

*Date de dépôt : 15 juin 2021*

- a) **RD 1365-A** Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023
- b) **R 969** Proposition de résolution de M<sup>mes</sup> et MM. Marjorie de Chastonay, Alexandre de Senarclens, Murat-Julian Alder, Jacques Blondin, Jean Burgermeister, Emmanuel Deonna, Caroline Marti, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Esther Schaufelberger, Thomas Wenger approuvant le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 et demandant au Conseil d'Etat de le compléter

*Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Caroline Marti (page 1)  
Rapport de minorité de M. Christo Ivanov (page 55)*

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de M<sup>me</sup> Caroline Marti

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des transports, sous la présidence de M<sup>me</sup> Marjorie de Chastonay, a traité le RD 1365 lors de ses séances des 8 et 9 septembre, 13 octobre et 22 décembre 2020 ainsi que des 26 janvier et 16 et 23 mars 2021. La commission remercie chaleureusement les représentant-e-s du département pour leur appui dans le cadre de ses travaux ainsi que M<sup>mes</sup> Mathilde Parisi et Mariama Laura Diallo pour la qualité de leurs procès-verbaux.

## Présentation du département

*M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI, M. David Favre, directeur général de l'OCT, M<sup>me</sup> Fabienne Peracino, coordinatrice mobilité douce, et M. Thierry Messenger, directeur régional*

M. Dal Busco indique que cette nouvelle version du plan d'actions de la mobilité douce (PAMD) s'inscrit dans le contexte que la loi prescrit. Ce PAMD est plus concret et tonique. Il indique que le projet d'agglomération, notamment, pose des contraintes temporelles pour la réalisation de certains projets. Les délais de réalisations approchent et il faut en tenir compte. Ce nouveau PAMD priorise les mesures des plans d'agglomérations qui ont une échéance de concrétisation à 2025 ainsi que toutes les mesures effectivement réalisables et qui sont financées. Ça a permis de resserrer la cible.

Il estime que la décision populaire de ce week-end (assouplissement de la compensation du stationnement) va leur faciliter la tâche pour développer les modes doux de transport. Ces modes de déplacement sont peu consommateurs de ressources publiques, ce qui devrait intéresser largement celles et ceux qui ont le souci de la bonne utilisation des deniers publics. Ces modes de déplacement ont des effets favorables en matière de santé publique. Celles et ceux qui utilisent les modes doux ne coûtent pas cher à la collectivité et ça permet de libérer de manière appréciable l'espace public, en particulier les chaussées, puisque celles-ci peuvent être déchargées du trafic motorisé et profiter de manière prioritaire à celles et ceux qui n'ont pas d'alternative au trafic individuel motorisé, notamment les professionnels ou les personnes souffrant d'un handicap. Le conseiller d'Etat pense donc qu'on doit s'attacher à faire en sorte que l'offre en mobilité douce puisse s'accroître au bénéfice de la population et de l'activité économique.

M. Favre explique qu'un bilan du plan d'actions précédent sera dressé. Pour mettre en place ce plan d'actions, l'OCT a renforcé ses ressources en faveur du développement de la mobilité douce. Un pôle mobilité douce a notamment été créé. Il relève qu'une grande partie des mesures comprises dans ce plan sont financées, mais ce n'est pas le cas de toutes. La commission des travaux est saisie d'une loi de financement de 20 millions de francs pour 9 projets prioritaires qui font partie du plan d'actions de la mobilité douce dont ils parleront plus tard.

M<sup>me</sup> Peracino indique que le PAMD est inscrit dans la loi sur la mobilité douce (LMD) et la loi sur la mobilité (LMOB), selon laquelle « le Conseil d'Etat établit une stratégie multimodale à long terme. Sur la base de cette stratégie, le Conseil d'Etat établit des plans d'actions thématiques pour une période pluriannuelle » (LMOB H 1 20, article 12). Ces différents plans

d'actions couvrent les thématiques des transports collectifs, le transport de marchandises, le stationnement, le réseau routier et la mobilité douce. Le plan d'actions a pour objectifs :

- l'identification des mesures à prendre pour chaque action du plan directeur et l'établissement d'une priorisation des mesures ;
- la définition des objectifs chiffrés et des échéances pour chaque mesure ;
- un échelonnement des étapes menant à la réalisation de l'offre de base visée à l'article 2 de la loi ;
- l'établissement d'un plan de mise en œuvre et d'un budget pour la réalisation des mesures identifiées.

Le précédent PAMD 2015-2019 comportait 52 fiches de mesures dont 20 regroupaient plusieurs projets. Parmi ces 52 fiches, 50% (26 fiches) ont été réalisées ou font office d'un processus continu, 38% (20 fiches) sont en cours de réalisation, 4% (2 fiches) feront l'objet d'études dans le PAMD 19-23 et seront réalisées dans le prochain PAMD. Enfin, 8% (4 fiches) n'ont pas pu être réalisées et doivent être redéfinies, notamment en raison de blocages de longue durée pour des raisons d'acquisition foncière. Les principales réalisations menées durant la précédente période sont les suivantes :

- 60 km de routes ont été sécurisés, dont 28 km de pistes et 21 km de bandes cyclables, des voies de bus autorisées aux cycles et des contresens cyclables ;
- 28 zones 30 km/h ont vu le jour. On estime que lorsque la vitesse est abaissée à 30 km/h, il n'est pas nécessaire de réaliser des aménagements cyclables spécifiques ;
- 14 zones de rencontre 20 km/h à priorité piétonne ont été créées ;
- 1700 places vélos au centre-ville ont été installées ;
- l'outil Géovélo pour optimiser les trajets des cyclistes sur le périmètre du Grand Genève a été mis à disposition du public.

M<sup>me</sup> Peracino rappelle qu'une fiche de mesures réunit plusieurs projets ponctuels. Ils travaillent ainsi par fiches et non par projets. Au niveau de l'évolution du plan d'actions, le plan directeur de la mobilité douce 2011-2014 fixait les grands principes. Puis le PAMD 2015-2018 manquait de clarté sur les projets contenus dans les fiches. Pour le PAMD 2019-2023, le département a voulu travailler de manière plus pragmatique, et avoir une feuille de route avec 107 projets, des réalisations, des personnes qui s'en occupent et des bases de financement des communes concernées, ce qui permettra de faire un suivi à intervalle régulier. Elle relève que cela fait plus d'un an que les projets ont été inscrits dans la base de données, donc une

mise à jour est déjà en cours afin d'avoir une meilleure visibilité de l'avancement de la mise en œuvre. Lors du précédent plan d'actions, ils ont travaillé sur des routes cantonales à l'extérieur du centre-ville et, cette année, ils s'attachent à la continuité cyclable et à la sécurisation en centre-ville.

Les objectifs du PAMD 2019-2023 sont de sécuriser le réseau en favorisant les continuités cyclables, d'accompagner la mise en service du Léman Express, de mettre en œuvre la LMCE, de répondre de manière adaptée à l'usage croissant des nouvelles formes de mobilité actives et d'améliorer la gouvernance et le dialogue, tant avec les associations de mobilité douce qu'avec les communes et les habitants. Chaque autorité est responsable de réaliser les projets sur son domaine public. Cela signifie que les communes sont chargées de la réalisation des mesures qui touchent à leur domaine public et que le canton est responsable de faire des réalisations sur le domaine public cantonal. Les mesures de ce PAMD transversal et interdépartemental sont suivies par l'ensemble des départements et des communes. La priorisation des projets s'est faite avant tout sur les projets issus des projets d'agglomération 1 et 2 (PA1 et PA2) cofinancés par la Confédération et ils doivent être mis en service avant la fin 2025 sous peine de perdre les financements fédéraux.

Elle indique que les projets cyclables compris dans ce plan sont également inclus dans le réseau cyclable d'intérêt cantonal, le réseau que le canton entend équiper en priorité pour répondre à la loi sur la mobilité douce. Certains projets ne seront pas réalisés pour 2023 mais sont déjà identifiés pour la période 2024-2028.

M<sup>me</sup> Peracino indique que 107 projets ont été retenus pour ce plan d'actions, répartis dans 4 domaines d'intervention : les infrastructures (83 projets), le fonctionnement des réseaux (3 projets), le stationnement (8 projets) et la promotion et les nouveaux services (13 projets). Enfin, 6 mesures d'accompagnement complètent le dispositif.

S'agissant des infrastructures, les objectifs sont de réaliser 50 km d'aménagements cyclables supplémentaires d'ici à 2023 et 90 km d'améliorations sur les aménagements existants. Par ailleurs, il est prévu de faciliter les accès piétons des 4 nouvelles interfaces Léman Express et de créer 4 nouvelles infrastructures de franchissement (ponts et passerelles). Au chapitre des grands projets, M<sup>me</sup> Peracino mentionne la création d'une task force vélo qui sera notamment chargée de créer une continuité cyclable au centre-ville afin de relier les gares du Léman Express, les pénétrantes cyclables et la voie verte. Un réseau de voies vertes est en train de voir le jour à travers les projets de voies vertes d'agglomération, de Bernex et de Versoix. Ces projets ne seront pas réalisés fin 2023 mais ils font partie des

PA1 et PA2 et seront réalisés à l'horizon 2025. Ils sont néanmoins intégrés dans ce plan d'actions afin de pouvoir suivre leurs évolutions de près.

S'agissant du fonctionnement des réseaux, les objectifs du PAMD sont de sécuriser 9 points de franchissement de rails de tram dangereux grâce à des dispositifs qui permettent de combler le rail aux endroits accidentogènes, de permettre des autorisations de tourner à droite au feu rouge pour les cyclistes et de concrétiser la priorisation effective des modes doux dans les zones 1 et 2 de la LMCE. En ce qui concerne l'amélioration de la sécurité par le comblement du rail, 21 emplacements accidentogènes ont été identifiés, parmi lesquels 9 emplacements ont été priorisés et planifiés d'ici à 2023. Les autorisations de tourner à droite aux feux rouges seront en place dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Cependant les carrefours doivent répondre aux critères d'éligibilité suivants : la présence d'une bande cyclable et d'un sas cycliste (ou espace suffisant) avant le feu, aucun obstacle à la visibilité et une bande cyclable sur la voie sur laquelle les cyclistes s'engagent si le volume de trafic est élevé ou en présence de rails de tramway. Une campagne d'information, en collaboration avec les associations vélos, piétons, PMR et la police est prévue.

Concernant le stationnement, l'objectif est de créer 2500 places de stationnement vélo au centre, sur domaine public, soit une hausse de 500 places par année et 3000 places de stationnement en ouvrage. Pour la promotion et les nouveaux services, les objectifs sont de déployer un réseau cantonal de balisage pour les vélos, la mise en service de 5 nouvelles lignes Pédibus, la réalisation de 3 campagnes en vue d'encourager la pratique de la mobilité douce et la mise en place d'un réseau de vélos en libre-service. Le système actuel de vélo en libre-service compte 150 stations sur 20 communes genevoises et 268 vélos (dont 85 VAE). Depuis le 18 août, plus de 13 000 locations ont été effectuées avec une moyenne de 3 locations par vélo et par jour. 56% des trajets font entre 500 m et 2 km et 55% des locations durent entre 0 et 30 min. Enfin, 50% des locations se font en fin de journée (16h-24h).

Les objectifs des mesures d'accompagnement comprises dans ce plan sont de renforcer des relations entre les entités publiques et les associations, notamment par le biais de séances régulières avant le dépôt des autorisations de construire, des réflexions sur le partage des aires de circulation, la promotion d'une mobilité respectueuse et sécurisée, le renforcement de la transversalité pour la promotion et la mise en œuvre de projets de mobilité douce, le développement d'une nouvelle approche intégrant les axes piétons pour le réseau cyclable d'intérêt cantonal et, enfin, une réflexion sur l'amélioration des modes doux dans les zones industrielles.

M<sup>me</sup> Peracino ajoute que les financements des mesures sont très majoritairement acquis. Le montant estimé du PAMD est de près de 230 millions de francs. 44% des projets sont portés par le canton, 40% par les communes (dont 15% par la Ville de Genève), le reste par des partenaires ou des privés. Un projet de loi d'investissement de 20 millions a été déposé conjointement au plan d'actions pour financer 9 projets importants et réalisables d'ici 6 à 2023 (traité par la commission des travaux). L'objectif de ces 9 projets prioritaires et réalisables durant la période 2019-2023 est de compléter au maximum ce réseau cyclable d'intérêt cantonal.

Parmi ces projets, on peut mentionner l'élargissement du pont de Peney, des aménagements cyclables en continuité et la création d'une continuité cyclable à travers la zone industrielle du Bois-de-Bay qui permettent de finaliser un itinéraire important de rabattement vers le centre-ville. Il y a aussi la création de pistes cyclables bidirectionnelles sur la route de Presinge entre la route de Jussy et le village. Une partie du projet figurait déjà dans le précédent plan d'actions mais n'a pas encore été réalisée et l'idée est de sécuriser les déplacements vers le site de Lullier depuis la route de Jussy et le village de Presinge.

M<sup>me</sup> Peracino mentionne finalement deux projets de mise en conformité de bandes cyclables. Elle informe la commission que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, ils n'ont plus l'autorisation de mettre en place des bandes cyclables hors agglomération s'il n'y a pas une délimitation médiane de la chaussée. Ces deux projets doivent faire l'objet de reprofilages et c'est l'occasion de les traiter pour assurer des continuités et ne pas devoir effacer des bandes cyclables. Des itinéraires complémentaires seront développés dans la poursuite de la mise en place des 3 itinéraires élaborés par la taskforce vélo, avec une mise en place de nouvelles signalisations lumineuses et une adaptation de la signalisation lumineuse existante. Une amélioration de l'itinéraire n° 1 de SuisseMobile sur la route du Rhône est également prévue. Le projet est d'améliorer l'accès à la passerelle de l'Allondon pour permettre aux vélos avec des remorques ou aux personnes à mobilité réduite d'y accéder. Une réfection du pont est prévue par les CFF, ils entendent donc en profiter pour faire des travaux.

