**PR-1051**
*6 novembre 2013*

**Proposition du Conseil administratif du 6 novembre 2013 en vue de l'ouverture d'un crédit de 467'000 francs destiné aux études pour la promotion du vélo ainsi qu'à la communication**

Mesdames et Messieurs les conseillers,

**Introduction**
La présente proposition constitue une nouvelle étape pour l'amélioration du réseau cyclable existant et la poursuite du développement d'un réseau de qualité efficace, sûr, attrayant et compétitif par rapport aux autres moyens de déplacement.

Le plan directeur communal Genève 2020 affiche comme objectif d'équiper 80% du réseau routier d'aménagements cyclables. Entre 2010 et 2012, 12 km de réseau routier supplémentaire ont été aménagés pour les cycles, portant au 31 décembre 2012 la totalité du réseau aménagé à 112 km. Le rythme des études et réalisations doit être soutenu afin d'atteindre l'objectif poursuivi à l'horizon 2020.

Suite à l'acceptation par le peuple de l'initiative 144 pour la mobilité douce le 15 mai 2011, la Loi sur la mobilité douce (LMD) H 1 80 stipule que des aménagements cyclables continus, directs et sécurisés doivent être mis en place sur tout le réseau de routes primaires et secondaires.

En se donnant les moyens de mettre en œuvre une politique cyclable d'envergure, la Ville de Genève s'affirme résolument tournée vers l'avenir, répondant à la demande croissante en mobilité, en développant les infrastructures propices à favoriser l'usage du vélo, pour une ville agréable à vivre et tournée vers une mobilité durable. Elle répond aux objectifs inscrits dans les planifications directrices communales et cantonales ainsi qu'aux orientations du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour augmenter la part des mobilités douces dans l'ensemble du trafic.

Enfin, la commission de l'aménagement et de l'environnement a accepté en avril 2013 le projet de motion 1002 « Réalisation de l'initiative sur la mobilité douce : un plan d'action ! » et, au moment de la rédaction de la présente proposition, son rapport est inscrit à une prochaine séance du Conseil municipal.

**Exposé des motifs**

Le développement du réseau cyclable a été sollicité par le peuple le 4 juin 1989 déjà, puisque 82% des votants avaient approuvé l'initiative municipale « Pour des pistes cyclables » demandant la réalisation d'un réseau cyclable.

Le 15 mai 2011, le peuple acceptait l'initiative 144 pour la mobilité douce, visant à sécuriser les modes de déplacement les plus économes en espace public, en énergie et les moins polluants : la marche et le vélo. L'initiative introduit la mobilité douce (marche et vélo) dans la loi et prévoit un plan directeur de la mobilité douce.

Le plan directeur communal Genève 2020, approuvé par le Conseil d'Etat le 14 octobre 2009, prévoit de répondre à l'augmentation de la demande en mobilité notamment en proposant des infrastructures cyclables sûres, attractives et performantes, propres à attirer de nouveaux usagers et augmenter la part modale du vélo. Il prévoit le développement d'infrastructures pour favoriser l'intermodalité – l'utilisation de plusieurs modes de déplacement pour effectuer un trajet – et la multimodalité – l'utilisation de modes de transport variables selon le type de déplacement. Pour ce faire, l'offre en stationnement pour les cycles doit être fortement développée.

Ainsi, la Ville de Genève partage les objectifs de l'Etat dans le cadre du projet d'agglomération pour améliorer la mobilité dans le sens d'un développement plus durable. Elle fonde notamment son action sur les impératifs fixés par la Confédération en matière d'assainissement du bruit routier, obligation qui lui incombe d'ici 2018.

Par ailleurs, la Ville de Genève a adopté un programme stratégique de développement durable pour les années 2011-2014. Ce programme permet de passer à l'action concrète et mesurable pour 13 objectifs prioritaires couvrant l'ensemble des thématiques du développement durable, notamment la mobilité, avec le développement de l'usage du vélo. La municipalité a signé le 24 septembre 2010 les Engagements d'Aalborg qui couvrent l'ensemble des thématiques concernées.

Le plan directeur de la mobilité douce a été adopté par le Conseil d'Etat le 31 mars 2011. Il établit notamment un programme des mesures prioritaires à mettre en œuvre, concernant le développement du réseau cyclable, l'assainissement des points noirs, le développement de l'offre en stationnement sécurisée pour les cycles.

