévolu au TIM sera impacté par les futurs aménagements cyclables. La DGM répond que le Plan directeur fixe des intentions, mais qu'aucun projet sur le réseau primaire ne prévoit de diminuer l'espace dévolu au TIM. Le Département précise qu'aucun des huit axes prioritaires ne prévoit de réduction de capacité routière.

Le même député aimerait savoir s'il existe une hiérarchisation claire en fonction des fonctions et usages des différents réseaux. La DGM répond qu'un travail de hiérarchisation du réseau est en cours, qui s'inspire de la hiérarchie définie pour le PALM présentée en guise d'exemple. Il est précisé que ce travail s'inscrit dans le cadre du Plan directeur du réseau routier, qui sera prochainement présenté en commission.

Un député (L) se demande si la grille de critères sera élaborée après la définition des aménagements cyclables, et par conséquent, construite aux fins de répondre à ces objectifs. Il estime que cela devrait être l'inverse, à savoir que la mise au point d'objectifs généraux (dépassant le seul cadre de la mobilité douce) détermine les aménagements qui peuvent être réalisés pour la

mobilité douce. Le Département rappelle que l'IN 144, soit la loi H 1 80, définit des objectifs clairs, que le CE et le parlement doivent respecter. La volonté du Département est de mener une politique qui permette à tous les modes de transports de circuler à Genève, selon les critères définis par le CE. Tous les aménagements doivent suivre une procédure légale, dont une étape est la publication dans la FAO, et qu'ils sont soumis aux recours légaux.

Le Président demande quel bilan peut être tiré de la cohabitation entre les vélos et les bus dans les voies réservés à ces derniers. La DGM répond que tous les aménagements sont réalisés dans le respect des normes VSS et en partenariat avec les TPG. Elle précise que la cohabitation avec les bus TPG se passe bien.

Le Président demande aux groupes s'ils veulent s'exprimer avant le vote de la résolution.

Un député (Ve) rappelle le retard de Genève en matière d'aménagement en faveur de la mobilité douce. Il salue le travail qui est en train d'être entrepris en ce sens et le fait que le CE se saisisse de ce problème. Il indique que la population s'est exprimée clairement sur ce sujet. Il signale que son groupe est opposé à la cohabitation entre les vélos et les trams, au contraire de celle entre les bus et les vélos, excepté en montée où ces derniers ralentissent les bus. Il émet le vœu que les points noirs présents sur les aménagements cyclables soient supprimés. Finalement, il assure le soutien des Verts au Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) et à la résolution.

Une députée (PDC) salue à son tour le travail du CE et annonce le soutien de son groupe au PDMD, afin que les utilisateurs de cette mobilité soient mieux considérés.

Un député (MCG) annonce que son groupe n'est pas encore en mesure de se décider, car il nourrit encore des doutes quant à différents points. Il demande au Département s'il a connaissance de la distinction qui sera prochainement introduite au niveau fédéral au sujet des VAE, et s'il ne serait pas pertinent de l'anticiper. *Le Président distribue un article de la Tribune de Genève en ligne au sujet d'une loi fédérale voulant distinguer deux catégories de vélos électriques.* Le Département répond que le canton se conformera naturellement à la distinction fédérale. La DGM ajoute qu'il existe déjà plusieurs catégories de VAE : ceux roulant à moins de 25 km/h, d'une puissance de 250 W, et ceux roulant jusqu'à 45 km/h, d'une puissance de 500 W, qui sont considérés comme des vélomoteurs et nécessitent le port du casque, une plaque et un permis de conduire. La DGM n'a pas connaissance de vélos avec une puissance supérieure à 500 W.

Le même député rappelle que son groupe n'a pas d'opinion déterminée au sujet PDMD, notamment car il estime que les piétons et les modes doux alternatifs (trotinettes, rollers...) ne sont pas traités de manière satisfaisante dans le Plan directeur. Le Département répond que le PDMD concerne prioritairement les piétons et les vélos, et rappelle que les aménagements piétons dépendent des communes, le rôle du Département consistant à coordonner et à planifier l'action des communes et, éventuellement, à les inciter à mettre en place des aménagements. Les nouveaux modes roulent soit sur les trottoirs lorsqu'ils sont lents, soit sur les pistes cyclables lorsqu'ils sont plus rapides. La DGM précise que ces modes doux peuvent également utiliser la chaussée dans les zones 30 et dans les zones de rencontre.

Un député (S) souhaiterait insister sur la nécessaire complémentarité des modes de transports, à commencer par la multi-modalité avec le mode piéton. Il rappelle l'importance d'une collaboration entre État et communes. Il annonce le soutien de son groupe au PDMD et se réjouit de sa mise en action.

Un député (UDC) déclare qu'il s'abstiendra au sujet du PDMD, en raison de certains points qui sont en discussion au sein de son groupe.

Un député (L) rappelle que sa question et la remarque de son collègue n'ont pas trouvé de réponse satisfaisante. En conséquence, il propose d'amender la résolution en lui annexant un tableau synoptique définissant une hiérarchie à l'intérieur du réseau routier. Le Président lui demande s'il souhaite adopter la résolution en ajoutant une formule du type « sous réserve de » ou s'il souhaite ajourner le vote dans l'attente d'un ajout. A cette question, le député répond qu'il se satisferait d'un amendement du type « sous réserve de l'ajout d'un tableau synoptique etc. ». Le Département indique qu'un tableau de hiérarchisation du réseau routier n'a pas sa place dans le Plan directeur de la mobilité douce, mais qu'il doit apparaître au niveau du plan directeur général de la mobilité (concept multimodal de la mobilité), voire, éventuellement, dans celui du réseau routier. Si un tel ajout était fait dans le PDMD, le Département affirme que le tableau devrait apparaître au niveau de chacun des plans directeurs de la mobilité.

Le Président rappelle aux députés qui ne siégeaient pas à la commission des transports lors de la législature précédente que des piliers ont été rajoutés petit à petit à la politique de la mobilité. Il confirme qu'un texte global qui lierait les différents plans directeurs n'a jusqu'alors pas été présenté.

Le député (L) est d'accord que le PDMD n'est pas l'endroit pour introduire un tableau des priorités de la mobilité. Il rappelle qu'il n'est pas acceptable que les décisions soient prises les unes après les autres sans vision globale. Il ajoute que les milieux économiques ont fait part de leurs craintes à

la commission et que celle-ci devrait les prendre en compte. A cette dernière remarque, le Département répond que ces milieux auront la possibilité de s'exprimer par voie d'opposition aux aménagements réalisés.

Un député (L) n'est pas d'accord avec le fait que la hiérarchie du réseau routier n'a pas sa place dans le PDMD, et affirme, au contraire, qu'elle devrait apparaître dans tous les plans directeurs de la mobilité.

Suite à la remarque d'un député (L) s'exprimant en ce sens, le Département confirme que le GC est l'instance de décision. Il rappelle également la volonté populaire exprimée par l'adoption de l'IN 144. Le texte met l'accent sur la mise en place rapide d'un réseau cyclable et la publication d'un plan directeur de la mobilité douce.

Le Département déclare que les principes de typologie du réseau sont en cours d'élaboration et qu'elle sera présentée au parlement lors de l'étude du Plan directeur multimodal. Le Département reconnaît que l'énergie déployée pour l'élaboration des plans directeurs mériterait de les penser sur une plus longue période que sur quatre ans, comme actuellement, et se prononce pour la publication de plans d'actions de la durée d'une législature.

Le Président met aux voix le report du vote de la résolution, dans l'attente du Plan directeur du réseau routier.

Pour :	2 (1 UDC, 1 MCG)
Contre :	5 (2 S, 2 V, 1 PDC)
Abst. :	7 (1 PDC, 2 R, 3 L, 1 MCG)

Le report est refusé.

Le Président met aux voix le principe d'amender la résolution dans le sens exprimé par un Commissaire (L)

Pour :	8 (3 L, 2 R, 1 UDC, 2 MCG)
Contre :	6 (2 S, 2 V, 2 PDC)
Abst. :	—

Le principe de modification de la résolution est accepté.

Proposition d'amendement de la résolution du Commissaire (L)

Il rappelle que sa proposition de résolution, à la manière de celle qui avait été votée pour le Plan directeur des transports publics, approuve le Plan directeur de la mobilité douce sous réserve d'une modification. Il annonce que sa forme n'est pas figée, notamment au niveau de la terminologie.

Le Commissaire (L) reconnaît que le tableau n'a pas véritablement sa place dans le Plan directeur de la mobilité douce. Cependant, il estime qu'un

tel tableau synoptique devrait figurer dans tous les plans directeurs. Il signale que le tableau fixe des priorités, mais précise que celles-ci ne sont pas uniquement en faveur de la mobilité individuelle et professionnelle.

Le Département rappelle que le Plan directeur est une réponse à l'adoption de l'IN 144, et que la typologie du réseau routier n'a pas sa place dans le Plan directeur de la mobilité douce, mais dans celui régissant le réseau routier, au chapitre de la hiérarchisation du réseau.

Le Département signale que si le but de l'amendement est de conserver des axes sans aménagement cyclables, ceci n'est pas conforme à l'IN 144. Il confirme que des ajustements de terminologie devront être faits pour adapter la typologie vaudoise à la réalité genevoise. En effet, Genève, utilisant seulement trois niveaux de routes, ne possède pas de route de catégorie « réseau principal d'agglomération ».

Au surplus, le Département rappelle qu'un plan directeur n'a pas force de loi et précise que le Plan directeur du réseau routier est déposé et qu'il sera traité par la commission incessamment.

Le Commissaire (L) précise qu'il n'a jamais dit vouloir limiter les aménagements cyclables, mais qu'il a seulement affirmé que la voirie de certaines routes doit être séparée entre l'espace dévolu au TIM et celui réservé aux vélos. Il annonce que ces routes doivent être équipées de pistes cyclables ou être sans piste cyclable si cela n'est pas réalisable, ce qui n'équivaut pas à supprimer les vélos des routes principales.

Le même Commissaire (L) Par ailleurs, annonce qu'il n'a jamais demandé à la DGM si le tableau du PALM était compatible, mais qu'elle propose un tableau conforme à la situation genevoise. Il estime en outre que la véritable logique serait de traiter d'abord le Plan directeur du réseau routier et ensuite le Plan directeur de la mobilité douce, car les aménagements cyclables sont posés sur des routes. Il émet l'hypothèse de geler le PDMD en attente de l'approbation du PDRR.

Le Président affirme qu'il est le seul responsable de l'ordre dans lequel la Commission traite des plans directeurs – et pas le Département. Il annonce qu'il a simplement décidé de traiter les sujets dans l'ordre chronologique de dépôt.

Le Commissaire (L) remarque que le document du PALM est beaucoup mieux fait – notamment en termes de clarté – que les plans directeurs genevois. Enfin, il se demande pourquoi le Plan directeur du réseau routier ne contient aucune hiérarchisation du réseau. Le Département répond que le PALM est la réponse au projet d'agglomération et qu'il s'agit d'un type de document tout à fait différent que les plans directeurs. Le PDRR contient

bien une hiérarchie du réseau routier, qui ressemble beaucoup à celle du PALM. Le Département annonce avoir des propositions à faire en cas d'approbation du principe d'amendement.

Une députée (Ve) déclare que son groupe s'opposera à l'amendement L.

Une députée (PDC) comprend l'esprit de l'amendement L mais le trouve malvenu à cet endroit.

Un député (S) rejoint les propos du Département et ceux de la députée (Ve) sur le fond. Quant à la forme, il regrette que la proposition d'amendement ne soit pas finie. Il remarque également que la proposition de modification montre que le PLR ne fait pas confiance au Département quant à son action en matière de mobilité. Il termine en rappelant qu'une telle proposition n'a rien à faire dans le Plan directeur de la mobilité douce.

Un député (MCG) rappelle que les députés sont des miliciens et qu'ils n'ont pas toujours les moyens de formuler des propositions définitives. Il annonce que le MCG est favorable à l'amendement.

Un député (UDC) n'est pas gêné par le fait de traiter la mobilité dans son ensemble lors de travaux sur la mobilité douce. Au contraire, il s'étonne que certains commissaires se bornent à vouloir traiter la mobilité douce séparément.

Le Département annonce que les promesses du CE pour la législature en cours ont été tenues. La volonté du GC et de la population était d'attribuer à chacun des quatre piliers de la mobilité un plan directeur, ce qui sera le cas une fois l'adoption du PDMD. Le Département signale que le concept directeur multimodal de l'agglomération a déjà été présenté au CE, où il a reçu un accueil favorable. Il rappelle aux commissaires la volonté populaire en faveur de la mobilité douce qu'il ne faut pas négliger, et annonce que toutes les modifications du réseau routier sont soumises à différentes possibilités de recours.

Avant de poursuivre les travaux, le Président aimerait savoir si la commission est favorable au principe d'amender la résolution.

Les commissaires acceptent le principe d'amender la résolution concernant le RD 868 dans le sens proposé par le Commissaire L, par :

Pour : 8 (2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 7 (2 S, 3 V, 2 PDC)

Abst. : –

Le Département distribue un tableau présentant une typologie des axes routiers pour l'organisation du réseau routier genevois

Le Département précise que le PDRR ne contient pas une telle hiérarchie, mais que cet aspect sera traité lors des travaux y relatifs.

Un député (Ve) propose d'introduire le document lausannois plutôt que le tableau préparé par la DGM, car celui-là est plus favorable à la mobilité douce.

Un député (Ve) remarque que certains groupes s'opposent systématiquement au droit supérieur, ce qui trahit une méfiance des députés à ce sujet. Il regrette que Genève souhaite se démarquer du système fédéral en édictant des règles qui lui sont propres. Il affirme que ce comportement nuit à l'uniformisation des règles approuvées au niveau suisse.

Un député (UDC) rétorque que la typologie proposée par l'amendement ne rentre pas du tout en contradiction avec le droit supérieur. Il estime qu'il est bon, pour la sécurité des vélos, de séparer les flux automobile et cycliste.

Une députée (PDC) estime qu'il faudrait accorder une plus grande confiance au Département. Elle rappelle que celui-ci n'a certainement pas l'intention de construire des aménagements cyclables au milieu d'axes fréquentés par des 40 tonnes (ou seulement en site propre).

Cette dernière est interpellée par un député (UDC) qui l'invite à se rendre sur la route de Jussy, afin de constater que la situation est dangereuse pour les vélos.

Le Département indique que cet itinéraire fait justement partie des tronçons à sécuriser par la construction d'une piste cyclable en remplacement de la bande cyclable existante.

Un Commissaire (L) remarque d'abord que la formulation des priorités n'est pas tellement favorable au TIM. Il indique par ailleurs que la case des caractéristiques du réseau primaire mentionne une priorité aux TC "ou" au TIM, alors que le tableau du PALM contenait "et".

Une députée (Ve) aimerait que les priorités sur le réseau secondaire mentionne également la mobilité douce et pas uniquement les TC.