Un député (PLR) comprend que, sur le financement, la part de la Confédération est assez faible.

M<sup>me</sup> Peracino répond que le gros du financement vient des projets d'agglomération (PA). 35% du financement vient des PA1 et PA2 pour 75 millions. Ces projets sont portés par le canton mais cofinancés à 40% par la Confédération.

M. Messenger apporte des précisions quant au montant de 230 millions de francs que coûtent les mesures de ce plan d'action. Dans un projet de tram par exemple, il y a la création d'une piste cyclable. Donc on a estimé la quote-part que coûtait cette piste cyclable dans ce projet beaucoup plus large. C'est un exercice de comptabilité analytique qui leur a permis d'évaluer que le coût de ce projet est de 230 millions à la faveur de la mobilité douce.

Un député (PLR) demande quel est le risque que les financements fédéraux tombent en raison du non-aboutissement des projets dans les temps.

M<sup>me</sup> Peracino répond que leur travail est justement de s'assurer que ce ne soit pas le cas. A ce stade, les projets sont sous contrôle. M. Dal Busco ajoute qu'ils feront tout pour y arriver. Les offices se sont organisés pour qu'il n'y ait pas de préjudice. Il serait très dommage de perdre ces financements fédéraux.

S'agissant de la voie verte actuelle, un député (PLR) demande si elle doit toujours continuer en direction de Champel et de Carouge et quand ce sera effectif.

M<sup>me</sup> Peracino répond que la partie après la gare des Eaux-Vives est en cours d'étude. Ce qui est prévu ce sont des espaces généreux avec des pistes cyclables et des espaces pour piétons séparés du trafic automobile. Elle sait que l'ensemble de la voie verte ne sera pas mise en service en 2023 mais, selon les projections actuelles, ce sera le cas en 2025. Sur la partie rive droite, un processus de concertation est en cours avec les habitants, associations et commerçants du secteur pour définir la meilleure manière de traiter cette voie verte qui ira jusqu'à la Jonction.

M. Dal Busco ajoute que la voie verte Eaux-Vives-Champel-Carouge sera certainement moins ambitieuse et attractive que le tronçon entre Annemasse et la gare des Eaux-Vives mais en revanche, du côté de la rive droite, on s'inscrit le long de la voie ferrée et la continuité est plus facile à réaliser. Il admet que c'est un peu un casse-tête du côté de Champel et de Carouge.

Un député (MCG) pense qu'une partie du tracé sur la rive gauche est simple à réaliser et il ne comprend pas que cela piétine autant, à partir de la gare des Eaux-Vives jusqu'au U lacustre. Il demande pourquoi cette voie verte qui est centrale n'avance pas, parce que ça renvoie les vélos sur la ville.

M<sup>me</sup> Peracino répond qu'il y a la voie verte d'agglomération qui fait le tour de la ville, puis des itinéraires de la task force vélo sur lesquels ils travaillent en co-conception avec la Ville de Genève qui visent à rejoindre le U lacustre et la gare Cornavin depuis la voie verte.

M. Favre mentionne le projet qui visait un passage par la rue des Vollandes, mais la Ville estime que ce n'est pas optimal sachant que c'est

compliqué par l'avenue Pictet-de-Rochemont. Certains itinéraires sont en voie de pérennisation.

Un député (MCG) utilise souvent ce secteur à vélo et il ne comprend pas ce qui les amène à faire passer des vélos en secteur urbain, notamment par les rues du 31-Décembre ou des Vollandes. Il estime qu'on pourrait traverser le parc de la Grange à vélo par le chemin latéral. Il estime que ce concept de voie verte a du sens s'il est simple à utiliser et fluide.

M. Favre explique qu'il y a des voies vertes, des cheminements cyclables prioritaires qui permettent d'assurer la jointure entre des pénétrantes cyclables et les itinéraires du centre-ville. Les cyclistes désirent aller rapidement d'un point A à un point B. Il indique qu'une enquête sur les flux a été menée à l'aide des téléphones mobiles, et on constate que les cyclistes utilisent l'itinéraire le plus direct, qu'il y ait ou non des itinéraires prévus et sécurisés. Sur la partie du quai Wilson, une partie de l'itinéraire est interdite aux cyclistes, mais beaucoup d'entre eux continuent à l'utiliser alors qu'un itinéraire de déviation est prévu par la rue Plantamour.

Un député (MCG) relève qu'il n'y a pas de solutions satisfaisantes en bas de la voie verte aux Eaux-Vives. La solution proposée actuellement envoie les cyclistes dans un paquet de circulation.

M. Dal Busco rappelle que la voie verte est un tracé qui traverse l'agglomération. Il y a ensuite des itinéraires qui relient entre elles les pénétrantes. Le tracé entre la gare des Eaux-Vives et la gare Cornavin est un axe pour lequel on doit réaliser une liaison. Il pense que l'axe naturel et le plus rapide est de passer par l'avenue Pictet-de-Rochemont.

Un député (MCG) estime qu'il y a des problèmes de sécurisation du trafic de vélos entre la plage des Eaux-vives et Genève-Plage. Il y a une très grande confusion de trafic entre les piétons et les vélos. Il n'y a aucune signalisation qui permette aux piétons de comprendre que des vélos sont là. C'est désagréable pour les piétons et c'est accidentogène pour les cyclistes. Il demande si le département a un plan en cours pour observer les endroits accidentogènes et si ces derniers peuvent être signalés.

M<sup>me</sup> Peracino répond qu'il y a une mesure générale de résolution des points noirs qui sont en général vite repérés.

Un député (MCG) estime que le Jardin anglais est une zone dangereuse.

M. Messenger explique qu'il y aura toujours en zone urbaine et attractive des zones dans lesquelles les piétons et vélos devront cohabiter. C'est souvent le comportement des usager-ère-s dans ces zones-là qui est déterminant. Le PAMD prévoit de développer la communication sur ces aspects comportementaux.



M. Favre précise qu'ils souhaitent mettre en place à Genève un guide virtuel inspiré de ce qui se fait à Lyon et qui donne une série de conseils pratiques. Il est prévu l'année prochaine de faire une campagne de sensibilisation avec les forces de l'ordre sur la question des comportements à vélo. La zone que le député (MCG) évoque le long du lac est en travaux, donc ça va forcément s'améliorer, au même titre que la situation va s'améliorer sur le pont du Mont-Blanc, puisque d'ici à l'automne 2021 la piste provisoire sera sécurisée et rehaussée en attendant la passerelle pour piétons.

Un député (PLR) a déjà eu l'occasion de faire l'éloge de cette voie verte dans le cadre d'une autre commission. Il aimerait comprendre pourquoi, au niveau de Chêne-Bourg, il y a un tronçon dans lequel la piste cyclable et la piste pour piétons s'inversent. Il trouve cela stupide et cela crée des accidents. Il demande s'il est prévu de faire de tels croisements sur les futures voies vertes du canton.

M. Dal Busco répond qu'il y a eu des améliorations sur la voie verte, mais il admet qu'il a de la peine à comprendre certains aménagements. Il imagine qu'une telle infrastructure doit répondre à la fois aux soucis de fonctionnalité et de qualité de l'espace public.

M. Favre ajoute qu'il faut être conscient qu'une voie verte n'est pas une autoroute à vélos mais un cheminement bucolique. L'avantage était de construire une voie verte sur une infrastructure existante avec un gabarit qui permet de la construire en dehors de tout trafic. Les futurs projets de voies vertes sont plus complexes à construire. On ne peut pas dire que ça ait provoqué des accidents, mais il admet qu'un tel aménagement l'interpelle.

M. Favre indique que des infrastructures sont réparties de part et d'autre de cette voie verte et il a paru logique aux aménagistes de l'époque que la partie non bitumée, c'est-à-dire pour les piétons, soit toujours placée du côté des infrastructures, et c'est pour cela qu'il y a ces variations. Pour être plus précis, le tracé de la voie verte dessert des établissements scolaires d'importance, des habitations ou certaines places de jeu. Il a donc été souhaité que la partie goudronnée se situe à l'opposé du débouché, de manière à laisser une partie plus large dévolue aux piétons. Ainsi, par exemple, sur le tronçon Frank-Thomas-Grange-Falquet, la partie goudronnée est au sud car les établissements scolaires sont au nord. S'agissant de la partie centrale, il y a une logique de rappel de l'ancienne voie ferrée. Toutefois, la raison principale de cet espace est liée à l'écoulement des eaux de ruissellement.

Un député (PDC) s'est fait apostropher récemment par des habitants de la région de Bardonnex et de la Croix-de-Rozon suite à la problématique L1 et L2. Ils lui ont demandé si un jour il y aurait une piste cyclable entre la Croix-de-Rozon et Carouge-Rondeau, par les routes d'Annecy et de Drize.

M<sup>me</sup> Peracino répond que l'aménagement de la route d'Annecy est dans leur tiroir depuis longtemps, mais le problème c'est que des arbres bordent toute cette route. Cela devait être traité dans le cadre de la L1 et L2, mais étant donné que le projet a été rejeté il faut trouver d'autres solutions. Ce projet est inscrit dans les projets d'agglomération et est cofinancé par ceux-ci. Ce projet n'est pas inscrit dans un horizon 2023 mais arrivera par la suite.

Un député (EAG) a une question sur la structure qui permet de passer sur les rails de tram. Il ne comprend pas pourquoi ces aménagements doivent être posés sur des points très restreints. Il relève que M<sup>me</sup> Peracino a parlé de 9 points sur lesquels il est prévu de poser cette structure.

M<sup>me</sup> Peracino répond que ce n'est pas une structure qui s'insère dans le rail. Il faut scier le rail et en remplacer entièrement une partie. Tout cela doit faire l'objet d'une procédure spécifique pour la Confédération. Il y a des études sur ces emplacements, mais a priori l'objectif est effectivement de poser cette structure sur ces 9 emplacements. Le délai qu'ils se sont donné est 2023.

Le député (EAG) trouve qu'il serait absolument nécessaire d'avoir ce type de dispositif aux arrêts du tram « Stand ».

M<sup>me</sup> Peracino indique qu'il y en a déjà un à cet emplacement, mais il va être remplacé au niveau du boulevard Georges-Favon. L'endroit est connu et accidentogène.

M. Messenger précise que, dans le PL qui complète le plan d'actions, un montant de 3,4 millions est prévu pour les 9 emplacements. Ce sont des opérations coûteuses qui doivent être utilisées lorsque l'infrastructure ne peut pas être modifiée pour que le vélo croise le rail avec un angle favorable.

Un député (S) demande s'il y a des chiffres de la fréquentation de la nouvelle vélostation de la gare des Eaux-Vives. Il demande si elle a trouvé son public.

M. Favre répond par la négative. A l'heure actuelle, et le covid n'aide pas, les nouvelles vélostations n'ont pas encore trouvé leur public. La Fondation des parkings a mené des actions de promotion avec des offres à 5 francs le mois, mais la montée en puissance est lente.

Il ajoute que le nombre d'abonnements vendus reste peu important pour les vélostations hors gare Cornavin, mais on constate une tendance à la

hausse pour toutes les vélostations. Entre janvier et septembre 2020, le flux des vélos est en hausse de 22%, mais ça n'implique pas forcément un usage en hausse des vélostations. Lors du lancement du Léman Express, ils ont constaté que ces stations se remplissaient lentement. Ils ont donc essayé de rendre leurs accès plus visibles, mais ce n'est pas encore tout à fait satisfaisant. Il est possible d'accéder aux vélostations avec le Swisspass ou la carte velocity. Au Bachet, on est passé de 57 abonnements velocity en janvier à 63 en septembre. A Chêne-Bourg, on est passé de 18 à 9 abonnements, aux Eaux-Vives de 18 à 26 abonnements, à Pont-Rouge de 14 à 22 abonnements, à Cornavin CFF de 114 à 243 abonnements et à Montbrillant de 186 à 338 abonnements. Il affirme que ces vélostations se rempliront tôt ou tard.

M. Dal Busco trouve que l'on voit une analogie de tous les comportements. En effet, les cyclistes préfèrent attacher leurs vélos aux arbres plutôt que de les garer dans les vélostations, les scooters préfèrent se mettre sur le trottoir plutôt que de se garer dans les parkings et les automobilistes préfèrent tourner dans le quartier pour trouver une place bleue plutôt que de se garer dans les parkings souterrains.

Un député (S) demande si beaucoup de gens utilisent le Léman Express avec leur vélo.

M. Favre indique qu'il n'existe pas de comptage ni d'enquête réalisés sur l'utilisation des vélos dans les trains, mais selon le ressenti des agents du Léman Express cette option est utilisée. Il précise qu'il y a 2-3 espaces vélos par rame et il n'y a pas de conflit des usagers en la matière.

Un député (Ve) remarque que le covid a permis de faire bouger les choses en matière de mobilité douce après des années d'immobilisme. La meilleure manière de faire, c'est de tester et de voir comment les choses réagissent. S'agissant de la mobilité des séniors, il remarque qu'ils ne vont pas se mettre du jour au lendemain au vélo. Il voit qu'il y a des mesures d'accompagnement à la mobilité orientées pour les séniors. Il leur demande des précisions sur la mesure 97 *Cours « être et rester mobile » promouvant la mobilité chez les séniors.*

M<sup>me</sup> Peracino explique que c'est un projet porté par le DSES, qui vise principalement la marche à pied pour les séniors et l'usage des transports publics. L'ATE donne des cours intitulés « être et rester mobile » pour les séniors, sur l'utilisation des transports en commun. Au niveau de l'OCEN, il y a des subventions pour les vélos-cargo et des vélos à 3 roues pour que les séniors soient plus en sécurité. Le programme « être et rester mobile » est hors du PAMD et il est financé par le budget de fonctionnement.