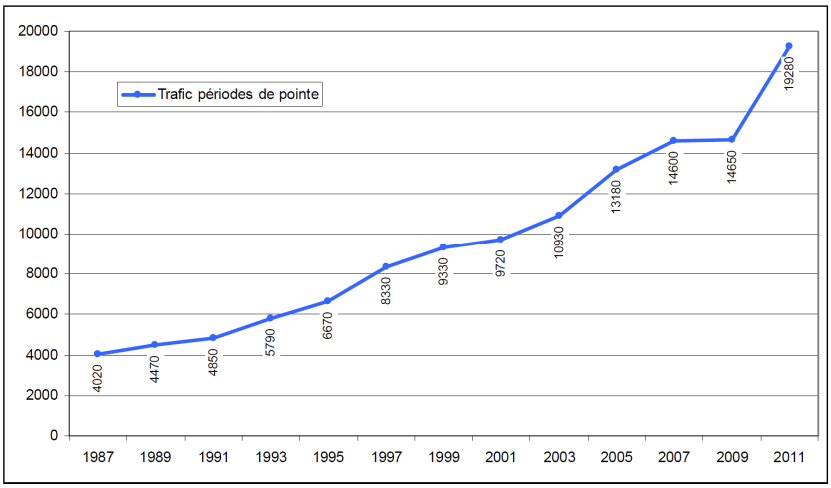
**Bilan**

*Evolution du trafic vélo*

Les campagnes de comptages réalisées tous les deux ans montrent une forte progression de ce mode, prouvant à la fois l'efficacité des infrastructures réalisées et l'attractivité de ce moyen de transport. En effet, cet accroissement est lié, entre autres, à l'extension suivie du réseau cyclable et aux diverses campagnes de communication et de promotion. L'utilisation du vélo poursuit sa progression à la hausse en 2011 par rapport à 2009 avec une augmentation de plus de 30%.

Cette évolution du trafic vélo depuis le début des mesures est représentée par la courbe de la figure ci-dessous. Cette dernière représente, en ordonnée, le nombre total de cyclistes traversant dans les deux directions les écrans de comptage.

*Fig. 1 : évolution du trafic vélo depuis 1987 pour les deux directions. Campagne mai-juin, période de pointe du matin + période de pointe du soir.*




*Etat actuel du réseau cyclable*
A ce jour, 112 km de rues peuvent être considérés comme adaptés aux besoins des cyclistes (75 km en 2005). Des aménagements tels que pistes ou bandes cyclables ont été mis en place, certaines rues ont fait l'objet de mesures de modération de vitesse et des carrefours ont été aménagés pour sécuriser les mouvements des vélos.

Hors zones 30, les proportions sont les suivantes :

- Bandes cyclables : 44%
- Pistes cyclables : 22%
- Contresens cyclables : 4%
- Dérogations pour les cycles : 21%
- Site TC mixte : 9%

Entre 2009 et 2011, ce sont plus de 10 km de réseau qui ont été aménagés pour les cycles.

Dans l'ensemble, le programme d'étude annoncé dans la précédente demande de crédit vélos (PR-393 votée le 17 mai 2006) a pu être réalisé. Certaines études ont nécessité plusieurs reprises et adaptations en fonction de l'évolution des contraintes locales et sont encore au stade d'approbation.

*Etat actuel du stationnement vélos*
Entre 1990 et 2000, plus de 1'500 arceaux ont été installés. Au 31 décembre 2011, on compte en Ville de Genève plus de 8'600 places de stationnement sécurisées pour les vélos, c'est-à-dire munies d'un système d'accroche. S'ajoute à cela une offre de 338 places dans la vélostation Montbrillant, ouverte en 2011. Néanmoins, l'offre en stationnement pour les vélos n'est pas encore suffisante.

*Promotion et évaluation*
Ce domaine concerne :

- L'édition de documents pour faciliter et promouvoir les déplacements cyclables. En partenariat avec l'Etat : la carte vélo. Il s'agit du plan de l'agglomération genevoise avec l'indication d'itinéraires recommandés pour les cyclistes, les informations pratiques sur les locations de vélos et les réparateurs.
- Des actions ponctuelles, visant à valoriser l'usage du vélo, menées avec des tiers associatifs (prêt de vélos à assistance électrique).
- Des campagnes visuelles d'affichage.
- Le suivi du trafic des vélos, par des campagnes de comptages menées en partenariat avec l'Etat de Genève.

**Description de l'étude**
Le plan directeur communal Genève 2020 et le plan directeur cantonal de la mobilité douce définissent les objectifs à atteindre en termes d'équipement du réseau. De plus, suite à l'acceptation de l'initiative 144, les communes et le canton sont tenus d'offrir d'ici 2019 **un réseau complet et sécurisé d'aménagements cyclables :**

- Des **pistes cyclables continues, directes et sécurisées** doivent être aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce.

- Des **stationnements pour vélos, sécurisés et abrités des intempéries**, sont réalisés en nombre suffisant aux principaux arrêts de transports publics et aux abords des lieux d'activités.

Dans un premier temps, il convient de compléter et sécuriser le réseau existant conformément à l'initiative. Par la suite, et cela fera l'objet d'une proposition de crédit ultérieure, il conviendra d'étudier la mise en place de pistes cyclables sur les axes déjà dotés, actuellement, de bandes cyclables.

Les études à entreprendre décrites ci-après portent sur une période minimale de trois ans et concernent les domaines suivants :

- Extension du réseau cyclable sur les axes du réseau primaire et secondaire.
- Aménagements cyclables sur les axes du réseau de quartier, hors zones 30km/h.
- Améliorations de liaisons et carrefours (suppression des points noirs du réseau).
- Amélioration de l'offre en stationnement publique sécurisée.

De plus, un montant est prévu pour les actions de monitoring des déplacements à vélo ainsi que pour la communication et la promotion.