Un député (S) demande le report du vote, car il n'est pas bon de se décider dans l'urgence.

Le Président rappelle qu'il ne faudrait pas introduire des éléments du Plan directeur du réseau routier dans le Plan directeur de la mobilité douce. Il rappelle également que la typologie vaudoise doit impérativement être adaptée à la situation genevoise. Le Président propose soit de geler le PDMD dans l'attente des travaux du PDRR, soit de reporter le vote.

Un député (MCG) propose de traiter le PDRR avant de voter le PDMD.

Un député (Ve) rappelle une nouvelle fois l'incongruité d'introduire des principes du réseau routier dans le PDMD. Selon lui, attendre une semaine ne changera rien à ce problème.

Le Président aimerait mettre aux voix le gel du PDMD jusqu'à l'approbation du PDRR.

Avant le vote, un député (Ve) demande au groupe libéral s'il serait prêt, le cas échéant, à retirer sa proposition d'amendement.

Un Commissaire (L) répond que l'amendement devrait subsister, car une telle base de travail doit figurer dans tous les plans directeurs, jusqu'à ce qu'un plan directeur général coiffe tous les autres. Il se prononce contre le gel des travaux et ne voit pas de problème au fait que la commission passe une séance à discuter de la lettre du tableau. Il estime que son amendement n'a pas pour but de restreindre la politique de la mobilité douce.

Le Département indique que plus un texte est concis et synthétique, plus il est compliqué de le modifier en raison de ses implications, et propose que la résolution renvoie à une hiérarchie du réseau routier qui sera présente dans le PDRR, qui ferait aussi référence au PDMD. Le Département propose un projet de résolution allant dans ce sens.

Le Président demande aux commissaires de réfléchir à la voie qu'ils souhaitent emprunter d'ici la semaine suivante.

Le tableau proposé par le Département « Hiérarchie des axes routiers, fonctions principales et objectifs poursuivis », est discuté dans les travaux de commissions liés au RD 910 (Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan directeur du réseau routier).

Discussion finale

Le Président demande aux commissaires s'ils ont des remarques à formuler au sujet du Plan directeur de la mobilité douce (PDMD).

Un député (UDC) signale qu'il serait plus pertinent de voter tous les objets en même temps, à la fin des travaux de la commission.

Le Président confirme qu'il avait l'intention de travailler sur la résolution avant de faire voter les deux plans directeurs.

Un Commissaire (L) rappelle que le Département avait affirmé que les quatre plans directeurs concernant la mobilité se trouvaient sur le même plan hiérarchique. Il rappelle également que la commission avait évoqué la possibilité d'inclure la matrice de hiérarchisation dans le PDMD, ce contre

quoi de nombreuses voix s'étaient élevées, mais que le principe d'y faire référence avait été, lui, accepté.

Le Président confirme que le projet de résolution du PDMD prend en compte la remarque du Commissaire L. Le Président lit à haute voix le projet de résolution.

Vote de la commission

Un député (MCG) annonce que le refus des commissaires MCG a été décidé par l'ensemble du groupe MCG, qui souhaitait s'opposer à cet objet.

Un député (L) regrette la tournure que prennent les votes. Il rappelle que tous les objets sont liés et que la commission s'était entendue pour voter les objets à l'unanimité. Il estime très dangereux de poursuivre les votes et de se présenter devant le GC comme cela. Il souhaiterait avoir des garanties de tous les groupes concernant la suite des événements.

Une députée (PDC) estime que les groupes doivent prendre leurs responsabilités et rappelle que le PDMD est la conséquence de l'adoption par la population d'une initiative populaire.

Le Président met aux voix le RD 868.

Les commissaires acceptent de prendre acte du RD 868 par :

Pour :	11 (2 S, 2 V, 2 PDC, 2 R, 3 L)
Contre :	2 (MCG)
Abstention :	1 UDC

Le Président lit à haute voix la résolution de commission relative au RD 868.

Les commissaires acceptent la résolution de commission relative au RD 868 par :

Pour :	12 (2 S, 2 V, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1UDC)
Contre :	2 (MCG)

Commentaires de la rapporteure

Mesdames les députées, Messieurs les députés, après de nombreux aménagements, tant au sens métaphorique, symbolique que territorial, un regret a saisi la Commission des transports... c'est de ne pas voter à l'unanimité le RD 868. Après de réels compromis subtilement et savamment

construits, force est de constater que le respect de la volonté populaire a été écorné par un groupe politique qui pourtant s'y réfère en permanence. Comprenez qui pourra !

Nonobstant ce constat, c'est dans sa grande majorité que la Commission des transports a assumé ses responsabilités vis-à-vis de l'adoption par le peuple de l'Initiative 144 et a voté ce RD 868. Merci, Mesdames les députées, Messieurs les députés de bien vouloir en faire autant.

Secrétariat du Grand Conseil**R 710**

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Anne Marie von Arx-Vernon, François Gillet, Antoine Droin, Antoine Barde, Loly Bolay, Jacques Jeannerat, Patricia Läser, Patrick Lussi, Alain Meylan, Jacqueline Roiz, Daniel Zaugg et Hugo Zbinden

Date de dépôt : 30 octobre 2012

Proposition de résolution**approuvant le plan directeur de la mobilité douce 2011-2014**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- l'adoption par le peuple de la loi sur la mobilité douce, du 15 mai 2011 ;
- le rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat sur le projet de plan directeur de la mobilité douce 2011-2014 ;

approuve le plan directeur de la mobilité douce en demandant formellement qu'il soit complété, à l'action1, page 21, rubrique « Mesures nouvelles », fin du paragraphe 1, de la mention suivante :

« Les aménagements à réaliser en faveur de la mobilité douce seront conçus selon les principes prévus dans le cadre du tableau « Hiérarchie des axes routiers, fonctions principales et objectifs poursuivis », annexé au Plan directeur du réseau routier 2011-2014. »

Plan directeur de la mobilité douce

adopté par le Conseil d'État
le 31 mars 2011





SOMMAIRE

Introduction : le troisième pilier du système de mobilité genevois	5
Quatre enjeux d'intérêt cantonal	6
Un plan directeur de la mobilité douce	7
Élaboration	7
Validation	8
 1 Diagnostic : un mode naturel longtemps négligé	 9
Une sous-estimation générale	9
1.1 Des réseaux encore peu attractifs, malgré les efforts engagés	11
1.2 Des réseaux mal respectés	12
1.3 Un rythme de réalisations qui ralentit	12
1.4 Un stationnement vélo insuffisant (quantité et sécurité)	13
1.6 Une coordination inadaptée	13
Synthèse : nécessité d'une action cantonale	13
 2 Stratégie et actions 2011-2014	 15
2.1 Cadre stratégique	15
2.2 Programme d'actions	17
Action 1, réseau cyclable général	17
Action 2, espace piéton	17
Action 3, fonctionnement des réseaux existants	18
Action 4, stationnement vélo	19
Action 5, promotion et nouvelles offres vélo	19
Action 6, coordination des acteurs	19
Action 7, structure de projet	20
2.3 Fiches de mesures	20
Action 1, réseau cyclable général	21
Action 2, espace piéton	23
Action 3, fonctionnement des réseaux existants	24
Action 4, stationnement vélo	25
Action 5, promotion et nouvelles offres vélo	26
Action 6, coordination des acteurs	27
Action 7, structure de projet	28
 Conclusion : un effort mesuré pour des améliorations significatives du système de mobilité genevois	 29
 Sigles	 31
 Carte du réseau cyclable général (format A3 plié)	

Impressum

Cheffe de projet : Madame Olivia Vogtle

Chef du service de l'organisation de la mobilité : Monsieur Alexandre Prina

Mandataire : Roland Ribí & Associés SA

Rédaction : Monsieur Richard Quincerot, urbaniste FSU

Graphisme : Monsieur Dominick Emmenegger, Vitamine

Illustrations (sauf mention particulière) : R. Ribí & Associés SA, Direction générale de la mobilité,
Marcel Mühlestein et www.tdg.ch

© État de Genève, mars 2011

INTRODUCTION

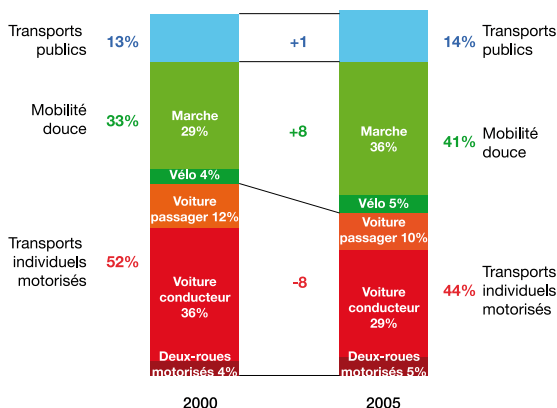
Le troisième pilier du système de mobilité genevois

Il y a vingt ans, Genève instaurait la complémentarité des modes de transport. Le plan OPAir visait à provoquer un « transfert modal » de la voiture vers les transports publics, de façon à répondre à la demande croissante de mobilité tout en soulageant les réseaux routiers et en améliorant l'environnement (air, bruit).

Cette politique des transports à deux modes s'est concrétisée par des programmes d'investissement (notamment réseau de tramway) et des réformes institutionnelles (création d'un office des transports et de la circulation, transformation des Transports publics genevois en régie autonome de droit public, etc.).

Dans un premier temps, elle a produit les effets prévus : les transports publics ont gagné de nouveaux voyageurs et la progression du trafic automobile a été freinée, malgré l'augmentation du nombre total de déplacements.

Par la suite, c'est un autre transfert modal qui s'est réalisé : de 2000 à 2005, la part des transports individuels motorisés a diminué de 8 points alors que la part de la mobilité douce (piétons, vélos) a augmenté de 8 points.



Évolution de la répartition modale dans le canton entre 2000 et 2005 en pourcentage du nombre de déplacements (source : *La mobilité des Genevois et son évolution depuis 1994, analyse du suréchantillonnage des microrecensements transports 1994-2000-2005, novembre 2008*)

Ce constat montre que la mobilité douce est loin de représenter une quantité négligeable dans la répartition modale. À Genève, la marche à pied et le vélo prennent en charge presque autant de déplacements que le transport individuel motorisé. Et ils connaissent un succès croissant, ce qui allège d'autant les réseaux des deux autres modes.

La politique des transports de Genève prend acte de cette évolution : elle ne se limite plus à une complémentarité restreinte entre deux modes, mais intègre la mobilité douce comme troisième pilier du système de mobilité, jouant un rôle aussi significatif que les transports individuels motorisés et les transports publics.

Quatre enjeux d'intérêt cantonal

Cette prise de conscience répond à un nouveau positionnement politique de la mobilité douce : hier considérée comme allant de soi ou réduite à une activité de loisir (promenade à pied, sport cycliste), elle se charge aujourd'hui de quatre enjeux d'intérêt cantonal.

■ Le mode de déplacement le plus efficace en milieu urbain

La mobilité douce est la manière la plus efficace de se déplacer sur de courtes distances, notamment en milieu urbain. À Genève, l'un des cantons les plus denses de Suisse, le potentiel de transfert modal est considérable : 30 % des déplacements motorisés portent sur moins de 3 km, 45 % sur moins de 5 km, et pourraient s'effectuer tout aussi bien à pied ou à vélo. En outre, la mobilité douce est une composante essentielle de l'urbanisme de la « ville compacte », préconisé par toutes les planifications pour les années à venir.

> **La mobilité douce peut attirer encore plus d'usagers qu'aujourd'hui et soulager d'autant les réseaux routiers et de transports publics.**

■ Le mode le plus économe en ressources

La marche et le vélo consomment peu d'énergie, préservent l'environnement (pas de pollution, pas de bruit), peu de surfaces de circulation et de stationnement (7 à 10 fois moins qu'une voiture) – un avantage majeur étant donné la limitation des surfaces à partager entre les trois modes de transport. Les coûts sont faibles, comparativement aux autres modes et largement intégrés (dans le canton, 55 % des ménages ont un vélo, par exemple) : une politique publique en faveur de la mobilité douce est réalisable sans amputer significativement les budgets des deux autres modes de transport, tout en permettant d'escompter des effets de levier significatifs.

> **La mobilité douce offre aux autorités publiques un levier d'action efficace pour répondre à une part importante des besoins de déplacement en consommant un minimum de ressources environnementales, spatiales et financières.**

■ L'alliée indispensable des transports publics

Tout le monde est piéton au début et à la fin d'un déplacement : on empruntera d'autant plus volontiers les transports publics que les accès aux stations seront sûrs et agréables. De même, le vélo permet d'élargir l'aire d'attractivité des transports publics, ce qui est essentiel pour les lignes régionales qui ne peuvent desservir finement les zones périurbaines : pour profiter de cette opportunité, il faut des itinéraires vélos commodes vers les stations et un stationnement sécurisé.

> **La mobilité douce peut attirer plus d'usagers vers les transports publics, soulageant d'autant les réseaux routiers.**

■ Un enjeu majeur de santé publique

La mobilité douce est un des principaux moyens de lutte contre la sédentarité, cause de maladies graves comme l'hypertension et le diabète, qui font exploser les coûts de la santé et des assurances (épidémie mondiale de surpoids dénoncée par l'OMS en 2004). Pour favoriser l'activité physique au quotidien, les experts militent pour un urbanisme de villes plus « marchables » et cyclables. Par ailleurs, les personnes à mobilité réduite sont des acteurs de la mobilité douce et appellent une attention particulière (handicap, déambulateur, fauteuil roulant, etc.).

> **La mobilité douce est un enjeu de santé publique : l'intégration d'activités physiques dans la vie quotidienne permet de lutter contre des maladies graves et de limiter les coûts impliqués pour les personnes et les collectivités.**

Ces quatre enjeux sont particulièrement importants pour les personnes à mobilité réduite, dont les conditions de déplacement fixent la norme de référence pour tous les aménagements piétons (les piétons comprennent les personnes à mobilité réduite, ce qui reste implicite dans l'ensemble de ce rapport).

Un plan directeur de la mobilité douce

À Genève, la planification du système de mobilité repose sur deux plans directeurs principaux (complétés en août 2010 par un plan directeur du stationnement) :

- > plan directeur des transports collectifs 2011-2014, adopté par le Conseil d'État le 23 juin 2010
- > plan directeur du réseau routier 2011-2014 (en cours d'élaboration).

La reconnaissance de la mobilité douce comme troisième pilier du système de mobilité genevois se traduit par la mise en place d'un plan directeur comparable, établi pour la même période 2011-2014 et élaboré en parfaite coordination avec les planifications directrices existantes et en cours.

Cette volonté est conforme à la législation genevoise et fédérale (voir encadré « base légale »). Elle est d'ailleurs reprise dans l'initiative populaire cantonale intitulée « Pour la mobilité douce (initiative des villes) », déposée au Grand Conseil le 4 septembre 2009.