Un député (MCG) demande quelles sont les mesures prévues pour réguler l'usage des trottinettes, sachant qu'il y a des confrontations entre les vélos et les trottinettes.

M<sup>me</sup> Peracino répond que la trottinette électrique est censée rouler sur les pistes cyclables. Ils viennent de faire une campagne de communication sur la loi sur la circulation routière qui rappelle les droits et devoirs de tout le monde. A part de la sensibilisation et de la répression par le biais de la police, il n'y a pas de baguette magique.

M. Dal Busco ajoute que le manque de respect de la réglementation et des autres usager-ère-s représente la principale cause de tension. Le problème avec les trottinettes est qu'on n'a pas les mêmes relais qu'avec les vélos, puisqu'il n'y a pas d'association des usagers de la trottinette. Le département a été sollicité par différentes sociétés qui voulaient mettre des trottinettes en libre-service, auxquelles il a opposé une fin de non-recevoir, car il paraissait urgent de régler le problème du vélo en libre-service avant. Il fait référence à Lime et à d'autres concurrents.

M. Favre explique qu'il y a des moyens de limiter les trottinettes électriques à 25 km/h, de les interdire dans certaines zones et de les faire arrêter à des emplacements fixes. A Genève, la situation est relativement maîtrisée, alors que Zurich est en une année devenue le paradis de la trottinette. On ne veut pas ce même chaos à Genève, mais c'est un moyen de mobilité douce qui peut faire sens. Si ça détourne des personnes de leur voiture individuelle, il ne faut pas négliger ce modèle. Il y a aussi la question des scooters électriques en libre-service qui va tôt ou tard arriver.

Un député (PDC) demande si le département a des statistiques quant aux accidents de trottinettes.

M. Favre indique que, entre le 25 avril 2019 et le 23 juillet 2020, il y a eu 27 accidents comprenant des trottinettes dont 15 trottinettes électriques, soit 0,7% des accidents sur la période.

Un député (PDC) demande s'il faut considérer les trottinettes comme des piétons sur la route ou comme des usagers motorisés de la route, sachant qu'ils sont nettement moins visibles que les cyclistes.

M<sup>me</sup> Peracino répond que, si la trottinette est électrique, elle doit être sur la route et utiliser les aménagements cyclables. Il faut donc la considérer comme un vélo. Si la trottinette n'a pas de moteur, la personne est considérée comme un piéton mais, dans ce cas-là, elle n'a rien à faire sur la route. Pour les vélos, la cohabitation avec les trottinettes n'est pas facile.

Un député (MCG) constate que depuis l'introduction de ces politiques il y a une augmentation de 22% de l'utilisation des vélos. Il demande si on a observé une baisse de 22% du trafic frontalier.

M. Dal Busco constate que le trafic automobile au centre de Genève est revenu rapidement après le déconfinement au niveau de celui d'avant la crise. On peut dire avec certitude que ça ne provient pas du trafic transfrontalier. Il y a des indicateurs sur le fait que le niveau des passages aux frontières n'est pas celui que l'on connaissait avant. Une part non négligeable des personnes qui habitent au-delà de la frontière ne viennent plus à Genève et télétravaillent. Par contre, on sait qu'un nombre important de trajets qui sont faits au sein de l'agglomération sont le fait d'habitants du canton et pour des trajets de courte distance, qui viennent corroborer la crainte qu'on avait d'un usage accru de l'automobile pour faire face à l'aversion des transports en commun.

Un député (PDC) constate que le département communique énormément sur l'accroissement de l'utilisation des vélos et il demande si le département distingue l'augmentation du vélo en ville et l'augmentation des trajets transfrontaliers à vélo. Il pense qu'il y a certes une augmentation de l'utilisation des vélos en ville, mais qu'il y a peu d'augmentation sur le trafic transfrontalier qui pose le plus de souci. Il demande s'il y a une étude, des comptages et s'ils ont satisfaits du résultat.

M. Favre informe que la mobilité douce au niveau transfrontalier se porte plutôt bien, notamment au niveau de la voie verte avec 5500 vélos/jour. Pour encourager les déplacements transfrontaliers à vélo, il faut des infrastructures de type voie verte. Ils considèrent qu'ils peuvent toucher une première couronne française sans avoir trop d'aménagements de voie verte avec les vélos électriques.

M<sup>me</sup> Peracino précise qu'Annemasse Agglo a fait des comptages sur la voie verte du côté français et qu'on voyait sur les graphiques qu'il y a une proportion d'augmentation qui correspond à celle que le département a étudiée sur la voie verte au niveau des Eaux-Vives.

Un député (MCG) demande si des comptages et des évaluations sont en cours sur la rive droite où il n'y a pas assez d'équipements. Il demande s'ils constatent le même accroissement du trafic des vélos sur la rive droite.

M. Favre répond qu'à l'heure actuelle ils ont monitoré les aménagements cyclables provisoires et ils suivent les points de comptage à l'avenue d'Aïre et au quai Ernest-Ansermet. M<sup>me</sup> Peracino ajoute qu'il y a aussi des compteurs fixes sur le pont Butin et sur la route de Florissant. Elle admet qu'il n'y a pas beaucoup de monitoring précis sur la rive droite.

La présidente voit beaucoup de cyclistes accidentés ces derniers jours et à des endroits où il n'y a pas de piste cyclable. Elle demande s'il y a des mesures et des sources autres que les associations et des témoignages, concernant des points noirs qui restent dangereux.

M<sup>me</sup> Peracino répond qu'une analyse est faite au niveau fédéral sur les points noirs, qui sont des lieux à concentration d'accidents. Au sein de l'office cantonal du génie civil, une personne est chargée de la résolution de ces points noirs. Il faut savoir que, dans une grande proportion des accidents, les problèmes ne sont pas structurels mais d'inattention ou de comportement des usager-ère-s de la route. Le département a accès aux données d'accidentologie, ce qui permet de connaître les lieux à concentration de problèmes.

La présidente demande, lorsqu'un projet commence en 2024 et se termine en 2028, s'il est inclus dans le financement.

M<sup>me</sup> Peracino répond que les projets doivent être mis en service à la fin 2025.

Un député (PLR) serait intéressé de savoir quel est l'effet du covid sur les transports publics, sur le nombre de personnes qui reprennent leur voiture parce qu'ils craignent le covid dans les transports publics et quel est l'effet sur le Léman Express.

M. Favre indique que la fréquentation est actuellement de 80% de taux d'occupation des transports publics et à environ 75% pour le Léman Express. Ces chiffres sont en stagnation après avoir fortement ré-augmenté après la fin du (premier) confinement.

Un député (UDC) aimerait savoir, au sujet de la passerelle du Mont-Blanc, où en sont les négociations avec la CGN pour le déplacement du débarcadère afin de réaliser la passerelle piétonne.

M. Dal Busco explique qu'on se heurte aujourd'hui à des difficultés pour réaliser la passerelle. Il est possible qu'une variante supplémentaire soit nécessaire. Ils ont demandé à la Ville d'examiner cette option et d'impliquer directement la CGN et Swiss-boats.

## **Audition de la commune de Plan-les-Ouates**

### ***M. Mario Rodriguez, conseiller administratif***

M. Rodriguez explique que la commune de Plan-les-Ouates a demandé à être auditionnée dans le cadre du plan d'actions de la mobilité douce (ci-après : PAMD) 2019-2023. La commune de Plan-les-Ouates est traversée par deux grands axes qui sont la route de Saint-Julien et la route de Base.

C'est une région qui est en mutation avec le projet des Sciers qui arrive à bout touchant étant donné que les nouveaux habitant-e-s de ce quartier arriveront dans le courant de l'année. La commune a pris connaissance du PAMD 2019-2023 et, en 2019 déjà, avait formulé diverses remarques. La commune souhaitait avoir des précisions sur les temporalités concernant le réaménagement de la route de Saint-Julien en faveur de la mobilité douce. Elle souhaiterait également que la route du Camp soit intégrée dans ce PAMD afin de pouvoir la considérer comme un axe important étant donné que cet axe se rabat sur la gare du Léman Express du Bachet, mais aussi parce qu'ils ont constaté que, suite à la fermeture de la route de la Chapelle, il y avait un trafic plus conséquent sur cet axe-là.

Cette route appartient au domaine public cantonal. Ils ont demandé d'intégrer cet axe pour améliorer la descente et la traversée des piétons qui viendraient depuis le secteur des Sciers. Une étude va démarrer pour réaliser une passerelle piétonne entre le quartier de la Chapelle-Les Sciers et le reste de la commune et relier ainsi tout le territoire communal. En ce qui concerne la route de Saint-Julien, la commune de Plan-les-Ouates a entamé, avec le département, des études concernant la fréquence de la ligne D pour pouvoir réaliser un aménagement spécifique pour la mobilité douce. Le PAMD mentionne ces nouveaux aménagements à l'échéance 2023, mais la commune aurait souhaité que ces les réaménagements de la route de Saint-Julien soient réalisés plus rapidement. C'est un axe qui mérite d'être signalé comme prioritaire car il s'agit d'une pénétrante. Les travaux du tram 15 débuteront dans le courant du premier trimestre 2021, ce qui va conduire à une autre vision de l'ensemble du secteur en termes de mobilité.

Un député (PDC) remarque que la route des Chevaliers-de-Malte est bien équipée pour la mobilité douce. Il demande pourquoi il privilégie la route du Camp.

M. Rodriguez explique que c'est un des axes, lorsqu'on descend depuis Saconnex, qui permet de collecter une partie des cyclistes en direction de la gare du Léman du Bachet.

Un député (PDC) demande s'il ne préfère pas des chemins plus bucoliques.

M. Rodriguez explique qu'il y a deux types de cyclistes : ceux qui préfèrent les chemins bucoliques et ceux qui souhaitent privilégier l'itinéraire de plus direct et rapide pour arriver à destination. Il relève que ce problème se présente notamment sur la route de Saint-Julien. Au niveau de la Migros de Plan-les-Ouates, il y a une rupture de continuité de cette pénétrante cycliste en venant de Perly, ce qui pose des problèmes en termes de conflit

d'usage avec les piétons. Un aménagement cyclable continu sur la route de Saint-Julien permettrait d'offrir un axe efficace pour les cyclistes qui souhaite se déplacer le plus rapidement possible.

### ***Réponses du département***

M. Favre indique que département avait reçu les demandes de la commune de Plan-les-Ouates. Toutefois, pour l'un des projets mentionnés, les choses sont réparties entre les plans d'actions actuel et futur et, pour la route du Camp, il n'y a aucun projet concret à ce stade.

M<sup>me</sup> Peracino explique que le PAMD n'inclut que les projets dont la mise en œuvre est prévue d'ici à 2023. Les aménagements demandés par la commune de Plan-les-Ouates ne rentraient pas dans cette catégorie. Il a donc été décidé, par souci de cohérence, de l'inscrire dans le PAMD 2024-2028. Pour la route du Camp, il a été décidé qu'elle serait incluse dans le PAMD 2024-2028 pour peu qu'un projet soit élaboré d'ici là.

### **Audition du Groupement Transports et Economie (GTE)**

#### ***M<sup>me</sup> Stéphanie Ruegsegger et M. Yves Gerber, représentants du GTE***

En préambule, M<sup>me</sup> Ruegsegger rappelle que, lorsque le GTE avait été entendu l'année dernière, celui-ci avait fait quelques remarques et elle constate aujourd'hui que les préoccupations du GTE ont été entendues puisqu'il y a une programmation, un suivi et un travail collaboratif inter-services qui permettent d'avoir une meilleure vue d'ensemble sur l'avancement des travaux. En ce qui concerne le RD 1365, le GTE souscrit aux objectifs poursuivis, notamment à la sécurisation du réseau cyclable, à l'adaptation à l'évolution des nouveaux modes de transport, des comportements et des mentalités, mais ils aimeraient faire quelques remarques. Il semble important au GTE de lier les actions en faveur de la mobilité douce au déploiement de la moyenne ceinture pour les transports individuels afin d'éviter un trafic de transit trop dense dans l'hypercentre.

Concernant la sécurisation du réseau en favorisant les continuités cyclables, le GTE y adhère totalement. M<sup>me</sup> Ruegsegger informe que le GTE vient d'approuver une étude sur un plan cyclable alternatif aux pistes cyclables covid, qui est plus ambitieux mais différent puisqu'il est tourné sur la cohérence du réseau. Le GTE fait attention à la continuité du réseau et est attentif aux répercussions sur les quartiers touchés par ces aménagements. Ils présenteront ce plan en priorité au magistrat, puis ils viendront volontiers le présenter lors d'une prochaine séance. C'est un plan réalisé avec une entreprise de Bulle qui a adopté une vision technique de la problématique. Il



importe au GTE de donner à la mobilité douce les moyens de se montrer créative. Le TCS défend la construction d'une passerelle piétonne le long du pont du Mont-Blanc et il constate que cette préoccupation a été prise en compte par la Ville de Genève. Il est nécessaire de préciser que le dialogue doit être ouvert à tous.

Dans le PAMD, on parle de concertation avec les acteurs de la mobilité douce et le GTE estime que ce n'est pas suffisant et que la concertation doit inclure l'ensemble des acteurs impactés par cette politique.

