

*Date de dépôt : 15 avril 2021*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M<sup>mes</sup> et MM. Delphine Klopfenstein Broggin, François Lefort, Jean Rossiaud, Pierre Eckert, Mathias Buschbeck, Yves de Matteis, Yvan Rochat, Isabelle Pasquier, Marjorie de Chastonay, Alessandra Oriolo, Philippe Poget, Rolin Wavre, Katia Leonelli, Jocelyne Haller, Pierre Vanek, Pierre Bayenet, Frédérique Perler, Adrienne Sordet pour un véritable réseau de voies vertes à Genève**

### **Rapport de M. Alexandre de Senarclens**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La M 2576 a été à l'ordre du jour des séances de la commission des transports les 17 septembre, 29 octobre et 12 novembre 2019, puis les 29 septembre, 13 octobre et 22 décembre 2020 et enfin les 26 janvier et 20 mars 2021. Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>me</sup> Mariama Laura Diallo. La commission tient à la remercier cordialement pour le travail effectué.

### **Séance du 17 septembre 2019 : audition de la première signataire, M<sup>me</sup> Klopfenstein Broggin**

M<sup>me</sup> Klopfenstein Broggin indique que cette motion part de plusieurs constats. Premièrement, il n'existe qu'une seule voie verte à Genève et celle-ci rencontre un franc succès, même si elle a quelques défauts. Deuxièmement, la France voisine multiplie les différents projets de voie verte ; il y a donc une claire tendance à ce niveau. Troisièmement, la population a accepté à 76% l'arrêté vélos. En parallèle, la population genevoise a largement accepté la LMCE et les Verts désirent la mettre en

place. Cette motion doit également s'ancrer dans la logique du plan d'actions sur la mobilité douce. Il y a finalement une nécessité d'améliorer la qualité de l'air. Ce sont de nombreux constats qui ne proviennent pas de son parti mais de la population. Ainsi, la motion invite le Conseil d'Etat à réaliser 6 voies vertes dans le canton de Genève. Ces 6 voies vertes devraient intégrer un parcours cyclable, bidirectionnel et en site propre. Cette motion pose également un calendrier avec un objectif pour 2022. Il faudrait bien évidemment prendre le temps de penser aux tangentielles et c'est le propos de la troisième invite.

Cette motion contient une carte qui montre l'intention de ces 6 voies vertes. Cette intention est assez nette. La proposition ici est que ces 6 voies vertes partent d'une logique naturelle, par exemple les voies CFF. Il y a déjà des amorces qui existent, par exemple depuis l'avenue des Tilleuls jusqu'à Châtelaine. Cette dernière atteint presque Vernier depuis Saint-Jean. Une autre logique pourrait être de suivre le tracé des parcs. Deux autres logiques existent : le tracé du Rhône ainsi qu'une logique d'avenue pour la voie verte jusqu'à Carouge (boulevard des Promenades). Il s'agit d'un plan et cela montre le potentiel genevois et les solutions à disposition. Ces tracés sont en dehors du trafic et des grands axes.

Un député PDC indique qu'il n'est pas possible d'être contre l'objectif de cette motion. Il se pose toutefois des questions sur les délais de réalisation proposés par la motion. Il voit en outre mal où passeraient certaines voies vertes. Il demande si ce calendrier est réalisable.

M<sup>me</sup> Klopfenstein Brogginini affirme que la question du vélo prend un retard phénoménal. Un plan d'actions mobilité fixe des objectifs entre 2019 et 2022. Il faut aujourd'hui passer un tournant et ne plus se contenter de petites mesures. Il faut se donner les moyens de développer la mobilité douce. Il y a une marge de progression phénoménale.

Un député PLR trouve que ce projet est intéressant. Il demande toutefois si les invites telles que formulées actuellement permettent sa réalisation.

Un autre député PLR trouve cette proposition de motion très intéressante. Il estime toutefois que les délais sont irréalistes. Il demande à partir de quel moment on utilise le terme « voie verte ».

M<sup>me</sup> Klopfenstein Brogginini dit qu'elle entend par « voie verte » un parcours cyclable séparé du trafic, en site propre et bidirectionnel. De façon générale, cette question pourra être étendue à d'autres modes de mobilité douce.

Un député UDC demande à quel horizon elle verrait la part modale de cyclistes doubler. Il reproche à cette motion de n'être axée que sur les vélos

sans compter les autres modes de transport (piétons ou à mobilité douce). Il relève qu'une voie verte le long du Rhône posera des problèmes à la hauteur des SIG et également à Saint-Jean en raison des chutes de pierres au niveau de la falaise de Saint-Jean. Il demande comment elle compte passer dans les zones délicates, notamment les zones d'habitations. Il trouve finalement que ce sera difficile d'avoir toutes ces voies vertes en site propre.

M<sup>me</sup> Klopfenstein Brogginini indique qu'elle a axé cela sur le vélo, car elle estime que c'est une réplique efficace aux problèmes de mobilité. Il serait possible de doubler la part modale de cyclistes en trois ans. Elle ajoute que la création de la voie verte actuelle a été victime de son succès et a déjà engendré un report modal. Il y a eu un effet direct qui est prouvé. La demande existe donc et il faut aller dans ce sens. Elle indique ensuite être sensible à l'abattage d'arbres. Le bois de La Bâtie aurait dû être rénové depuis plus de dix ans. La moitié des chemins sont maintenant fermés. Elle fait confiance au département afin de pouvoir accorder une telle voie verte avec les arbres et les piétons. Il faut leur dédier des espaces différentiels, notamment dans les parcs. Elle indique aujourd'hui que de nombreux terrains appartiennent à l'Etat sur les tracés proposés. Il faudra donc prendre des décisions politiques. Il y aura bientôt une nouvelle banque aux Tuileries et ils sont en train de réfléchir à faire venir les employés en bateau.