Base légale

La vision d'un système de mobilité à trois piliers fonde plusieurs politiques et directives fédérales allant dans le sens du développement durable, notamment celles qui conditionnent le soutien fédéral au financement des infrastructures de transport dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Elle est conforme aux articles 160 A à E de la Constitution genevoise :

- > art. 160 A « La liberté individuelle du choix du mode de transport est garantie. »
- > art. 160 B, al. 1 « Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, de manière à assurer un équilibre entre les divers modes de transport. Il doit répondre aux besoins de mobilité de la population, des entreprises et des visiteurs par une bonne accessibilité de l'agglomération urbaine et de l'ensemble du territoire cantonal. »
- > art. 160 B, al. 2 « Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, par les autorités cantonales de manière à assurer la meilleure fluidité possible du trafic privé, ainsi qu'une accessibilité optimale au centre-ville en complémentarité avec les transports publics. »
- > art. 160 C, al. 1 « L'État, dans les limites du droit fédéral, prend les mesures nécessaires à l'organisation et au développement du réseau des lignes de transports publics. »
- > art. 160 D, al. 1 « L'État veille à maintenir l'équilibre entre les exigences de la vie économique et sociale et la préservation du milieu naturel ainsi qu'à assurer un environnement sain et une bonne qualité de la vie. »
- > art. 160 E, al. 3.b « La conservation de l'énergie est obtenue notamment (...) dans le secteur des transports, en favorisant les déplacements en transports publics, à vélo et à pied, notamment sur le plan des investissements et des équipements. »

Sur le plan légal, l'établissement d'un plan directeur de la mobilité douce n'est pas une innovation. Il ne fait que préciser et fixer des délais sur une démarche déjà engagée sur la base de la législation actuelle : la Loi sur les routes (Lroutes - rsGE L 1 10), le Règlement portant sur l'organisation du réseau routier (RORR - rsGE L 1 10.04) et la Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LaLCPR - rsGE L 1 60).

Élaboration

Ce premier plan directeur genevois de la mobilité douce a été élaboré par l'organisation suivante :

- > Délégation du Conseil d'État aux transports et aux affaires régionales (DELTAR)
- > comité de pilotage piloté par Madame Michèle Künzler, Conseillère d'Etat, et composé des services de l'État concernés, avec consultation du Conseil des déplacements (CODEP) et des communes
- > groupe technique impliquant également les associations d'usagers et les opérateurs de mobilité.

La démarche s'est appuyée sur une étude approfondie du bureau Roland Ribi et Associés SA.

Validation

Le plan directeur de la mobilité douce a été adopté par le Conseil d'État le 31 mars 2011. Il est présenté au Grand Conseil, qui est appelé à formuler ses observations par voie de résolution.

CHAPITRE 1

Diagnostic : un mode naturel longtemps négligé

À la question « qu'est-ce qui ne va pas aujourd'hui pour les piétons et les vélos ? », la réponse est « un peu tout, à tous les niveaux ». La mobilité douce a longtemps été considérée comme allant de soi et n'appelant pas de soins particuliers. Ainsi, pendant une grande partie du XIX^e et du XX^e siècle, les rues étaient parcourues par de nombreux piétons et vélos sans que cela ait nécessité une politique publique. Depuis, la ville a changé, mais la mobilité douce a gardé le statut d'un mode de déplacement évident, naturel, fonctionnant tout seul – à la différence des deux autres modes qui ne peuvent fonctionner sans des infrastructures et des règles de fonctionnement spécialisées. Cette sous-estimation relative de la marche et du vélo se retrouve dans les projets, dans l'image sociale, dans la loi et dans la réalité.



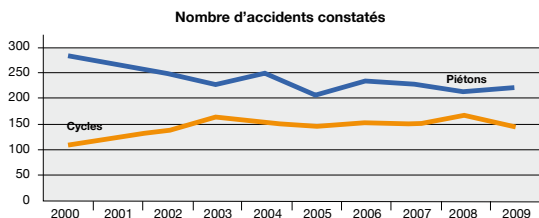
La place Cornavin vers 1900 et 1960 (P. Bertrand et C. Bergholz, *Genève hier et aujourd'hui*, Labor et Fides, 1962, pp.34-35)

Une sous-estimation générale

Se déplacer à pied ou à vélo présente des inconvénients : la vitesse est faible, il faut fournir un effort musculaire (surtout en côte), s'exposer aux intempéries (surtout l'hiver) et faire une expérience de vulnérabilité corporelle (surtout en raison de la différence de vitesse avec les trafics motorisés). Mais si la mobilité douce est adoptée par de plus en plus de Genevois, c'est qu'elle présente aussi des avantages significatifs par rapport aux deux autres modes : elle permet des trajets porte-à-porte (pas ou peu de problème de stationnement), pour un coût modeste ou nul, avec l'agrément de parcours peu contraints, offrant une grande liberté de choix individuels. Et les avantages pour la santé compensent largement les risques d'accidents corporels, généralement surestimés (voir encadré).

Accidents, risques perçus et risques réels

Le nombre d'accidents de piétons et de cyclistes n'a pas augmenté comme le nombre d'utilisateurs de la mobilité douce. Entre 2000 et 2009, les accidents de piétons ont légèrement diminué, mais sont restés graves (9 décès en 2009 pour 220 accidents). Pendant cette période, les accidents de cyclistes sont restés stables (145 comme la moyenne décennale).



Source : Police cantonale, Statistique des accidents de la circulation routière, 2009

Les risques réels d'accident sont souvent surévalués, en raison de la vulnérabilité des piétons et des cyclistes. Sur l'année 2009, on dénombre environ cinq fois moins d'accidents impliquant des cyclistes que des utilisateurs de deux-roues motorisés (même source que le diagramme). En outre, le risque diminue d'autant plus que les vélos sont nombreux sur les voiries (effet de masse). Il n'en reste pas moins qu'à pied ou à vélo, on expose son corps à des risques potentiellement graves : cette expérience vécue peut s'accompagner à bon droit d'un sentiment de vulnérabilité, surtout par contraste avec les véhicules motorisés, de plus en plus protecteurs pour leurs utilisateurs.

Facilité, économie, souplesse : malheureusement, ces avantages tendent à se retourner contre la mobilité douce, en conduisant à lui accorder une moindre attention qu'aux deux autres modes de déplacement.

> **Dans les projets.** La mobilité douce est le mode le moins exigeant en surface, en aménagement et en coût : estimée plus facile à traiter, elle tend à passer après les contraintes nettement plus lourdes liées au trafic routier et aux transports publics. La plupart des projets s'effectuent sur des surfaces de circulation inextensibles : dans un contexte de charges de trafic et de tension croissantes, les arbitrages tendent à s'effectuer au détriment de la mobilité douce.

> **Dans l'image sociale.** La marche à pied et le vélo ont longtemps été les moyens de déplacement du pauvre, alors que la voiture reste une marque de réussite sociale. Ce n'est que très récemment, avec la diffusion de nouvelles pratiques socialement valorisées (écologie, jogging, VTT, vélo électrique), que la mobilité douce a commencé à regagner des lettres de noblesse.

> **Dans la loi.** La mobilité douce occupe, dans la loi genevoise, une place mineure par rapport aux deux autres modes. La marche à pied est traitée surtout comme une activité de loisir (promenade), le vélo comme un aspect secondaire du réseau routier.

> **Dans la réalité.** L'inégalité de traitement de la mobilité douce par rapport aux deux autres modes est clairement lisible dans la réalité. Les piétons connaissent des trottoirs encombrés, de longues attentes aux feux, des chantiers à contourner, etc. Les cyclistes affrontent des situations de vulnérabilité, les conduisant trop souvent à mettre en balance leur intégrité corporelle et le respect de la légalité (rouler sur un trottoir pour éviter de se mêler à un fort trafic ou contourner un chantier, par exemple).



Trottoirs encombrés (comment faire avec une poussette ou un déambulateur ?)



À vélo : au quotidien, une portion congrue, des situations de vulnérabilité corporelle

La sous-estimation générale de la mobilité douce se traduit par un manque d'attractivité : malgré les efforts de plusieurs collectivités publiques et associations, les réseaux piétons et vélos ne présentent pas aujourd'hui un standard de qualité suffisant pour attirer tous leurs utilisateurs potentiels. En particulier, ils posent quatre problèmes persistants :

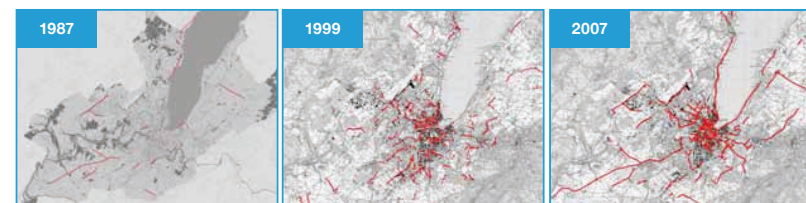
- 1.1 l'inachèvement des réseaux
- 1.2 leur faible respect par les autres modes
- 1.3 un rythme de réalisations ralenti
- 1.4 un stationnement vélo insuffisant (quantité et sécurité).

1.1 Des réseaux encore peu attractifs, malgré les efforts engagés

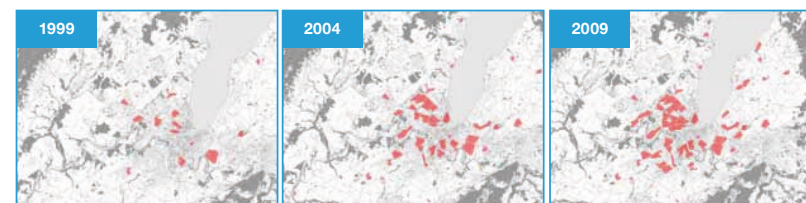
Par définition, un réseau devrait être continu et homogène. Or, malgré les efforts engagés, les réseaux genevois de mobilité douce présentent encore beaucoup de discontinuités et d'irrégularités.

Des progrès importants ont été réalisés en faveur des piétons à l'échelon cantonal (promenades) et communal (plans directeurs, diverses initiatives). En particulier, la Ville de Genève a réalisé à partir de 1995 un plan piéton récompensé par plusieurs distinctions nationales.

Le réseau cyclable (pistes, bandes, contresens, dérogations, sas devant les feux) s'est considérablement étoffé ces vingt dernières années. En outre, piétons et vélos bénéficient de l'extension des zones 30 et des zones de rencontre, où ils sont prioritaires. Mais les discontinuités du réseau cyclable sont encore trop fréquentes : les pistes sécurisées sont nombreuses sur les rues calmes, mais s'interrompent trop souvent sur les tronçons et aux carrefours les plus dangereux. Les itinéraires vélos obligent souvent à des détours malcommodes (par exemple, il n'est pas possible de remonter le long du Rhône rive gauche, les rues basses étant pour l'essentiel interdites aux vélos). Et de nombreux chantiers interrompent souvent la continuité des réseaux.



Le réseau cyclable (tous types d'aménagements confondus) est passé de 150 km en 1987 à 290 km en 2007. En 2010, il compte 355 km, dont 86 km en ville de Genève.



État des zones 30 dans le canton en 1999, en 2004 et en 2009

1.2 Des réseaux mal respectés

Les réseaux de mobilité douce font régulièrement l'objet d'usages abusifs par les transports individuels motorisés. Les stationnements sur des trottoirs ou sur des voies cyclables sont monnaie courante et de nombreux deux-roues motorisés empruntent les pistes cyclables, qui leur sont interdites (sauf circonstance particulière), pour dépasser les embouteillages.

Ces usages illégaux, mais peu réprimés et donc banalisés, placent la mobilité douce à la limite de la légalité : en ne protégeant pas les surfaces qu'elle leur a théoriquement affectées, la loi abandonne les piétons et les cyclistes à leur sort, les laissant « faire la loi » comme ils peuvent sur le terrain, dans une compétition à haut risque avec les autres modes. Du coup, certains cyclistes se sentent légitimés à circuler systématiquement en infraction, ce qui est illégal, peut être dangereux et nuit à l'image du vélo.



Camionnette en stationnement : le cycliste doit quitter la sécurité de la voie cyclable et s'imposer parmi les voitures.

Motos sur voie cyclable : une concurrence dangereuse pour les vélos

1.3 Un rythme de réalisations qui ralentit

Le rythme des réalisations de mobilité douce tend à ralentir. Logiquement, les aménagements les plus faciles ont été réalisés en premier. Les chaînons manquants sont nettement plus difficiles à concrétiser : ils se situent là où la concurrence est la plus forte entre les trois modes de déplacement et où la priorité tend à être donnée aux voitures et aux transports publics.

La mobilité douce commence à être prise en compte dans les projets d'aménagement et les projets de transport les plus importants, qui impliquent une redéfinition complète du partage des surfaces de voirie (notamment tramway TCOB, Les Vergers à Meyrin, La Chapelle-les-Sciers, etc.). Les nouveaux quartiers offrent des réseaux internes favorables à la mobilité douce, des circulations modérées, des itinéraires piétons et vélos pour rejoindre les stations de transport public et une offre de stationnement vélo en surface adaptée (en quantité et en qualité).

Mais les grands axes d'accès au centre-ville ont été jusqu'à présent peu aménagés en faveur des vélos, les communes ayant jusqu'ici cherché plutôt des itinéraires alternatifs. Or ce sont les axes les plus directs pour accéder au centre de l'agglomération : sur les distances en jeu, une offre de parcours vélos sécurisés serait susceptible d'attirer bien des utilisateurs – et de soulager d'autant les deux autres modes.

En campagne, les possibilités d'amélioration des conditions faites aux piétons et aux vélos sont généralement limitées par la largeur des routes, contrainte difficilement surmontable faute de moyens d'action foncière (acquisition de terrains, déclassements de terres agricoles, etc.). En présence d'une végétation arborée de qualité, il s'agit de trouver dès la planification du projet d'aménagement cyclable des solutions intégrées qui ne péjorent pas l'identité paysagère de la voie.

1.4 Un stationnement vélo insuffisant (quantité et sécurité)

Qui ne s'est pas fait voler un vélo pourtant verrouillé ? De fait, les statistiques de la police montrent une augmentation sensible des vols de vélos en 2009. Cette vulnérabilité dissuade bien des utilisateurs d'acheter un vélo de qualité, gratifiant à utiliser – et suscite au contraire une demande de vélos d'occasion visiblement usés, supposés moins attractifs pour les voleurs. Mais surtout, elle annule l'un des avantages majeurs du vélo, la possibilité de trajets porte-à-porte sans problème de stationnement.

Par ailleurs, à Genève, les places sécurisées sont rares, dans les quartiers d'habitation comme près des pôles d'attraction (gares, administrations publiques, cinémas, etc.), et souvent utilisées par les deux-roues motorisés. Plus rares encore sont les places vélos abritées et au rez-de-chaussée des immeubles – sans parler des « vélostations » ou des systèmes de vélo en libre service qui se multiplient dans les autres villes suisses et européennes. Pourtant, le stationnement vélo est nettement plus économe en surface que celui des voitures et des deux-roues motorisés.