M<sup>me</sup> Ruegsegger relève que le PAMD se réclame de la LMCE, ce qui implique qu'il intègre lui aussi une vision cohérente et globale sur le plan des aménagements. A ce propos, on relève que le CODEP a été saisi de ce PAMD, mais les consultations techniques, qui sont importantes et qui permettent de concrétiser le projet, se mènent dans un cadre plus restreint et cela mériterait d'être étendu. Le vélo est un mode de transport qui reste marginal hors saison estivale. Il faut donc avoir en tête l'ensemble des modes de transport. Les voies vertes sont idéales en termes de sécurisation et de continuité du réseau, ce que la voie verte Annemasse-Eaux-Vives démontre. Cela étant précisé, ce qui a été fait sur le CEVA ne sera pas forcément possible partout.

On constate que les projets proposés sont différents de ceux de la voie verte qui a été réalisée dans le cadre du CEVA, conçue et intégrée dans le cadre d'un aménagement plus global. Dans le cas présent, le GTE estime qu'il conviendrait plutôt de parler d'étude de faisabilité avant de parler de réalisation, de voir dans quelle mesure on peut identifier les éventuels obstacles et difficultés, de tenir compte de l'ensemble des besoins en mobilité des usagers et des alternatives de trajets possibles.

Le GTE constate la naissance de nouveaux types de conflits entre usagers et cela soulève la question d'une définition claire de ce qu'est une voie verte par rapport à une voie rapide ou un itinéraire pédestre. Il n'y a aucun souci pour étudier la réalisation d'un tel projet, mais le délai à 2022 semble illusoire.

M<sup>me</sup> Ruegsegger relève que la mobilité douce augmente, et le GTE s'en réjouit, mais elle ne peut pas répondre à tous les besoins en matière de mobilité ; il y a notamment la mobilité de loisirs. Le développement de la mobilité douce doit se faire dans une vision globale en incluant l'ensemble des acteurs de la mobilité. On peut vouloir fermer un centre-ville, mais cela affaiblit le rôle de la centralité au profit des pôles périphériques et cela augmente aussi le nombre de kilomètres parcourus par la voiture et donc la pollution.

Un député (PLR) évoque certaines critiques à l'égard de ce plan formulées par certaines communes. Il demande l'avis du GTE sur cette question.

M. Gerber a relevé la difficulté du canton pour appliquer les mesures de ce plan qui relève des communes.

M<sup>me</sup> Ruegsegger constate qu'actuellement il y a une multiplication d'actions entre les pistes cyclables et les travaux, ce qui rend la circulation difficile, donc une coordination au niveau des aménagements serait souhaitable.

Un député (PLR) relève qu'il y a eu des critiques suite à la mise en place des mesures covid, mais certaines mesures précédaient le covid. Il demande s'ils ont des commentaires à ce sujet.

M. Gerber explique qu'une partie du plan est justifiée par la LMCE. C'est une loi qui repose sur la définition d'un réseau primaire et secondaire. On comprend qu'il y a une priorisation par zone. En touchant uniquement certains tronçons, les pistes cyclables covid ont engendré des situations qui pouvaient poser problème. Le PAMD se concentre sur l'hypercentre et il peut se faire avec apaisement si on développe en parallèle les incitations à ne pas transiter par le centre-ville. Pour réaliser cela, il faut réussir cette moyenne ceinture. Il sait que les enjeux et timing n'ont pas toujours pu être tenus, mais le GTE a essayé de tenir compte des échéances. Par exemple, des projets liés au futur tram des Nations ont été présentés, mais il sait que tant que la route des nations n'est pas ouverte on ne peut pas faire grand-chose sur la route de Ferney pour la mobilité douce.

Un député (PLR) demande s'ils ont des commentaires à faire sur les aménagements cyclables sur le boulevard Georges-Favon.

M<sup>me</sup> Ruegsegger déclare qu'ils ont adopté un plan alternatif cyclable qui ne remet pas en question l'aménagement actuel du boulevard mais qui apporte des solutions en termes de gestion des carrefours. Le GTE souhaite en discuter avec le magistrat et lui présenter en priorité les résultats de l'étude. Le but est de trouver des solutions qui permettent aux différents usagers de cohabiter et d'avoir un projet cohérent, qui soit axé sur la sécurisation et la continuité du réseau et qui puisse apporter quelques réglages techniques aux problèmes actuels. M. Gerber ajoute à ce sujet que l'Etat a laissé entendre que le tout serait revu, car la solution provisoire actuelle n'est pas satisfaisante. Si on doit développer un axe direct et continu, on doit le réfléchir autrement afin que cela ne se fasse pas au détriment des transports individuels motorisés.

Un député (S) demande, s'agissant des nouvelles pistes cyclables covid et des incitations faites aux employés pour qu'ils aient plus recours à la mobilité douce, s'ils ont des contacts particuliers et ce qu'ils ont fait pour inciter les entreprises à réviser leur plan de mobilité d'entreprise.

M<sup>me</sup> Ruegsegger explique que la FER-Genève a mis en place depuis des années un plan de mobilité douce qui incitent leur employé-e-s à se tourner vers ce type de mobilité. Elle sait que ce plan va être revu et adapté. Il y a par exemple des vélos et des scooters électriques à disposition ainsi qu'une incitation à prendre les transports publics puisqu'un abonnement est offert aux collaborateur-trice-s. Le directeur général de la FER a fait un doctorat en droit de l'environnement, donc il y a une sensibilisation sur ce sujet-là.

M. Gerber explique que la Chambre de commerce a organisé des cours dans ce domaine pour les PME, mais c'est un processus sur le moyen terme. L'Etat a mis en place un guichet virtuel pour élaborer des plans de mobilité mais il n'a, à sa connaissance, pas encore beaucoup de succès.

M<sup>me</sup> Ruegsegger ajoute que ce plan alternatif cyclable a été réactivé et transmis au GTE qui est maintenant porteur de ce projet novateur. Ce n'est pas une manœuvre pour empêcher la progression de la mobilité douce. C'est un projet constructif et tout à fait dans la ligne de la LMCE.

M. Gerber rappelle qu'il s'agit de se déplacer mieux mais aussi de se déplacer moins, et c'est une des premières choses mises en place par le milieu économique. Cette réflexion sur le télétravail est ancienne. On peut désengorger les transports lors des heures de pointe si on flexibilise les horaires de travail. C'est une pratique qui commence à s'installer et qui a été accélérée par les ordonnances.

Un député (S) se demandait si, entre l'inauguration du Léman Express et des nouvelles infrastructures, des plans avaient été revus dans le sens de plus de mobilité douce.

M. Gerber précise qu'un plan de mobilité est une mesure d'encouragement. Une des mesures peut être, par exemple, de dire que, si un collaborateur renonce à une place de parking, son employeur lui offre l'abonnement quel qu'il soit.

Un député (S) demande s'ils ont un avis sur les trottinettes en libre-service.

M. Gerber trouve que le canton a été sage dans son approche en attendant de voir ce qui se passe à Zurich. Par rapport à la voie verte, on se trouve face à de nouveaux conflits. Il y a tout un travail de communication à faire auprès du public et souvent ce travail ne peut pas être fait lorsque ces véhicules sont en libre-service. En termes de sécurité, il est dubitatif, mais en termes de

mobilité, ce sont des véhicules décarbonés et, si on adapte sa vitesse à celle des piétons, c'est un excellent moyen de transport.

Un député (S) précise qu'il s'adresse désormais aux auditionnés en leur qualité de représentants du TCS. Il leur demande s'ils ont vraiment l'impression de représenter tous les modes de transport. Il constate qu'ils font des recours à chaque fois qu'il y a une avancée en termes de mobilité douce mais jamais sur une infrastructure routière ; ils ont notamment fait recours contre le Stick'Air. Il a l'impression qu'ils sont encore un lobby routier.

M. Gerber répond que sa perception lui appartient. Ils ne sont pas contre la mise en place d'un dispositif en cas de pic de pollution mais, pour le Stick'Air, ils ont estimé qu'il ne fallait pas bafouer la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons. La Chambre constitutionnelle leur a donné raison sur le fait que les seuils d'alerte fixés étaient trop bas. Il précise qu'ils ont suivi les habitudes et comportements de leurs membres depuis qu'ils existent. Il sait qu'il y a déjà eu des recours d'autres sections du TCS contre des projets routiers, donc ça arrive. M. Gerber ajoute qu'ils ne s'opposent pas de manière dogmatique à tout projet de mobilité douce.

Un député (S) a des questions à propos des pistes cyclables covid. Il comprend que les auditionnés vont présenter un plan alternatif plus ambitieux. Il demande s'ils ne pensent pas que ce plan ne devrait pas se borner uniquement à l'hypercentre, mais qu'un centre plus large devrait également prioriser la mobilité douce.

M<sup>me</sup> Ruegsegger précise que ce qui est reproché aux pistes covid c'est le manque de concertation et le sentiment qu'elles ont fleuri par opportunité et que ça n'a pas été fait dans le cadre d'une réflexion sur l'ensemble d'un quartier. C'est précisément cette cohérence qu'ils ont souhaité préserver dans le plan qu'ils présenteront à M. Dal Busco. M. Gerber ajoute que dans la LMCE la zone 2 est proche de la zone 1 et il y a quelques nuances. La mobilité douce fait également partie des priorités en zone 2.

Un député (MCG) a le sentiment que le covid a été un paravent pour démolir le système de transport à Genève. Il demande s'ils peuvent confirmer que, d'après eux, ce qui prime dans l'organisation des transports à Genève est bien la constitution, plus particulièrement son art. 190 (liberté du mode de transport), et pas la LMCE. Enfin, il leur demande comment ils envisagent un dialogue avec les autorités.

M. Gerber est d'accord avec lui et il appelle à une vision équilibrée par rapport aux mesures prises sur la mobilité douce. Par rapport au covid, le principe était légitime et ils étaient favorables lorsque ces mesures ont été

présentées comme provisoires et réversibles. Le motif était louable, mais malheureusement l'objectif a dévié. Certains aménagements ont néanmoins bien fonctionné. A la fin, la part modale du vélo à Genève reste modérée. Soit on contraint les usagers, soit on va vers une incitation à la mobilité douce. Pendant le covid, la part du transport individuel motorisé a aussi augmenté. Les deux-roues motorisés ont explosé et on n'en parle pas. Il faut tenir compte de ces indicateurs pour élaborer une stratégie de la mobilité qui ne doit pas être faite au détriment des acteurs importants de la mobilité.

Un député (PLR) relève qu'ils ont évoqué la variation du trafic selon les conditions météorologiques. Il demande s'il est possible d'imaginer une adaptation à géométrie variable, c'est-à-dire qu'à certaines périodes de l'année, certains axes priorisent la mobilité douce et le vélo et à d'autres moments, la mobilité douce diminuant fortement, la mobilité motorisée serait favorisée. Il signale qu'il y a une question de génération et on a l'impression que le TCS s'est mis en mode jeune et a laissé de côté des modes plus âgés.

M. Gerber indique que les habitudes de mobilité des membres du GTE sont variées et qu'il faut tenir compte de l'intérêt général. Ils n'ont pas grand-chose à redire sur le PAMD, mais ils invitent à tenir compte du fait qu'il ne faut pas prioriser à tout prix la mobilité douce par rapport à l'équilibre global, puisque sur certains axes le transport individuel motorisé a sa place et il doit pouvoir transiter. Il rappelle que Genève a une des plus grandes densités d'habitants au km<sup>2</sup> d'Europe. En ce qui concerne une adaptation à géométrie variable, il rappelle qu'il existe une ordonnance fédérale sur la signalisation routière. Il explique que, dans certaines villes, on ferme certaines places de parking pour que les bus passent à certaines heures de pointe. Tout est possible, mais certaines choses dépassent la compétence du canton.

Un député (MCG) demande aux auditionnés de se déterminer sur la légalité de la largeur des voies cyclables, il pense en particulier à l'avenue du Mail. Il demande pourquoi le U lacustre fait 2,5 mètres sur la rive gauche et 3,5 mètres sur la rive droite.

M. Gerber répond que, au moment des aménagements de la rive gauche, il n'existait aucun espace dévolu aux vélos rapides ni aux vélos-cargo. Le vélo-cargo est une vraie réponse à l'utilisation de la voiture en milieu urbain. Ils ont lancé la première plateforme européenne de location de vélos-cargo. Une étude a été faite à Berlin et montre la même rue avec différentes configurations. Cela montre que le sentiment de sécurité augmente avec l'élargissement de la bande, mais il peut être préférable d'avoir une vraie piste cyclable avec un franchissement en dur. Sur Georges-Favon, énormément de scootéristes utilisent ces bandes cyclables et cela crée un

inconfort. Quand on agrandit ces bandes, on augmente le sentiment de sécurité mais il n'est pas optimal.

### **Discussion interne**

M. Favre relève que, lors de l'audition du GTE, il a beaucoup été question de moyenne ceinture et de la LMCE. Il explique que la loi impose d'élaborer des plans d'actions sectoriels. Ce n'est pas parce que l'on fait un PAMD qu'on ne travaille pas sur la moyenne ceinture. Le PAMD inclut par ailleurs une série de projets qui n'ont rien à voir avec le centre-ville. S'agissant des parts modales de la mobilité douce, M. Favre reconnaît qu'on observe des différences entre l'hiver et l'été, mais au vu de la perturbation des saisons les comptages montrent de moins en moins de différences entre les saisons. Il est important de sécuriser la mobilité douce en hiver comme en été et la rendre cohérente. Si on fait des pistes cyclables sur de grands axes qui répondent aux demandes des cyclistes, autant les sécuriser pour permettre une utilisation annuelle. Les vélos deviennent de plus en plus puissants, ce qui favorise aussi leur utilisation en hiver. Quand on parle de la part modale de la mobilité douce, bien qu'elle stagne, ce n'est pas une raison pour ne pas faire plus d'efforts pour la favoriser. Pour faire bouger la part modale, il faut des mesures plus massives.