Le programme présenté ci-dessous est indicatif. Il dépend en effet des calendriers de travaux intervenant par ailleurs dans l'espace public, par exemple pour les feux de signalisation, la réfection des collecteurs, les chantiers privés, etc. Des adaptations pourront être nécessaires dans le but d'optimiser les investissements en mutualisant les interventions, et en réponse aux décisions cantonales relatives aux projets soumis. Une coordination avec les projets d'assainissement du bruit par la pose de revêtement phonoabsorbant devra par ailleurs être assurée.

Le crédit cadre couvre donc un programme d'intention, à l'intérieur duquel une marge de manœuvre est indispensable. L'objectif est de répondre, à terme, à la volonté politique de la Ville de Genève d'encourager la mobilité douce.

**Programme indicatif des études**

**1. Extension du réseau cyclable sur les axes des réseaux primaire et secondaire**
Les tronçons restant à équiper se situent souvent sur des axes primaires ou secondaires du réseau routier, où la coexistence des vélos et des autres modes est la plus délicate à assurer. Les itinéraires le long des axes principaux sont directs et lisibles. Dans la plupart des cas, ils ne demandent pas de changements de direction, de mouvements délicats pour les cyclistes. Ils conviennent aux cyclistes pendulaires et sont performants pour les déplacements en général. Lorsqu'ils sont aménagés en site propre, ils permettent aussi à de nouveaux utilisateurs quotidiens du vélo de se familiariser avec ce moyen de déplacement.

Il s'agit ainsi de sécuriser des itinéraires principaux, afin de compléter un réseau destiné à des usagers principalement pendulaires souhaitant se rendre rapidement et en sécurité d'un point à un autre.

**Certains axes ou tronçons d'axes primaires et secondaires ne sont dotés d'aucun aménagement cyclable, ou dans un sens uniquement.** Le réseau doit être complété. Il s'agit d'étudier la possibilité d'y insérer une piste cyclable, ou une bande si l'insertion de la piste se révèle impossible compte tenu des multiples contraintes locales, conformément à la loi sur la mobilité douce H 1 80.

L'insertion d'aménagements cyclables sur les axes à forte orientation de transit se heurte à de multiples contraintes et soulève des problématiques de régulation complexes et coûteuses à étudier. C'est pourquoi il convient en premier lieu d'évaluer, pour ces axes, la faisabilité d'un aménagement cyclable, les impacts y relatifs, en mettant en évidence les contraintes et pesées d'intérêt nécessaires entre les divers usages possibles. Les résultats

de cette étude de faisabilité devront être partagés avec l'autorité cantonale compétente en vue, le cas échéant, de trouver un accord pour lancer à la suite les projets d'aménagement de détail. Les axes concernés sont notamment l'avenue Pictet-de-Rochemont, la rue Versonnex, le boulevard Geoges-Favon entre la place du Cirque et le pont de la Coulouvrenière, la rue de Chantepoulet, la rue du Mont-Blanc, la rue Bartholoni et le tronçon du boulevard du Pont-d'Arve non encore équipé.

Un montant est prévu pour des études sur des axes moins complexes en termes de régulation tels que l'avenue de l'Amandolier, l'avenue de Miremont, l'avenue Edmond-Vaucher, ainsi que, le cas échéant, pour lancer la première étude de projet concernant l'un des axes susmentionnés, selon accord avec l'autorité cantonale.

L'équipement de l'axe de l'avenue de l'Amandolier doit compléter le réseau cyclable en lien avec la gare des Eaux-Vives. L'avenue de Miremont constitue une des principales pénétrantes du quartier de Champel. Située en bordure de la zone 30km/h des hauts de Champel, elle desservira la future gare CEVA Champel et nécessite un aménagement adéquat. Dans le quartier de Vieusseux-Franchises, l'équipement de l'avenue Edmond-Vaucher doit permettre de sécuriser la principale transversale entre le Bouchet et le futur écoquartier de la Concorde, complétant efficacement le réseau cyclable dans ce secteur.

**2. Suppression des « points noirs » du réseau cyclable**

Le réseau cyclable aménagé n'est pas partout continu. Des « points noirs » subsistent. Il peut s'agir par exemple de mouvements cyclables difficiles à l'approche de carrefours, (changement de présélection sans aménagement cyclable, goulet d'étranglement) ou encore d'interruptions d'aménagements cyclables le long d'un itinéraire préférentiel.

Au fur et à mesure du développement d'un réseau sécurisé, de nouvelles zones sans aménagement apparaissent ponctuellement et il convient de les traiter. Les points noirs sont identifiés d'entente avec la Direction générale de la mobilité qui encourage les communes, via le plan directeur des mobilités douces, à entreprendre les études nécessaires pour lever ces derniers. Les associations d'usagers sont également impliquées dans le choix de ces points à traiter.

Parmi les points noirs devant faire l'objet d'une étude figurent par exemple :

- Le tronçon de l'avenue de Champel, entre la rue Marignac et la rue de Contamines, direction Contamines. Le mouvement du cycliste qui souhaite aller tout droit vers l'avenue Peschier est difficile du fait de deux présélections sans aménagement cyclable.

- Le carrefour route de Chêne, avenue Pictet-de-Rochemont et rue de la Terrassière. A l'entrée ville direction Terrassière, le cycliste a l'obligation de prendre l'avenue Pictet-de-Rochemont qui est un axe très difficile. En l'état il n'existe pas d'autre itinéraire.