Des efforts sont engagés. La Ville de Genève a installé 7'500 arceaux sur les places de stationnement pour vélos, obtenant une diminution de 35 % des vols. Plusieurs administrations publiques s'équipent de parkings à vélos abrités. Et depuis juillet 2008, un Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privé (RSFP L 5 05.10) oblige les constructeurs à équiper les nouvelles constructions (activités et logements) de places pour vélos abritées, sécurisées et d'accès commode – mais il faudra du temps avant que l'offre soit à la mesure de la demande.

Synthèse : nécessité d'une action cantonale

Efficace pour bien des déplacements, économe en ressources, alliée des transports publics et bonne pour la santé, la mobilité douce est à ces divers titres un enjeu d'intérêt cantonal.

Pendant des années, elle a été sous-estimée et traitée comme un enjeu secondaire par rapport aux deux autres modes de déplacement. Il en résulte des conditions aujourd'hui peu attractives qui, ajoutées à ses inconvénients constitutifs (exposition à la pluie, à l'effort, au vol, à l'accident, etc.), jouent un rôle dissuasif. Or, malgré ces handicaps, la marche et le vélo ont connu ces dernières années un développement significatif.

Ce développement peut et doit se poursuivre : pour répondre aux besoins croissants de mobilité liés au développement de l'agglomération ; pour soulager les autres modes de transport ; pour économiser l'espace public et l'énergie ; pour valoriser les transports publics et pour préserver la santé de la population.

Étant donné le point de départ – une sous-estimation héritée de la période où la mobilité douce paraissait fonctionner « toute seule » –, le potentiel de développement est important : bien des actions sont réalisables sans effort disproportionné pour atteindre des résultats significatifs, à condition d'améliorer le niveau de prise en compte de la mobilité douce et de lui reconnaître la même importance qu'aux deux autres modes de transport.

Cette revalorisation est une tâche qui relève de l'échelon communal, mais aussi cantonal : c'est au Canton qu'il appartient de rétablir l'équilibre entre les trois modes de déplacement, de mettre en place les conditions pour combler les lacunes héritées du passé et de mieux intégrer la marche et le vélo dans la gestion du système de mobilité genevois.

C'est la raison d'être du présent plan directeur de la mobilité douce.

CHAPITRE 2

Stratégie et actions 2011-2014

Pour développer la mobilité douce, il faut revaloriser la position qu'elle occupe dans tous les contextes où se décide le système de mobilité genevois. Cet objectif multicible appelle une action énergique : il s'agit de changer une attitude partagée par de nombreux acteurs, qui consistait à simplifier la gestion des voiries en négligeant les intérêts des piétons et des vélos ou, du moins, en les faisant passer après ceux des transports individuels motorisés et des transports publics.

Soumise à une pression toujours croissante, la gestion des voiries est plus complexe que jamais. Mais on n'améliorera pas les performances du système mobilité en négligeant les potentialités de la mobilité douce pour privilégier les deux autres modes. Au contraire, la complémentarité est un enjeu fort : la marche et le vélo peuvent assurer efficacement un plus grand nombre de déplacements, en soulageant d'autant les trafics individuels motorisés et les transports publics.

Le plan directeur de la mobilité douce 2011-2014 organise la conduite coordonnée de démarches multiples, à concrétiser en parallèle, fédérées dans un cadre stratégique unitaire. Les mesures réalisables pendant la période 2011-2014 sont présentées en deux volets :

2.1 cadre stratégique

2.2 programme d'actions.

2.1 Cadre stratégique

Animée par trois objectifs généraux (voir encadré), la stratégie du plan directeur de la mobilité douce se détermine à deux niveaux : stratégie générale et stratégie sectorielle.

Objectifs généraux

Traiter sur un pied d'égalité les modes doux, les transports individuels motorisés et les transports collectifs

Favoriser la mobilité douce pour soulager les réseaux des deux autres modes de déplacement

Améliorer les coordinations entre acteurs (entre canton et communes, entre services cantonaux, entre communes) dans la gestion des modes doux (planification et aménagements)

Stratégie générale

Dans un contexte de croissance de la mobilité, le développement de la marche à pied et du vélo se présente comme un enjeu de première importance :

- > pour prendre en charge une partie de la demande de déplacements et soulager les réseaux routiers et les transports publics, aussi surchargés les uns que les autres aux heures de pointe
- > pour attirer plus de voyageurs vers les transports publics, en élargissant leurs bassins de clientèle autour des gares et stations.

Cette stratégie générale doit s'appliquer aux trois échelons de la commune, du canton et de l'agglomération transfrontalière.

Pendant la période 2011-2014, la mobilité douce ne devrait connaître qu'une croissance modérée en termes de part modale. L'objectif retenu est de maintenir le cap de la croissance observée entre 2000 et 2005, qui était particulièrement élevée. Dans l'attente de données sur l'évolution des dernières années (résultats du Microrecensement 2010 annoncés pour fin 2011), il a paru prudent de ne pas viser plus haut. En effet, compte tenu de l'évolution démographique et de la hausse de la demande de mobilité, un changement de part modale de la mobilité douce se traduira par une évolution très importante du nombre de déplacements effectués à pied et à vélo.

À l'horizon 2014, les objectifs cibles retenus sont :

- > pour la marche, une augmentation de +58'000 déplacements à pied, soit un gain de 0.5 point qui élèvera sa part modale à 36.5 % du total des déplacements
- > pour le vélo, une augmentation de +20'000 déplacements cyclistes, soit un gain de 0.7 point qui portera sa part modale à 5.7 %.

Pour atteindre ces objectifs cibles, des efforts considérables sont à réaliser en matière d'infrastructures, de coordination et de communication.

Par ailleurs, la mobilité douce connaîtra un développement nettement plus important afin de valoriser la mise en service du RER franco-valdo-genevois et des lignes de rabattement correspondantes, dont elle sera le complément direct. De nouveau, il faudra que la qualité des infrastructures piétonnes et vélos soit à la hauteur.

À l'horizon 2030, les objectifs cibles fixés, en cohérence avec les prévisions du projet d'agglomération, prévoient une augmentation de 950'000 déplacements à pied et à vélo, soit un nouveau gain de 4.5 points qui portera la part modale de la mobilité douce à environ 46.7 % (39 % pour la marche à pied et 7.7 % pour le vélo).

Stratégie sectorielle

La **stratégie sectorielle** du plan directeur de la mobilité douce vise à remédier à la sous-estimation traditionnelle de la marche à pied et du vélo et à établir la mobilité douce comme l'un des trois piliers du système de mobilité, à égalité avec les deux autres modes.

Pour concrétiser cette stratégie, trois rééquilibrages parallèles sont nécessaires :

- > **revaloriser la mobilité douce dans les projets** : un rééquilibrage des arbitrages entre les trois modes de déplacement, pour l'affectation des surfaces de circulation et des phases aux feux, est indispensable pour réaliser les chaînons manquants dans les réseaux piétons et vélo, notamment sur les grands axes d'entrée dans l'agglomération, et lancer les réalisations nécessaires pour répondre à la demande de stationnement vélo
- > **revaloriser la mobilité douce dans les procédures** : que ce soit pour la planification, les projets ou la gestion des réseaux piéton ou vélo, il faut mettre en place des dispositifs de coordination adaptés entre canton, communes, associations et opérateurs de mobilité
- > **revaloriser la mobilité douce dans la réalité** : il faut améliorer la fonctionnalité des réseaux existants en renforçant le contrôle, en standardisant le niveau d'entretien et en réglant les conflits d'usage (notamment chantiers, livraisons).

2.2 Programme d'actions

Pour lancer la mise en œuvre de cette stratégie, le plan directeur de la mobilité douce fixe un programme de sept actions concrétisables pendant la période 2011-2014. La définition générale de ces actions (ci-dessous) est complétée par des fiches de mesure précisant les conditions de mise en œuvre opérationnelle (chapitre suivant 2.3).

Action 1 Réseau cyclable général : identifier les améliorations prioritaires

Le vélo est un enjeu d'importance cantonale et transfrontalière à deux titres :

- > d'une part, c'est un moyen efficace de se déplacer jusqu'à des distances de 5 km, notamment sur les axes principaux d'accès au centre de l'agglomération, de façon à soulager les deux autres modes
- > d'autre part, en permettant aux cyclistes de rejoindre des gares ou stations, il élargit les bassins de clientèle des transports publics : ces déplacements bi-modes peuvent être très attractifs, notamment en périphérie d'urbanisation dispersée.

Pour remplir ces deux fonctions, le réseau cyclable doit assurer une couverture maillée et cohérente du territoire, répondant aux besoins des différentes catégories de cyclistes. C'est le rôle d'un réseau cyclable général : la carte établie par le plan directeur de la mobilité douce met en évidence les itinéraires à sécuriser en priorité et les actions à mener pour assurer des itinéraires cyclables attractifs à l'échelle du canton et de l'agglomération.

Les itinéraires cyclables généraux, souvent intercommunaux, relient les centralités et les pôles générateurs de déplacements du canton. Les réalisations prioritaires sont à concrétiser dans les 4 à 5 ans à venir, tout en gardant à l'esprit l'image cible d'un territoire finement maillé à terme (à l'horizon de 15 à 20 ans). Ces réalisations dépendront aussi bien des actions des communes que du Canton. La carte du réseau cyclable général identifie également les itinéraires existants à consolider ou à compléter pour desservir à terme toutes les parties du territoire, ainsi que les itinéraires locaux pouvant être réalisés par les communes. À noter que ces itinéraires ont été définis en pleine cohérence avec le plan directeur du réseau routier, qui identifie une catégorie d'axes à requalifier de façon à permettre une bonne cohabitation entre les transports individuels motorisés et les vélos.

Action 2 Espace piéton : élever le niveau de qualité

L'espace piéton comprend toute l'étendue des rues, des parcs et des espaces publics que l'on peut parcourir à pied. Lente, mais très souple, la marche à pied privilégie les trajets les plus courts. Les qualités d'ambiance et de sociabilité des espaces piétons sont des atouts primordiaux.

L'espace piéton conditionne l'attractivité des transports publics, pour l'accès aux stations et la fonctionnalité des interfaces. Plus généralement, il est souhaitable que les espaces piétons présentent une cohérence et une continuité dans tout le canton, ce qui nécessite une coordination intercommunale.

Pour jouer ce rôle de coordinateur, le plan directeur de la mobilité douce veille en particulier à assurer la cohérence des documents existants et des projets en cours, notamment :

- > le réseau cantonal des chemins de randonnée pédestre, dont le plan directeur a été très largement mis en œuvre, notamment hors de la ville (voir encadré page suivante)
- > un projet de voie verte d'agglomération, qui constituera une colonne vertébrale pour les déplacements riverains et de loisirs effectués en mobilité douce
- > les plans directeurs des chemins pour piétons des communes, en grande partie établis ou en cours, dont l'État garantit la cohérence intercommunale.

Plan directeur des chemins de randonnée pédestre

Les chemins de randonnée pédestre trouvent leur origine dans la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L 1 60), qui prévoit l'adoption par le Conseil d'État d'un plan directeur des chemins de randonnée pédestre. Ces chemins constituent un réseau d'itinéraires pédestres établi à l'échelle cantonale, dans le but d'offrir à la population des chemins attractifs lui permettant de se déplacer autant que possible à l'écart du trafic motorisé. Le réseau des chemins de randonnée pédestre est bien entendu susceptible d'être modifié ou complété. À cet effet, une révision du plan directeur est prévue tous les 10 ans. Les itinéraires figurant dans le plan directeur des chemins de randonnée pédestre sont représentés sur la carte d'excursions 270 T éditée par l'office fédéral de topographie et font l'objet d'un balisage respectant les normes établies par l'OFROU et SuisseRando.

Action 3 Fonctionnement des réseaux existants : garantir la disponibilité et l'entretien

Pour construire la confiance de nouveaux usagers dans la mobilité douce, il est indispensable que les autorités protègent et entretiennent les surfaces de voirie qu'elles lui ont affectées.

Les infrastructures de mobilité douce existantes sont nombreuses, mais souvent inefficaces, voire dangereuses, en raison d'usages abusifs par des tiers, pour le stationnement et la circulation, souvent à des vitesses excessives. Plus exposés que les deux autres modes de transport, les modes doux ont plus besoin que les autres d'un strict respect des règles de circulation – étant entendu que les piétons et les cyclistes sont eux aussi tenus de se comporter conformément aux règles.



De même, un bon niveau d'entretien est nécessaire pour assurer l'attractivité des modes doux. La maintenance des chemins piétonniers et des voies cyclables est moins lourde que celle des véhicules motorisés, qui réclament des travaux périodiques importants, mais elle doit être plus fréquente, de façon à assurer des surfaces régulières et non glissantes par n'importe quel temps. En outre, le déblaiement de la neige et des feuilles mortes doit être réalisé en gênant le moins possible la progression des modes doux.

Le bon fonctionnement des infrastructures de mobilité douces conditionne leur attractivité : il nécessite un contrôle des usages et un entretien adapté.

Action 4 Stationnement vélo : améliorer l'offre, particulièrement aux stations de transport public

Un des avantages du vélo devrait être la facilité d'effectuer des trajets « porte-à-porte », sans problème de stationnement au départ ni à l'arrivée. Mais en pratique, le stationnement des vélos pose deux problèmes : d'encombrement aux abords des grands générateurs de déplacements (gares par exemple) ; et de sécurité – endémique sur l'espace public, le vol de vélos décourage bien des utilisateurs potentiels.

Le plan directeur de la mobilité douce vise à améliorer le stationnement vélo, en quantité et en qualité, sur domaine public et sur domaine privé.

Sur domaine public, un stationnement vélo sécurisé doit être assuré prioritairement aux abords des interfaces et des pôles d'échange du réseau de transport public. La visibilité de l'offre peut être obtenue par un concept global d'équipement des arrêts, défini par l'État en coordination avec les communes.

Sur domaine privé, l'État doit donner l'exemple en dotant systématiquement les bâtiments et équipements publics de stationnements vélos sécurisés et encourager les communes à faire de même. La loi impose un stationnement vélo dans les nouvelles constructions. Pour les bâtiments, immeubles et commerces existants, l'État ne peut jouer qu'un rôle incitatif par une communication accrue.

Action 5 Promotion et nouvelles offres vélo : attirer de nouveaux usagers

Malgré les efforts engagés, la communication en faveur de la mobilité douce ne dispose que de moyens très modestes par rapport aux budgets des campagnes de publicité en faveur des transports publics et des transports individuels motorisés.