M. Favre rappelle que le Conseil des déplacements (CODEP) est composé de 4 membres du GTE et de 4 membres de la CTD. L'ASTAG en était membre, mais elle a été remplacée par RouteGenève. On retrouve l'ASTAG à la commission des transports professionnels. Il pense qu'il ne faut pas tout mélanger. Lors des séances techniques, sont présents ceux qui ont un mot à dire et connaissent la mobilité douce, en l'occurrence Pro Vélo et le TCS, qui a une grande expertise en matière de vélo. Les communes ont aussi largement été consultées. Des études préliminaires ont été faites, il faut maintenant les mettre en œuvre et c'est là que les commissions techniques interviennent. S'ensuivent des procédures d'enquêtes publiques et des arrêtés qui permettent à tout le monde de s'exprimer. Dans le cadre des itinéraires covid, on ne se place pas dans une démarche de pérennisation d'une situation provisoire mais dans une prise d'arrêtés sur des itinéraires qui vont être pérennisés en attendant des aménagements définitifs.

A l'heure actuelle, l'expression du TCS et du GTE est de s'opposer à l'aménagement provisoire de la rue de la Croix-Rouge et un recours a été déposé s'agissant de l'itinéraire boulevard Georges-Favon, la Coulouvrenière et les Terreaux-du-Temple. Ces éléments seront donc de toute façon tranchés par la justice. La question qui demeure est celle de savoir si l'aménagement pourra perdurer pendant la procédure. En ce qui concerne la coordination de

l'aménagement, il y a eu suffisamment de débats au Grand Conseil et on fait au mieux pour coordonner les travaux qui peuvent l'être.

En ce qui concerne le transport individuel motorisé, M. Favre affirme qu'il a toujours sa place et qu'il ne sera pas supprimé par ce plan. Sur les axes aménagés pour répondre aux besoins des cyclistes, on n'empêche pas les voitures de circuler. La LMCE indique simplement que les flux de transit doivent être évités. M. Dal Busco est sensible au parallélisme des actions et ça n'empêche pas de faire des aménagements pour encourager les déplacements à vélo afin d'éviter que les usager-ère-s des TPG que les risques liés au covid ont dissuadés de les prendre ne se reportent sur la voiture mais se reportent plutôt sur la mobilité douce.

Finalement, M. Favre indique qu'ils travaillent sur des plans de mobilité d'entreprise. Il rappelle que ces plans doivent être multimodaux, équilibrés et qu'il y a un minimum d'incitation et de contrainte. Beaucoup d'entreprises ont des plans de mobilité et, de plus en plus, elles cherchent à les étendre et à les renforcer. Enfin, il rappelle que le GTE et le TCS sont représentés dans toutes les instances, malgré les désaccords sur certains projets.

M. Messenger indique que l'année 2020 se termine de manière vertueuse s'agissant de la mobilité douce. On est passé d'une phase de crispation critique vis-à-vis de la politique cantonale à une phase de propositions des acteurs concernés, comme le disent les rapports du GTE et du TCS. Dans ce cadre, le département reçoit avec ouverture et bienveillance les propositions des uns et des autres, et notamment le rapport du GTE qui propose des itinéraires de mobilité douce qui sont directs, confortables et continus, ce qui s'inscrit dans la stratégie poursuivie par le canton. Il ajoute que le rapport salue l'action cantonale de développement des aménagements cyclables au centre-ville tout en attirant l'attention sur le transport professionnel dont les besoins doivent être mieux pris en compte. Le rapport commandé par le GTE est actuellement examiné par l'OCT. Le département s'emploie à établir une feuille de route pédagogique en matière de LMCE avec la mise en avant d'actions concrètes dans les 3 années qui viennent et cette feuille de route aura pour objectif de restaurer le dialogue de confiance sur la mobilité, de donner une information au grand public permettant une lecture plus systémique de la mobilité et de tableur sur la récente votation sur les parkings et le stationnement, ce qui permet de mettre en place les projets de manière plus ambitieuse et rapide.

## Audition de la Coordination Transports et Déplacements (CTD)

*M<sup>me</sup> Andrea von Maltitz, vice-présidente CTD, co-secrétaire Suisse romande d'Actif-trafiC, 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*

M<sup>me</sup> von Maltitz relève en préambule que Genève est la ville la plus dense de Suisse, ce qui est idéal pour la marche. La marche présente d'ailleurs une part modale élevée à Genève. Pour rendre cela plus agréable, il faut se demander pourquoi les gens marchent à pied. Dans la plupart des cas, c'est pour leurs loisirs. Les études montrent que les piétons n'aiment pas quand il y a des obstacles et quand les trottoirs ne sont pas aux normes. A Genève, environ 80% des trottoirs ne sont pas suffisamment larges selon les normes en vigueur.

M<sup>me</sup> von Maltitz pense que cet aspect a un peu été oublié dans ce plan d'actions. Elle relève qu'il existe une task force vélos qui a fait son travail en proposant la création de différents axes tangentiels, mais aucune équivalence n'existe pour la mobilité piétonne. Elle estime qu'il serait bien qu'une task force piétons soit créée et qu'on lui octroie un budget adéquat de l'ordre de 10 à 20 millions de francs jusqu'à la fin de la législature. Pour la CTD, il est important d'avancer rapidement, car des budgets attribués par la Confédération risquent de tomber à l'eau si les projets ne sont pas réalisés rapidement.

M. Sottini salue le travail effectué par le département pour faire avancer les projets de mobilité douce et pour trouver des chemins qui permettent d'avancer. Il salue également la volonté de permettre aux associations de suivre l'avancement du travail de mise en œuvre et relève que, si les pistes cyclables covid ont eu autant de succès, c'est parce qu'elles ont concrétisé des projets qui avaient été bien mûris par un travail important effectué en amont et en concertation avec les associations. La crise sanitaire a donné une formidable impulsion à l'usage du vélo et on s'en réjouit, mais il relève des difficultés d'organisation dans l'administration pour le suivi des chantiers, et la concertation avec les associations a été largement ralentie par les mesures sanitaires.

M. Sottini ajoute que ce qui est important, c'est que les financements débloqués pour divers projets de mobilité douce puissent se réaliser rapidement et que les chantiers avancent.

S'agissant de la concertation, M. Sottini rappelle qu'il est particulièrement important de mener des concertations générales sur les différents projets, mais également d'organiser des consultations techniques



de manière à bénéficier des compétences et de l'expertise « terrain » des associations d'usager-ère-s. Il relève que ces dernières années, sur certains projets, la concertation s'est fait de manière exemplaire, et sur d'autres elle n'a pas eu lieu du tout, probablement en raison du manque de temps à disposition des collaborateur-trice-s du département. Cette concertation doit être faite suffisamment en amont afin qu'ils puissent faire bouger les choses.

M. Sottini pense que toutes les mesures sur la mobilité douce sont bien préparées et qu'elles doivent être réalisées le plus vite possible, mais la vague suivante de mesure est à préparer dès maintenant. Les services doivent avoir les capacités nécessaires pour poursuivre et réfléchir à la suite, de manière à ce qu'on ait un développement de la mobilité douce qui puisse être important dans les années à venir.

M. Sottini relève que les départements entendent développer des voies vertes et, parallèlement, des voies rapides vélo. Il trouve que c'est une bonne idée, car les voies vertes ont un potentiel différent des voies cyclables rapides. Le problème avec les voies vertes, c'est qu'elles sont très attractives pour les vélos car elles offrent des itinéraires très directs et rapides. Il pense que la voie verte le long de l'Arve va être tout aussi plébiscitée que celles du CEVA et que, dans ces situations-là, il est important d'avoir suffisamment de largeur, un revêtement adéquat et une séparation du trafic entre les vélos et les piétons. Il trouve que les voies vertes sont une excellente idée, car elles sont très sécurisées pour les personnes qui les empruntent et qu'elles permettent de surcroît une renaturation de la ville. Cela en fait des parcours particulièrement agréables pour les cyclistes et les piétons.

M<sup>me</sup> von Maltitz insiste sur le fait qu'il faut assez de largeur pour les cyclistes et les piétons sur les voies vertes. Certains endroits sont actuellement très critiques, notamment le long de la route de Meyrin. Lors de l'élaboration de nouvelles voies verte, elle pense qu'il faut imposer des critères minimaux de qualité de ces infrastructures.

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 il faut que ce soit expressément indiqué sur la rue en question. Il pense qu'il faut distinguer entre le sentiment d'inconfort et l'insécurité. 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 également l'être. Mais dans les faits il n'y a que très peu d'accidents. Le seul problème qu'il peut y avoir dans 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) demande si les associations de cyclistes transmettent des informations sur les comportements à adopter et pour qu'il y ait moins d'accidents.

M. Sottini explique qu'ils développent 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 usager-e-s à éclairer leur vélo la nuit. On vient d'introduire l'autorisation pour les vélos de tourner à droite au feu rouge sur certains carrefours et une campagne sera menée avec différents services pour informer les usagers. Leur site internet liste toute une série de recommandations. Ils organisent des cours de vélo pour les enfants, les adultes et les séniors et cela permet de rendre les gens plus attentifs à toutes les questions relatives à la circulation et à la sécurité.

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 existe un organisme des marchands de cycles qui tient une statistique annuelle. Il pense que les chiffres devraient 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 des axes tangentiels 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 pétions sont les parents pauvres de la mobilité.

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, suffisamment larges, une synchronisation des feux de signalisation pour éviter des temps d'attente trop longs aux carrefours, etc. Elle explique que les piétons sont une catégorie d'usagers beaucoup plus large que les cyclistes. C'est beaucoup plus difficile à comparer : parmi les piétons, il y a les jeunes et les plus âgé-e-s. Elle pense que les piétons aimeraient avoir plus de place pour se sentir en sécurité sur leurs trottoirs. 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. Elle pense que c'est une des raisons pour lesquelles les piétons ont l'impression de se faire écraser.

S'agissant de la séparation des flux, M. Sottini indique qu'ils sont particulièrement 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 à 10-15 ans concernant l'évolution des modes de transports à Genève. Il estime qu'on se dirige vers des modifications fondamentales. La voiture va devenir plus petite et électrique, le vélo électrique a facilité le développement de l'utilisation de ce mode de transports et l'offre de transports publics est de plus en plus complète et fiable. La marche à pied doit tenir compte du fait qu'environ 17% de la population a plus de 65 ans à Genève et qu'une partie de ces personnes ne pourra faire que des déplacements courts à pied. L'agencement du territoire va dépendre du profil qu'on aura dans les 10 à 15 ans et on peut se demander si certains secteurs de la ville devraient être plutôt réservés aux cyclistes, d'autres aux voitures et d'autres aux transports collectifs. Il demande quelle réflexion a été menée pour déterminer le plan de développement de la mobilité à Genève.

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 de l'autopartage. Les habitant-e-s utilisent plus le vélo et les voitures risquent de devenir assez chères en raison des 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. La proportion des ménages qui possèdent leur propre voiture diminue, donc le nombre de voitures à Genève devrait diminuer. Le problème est qu'elles viennent encore beaucoup de l'extérieur, car les alternatives à la voiture ne sont pas encore suffisamment développées en France voisine. Au centre-ville, on est déjà à plus de 50% de part de mobilité douce. Il faut essayer de développer les aménagements qui accompagnent cette tendance à l'augmentation des modes doux et la diminution de la voiture individuelle, 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.

Un député (PLR) indique qu'il voit mal les gens de la Genève internationale se déplacer à pied ou à vélo et il demande s'il y a une réflexion sur ce quartier.

M<sup>me</sup> von Maltitz pense que le problème est qu'on a laissé ces personnes organiser elles-mêmes leurs espaces de stationnement, ce qui ne les encourage pas à lâcher leur voiture. Elle pense qu'il faut essayer de mettre la pression sur les organisations internationales pour qu'elles établissent des plans de mobilité.

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. Ces incivilités sont largement partagées et ne concernent de loin pas tous les cyclistes et de loin pas uniquement les cyclistes. 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 commettent des incivilités. Il serait en faveur d'un renforcement des contrôles de police, de manière pédagogique avec, dans un second temps, une phase plus répressive. Il y a quelque chose à faire, mais il ne faut pas le faire seulement vis-à-vis des cyclistes.

M. Ziegler est surpris de l'état actuel du débat parce qu'il pensait venir parler du PAMD et de mesures concrètes à réaliser dans les 3 ans qui restent et il a l'impression de débarquer dans un débat général pour savoir si la mobilité douce a sa place dans une politique publique de la mobilité. Il rappelle que l'encouragement de la mobilité douce est une mission constitutionnelle. La Constitution a été mise en œuvre par des lois d'application qui ont donné comme tâche à l'Etat de développer la mobilité douce et donc de financer des aménagements et infrastructures pour la mobilité douce. Ces infrastructures sont principalement des équipements vélos, car cela demande plus d'aménagement et donc d'argent.

M. Ziegler relève que les communes sont appelées à participer à ces aménagements. Elles le font à travers des financements, mais elles sont souvent laissées à elles-mêmes dans la mise en œuvre et il considère que ce PAMD n'inclut pas suffisamment d'encouragements aux communes pour mettre en œuvre la planification. Toutes les communes ont un plan directeur des aménagements nécessaires, validé par les instances politiques. L'objectif de ce plan devrait être d'accélérer la réalisation de ces aménagements. M. Ziegler mentionne que 20 millions de crédits d'investissement devront être votés en parallèle de ce plan et il appelle à voter ce plan rapidement. Il faut accélérer et mettre le paquet et, si finalement ces mesures pouvaient être

complétées par des subventions d'investissement aux communes leur permettant d'accélérer le mouvement, il en serait heureux.