- Le carrefour rue Versonnex/rue des Eaux-Vives : absence d'aménagement cyclable pour tourner à gauche sur la rue des Eaux-Vives, sens sortie ville.

- Le carrefour des XXIII-Cantons : en sens entrée de ville, le mouvement de tourner à gauche vers le boulevard Carl-Vogt et l'avenue Henri-Dunant en provenance du bd du Pont-d'Arve (endroit où l'on quitte la piste pour rejoindre la présélection) est difficile.

- La place Isaac-Mercier : de la rue du Temple à la rue Voltaire, direction rue Voltaire, l'aménagement cyclable est interrompu.

La résolution de la plupart des points noirs identifiés nécessitera une étude de régulation, dont les montants peuvent être substantiels. Le montant proposé dans la présente proposition permettra de traiter un premier groupe de sites identifiés. Il n'est pas possible d'en définir précisément le nombre compte tenu de l'incertitude quant aux contraintes locales qui pourront nécessiter des études plus ou moins importantes et dont le contenu sera clarifié au fur et à mesure de leur avancement.

### 3. Suivi de l'évolution du trafic cycliste et actions de communication

La promotion du réseau cyclable ainsi que du vélo en général est essentielle pour atteindre les objectifs visés par les différents acteurs concernés par la circulation.

Les actions de communication font l'objet d'un calendrier préétabli qui doit également rester ouvert aux opportunités se présentant en cours d'année. La carte vélo notamment, éditée en partenariat avec l'Etat de Genève, est un outil clé de la promotion du vélo à Genève et doit faire l'objet de mises à jour, rééditions et distributions périodiques.

Tous les deux ans une campagne de comptages du trafic cycliste est réalisée, qui permet d'avoir un suivi de l'usage de ce mode. Cette campagne est habituellement faite en collaboration avec l'Etat de Genève. Elle s'inscrit dans le monitoring des actions inscrites au plan directeur communal Genève 2020. La connaissance de l'évolution du trafic cycliste permet à la fois d'évaluer les effets de la politique cyclable en Ville de Genève, d'appréhender la demande sur divers itinéraires et d'adapter en conséquence les planifications, et de cibler la communication relative à cette thématique.

**Concertation et information publique**
D'une manière générale, les projets sont discutés dans le cadre d'un groupe de travail appelé « séance de consultation et d'information des associations d'usagers de la mobilité douce », constitué de diverses associations intéressées à la problématique des aménagements cyclables. Selon les projets et leurs enjeux, des séances de travail plus spécifiques pourront être organisées avec les usagers.

**Adéquation avec l'Agenda 21**
Le développement du réseau cyclable et sa sécurisation sont conformes aux principes de l'Agenda 21 consistant à promouvoir l'utilisation de modes de transports économes en énergie et peu polluants. La mise en place d'une infrastructure cyclable sécurisée et attractive contribue à renforcer l'usage de ce mode et à attirer de nouveaux utilisateurs. La promotion de l'usage du vélo permet également, indirectement, d'agir contre la sédentarité. Cette démarche répond à l'augmentation de la demande en mobilité à court et long terme. Il s'agit d'un investissement conforme aux principes de développement durable.

**Estimation des coûts**

| | Francs |
|---|---|
| Etudes des axes des réseaux primaire et secondaire | 200'000 |
| Etudes d'aménagements localisés | 100'000 |
| Suivi de l'évolution du trafic cycliste et actions de communication | 120'000 |
| Frais de tirage et d'impression (3%) | 12'600 |
| Sous-total | 432'600 |
| TVA 8% | 34'608 |
| Total du crédit d'étude demandé | 467'208 |
| **Arrondi à** | **467'000** |

**Référence au neuvième Plan financier d'investissement 2014-2025 (p. 73)**
Cet objet est prévu sous le n° 101.850.01 du 9e plan financier d'investissement PFI 2014 - 2025, pour un montant de 450'000 francs, avec une date de dépôt prévue en 2015.

**Délai de réalisation**
Les études à entreprendre décrites ci-dessus portent sur une période minimale de trois ans.

**Budget de fonctionnement**
Il n'y a pas de charges ni de revenus budgétaires complémentaires engendrés par les objets étudiés.

Le montant des réalisations induites par ces études n'est pas encore connu. Ce sont les études décrites dans la présente proposition qui le déterminera.

**Charges financières annuelles**
Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense sera ajoutée à celle-ci et amortie sur la durée totale d'amortissement de la réalisation.

En l'absence de réalisation, la charge financière annuelle sur 467'000 francs, comprenant les intérêts au taux de 2,00% et l'amortissement au moyen de 5 annuités, sera de 99 080 francs.

**Service gestionnaire et bénéficiaire**
Le service gestionnaire du crédit d'étude est le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité. Le service bénéficiaire est le Service du génie civil.

**Régime foncier**
Les aménagements cyclables sont en principe tous situés sur le domaine public de la Ville de Genève.

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet de délibération ci-après :

**PROJET DE DELIBERATION**

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Vu l'article 30, alinéa 1, lettres e et m de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984,

sur proposition du Conseil administratif,

**décide**

*Article premier.* **-** Il est ouvert au Conseil administratif un crédit d'étude de 467'000 francs, destiné aux études pour la promotion du vélo ainsi qu'à la communication.