Pour renforcer l'efficacité des démarches existantes, le plan directeur de la mobilité douce vise à promouvoir l'usage du vélo pour lui-même et comme mode complémentaire aux transports collectifs, dans une logique de rabattement, notamment dans les secteurs d'habitat diffus que les lignes régionales de transports publics ne peuvent pas desservir finement. Un effort de communication est également nécessaire pour soutenir la diffusion de nouveaux services comme le vélo en libre service (VLS) et le vélo à assistance électrique auprès de nouveaux publics cibles.

Par ailleurs, une action pédagogique de promotion du vélo et plus généralement des modes doux est à conduire auprès des élèves de classes primaires.

Action 6 Coordination des acteurs : améliorer la concertation et la participation

Dans le domaine de la mobilité douce, très décentralisé, les acteurs sont multiples et les besoins de coordination importants : il faut assembler les points de vue des services cantonaux, des communes, des associations d'usagers, des opérateurs de mobilité (TPG par exemple) et des populations (demandes locales).

Le plan directeur de la mobilité douce reconnaît la multiplicité des acteurs comme une source de qualité des réseaux. Ainsi, les acteurs communaux disposent d'une connaissance du terrain et de leviers d'action irremplaçables pour planifier les aménagements et itinéraires piétons et vélos. De même, les associations actives dans le domaine cyclable ont une expérience précieuse pour le traitement des points faibles du réseau ou la planification des projets.

L'État entend organiser l'assemblage de ces divers échelons et compétences, et ce dès la planification des projets de mobilité douce. La coopération doit être clarifiée et organisée pour plus d'efficacité, sur la base d'un langage et d'une culture commune.

Action 7 Structure de projet : piloter la mise en oeuvre du plan directeur

Considérés comme naturels et allant de soi, la marche et le vélo ont longtemps été négligés, à tous les échelons de la gestion du système de mobilité genevois. La valorisation du potentiel des modes doux nécessite de changer d'attitude : pour donner les impulsions nécessaires à tous les niveaux, il faut une structure dédiée.

Une direction de projet de la mobilité douce sera créée. Elle sera pilotée par la Direction générale de la mobilité et composée des représentants des différents départements de l'État concernés, ainsi que de la Ville de Genève. Elle sera animée par un chef de projet chargé notamment d'organiser avec ses membres la mise en oeuvre du plan directeur et la concertation entre les acteurs.

2.3 Fiches de mesures

La mise en oeuvre opérationnelle des sept actions est précisée dans sept fiches de mesures rappelant l'objectif, les éléments existants, les mesures nouvelles et les prochaines étapes à concrétiser.

Action 1

Réseau cyclable général (voir page suivante)

Objectif

Mettre en oeuvre une planification pour un réseau cyclable général intégrant une vision transcantonale et transfrontalière

Éléments existants

- > Itinéraires cyclables cantonaux, carte vélo actuelle
- > Carte de référence du réseau cyclable cantonal
- > Aménagement des pistes et bandes cyclables du réseau routier cantonal. Programme 2007-2011, Direction du génie civil, DCTI, novembre 2006
- > Plans de développement du réseau cyclable de certaines communes dans leurs plans directeurs communaux
- > Possibilité de soutien financier fédéral de projets ponctuels et d'ouvrages d'art (dans le cadre du Projet d'agglomération)
- > Initiative IN 144 « Pour la mobilité douce (initiative des villes) » refusée par le Grand Conseil le 27 janvier 2011

Mesures nouvelles

1) Concrétiser le réseau cyclable cantonal (carte page suivante) en concertation avec les partenaires concernés, en distinguant :

- > les itinéraires de type « **pénétrantes** », intercommunaux et transfrontaliers, principalement sur axes routiers structurants reliant des centralités et de grands générateurs de déplacements à l'échelle de l'agglomération
- > les itinéraires de type « **loisirs** », intercommunaux et transfrontaliers, consistant en une colonne vertébrale sur lesquels les itinéraires se greffent pour assurer une traversée du canton sur des axes généralement hors trafic
- > les itinéraires de type « **maillage** » : itinéraires intercommunaux reliant des centralités et des générateurs de déplacements cantonaux, notamment pour le rabattement sur les lignes de transports publics.

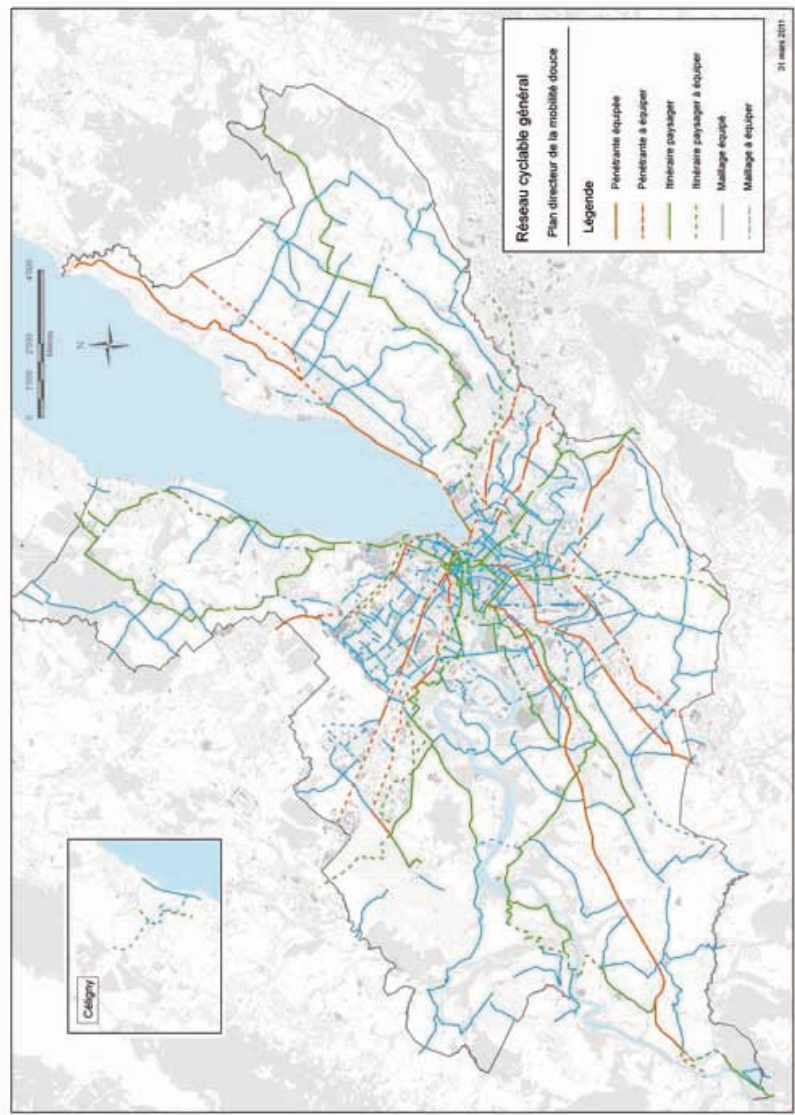
La volonté est que 78 km d'aménagements cyclables soient créés ou améliorés durant la période 2011-2014 :

- > 28 km « **pénétrantes** », dont 21 km sur routes cantonales
- > 56 km « **maillage** », dont près de la moitié sur routes cantonales
- > 50 km « **loisirs** ».

2) Inscrire le plan directeur de la mobilité douce et le réseau cyclable général dans la loi genevoise.

Prochaines étapes

- > Prioriser les projets, notamment en partant de l'analyse de dangerosité du réseau
- > Engager les projets pouvant bénéficier de fonds du Projet d'agglomération, tels que la Voie verte d'agglomération Annemasse-St-Genis et les itinéraires « **pénétrantes** »
- > Étudier la révision législative cantonale



Réseau cyclable général, DGM, mars 2011 (annexée en format A3)

Action 2

Espace piéton : améliorer le niveau de qualité des espaces piétons en renforçant la coordination entre le Canton et les communes

Objectif

Assurer un suivi des planifications en faveur des piétons et améliorer les espaces piétons

Éléments existants

- > Plan directeur des chemins de randonnée pédestre, État de Genève (état septembre 2009)
- > Plans directeurs communaux des chemins pour piétons
- > Mesures de certaines communes en faveur des piétons
- > Guide « Planifier et réaliser les chemins pour piétons », DAT, 2002

Mesures nouvelles

- > Créer un outil informatique cantonal pour donner une vue d'ensemble des planifications piétonnes communales : couche dédiée du système d'information du territoire genevois (SITG) contenant le géoréférencement des objets ; au préalable, il faudra harmoniser les typologies des légendes des différentes planifications communales
- > Mener une réflexion pour améliorer la prise en compte des modes doux aux carrefours à feux : élaboration en concertation avec les acteurs concernés
- > Porter une attention particulière à l'aménagement d'espaces piétons à forts enjeux tels que :
 - >> les interfaces CEVA (Cornavin, Eaux-Vives, Chêne-Bourg, Champel, Carouge-Bachet, Lancy-Pont-Rouge)
 - >> les autres interfaces de transports publics où s'effectuent d'importants transbordements (Stand, Bel-Air, Plainpalais, place des Eaux-Vives, Rive, Croisée de Confignon)
- > Engager une réflexion afin d'édicter des principes d'aménagement de l'espace public : notamment, élaborer un guide-conseil sur les aménagements piétons en adaptant la documentation existante ou en la revalorisant (pilotage cantonal, élaboration en concertation, diffusion aux partenaires)
- > Mener un travail relatif au décloisonnement des lotissements par le biais de droits de passage
- > Porter une attention particulière au franchissement d'infrastructures lourdes telles que voies CFF, autoroute, cours d'eau, etc.
- > Compléter le réseau de chemins de randonnée pédestre et les prolonger au centre ville sans y accroître la quantité de balisage

Prochaines étapes

- > Définir une typologie des cheminements piétons en vue de l'établissement d'une couche SITG
- > Élaborer des pistes de réflexion sur la gestion des carrefours à feux en faveur des modes doux
- > Réaliser les études par projet

Action 3

Fonctionnement des réseaux existants : assurer les conditions d'un fonctionnement normal des réseaux piétons et vélos existants

Objectif

Revaloriser les infrastructures destinées aux modes doux en obtenant un meilleur respect des règles en général et en arbitrant l'usage du domaine public

Éléments existants

- > Directive relative à l'entretien de la voirie
- > Législation réglementant leur usage

Mesures nouvelles

- > Organiser un contrôle policier renforcé, précédé d'une campagne d'information, pour réprimer les abus : trottoirs encombrés de motos et scooters stationnés, voies cyclables empruntées par les deux-roues motorisés ou utilisées pour le stationnement de voitures ou de véhicules de livraisons, infractions commises par les cyclistes
- > Évaluer l'efficacité des campagnes de contrôle et adapter les mesures à prendre
- > Confier une mission au groupe transport professionnel pour régler des conflits d'usage :
 - >> livraisons : étude des conditions qui permettraient d'éviter l'interruption de bandes cyclables par des véhicules en stationnement (ce qui implique pour les cyclistes une perte totale de sécurité)
 - >> chantiers et événements ponctuels : renforcer les efforts déjà engagés pour concilier les exigences des chantiers et la sécurité des piétons et des cyclistes
- > Réexaminer avec les services cantonaux et communaux les standards d'entretien des espaces piétons et du réseau cyclable en toute saison (neige, pluie, feuilles mortes, etc.)

Prochaines étapes

- > Mettre en place un contrôle renforcé et un suivi
- > Engager la réflexion relative aux conflits d'usage
- > Informer tous les publics du changement d'attitude des autorités

Action 4

Stationnement vélo : renforcer l'offre de stationnement vélo sur les domaines public et privé

Objectif

Améliorer l'offre en stationnement vélos tant en quantité qu'en qualité sur les domaines public et privé (installations existantes et futures)

Éléments existants

- > Infrastructures de stationnement réservées aux vélos dans certaines communes (notamment arceaux de sécurité)
- > Infrastructures de stationnement vélo sécurisé et couvert, par des services publics et des entreprises
- > Règlement relatif à l'attribution de places de stationnement sur fonds privé (L5 05.10), 2008

Mesures nouvelles

- > Continuer à équiper les gares et les stations de transport public de stationnements vélos d'importance variable selon la demande : vélo-stations complètes (avec notamment garde et entretien des vélos) pour les gares principales du RER franco-valdo-genevois, simples arceaux de sécurité près des arrêts secondaires Unireso. Un système homogénéisé et standardisable sera privilégié
- > Accroître la qualité et la quantité du stationnement vélo aux abords des établissements scolaires
- > Inciter les communes à multiplier les dispositifs de sécurité pour le stationnement des vélos (arceaux à l'efficacité démontrée, par exemple), particulièrement dans les quartiers anciens où les immeubles existants offrent peu de places sur domaine privé
- > Inciter les commerces et les grands équipements à améliorer l'accessibilité vélo en offrant des stationnements vélos adaptés
- > Inciter les propriétaires d'immeubles existants et les entreprises à améliorer l'offre en stationnement vélo sur domaine privé, en complément des obligations légales pour les constructions neuves
- > Éditer un guide-conseil diffusant les bonnes pratiques en la matière

Prochaines étapes

- > Établir une carte des besoins en stationnement vélo aux gares et stations de transport public en distinguant les différents niveaux d'équipement
- > Définir un concept global capable de dimensionner l'offre aux abords des arrêts de transports publics et des écoles

Action 5

Promotion et nouvelles offres vélo : compléter la promotion de la mobilité douce et soutenir la diffusion d'offres vélo innovantes

Objectif

Développer une stratégie de promotion, notamment par une mise en relation des transports collectifs et du vélo dans un esprit de complémentarité

Éléments existants

- > Démarches de promotion de la Confédération, du Canton, des opérateurs de mobilité, de certaines communes, de plusieurs associations
- > Journées et événements mobilité douce
- > École primaire : cours sur la circulation routière (45 minutes par an)

Mesures nouvelles

- > Préparer des outils de formation continue à mettre en oeuvre dans divers contextes (Canton, communes, associations, opérateurs de mobilité, publics) : sensibilisation, formation, visites, échanges d'expériences, etc., appui sur les outils déjà disponibles, concertation avec les intéressés
- > Créer un prix cantonal de la mobilité douce, annuel ou bisannuel (à préciser), valorisant les actions exemplaires et leur assurant une diffusion élargie : annonce, candidatures, jury, conférence de presse, publication, etc.
- > Assurer une veille technologique sur les offres innovantes de mobilité douce, y compris les expériences suisses et européennes de systèmes d'ascenseurs ou de remonte-pente pour vélos (coûts d'investissement et de fonctionnement) et soutenir les applications locales
- > Concrétiser un système genevois de vélo en libre service (VLS), en veillant à sa compatibilité avec les offres analogues dans les territoires voisins
- > Soutenir la diffusion du vélo à assistance électrique (VAE) par la diffusion de documentations-conseils
- > Renforcer les actions pédagogiques à l'école primaire
- > Initier une réflexion pour créer des promenades à thèmes dans le canton (valorisation du milieu agricole, par exemple)