Un député EAG constate qu'il y a un très large consensus autour de cet objet. Il y a un ou deux points, notamment le délai de réalisation, qui posent problème. Ils ne sont pas en voie de mettre en place la mesure mais d'inviter le Conseil d'Etat à rendre un rapport à ce propos. Il invite les commissaires à voter rapidement cette motion et ensuite à discuter des aspects politiques. Il ne faut pas se substituer au Conseil d'Etat. Une orientation et une majorité sont tracées autour de ce texte.

Un député S indique qu'il lui semble que les villes de Bâle et de Copenhague ont une part modale de cyclistes plus importante que ce qui est dit dans la motion, plus précisément de 25% pour Bâle et de 55% pour Copenhague.

Un député PDC indique qu'il faudrait également travailler cela en lien avec le futur plan d'actions sur la mobilité douce. Il faut faire un point de situation et voir ce qui est possible pour le futur.

M. Schrenzel indique que les députés recevront sous peu des informations concernant le prochain plan d'actions sur la mobilité douce.

Le président relève que tous les députés acceptent d'auditionner le département à ce propos.

## **Séance du 29 octobre 2019 : audition de M. Stefan Siegrist, directeur du BPA (bureau de prévention des accidents)**

M. Siegrist indique qu'il y aura toujours plus de vélos sur la route. Les propriétaires des routes sont responsables de la sécurité de celles-ci. Il faut en tenir compte. C'est une excellente chose de séparer les cyclistes de la route sur des voies vertes. A Genève, c'est plus compliqué en raison de la topographie de la ville. Il conseille ainsi de dépenser de l'argent pour analyser la sécurité et étudier les possibilités d'aménagements en amont, car cela finit par coûter moins cher. Beaucoup de projets réalisés engendrent ensuite des accidents, car ils n'ont pas été correctement étudiés. Il n'en demeure pas moins qu'établir un réseau séparé sur des voies vertes pour les cyclistes est très bien.

Un député PLR demande si le BPA a une définition de ce qu'est une voie verte. Il relève en effet que la voie verte aménagée à Genève a tendance à mêler les piétons et les cyclistes sans indications claires, ce qui engendre des problèmes.

M. Siegrist indique qu'il faut séparer au maximum les piétons des cyclistes. Ils ont une vision en la matière, mais il ne peut pas donner les explications par cœur à ce propos.

Une députée Ve demande si le BPA travaille étroitement avec l'OFROU pour établir des recommandations.

M. Siegrist répond positivement. Travailler sur les problématiques liées aux vélos est une pratique toutefois récente, car ils ont beaucoup travaillé sur tout ce qui concerne les voitures jusqu'à présent.

Une députée Ve demande s'ils mettent en place des délégations cantonales pour discuter avec les ingénieurs cantonaux.

M. Siegrist confirme cela. Ils ont des règles générales en la matière. Ils acceptent les règles des cantons, mais les différences sont encore trop grandes au sein même de la Suisse. Il y a toujours des solutions particulières dans les cantons.

Une députée Ve demande ce qu'il pense des espaces mixtes pour les piétons et les vélos.

M. Siegrist dit que c'est une bonne chose, mais il faut que ce soit correctement aménagé. Dans le cas contraire, cela peut causer de nombreux problèmes, notamment en matière d'accidents.

Un député PDC demande si le BPA tient des statistiques concernant les accidents à vélo.

M. Siegrist répond positivement. La moitié des accidents à vélo électrique n'implique personne d'autre. Ce sont donc les cyclistes qui chutent en raison de leur conduite ou de l'inattention. Pour le reste des accidents, ce sont souvent les voitures qui sont responsables. Les giratoires sont dangereux pour les cyclistes.

### **Séance du 5 novembre 2019 : audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI**

M. Dal Busco propose de faire un point de situation en matière de mobilité douce, ce qui concerne également le prochain point de l'ordre du jour. Il indique qu'il partage les avantages énumérés dans la motion quant à l'utilisation du vélo. Avec la mise en service du Léman Express, ce sera d'autant plus intéressant. Il s'agit d'un moyen de transport individuel. Ce dernier caractère doit être mis en exergue, car il peut intéresser et intéresse des personnes dans leurs changements d'habitudes, par exemple les personnes qui passent du scooter au vélo électrique ou au vélo normal. C'est également un moyen de transport qui coûte moins cher que les transports publics. Les délais proposés par la motion sont toutefois extrêmement ambitieux. Plusieurs des parcours identifiés dans la motion sont dans les plans du département, par exemple celui en direction du Grand-Saconnex. Dans le centre urbain, les équipements ont été réalisés plutôt en opportunité qu'en continuité. Il est donc difficile dans cette zone de mettre en œuvre une telle volonté. Ils ont donc décidé de changer de stratégie en identifiant au centre-ville des parcours réalisables, trois plus précisément. Ils présenteront tout prochainement des avant-projets pour cela. Il conclut que les buts de cette motion sont partagés par le département, mais que les délais restent très ambitieux.

M. Dal Busco indique que la voie verte allant des Eaux-Vives à Annemasse dispose d'un gabarit très important. Il n'y a pas de cas de figure de ce type se présentant ailleurs, en termes de disposition de place. Plus ils s'approchent du centre, plus la difficulté est grande, sauf à parvenir à enlever de l'espace de façon notable, par exemple en enlevant une voie sur l'avenue Pictet-de-Rochemont pour créer un bel aménagement cyclable du côté du U lacustre.

Un député Ve relève qu'il y a un grand problème en matière de vitesse des vélos électriques. Il demande où ils en sont de leurs réflexions ce niveau.

M<sup>me</sup> Peracino indique que cette réflexion se mène au niveau suisse. Pour le moment, tant que la législation n'évolue pas pour les vélos 45 km/h, ils ne peuvent pas modifier beaucoup de choses en la matière.

Une députée Ve estime que les commentaires du département sont réjouissants. Elle demande si tout ce qui n'a pas été réalisé lors du précédent plan d'actions sur la mobilité douce (ci-après : PAMD) va être rattrapé pendant le PAMD 2019-2023.

M<sup>me</sup> Peracino indique qu'un certain nombre de projets ont été déplacés dans le PAMD 2019-2023 et d'autres dans le PAMD suivant.