*Art. 2.* - Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 467'000 francs.

*Art. 3.* **–** La dépense prévue à l'article premier sera inscrite à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif. Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en 5 annuités.

*Art. 4* - Le Conseil administratif est autorisé à épurer, radier, modifier ou constituer toute servitude à charge et/ou au profit des parcelles faisant partie du périmètre concerné, nécessaire à l'aménagement projeté.

# Secrétariat du Grand Conseil IN 144

## Lancement d'une initiative

Le comité d'initiative a lancé l'initiative populaire cantonale intitulée « Pour la mobilité douce (Initiative des villes) », qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le ..... | **4 septembre 2009** |
| 2. | Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, **au plus tard le** ..... | **4 décembre 2009** |
| 3. | Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la Commission législative, **au plus tard le** ..... | **4 juin 2010** |
| 4. | Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, **au plus tard le** ..... | **4 mars 2011** |
| 5. | En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, **au plus tard le** ..... | **4 mars 2012** |

ATAR ROTO PRESSE – 400 ex. – 10.2009

# Initiative populaire cantonale
## « Pour la mobilité douce (Initiative des villes) »

Les soussignés, électrices et électeurs dans le canton de Genève, en application des articles 64 et 65B de la constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, et des articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative.

# Projet de loi créant la loi sur la mobilité douce

Le Grand Conseil de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

**Art. 1 Principe**

[1] Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.

[2] Le Conseil d'Etat établit un Plan directeur cantonal du réseau de mobilité douce qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle, dans le respect des compétences communales. Le Plan directeur cantonal ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de trois mois.

**Art. 2 Offre de base**

Au plus tard 8 ans après l'adoption du Plan directeur cantonal du réseau de mobilité douce, l'offre répondant au moins aux objectifs suivants est réalisée par étapes dans tout le canton:

[1] Des pistes cyclables continues, directes et sécurisées sont aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce.

[2] Des stationnements pour vélos, sécurisés et abrités des intempéries, sont réalisés en nombre suffisant aux principaux arrêts de transports publics et aux abords des lieux d'activités.

[3] Des traversées piétonnes attractives et sécurisées sont réalisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires. Des îlots sont installés pour permettre une traversée piétonne sécurisée en deux temps.

[4] La régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.

**Art. 3 Financement**

[1] Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales.

[2] L'Etat participe au financement des aménagements réalisés par les communes, pour autant qu'ils soient inscrits au Plan directeur du réseau de mobilité douce prévu par l'article 1, alinéa 2.

## *EXPOSÉ DES MOTIFS*

### Pour la mobilité douce (Initiative des villes)

L'Initiative des villes vise à faciliter et sécuriser les modes de déplacement les plus économes en espace public, en énergie et les moins polluants: le vélo et la marche.

L'initiative introduit la mobilité douce dans la loi. Elle prévoit un plan directeur de la mobilité douce établi par l'Etat et révisé à chaque législature.

Les aménagements prévus par l'initiative (pistes cyclables, stationnements abrités, traversées piétons sécurisées) aideront à réaliser le principe du libre choix du mode de transport.

La moitié des déplacements motorisés individuels sont des trajets de moins de 5 km, soit au maximum vingt minutes à vélo.

Développer les aménagements pour la mobilité douce, c'est permettre aux déplacements individuels non motorisés de redécoller à Genève.

**Loi sur la mobilité douce (LMD)** **H 1 80**

***Tableau historique***

*du 15 mai 2011*

(Entrée en vigueur : 30 août 2011)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

**Art. 1 Principe**

[1] Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.

[2] Le Conseil d'Etat établit un Plan directeur cantonal du réseau de mobilité douce qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle, dans le respect des compétences communales. Le Plan directeur cantonal ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de 3 mois.

**Art. 2 Offre de base**

Au plus tard 8 ans après l'adoption du Plan directeur cantonal du réseau de mobilité douce, l'offre répondant au moins aux objectifs suivants est réalisée par étapes dans tout le canton :

a) des pistes cyclables continues, directes et sécurisées sont aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce;

b) des stationnements pour vélos, sécurisés et abrités des intempéries, sont réalisés en nombre suffisant aux principaux arrêts de transports publics et aux abords des lieux d'activités;

c) des traversées piétonnes attractives et sécurisées sont réalisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires. Des îlots sont installés pour permettre une traversée piétonne sécurisée en deux temps;

d) la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.

**Art. 3 Financement**

[1] Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales.

[2] L'Etat participe au financement des aménagements réalisés par les communes, pour autant qu'ils soient inscrits au Plan directeur du réseau de mobilité douce prévu par l'article 1, alinéa 2.

**Ville de Genève**
**Conseil municipal**

# M-1002 A

*9 avril 2013*

## Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 22 février 2012 de MM. Mathias Buschbeck, Grégoire Carasso, Sylvain Thévoz, Michel Chevrolet, Christian Zaugg, Morten Gisselbaek, Mmes Sarah Klopmann, Marie Chappuis et Vera Figurek: «Réalisation de l'initiative sur la mobilité douce: un plan d'action!»