Prochaines étapes

- > Expérimenter un système de vélo en libre service (VLS)
- > Mener à bien les études en concertation avec les partenaires concernés
- > Établir des outils de formation continue, lancer le prix annuel de la mobilité douce et diffuser une documentation relative aux vélos à assistance électrique (VAE)
- > Composer la mallette pédagogique destinée aux enseignants de l'école primaire

Action 6

Coordination des acteurs : structurer la participation des multiples acteurs concernés au développement de la mobilité douce

Objectif

Intégrer les différents acteurs concernés par les modes doux à la mise au point des planifications et projets cantonaux

Éléments existants

- > Commission des pistes cyclables : services cantonaux et associations (mais non les communes)
- > Synchro-canton : groupe technique de suivi des projets
- > Associations d'usagers de la mobilité douce : Union Genevoise des Piétons, Handicap Architecture Urbanisme, PRO VELO Genève, ATE, section cycliste du TCS, Genève Roule, Genève Rando
- > Recensement de points noirs par les usagers (Roue Libre et PRO VELO)
- > Concertation dans le cadre des projets de tramway

Mesures nouvelles

- > Créer une plate-forme de la mobilité douce facilitant le dialogue entre Canton, communes, associations et opérateurs de mobilité : suivi de l'exécution du plan directeur de la mobilité douce
- > Étudier un dispositif de réclamations permettant aux utilisateurs de transmettre leur connaissance du terrain (notamment « points noirs »), dispositif jouant également un rôle participatif
- > Élaborer un guide-conseil pour la planification, l'aménagement et la gestion des réseaux, diffusant une « culture commune » de la mobilité douce auprès des institutions, des professions et du public

Prochaines étapes

- > Mettre en place la plate-forme de coordination entre les services cantonaux, les communes, les associations d'usagers et les opérateurs de mobilité
- > Éditer et diffuser un guide-conseil
- > Expérimenter le dispositif de réclamations, par le biais d'un site internet interactif par exemple

Action 7

Structure de projet : créer une structure de projet dédiée à la mise en œuvre du plan directeur de la mobilité douce

Objectif

Mettre en œuvre le plan directeur de la mobilité douce

Éléments existants

- > Service de la mobilité douce et des espaces publics (SEMDEP) de la Direction générale de la mobilité (DGM)
- > Synchro-canton
- > Enquêtes vélos tous les deux ans, microrecensement tous les cinq ans et études ponctuelles

Mesure nouvelle

- > Créer une Direction de projet de la Mobilité douce sous responsabilité de la DGM et composée de représentants du DIM (DGM, SIC, DGNP), du DCTI (Office de l'urbanisme, OGC), du DARES (DGS), du DIP (Direction générale de l'enseignement primaire) et du DSPE (Police cantonale et Office de l'environnement) afin d'assurer la mise en œuvre et le suivi du plan directeur et de coordonner les actions relatives à la promotion et l'information, au respect et à la sécurité, aux infrastructures et au suivi des projets

Cahier des charges de la Direction de projet:

- >> mettre en œuvre le Plan directeur de la mobilité douce, en gérer les outils tels que suivi du réseau cyclable général et des planifications piétonnes des communes et solliciter des études, des publications et de la promotion
- >> organiser la concertation entre les services de l'État, les communes et les associations
- >> veiller à la mise en œuvre des itinéraires cyclables généraux
- >> intervenir dans les projets pour obtenir des arbitrages plus favorables à la mobilité douce
- >> identifier les budgets nécessaires dans chaque direction de l'État pour les projets en lien avec la mobilité douce et pour initier des études particulières
- >> être en charge des actions de promotions de la mobilité douce
- >> veiller au suivi d'exécution du plan directeur

Prochaines étapes

- > Décision relative à la création de la Direction de projet de la Mobilité douce
- > Organiser la Direction de projet de la Mobilité douce :
 - >> nommer le chef de projet à la tête de la Direction de projet
 - >> établir le manuel de projet de la Direction de projet de la mobilité douce
 - >> établir les cahiers des charges détaillés du chef de projet à la tête de la Direction de projet et de ses membres
 - >> déterminer le budget d'accompagnement de la Direction de projet de la Mobilité douce

CONCLUSION

Un effort mesuré pour des améliorations significatives du système de mobilité genevois

Le plan directeur de la mobilité douce vise à établir la mobilité douce comme troisième pilier du système de mobilité de Genève, à égalité avec les deux autres modes, les transports individuels motorisés et les transports publics. Cet objectif implique un renversement de tendance par rapport à une situation antérieure où la mobilité douce a été largement sous-estimée, l'inégalité de traitement étant manifeste dans les projets, dans l'image sociale, dans les lois et dans la réalité. Pour ce faire, il est nécessaire de conduire des actions vigoureuses dans les divers contextes dont dépendent la qualité et l'attractivité des réseaux piétons et vélos.

Quatre enjeux d'intérêt cantonal sont en cause. La mobilité douce peut répondre à une part plus importante de la demande de déplacements, de façon à soulager les deux autres modes ; économiser les ressources en surfaces de circulation, en énergie et en environnement ; renforcer les transports publics dont elle est l'alliée naturelle ; et favoriser la santé publique, en intégrant une activité physique dans les déplacements quotidiens de la population.

Aujourd'hui, les réseaux de mobilité douce ne présentent pas encore les qualités suffisantes pour attirer tous leurs utilisateurs potentiels. C'est dire que des améliorations significatives peuvent être obtenues sans coûts disproportionnés, en escomptant des résultats avantageux en termes de progression du nombre de piétons et de cyclistes au quotidien, soulageant d'autant les deux autres modes de transport.

La mise en oeuvre du plan directeur s'effectuera par sept actions, visant à convaincre les multiples acteurs concernés d'accorder à la mobilité douce une véritable égalité de traitement avec les deux autres modes de déplacement.

Elle sera conduite en coordination étroite avec les autres plans directeurs gérant la mobilité dans le canton pour la même période, notamment :

- > le plan directeur des transports publics 2011-2014, adopté par le Conseil d'État le 23 juin 2010
- > le plan directeur du stationnement, adopté par le Conseil d'État le 25 août 2010
- > le plan directeur du réseau routier 2011-2014, en cours d'élaboration.

La mobilité douce offre un potentiel de développement significatif à valoriser, dans l'intérêt du système de mobilité genevois et de la santé de la population. Le Conseil d'État entend que ce potentiel soit utilisé dans les meilleurs délais.

SIGLES

ACG :	association des communes genevoises
ARE :	office fédéral du développement territorial (Amt für Raumentwicklung)
ASPAN :	association suisse pour l'aménagement national
B+R :	Bike+Ride, vélo + transports publics
CEVA :	liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse
CFF :	chemins de fer fédéraux (CH)
CHF :	franc suisse
CODEP :	conseil des déplacements
DARES :	département des affaires régionales, de l'économie et de la santé
DAT :	direction de l'aménagement du territoire
DCTI :	département des constructions et des technologies de l'information
DELTAR :	délégation du Conseil d'État aux transports et aux affaires régionales
DGAT :	direction générale de l'aménagement du territoire
DGM :	direction générale de la mobilité
DGNP :	direction générale de la nature et du paysage
DGS :	direction générale de la santé
DIM :	département de l'intérieur et de la mobilité
DSPE :	département de la sécurité, de la police et de l'environnement
EPFL :	École polytechnique fédérale de Lausanne
FSU :	fédération suisse des urbanistes
MD :	mobilité douce
OFS :	office fédéral de la statistique
OGC :	office du génie civil
OMS :	organisation mondiale de la santé
OPAir :	ordonnance (fédérale) sur la protection de l'air
P+R :	parking relais
PDMD :	plan directeur de la mobilité douce
RER :	réseau express régional
SEMDEP :	service de la mobilité douce et des espaces publics
SIC :	service de l'information et de la communication
SITG :	système d'information du territoire genevois
SPC :	société suisse de psychologie de la circulation
TC ou TP :	transports en commun ou transports publics
TCOB :	tramway Cornavin-Onex-Bernex
TCS :	touring club suisse
TIM :	transports individuels motorisés
TP ou TC :	transports publics ou transports en commun
TPG :	transports publics genevois
VAE :	vélo à assistance électrique
VLS :	vélo en libre service

Direction générale de la mobilité
rue du Stand 20 - 1204 Genève
Tél. +41(0)22 546 78 00 Fax +41(0)22 546 78 01 www.ge.ch/mobilite

Le plan directeur de la mobilité douce (PDMD)



Présentation à la commission des transports
27 mars 2012



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

1000 - CH-1201

Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 1

Plan de la présentation

- Historique et ancrage de la démarche "PDMD"
- Qu'est-ce que la mobilité douce ?
- Diagnostic
- Objectifs
- Plan d'action



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

1000 - CH-1201

Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 2

Historique et ancrage de la démarche

- Plan directeur locomotion douce de la Confédération (2002)
- Loi sur les routes et L 1 10.04 (RORR)
- Dans le suivi des grands projets (tramway, notamment), l'Etat identifie un manque de "vision cantonale" des modes de proximité (piétons, et surtout vélos) (2007-2008)
- Inscription dans la planification directrice cantonale
 - Plan directeur Cantonal
 - Projet d'agglomération
 - Mobilité : coordination entre PDTC, PDRR, PDStat, PDMD,...
- Etude du PDMD menée en 2009-2010
- Consultations :
 - Groupes de suivi PDMD (Etat, associations, communes)
 - Présentation au CODEP
 - ...
- PDMD adopté par le CE le 31 mars 2011



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 3

Qu'est-ce que la mobilité douce ?

- "On entend par mobilité douce (MD) le fait de se déplacer à pied, sur roues ou sur roulettes, à la seule force musculaire humaine."
(<http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/index.html?lang=fr>)
- Les modes de déplacements "doux" sont :
 - la marche à pied,
 - la bicyclette,
 - le vélo à assistance électrique (VAE),
 - les engins assimilés à des véhicules (trottinettes, skates, patins à roulettes),
 - les véhicules à propulsion humaine (éventuellement assistés d'un moteur électrique) servant au transport de biens et personnes (vélos-taxis, vélos-cargos), ainsi que
 - les dispositifs d'aide à la mobilité des personnes handicapées ou âgées.
- On parle plus volontiers aujourd'hui de "modes actifs" plutôt que de "modes doux", pour insister sur les bienfaits réels de ces modes de déplacement sur la santé.



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 4

Pourquoi un plan directeur de la mobilité douce ?

- Meilleure prise en compte de la mobilité douce
- Potentiel à valoriser :
 - meilleure efficacité sur courtes distances (3 à 5 km)
 - impacts environnementaux limités
 - faible consommation d'énergie
 - faible consommation d'espace
 - santé publique



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 5

Synthèse du diagnostic

D'importantes évolutions identifiées entre 2000 et 2005 :

- Davantage de ménages sans voiture
- Augmentation de la part de modes doux de 8%

Genève : répartition des ménages selon le nombre de voitures, évolution 2000-2005



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

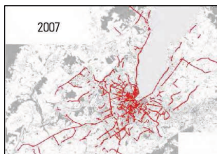
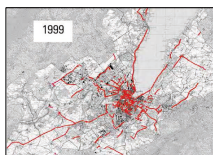
28.03.2012 - Page 6

Synthèse du diagnostic

Une forte progression des infrastructures cyclables de 1987 à 2007



150kms



290kms



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 7

Synthèse du diagnostic

- Amélioration des conditions de déplacement à pied et à vélo, mais...
- ...il subsiste toujours des obstacles liés à l'emploi de ces modes doux



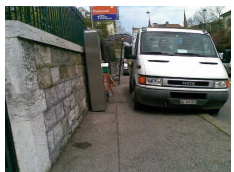
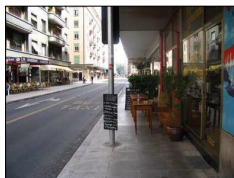
Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 8

Synthèse du diagnostic

Points noirs piétons - il faut encore améliorer :

- La sécurité
- Le confort, l'intérêt du parcours (paysage, lutte contre les nuisances)
- La continuité



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 9

Synthèse du diagnostic

Points noirs vélo :

- Carrefours
- Interruption des aménagements
- Non respect des aménagements
- Dangers rencontrés sur les axes non aménagés pour les cyclistes



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 10

Synthèse du diagnostic

- L'espace public n'est pas extensible :
 - ⇒ partage équitable entre tous les modes
- Mobilité douce = mode majoritairement de proximité
 - ⇒ valoriser et exploiter la connaissance de terrain des Communes (coordination verticale)



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 11

Synthèse du diagnostic

- Orienter des actions vers de nouveaux publics cibles (potentiel important)
- Nombreux obstacles à une pratique confortable et sécurisée de la MD
- Besoin d'une promotion active de la MD dans les domaines de la santé et de l'environnement
- Grand potentiel de la MD comme mode complémentaire aux transports publics



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 12

Objectifs généraux du plan directeur de la mobilité douce

- Traiter sur un pied d'égalité les modes doux, les transports individuels motorisés et les transports collectifs
- Développer la mobilité douce pour soulager les réseaux des deux autres modes de déplacement
- Améliorer les coordinations entre acteurs (entre canton et communes, entre services cantonaux) dans la gestion des modes doux (planification et aménagements)



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 13

Actions

Fiche 1 : Réseau cyclable général

Fiche 2 : Espace piéton

Fiche 3 : Fonctionnement des réseaux existants

Fiche 4 : Stationnement vélos

Fiche 5 : Promotion et nouvelles offres vélos

Fiche 6 : Coordination des acteurs

Fiche 7 : Structure de suivi



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 14

Action 1 : Réseau cyclable général

Mettre en œuvre un réseau cyclable général intégrant une vision d'agglomération pour favoriser l'usage du vélo

Mesure nouvelle : Carte d'un réseau cyclable général

Enjeux prioritaires : 78 kms d'itinéraires à créer / améliorer

- Itinéraires **"Paysagers"** : 50 kms (94 kms existants / 42 kms à baliser)
- Itinéraires **"Pénétrantes"** : 28 kms dont 21 kms sur routes cantonales (52 kms existants)
- + Itinéraires "Maillage" : 56 kms prioritaires dont 21 kms sur routes cantonales (264 kms existants)

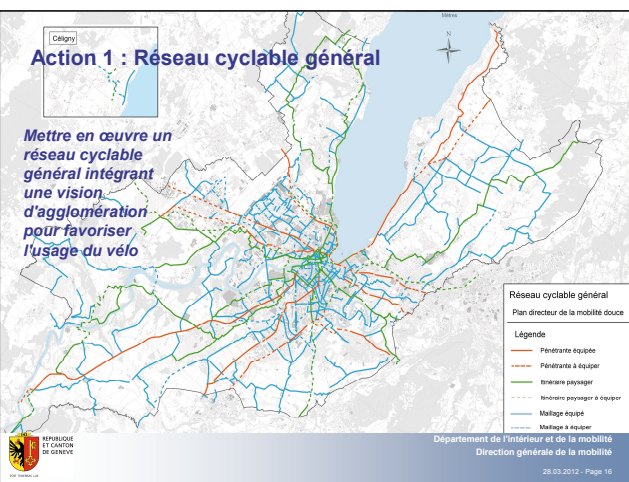


Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 15

Action 1 : Réseau cyclable général

Mettre en œuvre un réseau cyclable général intégrant une vision d'agglomération pour favoriser l'usage du vélo



Action 1 : Réseau cyclable général

Les "pénétrantes"

Ces liaisons structurantes urbaines privilégient l'efficacité et la rapidité sur des axes directs, avec des aménagements fonctionnels et rapides (pistes et bandes cyclables, franchissements de carrefours...);

Le PDMD identifie environ 28 km de pénétrantes à équiper en priorité, dont 21 km sur réseau cantonal.