M. Messenger ajoute que 21% des mesures du précédent PAMD sont des processus continus. Il faut donc les considérer comme réalisées en plus des 30% des mesures du PAMD précédent qui ont été réalisées.

M. Dal Busco indique que certains projets ne se retrouvent pas dans ce PAMD, car ils ne remplissent tout simplement pas les critères présentés par M<sup>me</sup> Peracino.

Une députée Ve demande des précisions concernant les cinquante autorisations de tourner à droite qui sont instaurées pour les vélos.

M<sup>me</sup> Peracino indique que de nombreux critères, tels qu'avoir une bande cyclable, un sas ou encore une voie unique pour tourner, entrent en compte pour permettre cela. Ces critères réduisent grandement le nombre de carrefours sur lesquels une telle mesure peut être mise en place.

M. Messenger indique qu'ils pourraient imaginer adapter les carrefours pour que cela réponde aux critères.

Une députée Ve relève que la voie verte de Versoix ressemble plus à un itinéraire balisé, certes bucolique, mais assez dénivelé. Ce n'est pas la voie rapide pour vélos souhaitée. Il s'agit d'une belle balade, mais cela ne doit pas prendre la place d'une voie verte, qui devrait se trouver le long des voies CFF par exemple. Elle demande leur appréciation sur le terme de voie verte.

M<sup>me</sup> Peracino dit que la voie verte de Versoix n'a pas encore été réalisée.

M. Dal Busco indique que l'objectif d'efficacité demande de s'appuyer sur des infrastructures existantes, comme un cours d'eau ou des lignes CFF. Sur la rive droite, ils se heurtent véritablement à des problèmes fonciers. Ce n'est donc pas possible le long des voies CFF. En outre, les zones industrielles n'ont pas du tout été pensées relativement à la mobilité douce.

Une députée S demande quelles sont les raisons pour lesquelles les projets du précédent PAMD n'ont pas été réalisés dans le laps de temps prévu. Elle demande des exemples de problèmes concrets ne permettant pas de réaliser un aménagement dans un certain laps de temps.

M<sup>me</sup> Peracino indique que les aménagements cyclables pour le pont de Sierne et à Thônex posent des problèmes, non pas au niveau financier, mais au niveau foncier. Une solution serait d'exproprier, mais cela se fait peu pour

les modes de transport doux. Il y a des négociations foncières et quand les propriétaires mettent les pieds au mur ils ne peuvent plus rien faire. Concernant les projets de voie verte d'agglomération, ce sont les communes qui doivent les réaliser. Il faut donc réussir à mettre toutes les communes d'accord entre elles. Ils désirent également créer un balisage sur le canton pour les vélos. Ce sont les communes qui doivent financer cela et poser les panneaux. Il faut mettre d'accord 45 communes. Ce sont donc souvent des problèmes de concertation qui font que les choses prennent plus de temps.

M. Dal Busco indique qu'il est allé voir toutes les communes des Trois-Chêne pour discuter de la mise en place du BHNS. Concernant la passerelle du pont du Mont-Blanc, il indique s'être rendu à quatre reprises en commission à la Ville de Genève. Il y a un énorme financement à la clé au niveau fédéral. Il relève toutefois qu'ils arrivent globalement à convaincre les communes mais cela prend du temps et, en plus de cela, les discussions doivent parfois se dérouler en plusieurs étapes.

Un député PLR relève que le département dispose d'un plan d'actions précis qui couvre notamment les aspects de la motion. Il demande si la motion en tant que telle est un vœu pieux du parlement ou si cela aura véritablement un effet.

M. Dal Busco indique qu'un signal du parlement dans tous les domaines et bien évidemment le bienvenu. Cette motion va dans le sens du Conseil d'Etat. Elle est très clairement ambitieuse et ne pourra pas être mise en œuvre dans les délais du texte. C'est donc à eux d'apprécier si le vote de cette motion dans ces termes est de nature à accélérer les choses. Si les buts de cette motion sont largement partagés par le Conseil d'Etat, ils se concentrent sur le concret.

Ce même député PLR demande si le vote d'une telle proposition de motion aura un effet sur le PAMD 2019-2023 ou le suivant.

M. Dal Busco répond négativement pour ce qui concerne le PAMD 2019-2023.

Un député PDC demande des précisions sur la continuité de certaines voies vertes. Il demande également si les voies vertes inscrites dans les PA seront réalisées à temps pour bénéficier des fonds de la Confédération.

M<sup>me</sup> Peracino dit que la voie verte de Carouge est un espace en mixité. L'idée est de multiplier les aménagements. Au bord de l'Arve c'est une voie verte d'agglomération. Ils n'ont pas de définition précise d'une voie verte, mais il s'agit d'un espace de mixité entre piétons et vélos, comme dans les zones 30 km/h, par exemple à la rue des Vollandes. Concernant la zone de

Plainpalais, la Ville de Genève a un projet en matière d'aménagement pour les vélos.

Un député MCG remarque qu'ils n'utilisent pas les parcs pour les aménagements cyclables. Le U lacustre pourrait ainsi être fait plus facilement.

M<sup>me</sup> Preacino indique qu'un itinéraire est envisagé sur la rue William-Favre afin de pouvoir rejoindre une deuxième vélostation qui sera construite dans cette zone d'ici à 2024.

Un député UDC relève qu'un compromis a été signé par la Ville de Genève concernant le quai des Bergues et il espère que ce dernier sera respecté. Il demande ce qu'il en est de la passerelle du Mont-Blanc.

M. Peracino indique qu'elle n'est pas prévue pour la réalisation avant la fin 2023, mais les études ont été inscrites dans ce PAMD.

Un député Ve demande quand sera déposé le prochain PAMD.