**Rapport de M. Stefan Kristensen.**

La motion M-1002 a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du 9 octobre 2012. La commission l'a traitée le 5 mars 2013, sous la présidence de M. Vincent Schaller. Le rapporteur remercie M. Christophe Vuilleumier, dont les notes de séance sont à la fois élégantes et précises.

### Rappel de la motion

Dans son exposé des motifs, la motion M-1002 rappelle l'acceptation, par le corps électoral, de l'initiative cantonale pour la mobilité douce (IN-144), qui stipule notamment que des pistes cyclables continues, directes et sécurisées sont aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce.

La motion relève ensuite la responsabilité de la Ville dans la réalisation des objectifs de l'initiative et déplore que la Ville ne montre pas plus d'énergie à la mise en place des mesures nécessaires. Dans son unique invite, le texte de la motion dit:

«Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de présenter un plan d'action pour la réalisation de l'initiative pour la mobilité douce (IN-144) en ville de Genève. Ce plan d'action devra comprendre, entre autres, une stratégie, un échéancier et des inscriptions au plan financier d'investissement.»

*Discussion et délibération de la commission*

*Audition de M. Rémy Pagani, magistrat chargé du département des constructions et de l'aménagement, Mme Isabelle Charollais, codirectrice du département, et Mme Sandra Piriz, adjointe de direction au Service de l'aménagement urbain et de la mobilité*

M. Pagani insiste sur les efforts constants de ses services et cite comme exemple la réalisation d'un tronçon sécurisé pour vélos sur le boulevard Georges-

Favon entre Uni Dufour et la place du Cirque. Une commissaire du Mouvement citoyens genevois relève le caractère problématique de la cœxistence des piétons et des cyclistes sur les trottoirs. M. Pagani acquiesce et assure la commission de son engagement pour la sécurité de chacun-e.

A la suite de M. Pagani, Mme Piriz résume et détaille les mesures prises par le département. Elle rappelle que le plan cantonal de la mobilité douce fixe des objectifs et elle mentionne que cette dernière est un axe important de la stratégie cantonale en matière de mobilité. Elle précise que l'accent est mis sur la dimension transfrontalière et intercantonale, et que le plan prévoit des fiches d'actions dans différents domaines et des objectifs stratégiques. Elle ajoute que l'objectif est de compléter le réseau existant et d'améliorer les conditions, notamment le stationnement des vélos. Elle signale ensuite que les objectifs du plan directeur communal sont suivis à travers un monitoring, avec des indicateurs existant et d'autres en cours de développement. Elle observe que le 80% du réseau routier doit pouvoir être emprunté par les cycles à l'horizon 2020. Elle précise que la Ville est, pour le moment, dans la cible mais elle mentionne que, plus le projet avance, plus les situations sont complexes. Elle déclare encore que les zones de rencontres et les zones 30 km/h sont prises en compte, puisqu'il n'est pas possible d'aménager des pistes cyclables dans les zones 30 km/h. Elle observe encore que les études réalisées, en attente de validation, sont le Grand-Pré, la rue des Charmilles, la promenade des Franchises, l'avenue de la Roseraie, le Bouchet, la rue Pestalozzi, l'avenue Krieg, la rue Voltaire, les Délices, la Jonction, etc. Elle explique ensuite que l'un des objectifs de cette année est d'aménager notamment la route des Acacias, la rue de la Servette, et le quai Gustave-Ador. Elle signale encore que le Génie civil du canton est en train d'inventorier le réseau cyclable de la Ville. Elle déclare alors qu'il est nécessaire de compléter le réseau cyclable sur le réseau primaire et secondaire, de poursuivre le programme de mise en place des zones 30 km/h, d'aménager les axes du réseau de quartier hors zone 30 km/h, d'améliorer les liaisons et les carrefours encore problématiques, et de poursuivre l'amélioration de l'offre en stationnement. Elle évoque ensuite les finances et déclare que, à ce jour, les études ont été réalisées sur la base de la proposition PR-393 qui est presque épuisée.

*Questions des commissaires*

Une commissaire demande s'il est question d'inscrire ce plan dans le plan financier d'investissement (PFI). Mme Charollais répond que les projets d'aménagements cyclables n'ont pas été remis en question. Elle mentionne, toutefois, que le 9e PFI est en cours d'élaboration et elle pense que les discussions se feront dans ce cadre.

Une commissaire remarque que les pénétrantes en ville ont déjà des pistes cyclables et elle ne comprend pas pourquoi ces tronçons doivent être étudiés,

alors qu'il est nécessaire de poursuivre ces pistes cyclables. Elle évoque ensuite les points noirs identifiés par les associations et elle mentionne que plusieurs aménagements réalisés à la suite d'études ne servent à rien puisque mal disposés. Elle demande ensuite si l'acceptation de l'initiative a permis d'accélérer le processus. M^me^ Piriz répond que le projet cantonal porte volontairement sur les pénétrantes en s'arrêtant à la limite de la ville. Elle mentionne que de nombreuses pénétrantes sont effectivement déjà aménagées, mais elle remarque qu'il est possible d'améliorer ces pistes. Elle ajoute que la suite de ces pistes relève du réseau d'ensemble des axes de circulation. Elle signale ensuite que la Ville fait son possible pour résoudre les points noirs en collaboration avec la Direction générale de la mobilité (DGM). Elle signale ensuite que l'initiative a permis d'engager plus de personnes sur cette question.