Réseau cyclable général
Plan directeur de la mobilité douce

Légende

- Itinéraire équipé
- Pénétrantes à équiper
- Itinéraires paysagers
- Itinéraires paysagers à équiper
- Mailage équipé
- Mailage à équiper

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

1000 - GENÈVE

Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 17

Action 1 : Réseau cyclable général

Les liaisons "paysagères"

Les liaisons paysagères structurantes et voies vertes d'agglomération possèdent un accompagnement paysager qui leur confère une forte valeur d'image pour la mobilité douce. Structurantes, elles peuvent dans certains cas jouer le rôle de franges à l'urbanisation. Ces liaisons, sur la plus grande partie de leur parcours, empruntent des cheminements sur des réseaux en dehors des charges de trafic, ou sur des axes fortement réaménagés en leur faveur

Le PDMD identifie environ 42 km de liaisons paysagères à équiper.

Réseau cyclable général
Plan directeur de la mobilité douce

Légende

- Itinéraire paysager
- Itinéraires paysagers à équiper
- Mailage équipé
- Mailage à équiper

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

1000 - GENÈVE

Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 18

Action 1 : Réseau cyclable général

Les liaisons de "maillage"

Les liaisons de maillage complètent le réseau pour permettre l'accès aux centralités, aux nœuds de transports, aux espaces publics, et aux équipements générateurs de trafic. Elles doivent être fonctionnelles et sûres.

Le PDMD identifie environ 56 km de liaisons de maillage à équiper, dont 21 km sur le réseau cantonal.



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 19

Action 2 : Espace piéton

Améliorer le niveau de qualité des espaces piétons en renforçant la coordination entre Canton et communes et assurer un suivi des planifications en faveur des piétons

Mesures nouvelles :

- Création d'une couche SITG pour donner une vue d'ensemble des planifications piétonnes communales
- Evaluation des besoins de réaménagement des interfaces (ex : gares CEVA) et accès piétons existants et projetés
- Evaluation des besoins de réaménagements de liaisons à forts enjeux (au lac, aux écoles,...)
- Directive cantonale réglant les conditions de circulation des piétons aux intersections réglées par des feux de circulation



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 20

Action 3 : Fonctionnement des réseaux MD existants

Assurer les conditions d'un fonctionnement normal des réseaux MD existants en obtenant un meilleur respect des règles en général et en arbitrant l'usage du domaine public

Mesures nouvelles :

- Campagne de contrôle 2 à 3 fois/an sur quelques jours (info préalable et évaluation de l'impact)
- Groupes de travail pour établir des critères afin de régler les conflits d'usages
- Réexaminer avec les services cantonaux et communaux les standards d'entretien



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 21

Action 4 : Stationnement vélo

Renforcer l'offre en stationnement vélos sur les domaines public et privé tant en quantité qu'en qualité, en coordination avec le Plan directeur du stationnement

Mesures nouvelles :

- Carte définissant les niveaux d'équipement en stationnement vélos aux gares/stations TP (rack à vélos, vélostations...) avec un concept global
- Inciter les acteurs privés (commerces et responsables de grands équipements) à améliorer leur attractivité pour les cyclistes
- Inciter les communes à la réalisation de nouveaux modules de stationnement
- Inciter les propriétaires d'immeubles existants et les entreprises à augmenter leur offre en stationnement vélo sur domaine privé



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 22

Action 5 : Promotion et nouveaux services vélos

Compléter la promotion de la MD notamment par une mise en relation des transports collectifs et du vélo dans un esprit de complémentarité et soutenir la diffusion de nouveaux services vélos

Mesures nouvelles :

- Outils de formation pour différents publics (Canton, communes, associations, ...)
- Action pédagogique pour le public "jeune"
- Newsletter de la mobilité douce valorisant les actions exemplaires
- Vélo en libre service (VLS)
- Soutenir la diffusion du vélo à assistance électrique (VAE)
- Evaluer l'opportunité de systèmes d'ascenseurs, remonte-pente...
- Actions de promotion de la santé par la mobilité douce ("30 minutes d'activité physique par jour = notre temps de trajet")



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 23

Action 6: coordination des acteurs

Structurer la participation des multiples acteurs concernés par le développement de la mobilité douce dès la planification des projets

Mesures nouvelles :

- Définition des conditions de coopération
- Dispositif de réclamations permettant aux utilisateurs de transmettre leur connaissance du terrain (points faibles) + vocation participative
- Elaborer des guides-conseils pour la planification, l'aménagement et la gestion des réseaux pour créer une culture commune de la mobilité douce.



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 24

Action 7 : Structure de projet

Créer une structure de projet dédiée à la mise en œuvre du PDMD afin de coordonner les différentes actions

- **Direction de projet de la MD** pilotée par la DGM et composée de représentants :

- ✓ **DIM** (DGM, SIC, DGNP)
- ✓ **DCTI** (OU, OGC)
- ✓ **DARES** (DGS)
- ✓ **DIP** (DG enseignement primaire)
- ✓ **DSPE** (Police cantonale et Office de l'environnement)
- ✓ **Ville de Genève** (invité)

⇒ **Décision du Conseil d'Etat**



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 25

Action 7 : structure de projet (2)

Cahier des charges de la Direction de projet

- Mise en œuvre du PDMD
- Concertation entre les services de l'Etat, avec les communes et les associations
- Veiller à la mise en œuvre des itinéraires d'intérêt cantonal
- Identifier les budgets nécessaires dans chaque direction de l'Etat pour les projets en lien avec la MD et pour initier des études particulières
- Actions de promotion de la mobilité douce



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

28.03.2012 - Page 26



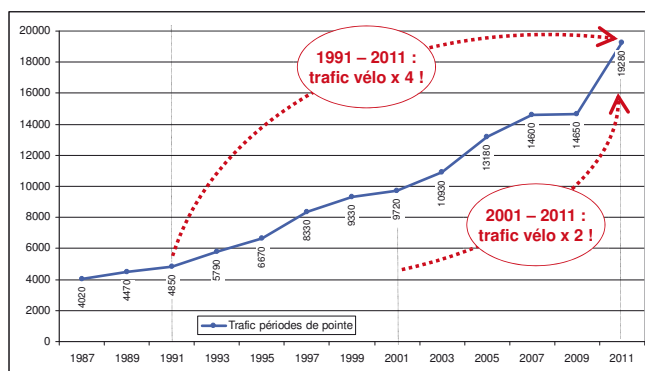
Mise en œuvre du Plan directeur de la mobilité douce 2011-2014

Présentation à la Commission des transports, 24 avril 2012

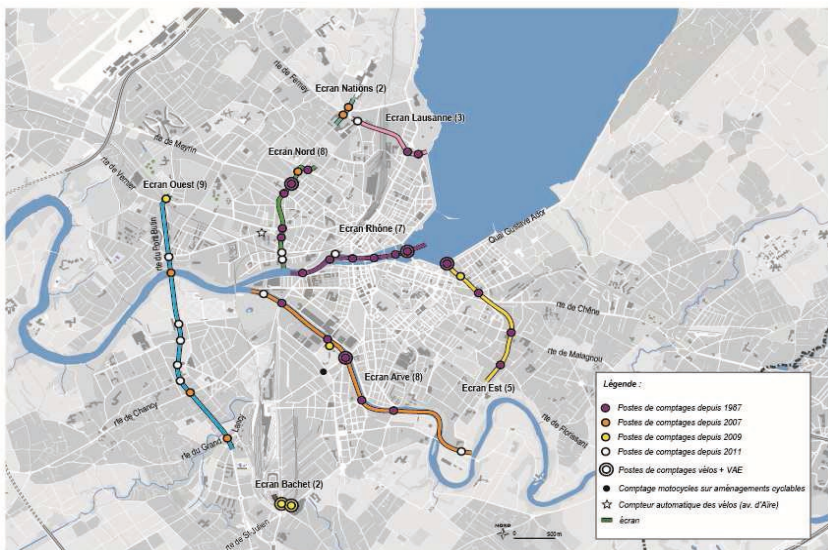


Direction Générale de la Mobilité

Contexte : 20 ans de croissance de la pratique du vélo

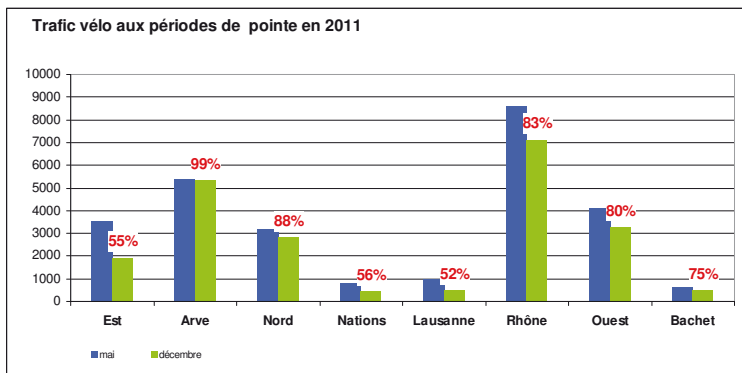


Méthodologie : les postes de comptage vélo



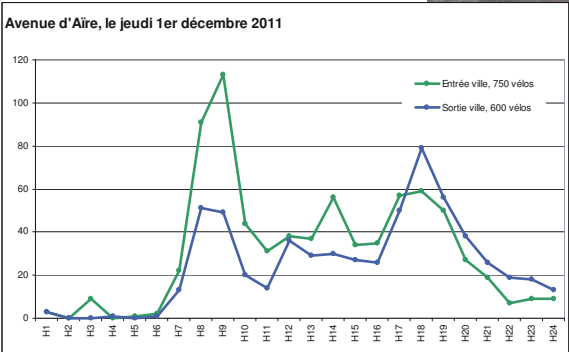
Variations été - hiver

On constate peu de différence entre l'hiver et l'été



Variations sur la journée

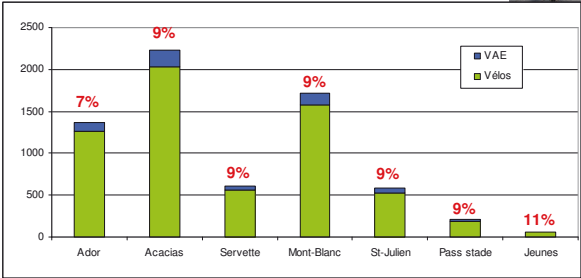
Les courbes reflètent une utilisation du vélo pour du trafic essentiellement pendulaire (domicile – travail ou domicile – école)



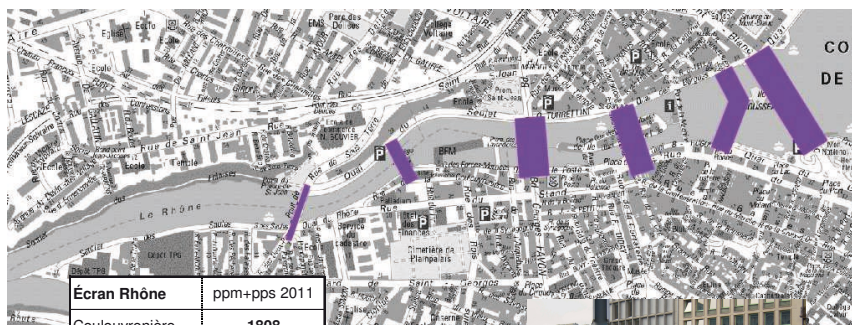
Près de 10% de vélos à assistance électrique



Part de VAE aux points de comptage



Traversée du Rhône : les grands axes routiers sont les plus empruntés



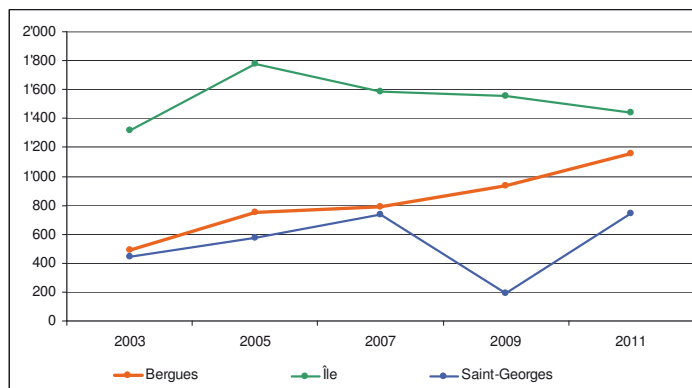
Écran Rhône	ppm+pps 2011
Coulouvrenière	1808
Mont-Blanc	1720
Île	1438
Bergues	1157
Seujet	776
Sous-Terre	740



Les vélos sur les principaux ponts

Impact des travaux

Trafic vélo PPM + PPS de 2003 à 2011

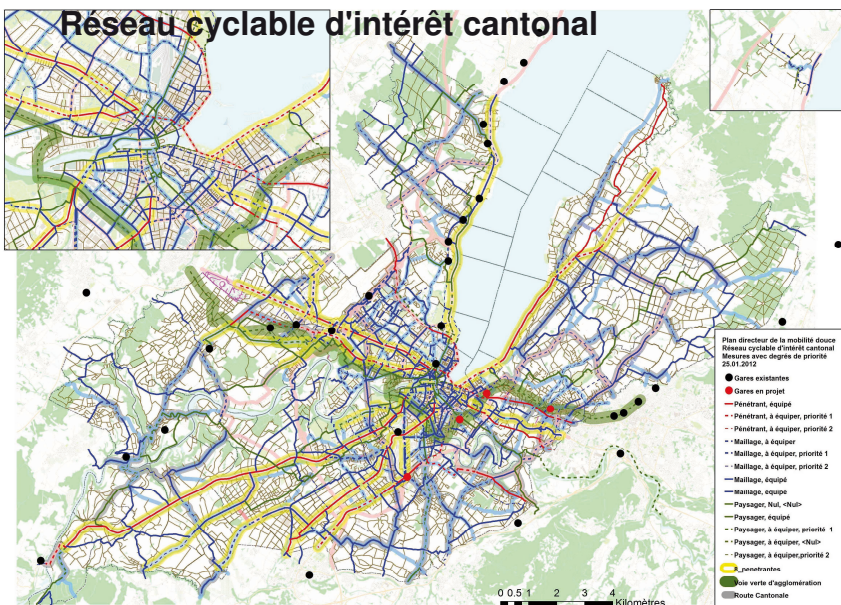


Données clés

- +30% entre 2009 et 2011, aussi bien en été qu'en hiver
- Nécessité d'aménager les grands axes routiers
- Offrir de bonnes conditions pour circuler à vélo dans les quartiers (modération, double-sens...)
- Besoin d'accompagner les cyclistes lors de chantiers