M. Messenger dit qu'il sera adopté l'année prochaine par le Conseil d'Etat et sera transmis au Grand Conseil.

### ***Discussion interne***

Une députée Ve trouve que l'intention du département est concrète, mais que les mesures sont plutôt de toutes petites mesures pour le vélo. Il manque de vision. C'est pour cela que la motion proposée permet de donner une impulsion au Conseil d'Etat et qu'ils désirent un vrai pas en matière de mobilité douce. Elle désire voter cette proposition de motion et donner un signal clair au Conseil d'Etat pour avoir un plan plus ambitieux.

Un député PLR estime que cette proposition de motion va clairement dans le bon sens mais qu'elle impose des délais qui sont totalement hors de portée. La présentation du département a permis de comprendre que celui-ci a un plan sur du long terme et que les choses prennent du temps. Il rappelle que le conseiller d'Etat a affirmé que cette motion ne changera rien à son plan d'actions. Il en fera part à son groupe afin d'étudier notamment la portée de cette motion.

Un député PDC estime que la proposition de motion devrait être amendée. Même s'ils sont favorables aux voies vertes, il faudrait modifier cette proposition de motion.

Un député MCG indique que le groupe MCG adoptera la même position que le groupe PLR. Il en reviendra ainsi à son groupe. Il estime que cette motion vise plus le déterrement d'une hache de guerre. Le groupe désire prendre le temps d'analyser cette motion et de possiblement adoucir la

mécanique. En outre, en apprenant que la rue de la Croix-Rouge sera interdite aux voitures, ils estiment qu'il y a encore beaucoup à faire.

Un député UDC souscrit aux précédents propos et rappelle qu'il y a des problèmes d'acquisition foncière sur de nombreux lieux. Il y a des routes cantonales et communales. Le gros problème de la motion est son échéance. Il désire traiter cela la semaine prochaine.

Une députée S indique que le groupe socialiste souscrit aux objectifs de la présente motion. S'il faut reporter le vote de deux semaines pour trouver un consensus, elle est d'accord.

Le député EAG affirme être en faveur de cette proposition de motion.

Une députée Ve conclut qu'il faut accompagner le Conseil d'Etat dans les PAMD. Cela permettra de lui apporter une vision plus ambitieuse. Si le délai de réalisation pose problème, ils pourront trouver un consensus. Ses collègues arriveront la semaine prochaine avec un amendement.

### **Lors de la séance du 12 novembre 2019, le président cède la parole aux groupes.**

Un député PLR rappelle que cette motion est peu réaliste. Si la volonté est de donner un signal politique, le PLR n'est pas contre. Ils désirent simplement qu'un calendrier réaliste soit fixé. Le département a indiqué qu'ils mettaient tout en œuvre pour accélérer le développement de voies vertes. Il a entendu le conseiller d'Etat affirmer que cette motion était irréaliste, voire inutile. Il suggère de fixer un calendrier de réalisation à 2030 ainsi que la deuxième invite à 2035. Cette motion est superbe sur le papier, mais lorsqu'il faudra s'attaquer à des pénétrantes, ce sera bien plus compliqué.

Une députée UDC indique que le groupe UDC refusera la proposition de motion en l'état en raison de l'irréalité du calendrier.

Un député PDC indique rejoindre les propos du député PLR. Le groupe PDC est tout de même en faveur de cette proposition de motion. Il indique avoir rédigé un amendement proposant un calendrier plus réaliste et ne nommant pas précisément les voies vertes, contrairement à la motion. Cet amendement vise à remplacer les deux premières invites par l'invite suivante : « à réaliser les itinéraires vélos prévus dans le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 d'ici à fin 2023 ».

Un député Ve indique que le Conseil d'Etat considère toujours une motion comme étant inutile. La Ville de Paris a réussi à fermer les quais de Seine en deux ans. Toutefois, à Genève, il faut six ans pour faire une piste

cyclable. Les Verts ont en marre des études et de constater que les mesures de la LMCE ne sont pas mises en œuvre. Ils souhaitent un autre rythme de réalisation. Ils sont pour de repousser légèrement la date de réalisation des voies vertes, mais ils souhaitent qu'elles soient nommées contrairement à ce que propose le groupe PDC.

M. Favre indique qu'il n'est pas réaliste de réaliser ce que la motion propose d'ici à 2026. Il faudrait que cela fasse partie du prochain plan d'actions qui se déroulera jusqu'en 2028. S'ils pouvaient aller plus vite en matière de mobilité douce, ils le feraient. A l'heure actuelle, ce n'est pas une question de ressources financières ou humaines, mais une question de lenteur des procédures. Ils font 10 kilomètres par an et ont beaucoup de difficulté à faire plus. Il y a beaucoup de frustration en la matière.

Le député Ve rétorque qu'ils désirent aller plus vite. Ils désirent également intégrer de nouvelles voies vertes dans le prochain plan d'actions sur la mobilité douce. Cela laisse sept ans pour réaliser toutes ces voies vertes. Tous les groupes sont en faveur du fond de cette proposition de motion, mais il est nécessaire d'augmenter la cadence afin d'avoir ces infrastructures dans un délai de sept ans.

Une députée S indique que le groupe socialiste est favorable à la proposition de motion telle que rédigée. Ils sont aussi ouverts à élargir le spectre de ceux qui donnent un signal au Conseil d'Etat. Ils trouvent cette proposition de motion intéressante, ce d'autant plus si une unanimité se dessine. L'amendement du PDC est strictement inutile dans le sens, car cela inviterait le Conseil d'Etat à faire ce qu'il désire et a déjà prévu de faire. Il faut plus de volonté. Ils entendent les propos de M. Favre, mais ils estiment qu'il faut mettre plus d'énergie et de diligence à ce niveau. Ils sont convaincus qu'il y a matière à faire mieux qu'à présent. Si un consensus large est trouvé, ils seront d'accord d'aller dans le sens du PLR et du PDC.

Un député PLR relève que le département souhaite avancer et qu'il ne s'agit pas d'un manque de ressources humaines ou financières. Il se demande s'il ne faudrait pas geler cette proposition de motion en attendant d'avoir le prochain plan d'actions sur la mobilité douce. Il a l'impression que l'on prend le dossier à l'envers. Tous les partis souhaitent avancer sur ce dossier, mais ils parlent d'une thématique mal maîtrisée sans connaître le plan du Conseil d'Etat.