Une commissaire déclare que la limitation de la vitesse dans les zones 30 km/h n'est pas respectée, et elle observe que c'est particulièrement dangereux pour les vélos. M^me^ Piriz déclare que, lorsque les vitesses sont dépassées, la Ville est tenue de prendre des mesures spécifiques pour diminuer la vitesse. Elle ajoute que les associations locales sollicitent la Ville lorsqu'il y a des dépassements. Elle répète que les cyclistes doivent circuler avec les autres véhicules dans les zones 30 km/h. La commissaire remarque que ce sont donc les habitants qui doivent réagir en cas de dépassement de vitesse. M^me^ Piriz répond qu'il est possible d'installer un certain nombre d'aménagements. La commissaire demande dans quels délais ces aménagements peuvent être réalisés. M^me^ Piriz répond que cela dépend de l'importance de ces aménagements. M^me^ Charollais répond que c'est une vraie question. Elle ajoute que les dispositions légales en vigueur ne permettent pas de dédier des surfaces aux cyclistes dans les zones 30 km/h, à l'exception des contre-sens.

Un commissaire évoque un article de la *Tribune de Genève* du jour et demande quelle est la position de la Ville à l'égard de la piste cyclable de la route des Acacias qui empêche le tram de rouler suffisamment vite. M^me^ Charollais répond qu'il faut poser cette question à M. Pagani. Elle mentionne, cela étant, que cette rue est particulièrement complexe et elle déclare que la position de la Ville est assez réservée quant au réaménagement de cette rue. Le commissaire remarque qu'il est donc faux de dire que cette piste cyclable nuit au tram. M^me^ Charollais répond que la piste cyclable n'est qu'un facteur parmi d'autres.

Une commissaire demande si la Ville participe aux choix des mesures prises par le Canton. Elle demande quel est le rôle de la Ville au sein de la collaboration avec la DGM. M^me^ Piriz répond que la Ville propose des projets d'aménagement et elle mentionne que le Canton les accepte ou les refuse. La commissaire demande si c'est bien la Ville qui réalise les études. M^me^ Piriz acquiesce. M^me^ Charollais ajoute que, pour que la Ville puisse proposer un projet, il est nécessaire de démontrer que ce dernier n'entraîne pas un impact trop important sur le reste du réseau. Elle précise qu'il convient donc de vérifier les impacts.

Un commissaire évoque le boulevard George-Favon et demande s'il est envisageable de voir un jour une vraie piste cyclable sur le tronçon le plus dangereux du canton, soit entre la place du Cirque et le pont de la Coulouvrenière. M^me^ Piriz répond qu'un programme d'assainissement routier est lancé sur l'ensemble de cet axe, afin d'installer une piste cyclable. Mais elle pense que cela sera très difficile.

Une commissaire se demande s'il ne serait pas plus raisonnable de trouver des parcours d'évitement pour ne pas passer sur les tronçons les plus dangereux pour les vélos, comme à Cornavin. M^me^ Piriz répond qu'il y a différents parcours existants, pour les personnes les plus pressées ainsi que pour les personnes les plus prudentes. La commissaire évoque ensuite les vélos électriques qui sont plus lourds que les autres vélos mais qui utilisent les mêmes pistes que les vélos. Elle se demande si ce véhicule est pris en considération. M^me^ Piriz répond que la Confédération est en train de réfléchir à cette problématique, et elle déclare que les villes suisses devront se positionner à cet égard. M^me^ Charollais déclare qu'il est nécessaire de trouver un juste milieu entre les différents véhicules. Elle ajoute qu'un vélo électrique est, selon la loi, considéré comme un vélo. Elle ne croit pas qu'il soit possible de réaliser des pistes spécifiques pour les vélos électriques.

*Vote*

La motion M-1002 est acceptée par 7 oui (3 S, 2 Ve, 2 EàG), contre 2 non (1 UDC, 1 LR) et 5 abstentions (2 MCG, 1 LR, 1 UDC, 1 DC).

*PROJET DE MOTION*

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de présenter un plan d'action pour la réalisation de l'initiative pour la mobilité douce (IN-144) en ville de Genève. Ce plan d'action devra comprendre, entre autres, une stratégie, un échéancier et des inscriptions au plan financier d'investissement.