Un député (EAG) demande si on a une marge de progression importante en termes de nombre de personnes qui marchent. Il demande si on peut chiffrer le développement possible de la mobilité piétonne en fonction des aménagements qui sont mis en œuvre.

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.

Un député (MCG) demande si la régulation des feux piétons a été posée par leurs organisations devant le département et s'ils considèrent que cet élément pourrait encourager la mobilité piétonne.

M<sup>me</sup> von Maltitz répond que c'est certainement quelque chose qui pourrait l'encourager. Actif-trafiC a fait une étude qui révèle que le temps d'attente aux feux est très décourageant pour les piétons. Un temps d'attente maximal de 7 secondes a été formulé par la haute école spécialisée de Rapperswil dans laquelle se trouve un institut pour la sécurité des piétons. Ce genre de démarche inciterait aussi des personnes âgées à marcher, puisque le fait de devoir attendre 45 secondes ne les encourage pas à se déplacer.

M. Ziegler explique que, lorsque le PAMD a été présenté aux associations au sein du CODEP, ils ont constaté que dans les mesures de gestion du trafic figurait l'idée d'adapter la stratégie de régulation des feux. Dans la première mouture, il n'y avait pas l'indication des durées maximales de franchissement des passages piétons. Pour comprendre les intentions du département, ils ont pris contact avec l'OCT. Il leur a été indiqué que leur stratégie est d'attendre un temps d'attente maximal de 40 secondes, qu'en cas de bouton pour la commande, la réponse doit être rapide et qu'aux traversées en « L », ils souhaitent mettre en place des phases de vert.

C'est ce qui figure dans la formulation actuelle du PAMD, et la mise en place se fait progressivement. La stratégie est bonne, mais si on équipe déjà les traversées piétonnes dans les zones 1 et 2 de la LMCE, on aura déjà fait un bon pas pour favoriser le déplacement des piétons. Le problème, ce sont les délais de mise en œuvre et les crédits nécessaires. En effet, pour réguler les feux, il faut de nouveaux équipements et du personnel. Les crédits nécessaires pour renouveler les feux sont bientôt épuisés. La réalisation des itinéraires de la task force vélos se fait principalement par installation des

nouvelles signalisations lumineuses et, si ce crédit n'est pas voté, on ne peut pas installer les feux et raccourcir les phases.

Un député (PDC) demande comment les auditionnés voient la cohabitation entre les vélos, les trottinettes et les piétons et les risques d'accident.

M. Sottini répond qu'une trottinette électrique à 25 km/h doit circuler sur les aménagements cyclables et il n'a pas le sentiment que ça pose des problèmes. Le problème vient peut-être de la méconnaissance des règles, car il n'est pas sûr que tout le monde connaisse les règles de circulation des trottinettes, de même qu'il n'est pas sûr que tous les cyclistes qui roulent avec un vélo à 45 km/h connaissent exactement toutes les règles qui régissent leur manière de circuler.

Un député (PDC) relève qu'on oppose toujours la voiture à la mobilité douce, il veut opposer la mobilité douce à la mobilité douce. S'il traverse la place Neuve, les trottinettes et les vélos circulent sur la voie du tram, ils remontent la Corraterie et ils sont dangereux. Il demande si cette information est relayée à travers leurs associations et comment c'est perçu par les partenaires de la mobilité douce.

M. Sottini indique qu'il n'y a pas encore d'association de personnes qui font de la trottinette. Pour les cyclistes, les informations et recommandations sont relayées. Il prend l'exemple de la rue de Carouge et indique qu'il faudrait étudier pourquoi les cyclistes utilisent cet axe et ne font pas le détour par la rue d'à côté où il n'y a pas le tram. S'agissant des trottinettes qui roulent sur les emplacements pour vélos, on ne peut pas parler d'un envahissement tel que ce soit ingérable.

M<sup>me</sup> von Maltitz pense que c'est une question de place. Si on donnait assez de place tant aux piétons qu'aux cyclistes, la question ne se poserait pas. Elle est inquiète de voir de plus en plus d'engins sur les pistes cyclables et les trottoirs et ça vaut la peine de s'arrêter sur ce sujet pour voir ce qui est tolérable et ce qui ne l'est plus.

Une députée (MCG) revient aux propos de M. Zeigler s'agissant de la coordination des feux. Elle sait qu'il y a des vagues vertes pour les automobiles, ce qui implique automatiquement qu'il y ait des vagues vertes pour les piétons puisque quand les voitures sont au rouge, en principe, les piétons peuvent passer. Elle ajoute que, dans le fond, M. Dal Busco a pu changer le rythme des feux en supprimant les vagues vertes. Elle a compris que, dans les rues qui sont désormais limitées à 30 km/h, les feux sont réglés pour un passage à 40 km/h. Elle demande si M. Ziegler en a entendu parler. A propos de la task force piétons, elle indique qu'il existe une section piétons

au sein du TCS et elle suggère de demander leur appui ainsi que la création d'une section trottinettes. S'agissant des de la régulation des feux, elle demande s'ils ont envisagé les traversées à l'anglaise, c'est-à-dire en diagonale des grands carrefours.

M<sup>me</sup> von Maltitz déclare que le CODEP réunit aussi des membres du TCS et ils discutent aussi de ce genre de projet.

M. Ziegler ajoute que, dans les séances de concertation avec la Ville de Genève, le TCS est également présent aux côtés des associations de mobilité douce. L'échange, le débat et la représentation des différents intérêts sont assurés. Sur les ondes vertes, il cite l'exemple de ce qui se fait avec la nouvelle stratégie de régulation et avec des équipements plus souples et adaptables à la demande. Il faut faire l'expérience des aménagements devant la gare des Eaux-Vives il a fallu modifier pour permettre au tram de s'arrêter devant la gare. Il a fallu permettre aux piétons de demander le passage rapidement pour aller sur l'arrêt du tram. La régulation des flux de voitures se fait de manière très souple. On tronçonne la file de voitures pour la retenir aux différents feux. Le trafic automobile est très rapidement interrompu quand un tram ou des piétons demandent le passage. La fluidité n'a pas du tout été entravée alors qu'on imaginait que ce n'est qu'en laissant passer un grand paquet de véhicules qu'on l'améliorerait. Ça donne une impression de prise en compte de l'intérêt de chacun qui est vraiment à la hauteur des attentes de tout le monde. Il estime que c'est la régulation moderne qu'il faut développer partout.

Une députée (MCG) signale que M. Barthassat a pu changer tout le système sans qu'on lui accorde de crédit particulier, donc il devrait y avoir moyen de modifier la régulation sans leur demander de dépenser des sommes énormes.

M. Ziegler précise qu'il y a eu un crédit de 50 millions pour moderniser les feux. La mise à l'orange la nuit ne demande pas de nouvelles installations. Par contre, la régulation fine et l'adaptation à la demande des programmes qui permettent de gérer avec souplesse cette adaptation demandent des investissements importants et, pour cela, il faut les crédits nécessaires.

M. Sottini souligne que la situation en ville de Genève est gérée par les administrations de la Ville et du canton. Or, une des forces de la task force vélos était de réunir les acteurs de ces deux administrations. Il pense que c'est un élément important et il faudrait mettre en place un système similaire pour les piétons.

M<sup>me</sup> von Maltitz invite les députés à accepter ce PAMD pour aller de l'avant et mettre en œuvre rapidement ces mesures. Ce sera dans l'intérêt de

tout le monde et ça permettra de ne pas perdre les financements fédéraux prévus dans les projets d'agglomération qui peuvent couvrir jusqu'à 40% du financement des projets.

M. Ziegler déclare que le PAMD est une feuille de route. Il trouve étrange de voter une feuille de route rétroactive et sachant qu'on est bientôt à mi-parcours (ce présent plan d'actions couvre la période 2019-2023). Il faut rapidement adopter ce PARD ainsi que le PL 12759 de financement de ces projets. Les travaux doivent démarrer cette année et il faut que ce crédit soit disponible. S'il pouvait être augmenté dans le cadre du plan de relance post-covid pour donner des moyens supplémentaires aux services cantonaux ou communaux en charge de la réalisation des mesures qui figurent dans ce plan d'actions, on aura une petite chance de les réaliser d'ici fin 2023 car c'est le vrai défi.

### **Discussion de la commission**

M. Favre rappelle que la loi H 1 20 prévoit que les plans d'action soient adoptés par le Grand Conseil par la voie d'une résolution liée au RD. Cette résolution peut amener des modifications au plan d'action.

M. Favre indique qu'il a préparé deux versions de résolution, une première qui adopte simplement le plan d'actions et une seconde, plus élaborée, qui tient compte des remarques et demandes des commissaires et les inclut, notamment sur la task force piétons. M. Favre propose également d'intégrer à cette résolution les principes présentés récemment dans la feuille de route de mise en œuvre de la LMCE, en particulier les schémas d'intention piétons et vélos qui complètent de manière pertinente le plan d'actions de la mobilité douce. Leur proposition est exhaustive sur les communes concernées.

L'idée est de travailler en mode task force pour aller vite et mettre en place les schémas d'intention piétons et vélos. Dans les considérants, ils ont rajouté la mention à la feuille de route du département et un considérant qui mentionne l'importance de promouvoir la mobilité piétonne par des itinéraires adaptés. C'est une proposition que les commissaires peuvent amender à leur convenance. Une fois que cette résolution sera votée par le Grand Conseil, il appartient au Conseil d'Etat de reprendre ces éléments et de publier un plan d'actions actualisé y relatif.

Un député (PDC) remercie le département pour le travail effectué et pour la proposition. Le PDC va naturellement approuver ce plan d'actions de la mobilité douce, y compris les amendements qui viennent d'être proposés et qui semblent cohérents pour aller vers de bonnes résolutions.



Un député (MCG) déclare que son parti ne souscrit pas à ce plan et s'opposera à son approbation. Il prendra le rapport de minorité s'il y en a un.

Une députée (S) déclare que, pour son parti, il s'agit de pouvoir aller de l'avant dans la mise en œuvre ce plan d'actions de la mobilité douce. Les enjeux sont considérables et il faut opérer un tournant ambitieux pour promouvoir ce type de mobilité. Elle remercie le département pour la résolution et déclare que le PS acceptera ces deux objets.

Un député (UDC) déclare que son groupe ne prendra pas acte du RD 1365 et refusera la résolution. L'UDC avait déjà refusé le plan directeur cantonal et la loi sur la modification de la LMCE, par conséquent il y a une certaine cohérence à refuser ces deux textes.

Un député (EAG) estime que le projet est vaste et qu'il entérine un progrès bienvenu en matière de mobilité à Genève, même s'il y a beaucoup de retard à combler. Le groupe EAG votera en faveur de cette résolution.

Un député (PLR) estime que ce plan d'actions de la mobilité douce semble ambitieux, pertinent dans beaucoup d'aspects, il pense qu'à ce titre il faut accepter et encourager le département dans ses démarches. Il pense que les commissaires n'ont pas les compétences pour savoir si tout ce qui est prévu dans ce plan d'actions de la mobilité douce est correct, valable et a du sens, mais il soutient la volonté du département d'avancer dans le domaine de la mobilité douce et il l'encourage à le faire.

Un député (Ve) déclare que son parti se réjouit de pouvoir enfin voter ce plan d'actions. Plusieurs auditionnés ont indiqué que l'attente est un peu longue et il a compris que des crédits à la commission des travaux seraient liés à l'adoption de ce plan d'actions. Son parti acceptera ce plan d'actions pour que la liste ambitieuse d'actions puisse se réaliser. Il trouverait intéressant d'ajouter dans la résolution la demande complémentaire de task force piétons, parce que les associations de mobilité douce ont vanté les résultats de la task force vélos qui a permis d'avancer de façon concrète avec des propositions de terrain.

Une députée (PLR) remarque, s'agissant de la mise en place de la task force, qu'il est indiqué que « d'autres communes si nécessaire » seront intégrées. Elle demande qui va en déterminer la nécessité.

M. Favre répond que les task force sont un outil de lien entre les communes et le canton pour mettre en œuvre des mesures plus rapidement. La liste des communes est en principe exhaustive.

La commission décide de se baser sur la 2<sup>e</sup> version de résolution, soit celle qui intègre la proposition de task force piétons et les schémas

d'intentions piétons et vélos inclus dans la nouvelle feuille de route de mise en œuvre de la LMCE.

Un député (PDC) propose l'amendement suivant : « **approuve le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 (RD 1365), avec l'ajout des compléments suivants** ». C'est un détail, mais la formulation « sous réserve de » lui pose problème.

M. Favre explique que le « sous réserve » indique que le Grand Conseil est d'accord avec le plan d'actions, sous la réserve des modifications suivantes.

M. Dal Busco abonde dans le sens de la proposition du député (PDC) et propose la reformulation de l'amendement suivante : **approuve le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 (RD 1365), avec les compléments suivants** ».

### Vote

La présidente met aux voix l'amendement suivant : « **approuve le plan d'actions de la mobilité douce 2019 – 2023 (RD 1365), avec les compléments suivants** »

Oui : 11 (2 PDC, 3 PLR, 3 S, 2 Ve, 1 EAG)

Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Abstentions : –

**L'amendement est accepté.**

La présidente met aux voix la résolution de commission approuvant le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 telle qu'amendée :

Oui : 11 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)

Abstentions : –

**La résolution telle qu'amendée est acceptée.**

Au vu de ce qui précède, la majorité de la commission des transports vous recommande d'accepter le rapport divers 1365 au travers du vote de la résolution qui lui est annexée.