Le MCG indique rejoindre les propos du PLR. Il faut geler cette proposition de motion en l'état. En outre, l'aspect des coûts n'a pas du tout été étudié. Le groupe MCG ne votera ni la proposition de motion ni les amendements éventuels proposés.

L'UDC indique rejoindre les propos du PLR.

Le PS indique que le groupe socialiste ne souhaite pas geler cette proposition de motion et désire aller de l'avant. Connaissant le succès de la voie verte entre les Eaux-Vives et Annemasse, le groupe socialiste estime que c'est un moment fondamental pour développer les voies vertes le plus rapidement possible. Ils sont toutefois d'accord de repousser cela à 2025.

Le député EAG trouve déplorable de geler cette proposition de motion. Il estime qu'il faut mettre un coup d'accélérateur en la matière. Il n'est pas possible d'avoir une position fataliste selon laquelle il n'est pas possible d'aller plus vite. Il n'y a également aucune raison d'attendre le prochain plan d'actions. C'est à ce stade qu'il faut aller de l'avant et voter la proposition de motion.

Un député PLR préfère trouver un amendement sur le timing. Il s'abstiendra sur le gèle, mais acceptera les amendements permettant de donner un signal le plus rapidement possible.

Un député Ve indique être surpris par les positions des groupes ce soir. Lorsque M<sup>me</sup> Klopfenstein Broggin a présenté sa proposition de motion il y a quelques semaines, les différents groupes étaient plutôt favorables à cette dernière alors qu'ils souhaitent désormais la geler.

Le président met aux voix **le gel de la M 2576 jusqu'à la réception du prochain plan d'actions sur la mobilité douce** :

Oui : 8 (2 MCG, 1 UDC, 3 PLR, 2 PDC)

Non : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)

Abstentions : 1 (1 PLR)

*Le gel de la M 2576 est accepté.*

**Séance du 26 janvier 2021 : audition de M<sup>me</sup> Andrea von Maltitz, vice-présidente Coordination transports et déplacements (CTD), co-secrétaire Suisse romande d'actif-traffic, M. Jacques Sottini, membre du comité (CTD), membre du comité Pro Vélo Genève, et M. Marco Ziegler, membre du comité (CTD), membre du comité Mobilité piétonne Genève**

Concernant les voies vertes, M. Sottini trouve que c'est une bonne idée de laisser les voies vertes, qui ont un potentiel différent de la voie cyclable rapide. Mais le problème avec les voies vertes, c'est qu'elles sont très attractives et qu'il y a peu d'interruption, donc le trajet à vélo est court. Il pense que la voie verte le long de l'Arve va être tout aussi plébiscitée que l'est actuellement la voie verte du CEVA et, dans ces situations-là, il est

important d'avoir suffisamment de largeur pour les vélos, d'avoir un revêtement adéquat et une séparation du trafic entre les vélos et les piétons. Il trouve que les voies vertes sont une excellente idée, cela sécurise les personnes qui les empruntent, ça permet une renaturation de la ville et ce sont des parcours agréables pour les cyclistes. Cette nouvelle motion ne devrait pas retarder les projets en cours au niveau du PAMD.

M<sup>me</sup> von Maltitz souligne qu'il faut assez de largeur pour les cyclistes et les piétons sur les voies vertes, où il y a des endroits très critiques notamment vers Meyrin, puisqu'on est à côté d'un rail et d'un mur de l'autre côté. Si on fait une voie verte, elle pense qu'il faut mettre des critères minimaux de qualité.

Une députée MCG demande comment les auditionnés perçoivent le fait que les cyclistes aient le droit de prendre les rues en sens interdit et s'il y a eu des accidents.

M. Sottini répond que toute rue en sens unique n'est pas un contresens cyclable et qu'il faut que ce soit indiqué sur la rue en question. Il pense qu'il y a une différence entre le sentiment de confort ou d'inconfort et la sécurité. Pour un automobiliste qui croise un cycliste à contresens, c'est vraisemblablement inconfortable. Pour un cycliste qui n'en a pas l'habitude, ça peut être inconfortable. Au niveau du risque, il y a très peu d'accidents. Le seul problème qu'il peut y avoir avec les contresens, c'est lorsqu'il y a une sortie de parking, parce que les automobilistes qui sortent du parking ne pensent pas toujours que des cyclistes peuvent arriver en sens inverse. C'est un aménagement très pratique qui permet une fluidité aux cyclistes pour traverser les quartiers.

Une députée MCG a eu quelques belles peurs à l'avenue Bertrand en voyant arriver un cycliste. Elle demande si les associations de cyclistes transmettent des informations au niveau de l'éducation sur les incivilités et pour qu'il y ait moins d'accidents.

M. Sottini explique qu'il y a des messages de prévention. Ils ont mené des actions avec la police par rapport à l'angle mort des poids lourds, par exemple. Ils organisent chaque année une action lumière lors de laquelle ils incitent tous les usagers à éclairer leur vélo la nuit. On vient d'introduire le tourner à droite au feu rouge pour certains carrefours et une campagne sera menée avec différents services. Sur leur site, il y a toutes les recommandations qu'il faut. Ils organisent des cours de vélo pour les enfants, les adultes et les seniors, et cela permet de rendre les gens plus attentifs à toutes les questions relatives à la circulation.

Un député S indique que, depuis le printemps de l'année passée, il y a un boom des ventes de vélos. Il demande s'ils ont des indications sur l'augmentation des ventes de vélos notamment électriques.

M. Sottini répond que la question s'est déjà posée, mais ils n'ont pas réussi à trouver la réponse. Au niveau suisse, il y a un organisme des marchands de cycles qui tient une statistique annuelle. Il pense que ça doit paraître début février, mais ils n'ont pas de chiffres pour l'instant. Il confirme qu'il y a eu un boom sur la vente de vélos notamment électriques à la sortie du confinement.