# Fiche d'information active

## Plan financier d'investissement du 01.01.2014 au 31.12.2025

### Avec indication des dernières dépenses effectives

**Description du bien d'investissement**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **N° PFI** | **101.850.01** | **Statut de la demande i *** | **N-PRA** |
| | | **Stade du projet *** | Crédit d'étude |
| **Localisation** | QV - Dpt Constructions et aménagement : | | |
| **Libellé** | Etudes d'aménagements cyclables | | |
| **Commentaires** | | | |

| | |
|---|---|
| **Service gestionnaire** | 2601 SAM - Service de l'aménagement urbain et de la mobilité |
| Responsable gestionnaire * | Claude Morel/sam/ville-ge |
| **Service bénéficiaire** | 2602 GCI - Service du génie civil |
| Responsable bénéficiaire * | Jean-Jacques Megevand/gci/ville-ge |

**Remarques (15 lignes maximum; texte ou fichier attaché)**

**DCA - CAM - MM 18.6.2013 + 1 an planification des dépenses selon réalité de gestion administrative et opérationnelle.**

16.4.2013 décision du président de la COMIN : planification à remettre selon la décision du CA, soit repoussé de deux ans par rapport à la planification SAM.

Décision du Conseil administratif du 28 novembre 2012 (Réf N° 18) : Ce projet est repoussé temporellement de deux ans, soit dépôt PR dès 2015.
Séance coordination dpt 2 du 13.12.2012 : A retirer; prendre sur études diverses SAM.
SAM/18.2.13: Remis en PRA, en compensation d'une partie de la ligne 120.013.01

**Renseignements administratifs**

| | |
|---|---|
| Référence à une demande du Conseil municipal (M, I, QE, P, PO, etc.) i | ○ Oui ● Non |

| | Date dépôt (prévisible ou réelle) | Date vote (par le Conseil municipal) | N° PR CM | Montants |
|---|---|---|---|---|
| Attribution de préétude | | | | **0** |
| Attribution de préétude complémentaire | | | | **0** |
| Crédit d'étude | 01.06.2015 | | | **450'000** |
| Crédit d'étude complémentaire | | | | **0** |
| **Crédit de réalisation** | | | | **0** |
| Crédit de réalisation complémentaire | | | | **0** |
| **A. TOTAL DES MONTANTS VOTÉS *** | | | | **0** |
| Date de l'estimation des coûts * | | 23.09.2005 | | |
| Date de mise à disposition du projet ou fin des travaux * | | 01.06.2013 | | |
| Coût estimé (totalité de l'opération TTC) * | | 450'000 | | |
| **Dépense probable actualisée *** | | **450'000** | | |
| Situation des dépenses effectives SAP * | | 0 | | |
| **Elément d'OTP *** | | | | |
| **B. SOLDE DES DÉPENSES A PLANIFIER *** | | **450'000** | | |
| Recette probable actualisée * | | 0 | | |
| Situation des recettes effectives SAP * | | 0 | | |
| **Elément d'OTP *** | | | | |
| Type de recette * | | | | |

**Planification du programme d'investissement**

***Légende d'avancement de l'opération:*** A = Appel d'offres, C = concours, > = autorisation préalable, // = dépot de crédit d'étude, / = étude, < = autorisation de construire, O = dépot du crédit de réalisation, X = réalisation, + = mise à disposition, # = bouclement comptable de l'opération

Rappel des soldes à planifier : **DÉPENSES** 450'000 **RECETTES** 0

| Périodes | 2013 | **2014** | **2015** |
|---|---|---|---|
| Avancement de l'opération i | | | |
| Dépenses prévues (factures à payer) | **0** | **0** | **0** |
| Recettes prévues (encaissements) | 0 | 0 | 0 |

| Périodes | **2016** | **2017** | **2018** |
|---|---|---|---|
| Avancement de l'opération i | | | |
| Dépenses prévues (factures à payer) | **0** | **150'000** | **150'000** |
| Recettes prévues (encaissements) | 0 | 0 | 0 |

| Périodes | **2019** | **2020** | **2021** |
|---|---|---|---|
| Avancement de l'opération i | | | |
| Dépenses prévues (factures à payer) | **150'000** | **0** | **0** |
| Recettes prévues (encaissements) | 0 | 0 | 0 |

| Périodes | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|
| Avancement de l'opération i | | | |
| Dépenses prévues (factures à payer) | **0** | **0** | **0** |
| Recettes prévues (encaissements) | 0 | 0 | 0 |

| Périodes | **2025** | 2026 | 2027 |
|---|---|---|---|
| Avancement de l'opération i | | | |
| Dépenses prévues (factures à payer) | **0** | **0** | **0** |
| Recettes prévues (encaissements) | 0 | 0 | 0 |

| Périodes | 2028 | 2029 | TOTAL de 2013 à 2029 |
|---|---|---|---|
| Avancement de l'opération i | | | |
| Dépenses prévues (factures à payer) | **0** | **0** | **DÉPENSES * : 450'000** |
| Recettes prévues (encaissements) | 0 | 0 | RECETTES * : 0 |

Rappel des soldes à planifier : **DÉPENSES** 450'000 **RECETTES** 0

**Processus de validation**

**Demande de retrait du PFI**

Responsable
Motif du retrait

**Demande de renvoi au service gestionnaire**

Responsable
Motif du retrait

**Service gestionnaire, chiffrage (1)**

Service SAM Responsable Nicole Gachet/sam/ville-ge

**Service bénéficiaire (2)**

Service GCI Responsable Marco Bueler/gci/ville-ge

**Département bénéficiaire (3)**

Département Département des constructions et de l'aménagement
Responsable Michel Mermillod/dca/ville-ge

**Cellule PFI (4)**

Responsable Michel Mermillod/dca/ville-ge