**Secrétariat du Grand Conseil****R 969**

*Proposition présentée par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Marjorie de Chastonay, Alexandre de Senarclens, Murat-Julian Alder, Jacques Blondin, Jean Burgermeister, Emmanuel Deonna, Caroline Marti, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Esther Schaufelberger, Thomas Wenger*

*Date de dépôt : 15 juin 2021*

**Proposition de résolution**

**approuvant le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 et demandant au Conseil d'Etat de le compléter**

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

- le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 (RD 1365) ;
- la feuille de route 2021-2023 du département des infrastructures relative à la mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) ;
- l'importance de promouvoir la mobilité piétonne par des itinéraires adaptés,

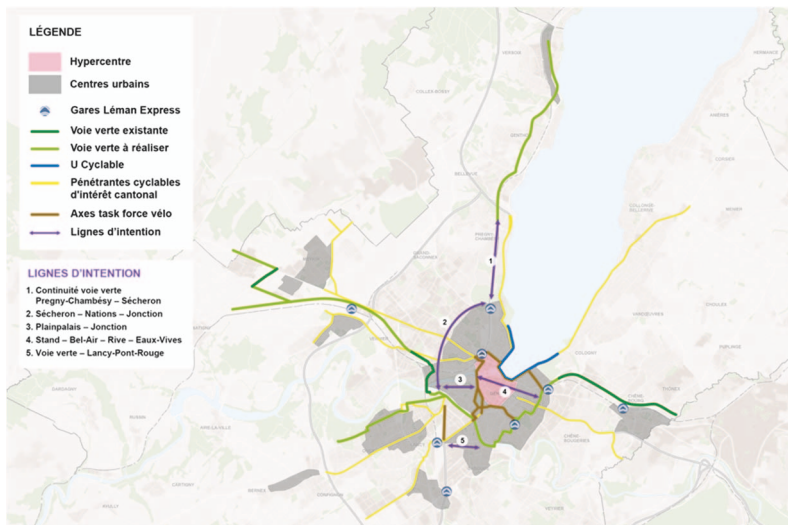
approuve le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 (RD 1365) avec les compléments suivants :

- insertion dans le plan d'actions du schéma d'intention d'itinéraires piétons inscrit dans la feuille de route LMCE ;



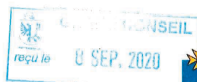
- mise en place d'une task force piétons regroupant le canton et les communes de Genève, Lancy, Carouge, Grand-Saconnex, Pregny-Chambésy et d'autres communes si nécessaire, pour mettre en œuvre le schéma d'intention piéton inscrit dans la feuille de route LMCE ;

- insertion dans le plan d'actions du schéma d'intention d'itinéraires vélo inscrit dans la feuille de route LMCE. Ce schéma sera mis en place à travers la task force vélos existante avec la Ville de Genève à laquelle seront intégrées les communes de Lancy, Carouge, Pregny-Chambésy et d'autres communes si nécessaire.



**Conseil administratif** - Route des Chevaliers-de-Malte 3

Case postale 17 - 1228 Plan-les-Ouates  
Tél. 022 884 64 00 - Fax. 022 884 64 09  
mairie@plan-les-ouates.ch



Grand Conseil  
Monsieur François LEFORT  
Président  
Case postale 3970  
1211 Genève 3

N/réf : MR/mc # 90'493

Plan-les-Ouates, le 4 septembre 2020

**Plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 – Demande d'audition**

*RD 1365*

Monsieur le Président du Grand Conseil,

Par la présente, la Commune de Plan-les-Ouates vous soumet une demande d'audition dans le cadre du traitement du rapport du Conseil d'Etat sur le Plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 (PAMD).

En effet, l'Office Cantonal des Transports du Département des Infrastructures n'a pas répondu aux remarques faites par courrier par la Commune de Plan-les-Ouates, que vous trouverez en annexe. Le Département n'a pas non plus intégré nos propositions dans la version finale soumise au Grand Conseil.

Comme vous le constaterez à la lecture de notre courrier de remarques, outre une demande de précision sur l'horizon temporel de réalisation des aménagements sur la route de Saint-Julien, la Commune a demandé d'intégrer, au plan d'actions, le réaménagement de la route du Camp en faveur des piétons et des cyclistes, qui est un axe du réseau secondaire permettant d'accéder à l'interface de la halte du Léman Express de Lancy-Bachet.

La situation y est actuellement dangereuse pour les modes doux et la planification directrice qui vous est soumise par le Conseil d'Etat serait à notre sens l'occasion d'engager les réflexions et études pour y pallier dans les meilleurs délais.

En conséquence, afin pouvoir faire part de nos remarques sur la planification du réseau de mobilité douce, je me permets de solliciter une audition auprès de la commission en charge du traitement de ce rapport.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à ma demande et tout en restant à disposition pour tout complément, je vous adresse, Monsieur le Président du Grand Conseil, mes plus cordiales salutations.

  
**Mario RODRIGUEZ**  
Conseiller administratif

Annexe : Courrier de remarques de la commune de Plan-les-Ouates du 8 novembre 2019

Conseil administratif - Route des Chevaliers-de-Malte 3

Case postale 17 - 1228 Plan-les-Ouates  
Tél. 022 884 64 00 - Fax. 022 884 64 09  
mairie@plan-les-ouates.ch



DI – OCT  
À l'att. de Monsieur David FAVRE  
Directeur Général  
Case postale 271  
1211 Genève 8

N/réf : ThD/mc # 75'983

Plan-les-Ouates, le 8 novembre 2019

### Plan d'actions de la mobilité douce 2019 – 2023 Remarques de la commune de Plan-les-Ouates

Monsieur de Directeur Général,

Je fais suite à votre email du 9 octobre dernier relatif au projet de plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023, qui a retenu toute mon attention.

En premier lieu, je te tiens à vous indiquer que le délai fixé aux communes au 25 octobre pour le retour de leurs remarques n'est pas acceptable au vu de l'importance d'une telle planification directrice et au vu de la charge de travail importante des communes, sans parler de la période de vacances scolaires entre le 21 et le 25 octobre dernier.

Concernant le projet de sécurisation des modes doux et de progression de la ligne D sur la route de Saint-Julien, pour lequel la commune de Plan-les-Ouates collabore avec vos services, l'horizon de réalisation est fixé pour la période 2024-2028 dans le projet de plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023.

Or, le projet de loi du Canton pour le financement de ce projet, soumis pour consultation aux communes en décembre 2018, indique plutôt une réalisation pour la période 2019-2023. Il nous a également été communiqué dans le cadre du projet précité que l'aménagement des tronçons Camp – Vers et Vers – Malte est planifié pour 2020 ou 2021.

Ainsi, je vous prie de bien vouloir nous fournir de plus amples informations sur les horizons de réalisation des aménagements, tronçon par tronçon, du projet de sécurisation des modes doux et de progression de la ligne D sur la route de Saint-Julien.

Par ailleurs, la commune de Plan-les-Ouates vous demande d'intégrer au plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 le réaménagement de la route du Camp en faveur des piétons et des cyclistes.

J.



Bus D : arrêt Plan-les-Ouates; bus 46 : arrêt Vuattes; tram 12 : arrêt Trêfle Blanc

En effet, les passages pour piétons de cette route appartenant au Canton ne sont pas aménagés avec des îlots de protection conformes aux normes en vigueur et les bandes cyclables bidirectionnelles sont systématiquement circulées par les voitures, étant donné la largeur insuffisante de la chaussée.

Il en résulte une situation dangereuse pour les modes doux, qui ne pourra qu'aller en s'empirant vu la fermeture de la route de la Chapelle et le report de trafic sur la route du Camp qui en découle.

L'assiette du domaine public cantonal permet un tel réaménagement en faveur des modes doux par un élargissement de la chaussée, étant donné qu'il existe une réserve de 2.00m côté Perly, actuellement occupée par une bande végétale.

L'élaboration du PAMD 2019-2023 serait l'occasion de thématiser cette problématique et de planifier des aménagements en faveur des modes doux sur la route du Camp.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre demande et tout en restant à disposition pour tout complément, je vous adresse, Monsieur le Directeur Général, mes plus cordiales salutations.

*Très à vous* 

**Thierry DURAND**  
Conseiller administratif



# PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2019-2023

COMMISSION DES TRANSPORTS  
29 SEPTEMBRE 2020



Département des infrastructures  
Office cantonal des transports

30/09/2020 - Page 1

## CONTENU

- BASES LÉGALES
- BILAN PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2015-2018
- EVOLUTION DES PLANS D' ACTIONS
- PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2019-2023
- FINANCEMENT

## PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE

### BASE LÉGALE

Le plan d'actions de la mobilité douce est inscrit dans la loi sur la mobilité douce (LMD – H 1 80)

Le Conseil d'Etat établit une stratégie multimodale à long terme. Sur la base de cette stratégie, le Conseil d'Etat établit des plans d'actions thématiques pour une période pluriannuelle (LMOB H 1 20, article 12)

Art. 5 Organisation (H 1 80.01)

1. Un comité de pilotage « mobilité douce » est créé. Il est présidé par le directeur général de l'office cantonal des transports(5) et est composé des représentants de l'office cantonal des transports(5), de l'office cantonal du génie civil(5), de l'office cantonal de l'agriculture et de la nature(5) et de l'office de l'urbanisme.(3)
2. Le comité de pilotage a pour mission de surveiller l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation du plan directeur et du plan d'actions, et d'en assurer la coordination avec les autres instruments de planification cantonale.
3. Un coordinateur « mobilité douce », rattaché à l'office cantonal des transports(5), est désigné. Il a pour mission d'élaborer le plan directeur ainsi que son plan d'actions et de piloter les projets permettant la mise en œuvre des mesures y figurant et d'en assurer un suivi régulier.

Le plan d'actions a pour objectifs (RMD h 1 80.01, article 3 alinéa 2) :

- a) l'identification des mesures à prendre pour chaque action du plan directeur et l'établissement d'une priorisation des mesures;
- b) la définition des objectifs chiffrés et des échéances pour chaque mesure qu'il prévoit;
- c) l'échelonnement des étapes menant à la réalisation de l'offre de base visée à l'article 2 de la loi;
- d) l'établissement d'un plan de mise en œuvre et d'un budget pour la réalisation des mesures identifiées, en vue de leur intégration dans le budget de l'Etat

## PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2015-2019

### BILAN

#### 52 fiches de mesures dont 20 regroupaient plusieurs projets

- 50% (26 fiches) ont été réalisées ou sont des processus continus
- 38% (20 fiches) sont en cours de réalisation
- 4% (2 fiches) feront l'objet d'études dans le PAMD 19-23
- 8% (4 fiches) n'ont pas pu être réalisées et doivent être redéfinies

#### Principales réalisations

- 60 km de routes ont été sécurisés, dont 28km de pistes et 21 km de bandes
- 28 zones 30km/h
- 14 zones de rencontre 20km/h, à priorité piétonne
- + 1700 places vélos au centre-ville
- Mise à disposition de l'outil Géovélo pour optimiser les trajets

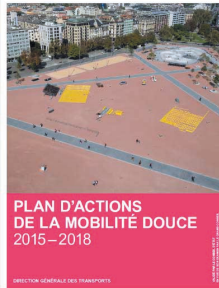
## AGIR SUR LE LONG TERME

### EVOLUTION

Plan directeur de la mobilité douce 2011 - 2014

Plan d'actions de la mobilité douce 2015 - 2018

Plan d'actions de la mobilité douce 2019 - 2023



#### Les nouveautés

- Sous forme de feuille de route
- Un contenu orienté opérationnel
- Un tableau de suivi mis à jour à intervalle régulier
- Une meilleure visibilité de l'avancement de la mise en œuvre

30/09/2020 - Page 5

## UN PROGRAMME GLOBAL

### OBJECTIFS DU PAMD 2019-2023

- Sécuriser le réseau en favorisant les continuités cyclables
- Accompagner la mise en service du Léman Express
- Mettre en œuvre la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée
- Répondre de manière adaptées à l'usage croissant des nouvelles formes de mobilité actives
- Améliorer la gouvernance et le dialogue

30/09/2020 - Page 6

## UNE AMBITION ET DES COMPÉTENCES PARTAGÉES

### COMPÉTENCES DES COMMUNES

- Planification, financement et aménagements sur leur domaine public

### COMPÉTENCES DU CANTON

- Planification, financement et aménagement sur son domaine public
- Réglementation de la circulation et du stationnement hors réseau de quartier non structurant
- Préavis des projets en requête en autorisation de construire

### UNE FEUILLE DE ROUTE TRANSVERSALE ET INTERDÉPARTEMENTALE

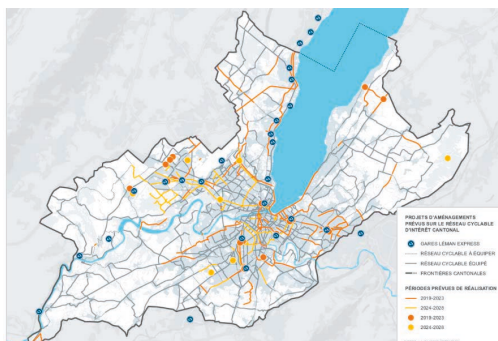
Le Plan d'actions a été élaboré en coordination avec les communes, le département du territoire, le département présidentiel, le département de la sécurité, de l'emploi et de la santé et le département de l'instruction publique, de la formation et de la jeunesse.