Un député S relève que M<sup>me</sup> von Maltitz a évoqué le besoin de faire des études sur les tangentielles pour les piétons. Il demande si, d'après elle, on peut encore parler de guerre des transports à Genève, si les tensions sont fortes et si les piétons sont les parents pauvres ou s'ils sont aussi impliqués dans cette guerre des transports.

M<sup>me</sup> von Maltitz répond que, quand on regarde les textes généraux, on dit toujours qu'il faut favoriser la marche, mais il manque des mesures concrètes, notamment des trottoirs traversants, des trottoirs qui sont assez larges, le fait qu'on ne doive pas s'arrêter des heures aux feux, etc. Elle explique que les piétons sont une catégorie d'usagers beaucoup plus large que les cyclistes, qui sont plus valides qu'une partie des piétons. C'est beaucoup plus difficile à comparer : il y a les jeunes et les plus vieux. Les personnes qui ont peur des cyclistes quand ils arrivent trop près, c'est souvent les vieilles dames. Elle pense que les piétons aimeraient avoir plus de place pour se sentir en sécurité sur leurs trottoirs. Elle ajoute qu'au niveau fédéral, il a été décidé que les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans peuvent circuler à vélo sur les trottoirs et elle ne pense pas que ça augmente le sentiment de sécurité des piétons. Elle pense que l'antagonisme est dû au fait qu'il n'y a pas assez de place pour tout le monde. On a tendance à oublier les piétons, parce qu'il n'y a pas vraiment d'association qui représente les gens qui marchent à pied, car c'est normal. Elle pense que c'est une des raisons pour lesquelles les piétons ont l'impression de se faire écraser.

M. Sottini pense, sur la question de la cohabitation des piétons et des cyclistes, que les séances techniques qui ont lieu à l'office des transports représentent bien leur manière de voir les choses. On arrive à se mettre d'accord entre piétons et cyclistes sur une séparation nécessaire dans tous les aménagements. Ils sont sensibilisés lors de ces séances, notamment par les personnes qui représentent les milieux des malvoyants et des aveugles pour lesquels un trottoir séparé par une bande peinte au sol ne veut rien dire, et elle ne dit pas grand-chose aux piétons ; le cycliste reste en général de son côté et les piétons vont être surpris au passage d'un cycliste. Ils sont attentifs à ces

aspects-là et ils demandent, lorsque c'est possible, des aménagements clairement séparés.

Un député PLR demande s'il leur a été possible de faire une projection dans les 10 à 15 ans à Genève pour l'évolution des modes de transport.

M<sup>me</sup> von Maltitz répond qu'il y a de moins en moins de ménages qui ont leur propre voiture, donc elle pense qu'à l'avenir on ira dans la direction d'un autopartage. Les gens utilisent plus le vélo et on verra probablement que les voitures risquent de devenir assez chères avec les taxes CO<sub>2</sub> si elles ne sont pas électriques, ce qui en réduira l'usage, d'autant plus qu'on a des transports publics de qualité à Genève. On voit que la proportion de gens qui possèdent leur propre voiture diminue, donc il devrait y avoir moins de voitures à Genève. Le problème est qu'elles viennent encore beaucoup de l'extérieur, car ce n'est pas encore concrètement développé en France. Elle pense que ça se développera dans les pays limitrophes et cela signifie qu'on recourra à d'autres moyens de transport. Au centre-ville, on est déjà à plus de 50% de part de mobilité douce. Il faut essayer de développer les aménagements dans cette direction-là, car on fait des aménagements pour les 15 à 35 ans qui viennent et il faut se demander à quoi va ressembler la ville de demain. Le Grand Conseil a élaboré la LMCE qui dit que, dans la zone I, il faut surtout avoir des piétons, dans la zone II, une mobilité piétonne et des cyclistes, et plus on va à l'extérieur, plus on laisse la place à la voiture. Elle trouve que ça montre dans quelle direction on va.

Un député PLR revient sur le problème de l'éducation des cyclistes, dont les incivilités d'un nombre important mettent en péril de nombreux utilisateurs. Il demande si des mesures d'éducation ou de sanction sont évoquées.

M. Sottini répond que Pro Vélo a fait plusieurs campagnes pour essayer de modifier cet esprit de cycliste afin d'encourager une attitude plus positive. Cette incivilité est largement partagée. Certains peuvent respecter les feux rouges quand ils sont automobilistes mais pas forcément quand ils sont piétons. Il y a des cyclistes qui lui font peur et qui prennent des risques pour eux et pour les autres. Pro Vélo n'est pas favorable à la stigmatisation des cyclistes parce que, si on fait une observation globale sur le respect de la vitesse et des panneaux routiers, il n'y a pas que les cyclistes qui sont en incivilité. Il serait en faveur d'un renforcement des contrôles de police, de manière pédagogique et aussi, dans un second temps, de manière plus répressive. Il y a quelque chose à faire, mais il ne faut pas le faire seulement vis-à-vis des cyclistes.

Un député Ve trouve qu'on parle peu des piétons dans les questions des députés et c'est souvent des acteurs oubliés dans les débats politiques.

M<sup>me</sup> von Maltitz pense qu'il y a certainement une marge de manœuvre importante, surtout pour les trajets relativement courts. Pour les achats ou pour amener ses enfants à l'école, il faut pouvoir se déplacer à pied. On remarque que les gens se déplacent volontiers à pied s'ils se sentent en sécurité et trouvent des choses intéressantes et variées sur leur chemin, notamment de la verdure. Il suffit d'appliquer ces critères dans les villes du canton autour des centres.

Un député Ve a une première question sur la M 2576. Il demande si l'esprit de cette motion convient aux auditionnés et si les tracés proposés leur semblent pertinents.