Mise en œuvre du PDMD

- Les aménagements cyclables
- Les 8 pénétrantes prioritaires
- Les critères de conception des projets cyclables
- Les autres actions du PDMD :
 - Réseau piétonnier
 - Concertation
 - Promotion des mobilités douces
 - Direction de projet



Les pénétrantes prioritaires

- 8 pénétrantes prioritaires ont été identifiées (en jaune sur la carte), sur lesquelles il est possible d'agir rapidement :
 - Versoix
 - Préveysin / Cern
 - Satigny / Vernier
 - Chancy
 - Certoux / St-Julien
 - Malagnou (Gaillard)
 - Corsier
- Etudes d'avant-projet (pilote : DGM)
- Collaboration active avec communes et l'OGC
- Objectifs principaux :
 - Planification par itinéraires, mise en évidence des discontinuités
 - Pilotage de projet cantonal, directement issu de la planification
 - Action prioritaire sur certains carrefours (loi H 1 80)

Les pénétrantes prioritaires

- Diagnostic (exemple axe Corsier)



Les critères de conception des projets

- Planification multimodale coordonnée
 - PDMD + PDTC + PDRR + PDST
- Prise en compte des besoins issus des planifications
 - Amélioration de la progression des TP
 - Hiérarchie du réseau routier
 - Réseau primaire
 - Réseau secondaire
 - Réseau de quartier
 - Axes à équiper selon PDMD, et selon Loi H180

Exemple PALM (projet d'agglomération Lausanne-Morges)

Typologie des axes routiers - fonctions et caractéristiques

Type de réseau	Fonctions principales	Caractéristiques générales (exploitation / aménagements)
RESEAU AUTOROUTIER 	- Collecter et évacuer le trafic automobile en transit par rapport à l'agglomération. - Orienter et distribuer le trafic en échange avec l'agglomération. - Assurer certains déplacements internes à l'agglomération (liaisons entre secteurs urbains éloignés).	- Priorité à la fluidité des circulations automobiles et à la capacité routière. - Pas de carrefours, mais des échangeurs et des jonctions, avec des voies d'insertion, de sortie et de présélection. - Axes autoroutiers à 2x2 ou 2x3 voies de circulation.
RESEAU PRINCIPAL D'AGGLOMERATION 	- Relier les secteurs urbains de l'agglomération entre eux et avec les secteurs "hors-agglomération" n'étant pas accessibles par le réseau autoroutier. - Assurer la liaison entre les secteurs urbains de l'agglomération et le réseau autoroutier.	Logique de séparation des flux - Priorité aux transports publics et aux flux de circulation automobiles, maîtrise du trafic par régulation lumineuse (contrôle d'accès). - Carrefours giratoires, à feux, voire dénivelés, présence de présélections. - Aménagements spécifiques pour les modes doux permettant un niveau de sécurité élevé (trotoirs, passages piétons protégés, bandes cyclables, sas vélos, ...).
RESEAU PRINCIPAL URBAIN 	- Collecter et distribuer le trafic à l'intérieur des secteurs urbains de l'agglomération. - Assurer les liaisons entre les quartiers. - Protéger l'intérieur des quartiers des nuisances dues au trafic de transit.	Logique de mixité des flux - Priorité aux transports publics et aux flux de circulation automobiles, maîtrise du trafic par régulation lumineuse (contrôle d'accès). - Carrefours giratoires et à feux. - Aménagements spécifiques pour les modes doux permettant un niveau de sécurité élevé (trotoirs, passages piétons protégés, bandes cyclables, sas vélos, ...).
RESEAU DE DISTRIBUTION 	- Collecter le trafic local des quartiers et en assurer la distribution. - Connecter le réseau routier local des quartiers au réseau principal.	Logique de mixité des flux - Priorité à la fluidité des transports publics et aux déplacements en modes doux, la capacité routière est fortement réduite. - Carrefours giratoires, à feux et à pertes de priorité. - Axes urbains d'intérêt local, au trafic naturellement modéré grâce à des largeurs de voie et à un nombre de voies limités. - Mesures pour les modes doux à prendre localement en fonction des besoins.
RESEAU DE DESSENTE 	- Assurer la desserte fine des quartiers. - Jouer un rôle important dans la vie des quartiers grâce à un aménagement adapté, à échelle humaine.	Logique de mixité des flux - Priorité aux déplacements en modes doux. Seul le trafic automobile d'accès uniquement est toléré. - Carrefours à perte de priorité (stop, cédez-le-passage ou priorité à droite). - Rues de quartier souvent intégrées en zones réglementées (zone 30, zone de rencontre, zone piétonne) avec principe de mixité des flux.

Exemple PALM

Réseau principal d'agglomération (RPA)				
Fonction : - relier les secteurs urbains de l'agglomération entre eux et avec les secteurs "hors agglomération" n'étant pas accessibles par le réseau autoroutier - assurer la liaison entre les secteurs urbains de l'agglomération et le réseau autoroutier				
Principe : logique de séparation des flux				
Séquences				
				
	peu bâtie	partiellement bâtie	densément bâtie	Zone particulière
Vitesses cibles	60-80 km/h	50-60 km/h	40-50 km/h	30-50 km/h
				
Traversées piétonnes	Passages pour piétons marqués avec feux et/ou llot (VSS 640 241) ou aides à la traversée (traversées piétonnes non marquées)			
Cheminevements	Au moins d'un côté	Recommandé des deux côtés		
				
Priorité aux carrefours	Recommandé			
Voie bus, couloirs d'approche	Recommandés			
Arrêts	Avec dépassement recommandé Arrêts en baignoire déconseillés			Envisageables sans dépassement
				
Bandes, pistes cyclables	Recommandées Privilégier les pistes cyclables		Recommandées	
Sas cycl., feux anticipés	Recommandés			Envisageables
Contresens cyclables	En principe ne s'applique pas (double sens de circulation)			
Voie centrale banalisée (VSS 640 212)	Envisageable			
Voies bus + vélo (VSS 640 064, ti 2005)	Déconseillé		Envisageable	
  				
Voies	Circulation bidirectionnelle avec plusieurs voies par sens de circulation envisageables			
Gestion des Carrefours	Voir tableau "gestion des carrefours"			
Présélections	Recommandées			
Stationnement en bordure de chaussée	Pas envisageable		Déconseillé	
Zones 30 et de rencontre	Pas envisageables			
Modération de trafic (selon VSS 640 213)	Pas envisageable		Envisageable avec compatibilité TP	
Surf. colorées pleines (selon VSS 640 214)	Déconseillées		Envisageables	
Bandes colorées (selon VSS 640 214 -15)	Pas envisageables		Envisageables	

Exemple PALM

Réseau de desserte (RDe)

Fonction :

- Assurer la desserte fine des quartiers
- Jouer un rôle important dans la vie des quartiers grâce à un aménagement adapté, à échelle humaine

Principe : logique de mixité des flux

09.2016

Séquences			
			
	peu bâtie	partiellement bâtie	densément bâtie
			
	Zone particulière		
Vitesses cibles	40-50 km/h	30-50 km/h	20-50 km/h
			
Traversées piétonnes	Passages pour piétons marqués (VSS 640 241) (déconseillés en zone 30 et pas envisageables en zone de rencontre) ou aides à la traversée (traversées piétonnes non marquées)		
Cheminements	Des deux côtés de la chaussée recommandés, sauf en zone de rencontre		
			
Priorité aux carrefours	Envisageable		
Voie bus, couloirs d'approche	Pas envisageables		
Arrêts	Sans dépassement recommandé		
			
Bandes, pistes cyclables	Déconseillées, favoriser la mixité		
Sas cycl., feux anticipés	Pas envisageables		
Contresens cyclables	Recommandés sur toute voie à sens unique		
Voie centrale banalisée (VSS 640 212)	Déconseillée, favoriser la mixité		
Voies bus + vélo (VSS 640 064, et 2005)	Ne s'applique pas (pas de voies bus)		
			
Voies	Une voie par sens de circulation au maximum		
Gestion des carrefours	Voir tableau "gestion des carrefours"		
Pré-sélections	Pas envisageables		
Stationnement en bordure de chaussée	Pas envisageable	Envisageable	
Zones 30 et de rencontre	Pas envisageables	 Envisageable	 Recommandées
Modération de trafic (VSS 640 213)	Envisageable avec compatibilité TP	Recommandée avec compatibilité TP	
Surf. colorées pleines (selon VSS 640 214)	Déconseillées	Envisageables	
Bandes colorées (selon VSS 640 214-15)	Déconseillées		

La mise en œuvre des autres actions du PDMD

- Actions à mener sur le réseau piétonnier :
 - Mieux définir les fonctions et qualités des divers cheminements modes doux (voies vertes, itinéraires balisés, sentiers thématiques, cheminements mixtes piétons-vélos, etc.)
 - Améliorer la base cartographique (SITG et géodatabases internes) par l'ajout d'informations et d'itinéraires d'intérêt cantonal
 - Disposer d'une vue d'ensemble des planifications piétonnes communales (base cartographique), et proposer une méthode pour harmoniser les typologies de légende
 - Identifier les possibilités de mise en valeur, voire d'extension du réseau PDCRP, son accessibilité, et les liaisons entre les différents chemins de randonnée pédestre
 - Identifier les traversées de routes à fort trafic non satisfaisantes pour les usagers des chemins de randonnée pédestre

La mise en œuvre des autres actions du PDMD

- Concertation – consultation – participation
 - Séances bilatérales avec les associations
 - Consultation par projets (axes prioritaires)
 - "Plate-forme de la mobilité douce"
 - Guide à l'intention des collectivités et partenaires
- Promotion des mobilités douces
 - Projets innovants (VLS, strail, ascenseurs/remonte-pente, etc.)
 - Actions liées aux écoles
 - Balisage pour la MD (Suisse mobile et balisage thématique, communal, intercommunal, cantonal, transfrontalier)
- Direction de projet
 - 2 rencontres à ce jour
 - Participation active de plusieurs services de l'Etat (DGM, DGNP, OGC, OU, DGS, DIP-DGEP, Police, Environnement-SPBr) et de la Ville de Genève
 - Initiation de plusieurs groupes de travail (réseaux piétonniers, réseau cyclable, stationnement vélo, sécurité et santé,...)

Date de dépôt : 29 octobre 2012

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Florian Gander

Mesdames et
Messieurs les députés,

Depuis le 27 mars 2012, la Commission des transports s'est réunie à plusieurs reprises afin de discuter du RD 868.

Tout d'abord, l'idée d'un plan directeur de la mobilité douce n'est pas dénuée de bon sens, elle découle tout simplement de la votation populaire du 15 mai 2011 acceptée à 50,3 %.

Cette courte majorité oblige donc le Conseil d'Etat à nous proposer un projet concernant la mobilité douce.

Le groupe MCG, qui comprend totalement la démarche, tient à faire en sorte que madame la conseillère d'Etat n'oublie pas, dans sa grande bonté, la multi-modalité des moyens de transport.

En effet, le plan directeur de la mobilité douce prévoit 7 Actions dont la première consiste à « Mettre en œuvre un réseau cyclable général intégrant une vision d'agglomération pour favoriser l'usage du vélo ». L'idée est louable, mais n'est-il pas plus important de favoriser l'usage des transports publics et donc le déplacement des piétons? Nous ne comprenons pas l'intérêt de mettre en priorité un mode de transport au détriment des autres.

Cette volonté de faire, typiquement écologique, contraint les citoyens à utiliser le vélo comme premier moyen de transport alors que tant d'autres existent !

2^e Action : « Améliorer le niveau de qualité des espaces piétons en renforçant la coordination entre le canton et les communes et assurer un suivi des planifications en faveur des piétons ».

A nouveau l'idée est intéressante mais le groupe MCG pense qu'elle ne va pas assez loin ! Pourquoi ne pas dessiner des cartes piétons ? Et pourquoi créer des espaces mixtes piétons/vélos ? Ces lieux étant propices à de nombreux dangers, nous ne souhaitons pas soutenir leur création.....

Action 4 : au détriment des autres moyens de transport, à nouveau, un renforcement de l'offre de stationnement pour les cycles sur les domaines public et privé.

A l'heure où le canton croule sous le manque de places pour le stationnement des deux-roues motorisés et que le peu de places existantes pour les scooters et motos est partagé avec les deux-roues « non motorisés », nous ne pouvons accepter un tel manque de vision et de prévoyance de la part du département de M^{me} Kunzler ! Comme preuve, à proximité, où se parquent les députés « motards » lors des séances ou commissions ?!

Action 5 : sachant que le plan de développement de vélos en libre-service est à l'heure quasiment enterré, il n'y a pour ainsi dire plus d'intérêt à cette action, si ce n'est la promotion du vélo auprès de nouveaux publics. Mais avec quel moyen ? Cette question reste en suspens vu que son principal sujet était les vélos en libre-service.

Action 7 : créer une structure de projet dédiée à la mise en œuvre du PDMD afin de coordonner les différentes actions ! Cela est louable ! Mais créer un groupe de travail en incluant la Ville de Genève mais en omettant les communes genevoises, cela n'est pas possible ! Nous connaissons malheureusement trop bien la façon de faire du département de la mobilité quand il s'agit de prendre des décisions à l'insu des communes et que celles-ci se retrouvent devant les faits accomplis.

Voilà, le groupe MCG a pris quelques exemples de l'incohérence de ce PDMD ! Il ne mérite pas d'être soutenu tel quel... à aucun moment, il n'a été discuté des autres moyens de transports dits de mobilité douce : les trottinettes, les rollers, qui n'ont apparemment pas leur place dans ce PDMD. Pour terminer, le favoritisme cycliste au détriment des autres modes de déplacement doux, et en particulier des piétons, ne valorise pas ce RD 868.

Nous saluerons toutefois la création d'une typologie des axes routiers sur le plan directeur et de la mobilité douce. Ceci a permis une hiérarchisation des moyens de transport utilisés dans notre canton, soit une fixation des priorités qui ne sont pas seulement en faveur des mobilités individuelle et professionnelle ! Elle apporte une réelle plus-value à ce PDMD sans pour autant le rendre acceptable.

Pour toutes ces raisons, le groupe MCG vous demande de ne pas soutenir ce plan directeur de la mobilité douce.