30/09/2020 - Page 7

## UNE FEUILLE DE ROUTE CONCRÈTE

### PRIORISATION DES PROJETS

- Projets issus des PA1 et PA2 cofinancés par la Confédération
- Projets faisant l'objet d'une source de financement acquise
- Projets prévus pour réalisation avant fin 2023
- Projets inclus dans le réseau cyclable d'intérêt cantonal
- Projets concourant à améliorer la continuité et la sécurité des itinéraires



## STRUCTURER L'ACTION

### 107 PROJETS RÉPARTIS DANS 4 DOMAINES D'ACTION

1. **Infrastructures** (83 projets)
2. **Fonctionnement des réseaux** (3 projets)
3. **Stationnement** (8 projets)
4. **Promotion et nouveaux services** (13 projets)

6 mesures d'accompagnement complètent le dispositif

30/09/2020 - Page 9

## INFRASTRUCTURES

### OBJECTIFS

- +50 km d'aménagements cyclables
- +90 km d'améliorations sur les aménagements existants
- Traitement des 4 nouvelles interfaces Léman Express (Chêne-Bourg, Eaux-Vives, Champel et Bachet) pour faciliter les accès piétonniers
- 4 nouvelles infrastructures de franchissement (ponts et passerelles)

30/09/2020 - Page 10

## INFRASTRUCTURES

### TASKFORCE VÉLO

#### Réaliser trois axes forts vélo au centre – ville (2021):

- Entre le secteur des universités et la gare Cornavin
- Entre la gare Cornavin et la gare des Eaux-Vives
- Entre le secteur des universités et la gare de Champel

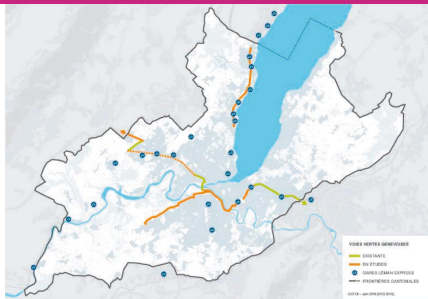


## INFRASTRUCTURES

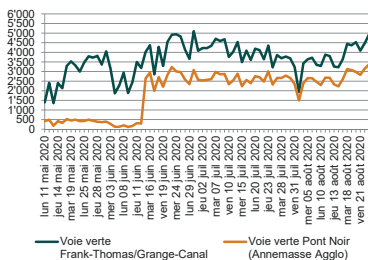
### VOIES VERTES

#### Un réseau de voies vertes

- Voie verte d'agglomération
- Voie verte Bernex
- Voie verte de Versoix



Somme journalière (JO)



Les comptages réalisés sur la voie verte d'agglomération montrent une augmentation significative du nombre de cycliste à fin juin

## FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

### OBJECTIFS

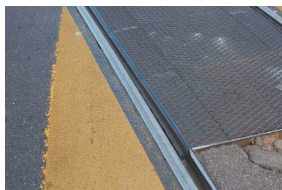
- Sécurisation de 9 points de franchissement dangereux de rails de tram
- Autorisations de tourner à droite au feu rouge pour les cyclistes
- Priorisation effective des modes doux dans les zones 1 et 2 de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée

30/09/2020 - Page 13

## FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

### AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ PAR LE COMBLEMENT DU RAIL

- 21 emplacements accidentogènes identifiés
- En priorité : aménagements par la suppression du conflit
- De nombreuses conditions nécessaires à la sécurisation
- 9 emplacements priorités et planifiés d'ici 2023



## FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX

### AUTORISATION DE TOURNER À DROITE AUX FEUX ROUGES

Autorisé dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021 - plusieurs critères d'éligibilité

- Présence d'une bande cyclable et d'un sas cycliste (ou espace suffisant) avant le feu
- Aucun obstacle à la visibilité
- Bande cyclable sur la voie sur laquelle les cyclistes s'engagent si volume de trafic élevé ou rails de tramway

Une campagne d'information, en collaboration avec les associations vélos, piétons, PMR et la police est prévue



## STATIONNEMENT

### OBJECTIFS

- +2'500 places de stationnement vélo au centre, sur domaine public, soit une hausse de 500 places par année
- +3'000 places de stationnement en ouvrage



Future vélostation de la gare Lancy – Bachet.

Les gares Léman Express sont conçues comme des pôles d'échange, favorisant la complémentarité train-vélo, grâce à la réalisation, notamment, de vélostations abritées et sécurisées



## PROMOTION ET NOUVEAUX SERVICES

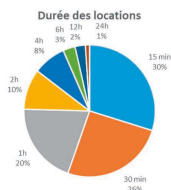
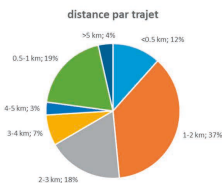
### OBJECTIFS

- Déploiement d'un réseau cantonal de balisage pour les vélos
- Mise en service de 5 nouvelles lignes Pédibus
- Réalisation de 3 campagnes en vue d'encourager la pratique de la mobilité douce
- Mise en place d'un réseau de vélos en libre-service

30/09/2020 - Page 17

## STATISTIQUES VÉLOPARTAGE

- 150 stations et 268 vélos (dont 85 VAE)
- Plus de 13'000 locations effectuées
- Une moyenne de 3 locations par vélo et par jour
- 56% des trajets entre 500m et 2km
- 55% des locations entre 0 et 30min
- 50% des locations se font en fin de journée (16h – 24h)



*VéloPartage*

## MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

### OBJECTIFS

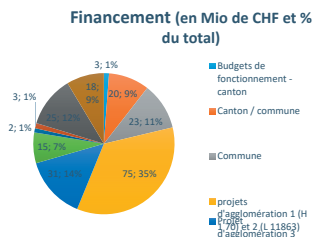
- Renforcement des relations entre les entités publiques et les associations
- Réflexion sur le partage des aires de circulation
- Promotion d'une mobilité respectueuse et sécurisée
- Renforcement de la transversalité pour la promotion et la mise en œuvre de projets mobilité douce
- Réflexion sur une nouvelle approche intégrant les axes piétons pour le réseau cyclable d'intérêt cantonal
- Réflexion sur l'amélioration des modes doux dans les zones industrielles

30/09/2020 - Page 19

## FINANCEMENT

### DES FINANCEMENTS TRÈS MAJORITAIREMENT ACQUIS

- Un montant global dévolu à la mobilité douce de près de 230 millions de francs
- Des financements acquis ou en voie d'acquisition
- 44% des projets sont portés par le Canton, 40% par les communes (dont 15% par la Ville de Genève)
- Un projet de loi pour un coût total de 20 millions a été déposé conjointement au plan d'actions pour financer 9 projets importants et réalisables d'ici 2023.



## FINANCEMENT

### PROJET DE LOI SPÉCIFIQUE AU PRÉSENT PLAN D'ACTIONS – PL 12759

#### 9 projets prioritaires et réalisables durant la période 2019-2023

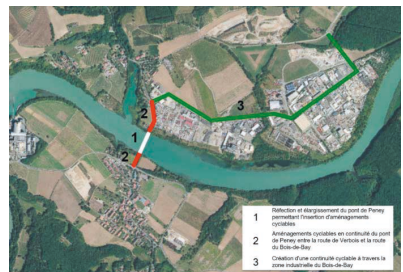
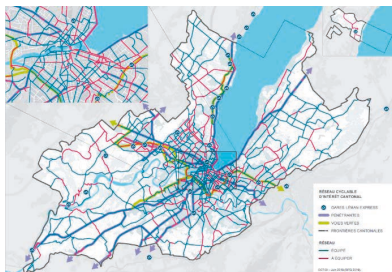
- Réfection et élargissement du Pont de Peney permettant l'insertion d'aménagements cyclables 1.1 millions
- Aménagements cyclables en continuité du pont de Peney entre la route de Verbois et la route du Bois-de-Bay : 1,5 millions
- Création d'une continuité cyclable à travers la zone industrielle du Bois-de-Bay : 2,,2 millions
- Création de pistes cyclables bidirectionnelles sur le route de Presinge entre la route de Jussy et le village 4.2 millions
- Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de Bellebouche 2.9 millions
- Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de l'Etraz : 2.8 millions
- Développement d'itinéraires complémentaires dans la poursuite de la mise en place des 3 itinéraires de la task force vélo : 1.6 millions
- Amélioration de l'itinéraire n°1 de Suissemobile : passerelle d'accès à la passerelle sous le pont CFF de l'Allondon 0.3 millions
- Etudes et déploiement de systèmes vélostrails sur les emplacements accidentogènes pertinents : 3.4 millions

30/09/2020 - Page 21

## PL 12759

1. Réfection et élargissement du Pont de Peney permettant l'insertion d'aménagements cyclables
2. Aménagements cyclables en continuité du pont de Peney entre la route de Verbois et la route du Bois-de-Bay
3. Création d'une continuité cyclable à travers la zone industrielle du Bois-de-Bay

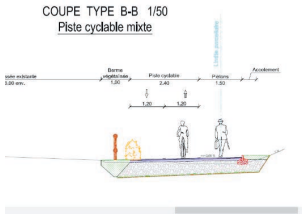
→ Finalisation d'un itinéraire important de rabattement vers la ville du réseau cyclable d'intérêt cantonal



## PL 12759

### Création de pistes cyclables bidirectionnelles sur la route de Presinge entre la route de Jussy et le village

→ Sécurisation des déplacements vers le site de Lullier de la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture depuis la route de Jussy et le village de Presinge



## PL 12759

### Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de Bellebouche

#### Mise en conformité des bandes cyclables sur la route de l'Etraz

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, l'Ordonnance sur la signalisation routière à été modifiée : "la mise en place de bandes cyclables des deux côtés de la chaussée n'est admise en dehors des localités que si les deux moitiés de la chaussée sont séparées par une marque".

→ Élargissement de la chaussée pour permettre l'insertion d'une bande médiane



## PL 12759

### Développement d'itinéraires complémentaires dans la poursuite de la mise en place des 3 itinéraires de la task force vélo

- Mise en place de nouvelles signalisation lumineuse
- Adaptation de signalisation lumineuse existante

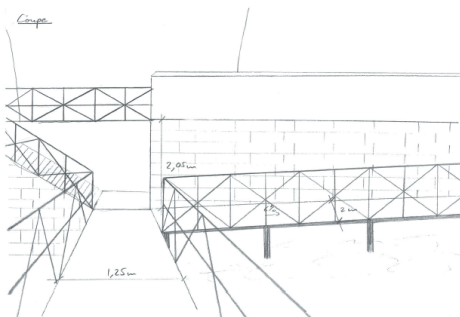


## PL 12759

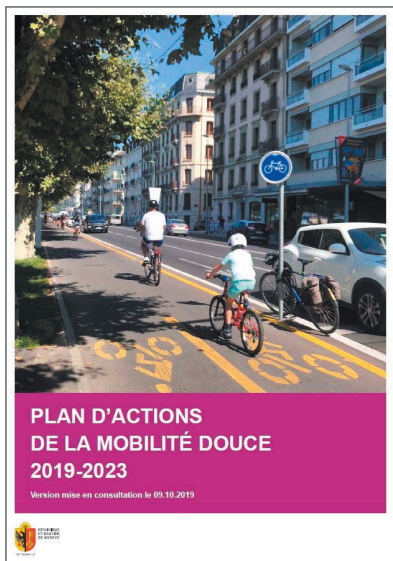
### Amélioration de l'itinéraire n°1 de Suisse mobile : passerelle d'accès à la passerelle sous le pont CFF de l'Allondon

Variante à proximité du Rhône de l'itinéraire Suisse mobile n°1 – route du Rhône. Le franchissement de l'Allondon se fait via une passerelle sous le pont CFF

- Remplacement de l'escalier actuel par une rampe accessible aux vélos et aux PMR



## PLAN D' ACTIONS DE LA MOBILITÉ DOUCE 2019-2023



Une feuille de route concrète, partagée avec les acteurs de la mobilité douce pour une action coordonnée et cohérente.

*Date de dépôt : 28 avril 2021*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le RD 1365 développe le plan d'actions de la mobilité douce pour les années 2019-2023.

Le ou la piéton.ne est ainsi le liant entre tous les modes de déplacement et constitue le 1<sup>er</sup> pilier de la mobilité de l'agglomération.

La marche est bénéfique pour sa santé individuelle, mais elle l'est également en termes de santé collective.

En effet, offrir des alternatives performantes à la voiture permet d'améliorer les conditions environnementales de notre cadre de vie.

Vous l'aurez compris, les piéton.ne.s sont donc les parents pauvres de ce RD 1365 alors qu'ils et elles devraient être les premiers servis dans ce plan d'actions.

Le manque de considération dont souffre la marche dans l'agglomération du Grand Genève – malgré son importance – se traduit entre autres par l'absence d'un concept spécifique à la mobilité piétonne au sein du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération (PA3). La marche est majoritairement conjointe avec le vélo sous le terme de mobilité douce (au singulier).

La priorité devrait être de : produire des données quantitatives, qualitatives et/ou géoréférencées (comptage piétons, mobilier accessible, etc.) ; réaliser une enquête auprès des acteurs de l'aménagement du territoire ; lancer une étude identifiant les coupures piétonnes, les points noirs en matière de sécurité piétonne à l'échelle de l'agglomération.

De plus, il s'agit d'élaborer un cahier d'exigences qui incitent les maîtres d'ouvrage des projets d'aménagements financés par le Grand Genève à faire la démonstration de l'inclusion des piéton.ne.s, dont les PMR, pour chaque mesure du projet d'agglomération soumise à la Confédération par exemple.

Outre les problèmes liés aux piéton.ne.s, il s'agit de réaliser le libre accès aux lieux et prestations destinés au public, notamment dans les domaines de la culture, des loisirs, du sport et de la mobilité.

Il convient de faciliter également la vie des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite afin de résoudre les situations handicapantes ; cette stratégie piétonne doit être basée sur l'accessibilité universelle.

Il est regrettable que ce plan d'actions de la mobilité douce favorise le vélo au détriment de la marche et des piéton.ne.s et des personnes en situation de handicap.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous demande de refuser ce rapport.