M. Sottini répond que la motion est formulée de telle sorte qu'on ne sait pas si c'est une voie verte ou des axes vélos. Il pense que l'idée de ces parcours est excellente et que les tracés sont pertinents. Il ne voit pas l'endroit précis où ça peut passer, mais il pense qu'il y a des possibilités de le faire. Il pense que le fait de prévoir des voies vertes avec de la végétalisation est intéressant, aussi du point de vue de la perméabilité du sol, même si on conserve des espaces pour circuler qui sont plutôt en enrobé. Certains de ces revêtements ne sont pas prévus pour les cyclistes, mais l'idée de voie verte est une bonne idée, tant du point de vue du climat que de la possibilité de circuler hors trafic sur de grandes distances, en étant un complément des pénétrantes cyclables.

M. Ziegler déclare que, sur les voies vertes, il s'agit d'un problème de planification proposée par la motion et que les délais ne sont pas en phase avec le temps que nécessitent une planification complète et une réalisation. Heureusement, la plupart de ces axes sont déjà dans le pipeline. Dans le PAMD, parmi les mesures qui doivent être réalisées d'ici 2023, il y en a une partie. Mais surtout, on voit que la prolongation ou la constitution en réseau de voies vertes se prolonge dans les mesures déjà planifiées pour le prochain plan d'actions. Tout cela est avancé, mais ça demande du temps et les financements nécessaires. Les piétons tiennent aux voies vertes, et dans l'idéal avec un aménagement essentiellement piéton. La voie verte du CEVA a montré la difficulté de la mixité. La séparation existe physiquement mais, dans la signalisation, il n'y a pas de séparation, ce qui signifie qu'il y a priorité aux piétons et que les vélos doivent s'adapter.

Dans la réalité, les cyclistes ont une difficulté à se sentir subordonnés à la priorité de quelqu'un, donc il faut des aménagements de voies vertes bien pensés qui garantissent le confort, la sécurité et la tranquillité des piétons tout

en donnant une prestation satisfaisante aux cyclistes. Une des mesures d'accompagnement qui leur tient à cœur est celle qui prévoit de pousser la réflexion sur la combinaison voies vertes et véloroutes. Les voies vertes doivent plutôt être orientées sur les loisirs et les déplacements tranquilles et la cohabitation est plus facile à organiser. Des ateliers font un bilan de la voie verte existante et préparent la réalisation des voies vertes qui sont dans le programme suivant ; il faut réunir tous les partenaires autour de la table et continuer la réflexion, ce qui est programmé dans le PAMD. Ça figure dans les préoccupations des autorités et des associations.

M<sup>me</sup> von Maltitz trouve que la task force piétons est très utile et importante en tant que force de proposition et afin de voir ce qui peut être réalisé. Pour revenir aux revêtements perméables, il faut faire attention à l'endroit où on les met pour que ce soit agréable pour la marche. Par contre, elle estime qu'il faut avoir des revêtements qui soient semi-perméables, accessibles pour les personnes à mobilité réduite et qui puissent accumuler un peu d'eau. Il est important de laisser assez de place aux arbres.

### **Séance du 9 mars 2021**

La présidente informe que la commission a reçu un amendement PDC pour la M 2576. Elle propose au PDC d'expliquer les raisons de cet amendement.

Le PDC explique que l'amendement demande à réaliser ce qui est prévu dans le plan d'actions de la mobilité douce. Le seul changement qu'il a fait est de modifier le délai de réalisation à 2024, car quand on voit les chantiers qui nous attendent avec la feuille de route LMCE, cela lui paraît logique. Le côté impératif des invites initiales de la proposition de motion a été allégé. La première invite tombe.

La présidente comprend que le PDC souhaite remplacer la première invite initiale, supprimer la deuxième invite initiale et modifier la troisième invite. Le PDC confirme les propos de sa préopinante.

Un député PLR estime que, lorsque l'on présente une motion, les invites peuvent être détaillées lorsqu'il n'y a rien qui est déjà en place. Or, les présentations du département ont démontré que beaucoup de choses se font. L'objectif de son amendement est de saluer le succès de cette voie verte entre Annemasse et le secteur des Eaux-Vives. Il pense que ce succès est largement partagé au sein de la population et qu'on devrait avoir pour objectif de réaliser d'autres voies vertes dans d'autres secteurs du canton. Si on va trop loin dans le détail des invites de la motion, on risque de se tirer une balle dans le pied et de brider le Conseil d'Etat dans la réalisation de ces différents

projets qui sont en cours. L'amendement qu'il propose ne vise pas à contester les invites de la proposition de motion d'origine. Il considère que fixer dans les invites l'espace, le temps et le nombre de ces voies vertes est de nature à restreindre la liberté de manœuvre du Conseil d'Etat. Il propose donc une motion avec une formulation plus générale et il précise qu'il n'y a aucune intention malveillante derrière cet amendement. Cette voie verte est un succès et on ne peut que s'en réjouir.

Un député S trouve qu'il y a une différence abyssale entre le fait d'étudier la possibilité de réaliser de nouvelles voies vertes et le fait de les réaliser. Il rappelle que le canton a un plan climat cantonal avec l'objectif de réduire de 60% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et d'arriver à une neutralité carbone en 2050. Quand on sait les mesures drastiques qu'il faut prendre, c'est aujourd'hui qu'il faut commencer à prendre des mesures. Il soutiendra la proposition de motion qui demande la réalisation concrète de six voies vertes. L'amendement du PS propose de fixer un calendrier avec un délai de réalisation à 2026, car on sait qu'il est impossible de les réaliser en une année. On se donnerait 5 ans pour montrer qu'il y a une priorité politique pour réaliser ces voies vertes. Il propose d'adopter la proposition de motion telle quelle est en changeant l'échéance à 2026.

Un député Ve estime qu'il est important de maintenir une intention de réalisation et il trouve important de garder la trace de ces axes concrets.

Un député PLR estime qu'il faudrait que le texte soit réaliste et réalisable. La LMCE prévoit des obligations, avec une volonté d'avancer dans la mobilité douce et de fluidifier le trafic motorisé individuel. Il trouve que cette motion n'est pas très sérieuse. Le Conseil d'Etat a présenté un plan de mobilité douce ambitieux, il y a une problématique de timing et de communes. Il a un problème avec l'idée de voter des textes qui ne servent à rien et il fait confiance au Conseil d'Etat pour avancer sur la mobilité douce. Il lui paraît irréaliste d'imaginer qu'il y aura six voies vertes en 2022 ou 2026. Il soutiendra l'amendement proposé par le PLR.

Le PDC indique que, dans la première invite, il parle de réaliser ce qui est prévu dans le plan d'actions de la mobilité douce. Le fait de définir six voies vertes lui paraît compliqué compte tenu de la problématique de la circulation en ville, raison pour laquelle son amendement invite le Conseil d'Etat à poursuivre l'étude et la réalisation d'autres voies vertes avec une échéance à 2030.

Un député Ve rappelle qu'il s'agit d'une motion. Il revient sur les propos de M. Dal Busco, qui concluait que les buts de cette motion sont partagés par

le département, mais que les délais restent très ambitieux. Il demande quel est le point de vue de M. Dal Busco.

M. Dal Busco estime que les délais de réalisation sont courts. Il préférerait qu'ils votent le plan d'actions, parce qu'il est parfaitement calibré et que c'est une feuille de route précise et pragmatique. La commission des travaux attend d'ailleurs une indication à ce sujet pour voter un crédit de 2 millions dans le financement de ces mesures. Il pense qu'il ne faut pas mettre des délais irréalistes. Il en appelle à du pragmatisme et ce serait de voter le plan d'actions de la mobilité douce.

L'UDC pense que le projet du Conseil d'Etat est ambitieux. Elle informe que l'UDC s'abstiendra sur cette proposition de motion parce qu'elle enfonce des portes ouvertes avec des dates et des délais irréalisables, alors que le Conseil d'Etat essaie de mettre sur pied beaucoup de choses.

Un député PDC demande quel est l'avis du conseiller d'Etat sur l'amendement du PDC.

M. Dal Busco n'a pas suivi la présentation de l'amendement en question, mais s'ils font référence à des délais qui sont moins contraignants, ça ne peut qu'aller dans le bon sens.

Ce même député PDC déclare que l'amendement du PDC demande « à réaliser les itinéraires vélos prévus dans le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 d'ici à fin 2024 » et « à poursuivre l'étude et la réalisation d'autres voies vertes et de liaisons tangentielles, pour compléter le réseau d'ici fin 2030 ».

M. Dal Busco soutient la première invite parce que c'est précisément l'objectif du plan d'actions. La deuxième invite lui semble raisonnablement ambitieuse. En ce qui concerne l'amendement PLR, il lui convient également et il lui semble très semblable à la deuxième invite proposée par le PDC.

La présidente propose de se laisser du temps pour étudier les amendements sur la motion 2576.

Le PLR trouve qu'il faut maintenant prendre une décision. Il pense qu'il faut commencer par voter l'amendement PLR, puis celui du PDC et enfin, l'amendement du PS.

## Votes

La présidente met aux voix l'amendement du PLR qui annule et remplace toutes les invites de la M 2576 : « **à examiner la possibilité de réaliser, au cours des 10 prochaines années, de nouvelles voies vertes entre le centre et la périphérie sur le modèle de la Voie verte du Grand Genève** » :

Oui : 6 (4 PLR, 2 MCG)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : 3 (1 UDC, 2 PDC)

**L'amendement est accepté.**

La présidente déclare que la commission ne va pas voter sur les autres amendements.

La présidente met aux voix la M 2576, telle qu'amendée :

Oui : 10 (4 PLR, 2 PDC, 2 S, 2 MCG)

Non :

Abstentions : 4 (2 Ve, 1 S, 1 UDC)

**La proposition de motion 2576 est acceptée.**

*Catégorie de débat préavisée : III*

M. Wenger propose de prendre le rapport de majorité.

M. Alder voulait proposer M. de Senarclens pour le rapport de majorité. Sachant que le texte a été remanié par un amendement PLR combattu par M. Wenger, il trouverait plus cohérent qu'un député PLR prenne le rapport.

M. Wenger a accepté la proposition de motion finale avec l'amendement PLR. Il propose de passer au vote.

**Une majorité de la commission vote en faveur de M. de Senarclens pour rédiger le rapport de majorité de la M 2576.**

## **Proposition de motion (2576-A)**

### **pour un véritable réseau de voies vertes à Genève**

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

- que la voie verte reliant Annemasse aux Eaux-Vives remporte un succès incontestable, au-delà de tous les pronostics ;
- que la France voisine multiplie les projets de voies vertes, notamment Annemasse avec des liaisons cyclables en site propre en direction de Saint-Julien, Machilly, Bonne-sur-Menoge et Bonneville, ou encore entre Gex et Ferney ;
- que d'autres villes en Suisse et en Europe planifient de véritables réseaux de voies vertes, notamment Berne, Londres ou Copenhague ;
- que la population suisse acceptait à 73,6% l'arrêté vélo en votation populaire le 23 septembre 2018 ;
- que la population genevoise acceptait à 67,81% la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, en votation populaire le 5 juin 2016, donnant la priorité à la mobilité douce dans les zones 1 et 2 ;
- que le nombre de cyclistes augmente chaque année ;
- que l'Office fédéral du développement territorial estime l'utilité sanitaire du vélo à plus d'un milliard de francs par année ;
- le plan d'action Mobilité douce, dont la version 2019-2022 est imminente ;
- le document directeur Mobilités 2030, qui précise que « le développement de la marche à pied et du vélo constitue un enjeu de première importance dans les centres et en périphérie » ;
- la nécessité d'améliorer la qualité de l'air, en particulier sur les routes avec des charges de trafic importantes, pour respecter les valeurs limites de polluants fixées par la Confédération ;
- l'urgence climatique, exprimée notamment par de nombreuses manifestations citoyennes,

invite le Conseil d'Etat

à examiner la possibilité de réaliser, au cours des 10 prochaines années, de nouvelles voies vertes entre le centre et la périphérie sur le modèle de la Voie verte du Grand Genève.