

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 6 octobre 2021 de M^{mes} et MM. Louise Trottet, Olivier Gurtner, Yves Herren, Brigitte Studer, Denis Ruysschaert, Delphine Wuest et Valentin Dujoux: «En attendant la voie verte à Champel...»

7 août 2023

Rapport de M^{me} Anne Carron.

Cette motion a été renvoyée par le Conseil municipal à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du 2 novembre 2022. La commission, sous la présidence de M. Denis Ruysschaert, l'a étudiée lors des séances des 22 novembre 2022 et 14 et 28 février 2023. Les notes de séance ont été rédigées par M. Christophe Vuilleumier et M^{me} Jade Perez, que la rapporteuse remercie pour la qualité de leur travail.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- l'essor continu du vélo comme mode de transport urbain depuis bien des années, encore amplifié par la crise du Covid, et son rôle central pour les enjeux de mobilité genevois;
- la promesse d'une voie verte reliant les Eaux-Vives à Carouge en passant par Champel, à l'instar de celle reliant Annemasse aux Eaux-Vives;
- l'absence d'avancement de ce même tronçon de voie verte malgré le caractère important de cet axe;
- l'absence de trajet cyclable évident pour relier le segment inférieur de la route de Florissant à la gare de Champel en dehors du dangereux boulevard des Tranchées,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à créer un contresens cyclable sur l'avenue Alfred-Bertrand, une mesure simple qui permettrait de solutionner du moins de manière temporaire l'absence de voie verte;
- dans un deuxième temps, à créer une piste bidirectionnelle en supprimant une des deux rangées de places de parking qui occupent les deux tiers de la chaussée de cette rue;

- à fournir dès que possible aux associations cyclistes ainsi qu’au Conseil municipal un plan de travail détaillé pour l’élaboration du segment Eaux-Vives – Carouge de la voie verte, incluant les délais de mise en œuvre, les trajets ainsi que les gabarits visés;
- à être attentif, dans l’élaboration de ce plan, à l’importance d’une bonne séparation des flux piéton et cycliste, ainsi que d’une largeur suffisante pour ces deux populations (à titre indicatif, minimum 3,5 m pour une bidirectionnelle vélo).

Séance du 22 novembre 2022

Audition de M^{me} Louise Trottet, motionnaire

M^{me} Trottet déclare que la voie verte est connue entre la gare des Eaux-Vives et Annemasse, mais elle rappelle qu’il s’agit d’un projet de plus grande envergure qui doit rallier Saint-Genis-Pouilly. Elle mentionne cela étant qu’il y a un retard entre Carouge et Champel, le tronçon venant d’être lancé. Elle remarque que rien n’est annoncé pour le tronçon allant jusqu’à la Fontenette. Elle déclare que cette motion vise donc à rappeler qu’il est nécessaire de déterminer des plans.

Un commissaire déclare que les services en sont encore à la recherche du foncier.

M^{me} Trottet se demande pourquoi faire passer la voie verte dans le parc qui est très utilisé alors que l’avenue Bertrand pourrait être utilisée à cet égard, ce d’autant plus que cet axe pourrait être stratégique.

Le commissaire déclare que le tronçon qui est proposé par la motion est en outre à 20 km/h et est rectiligne. Il pense qu’il serait possible d’agir avec le principe de la compensation des places.

M^{me} Trottet déclare encore que c’est un maillon important entre Carouge et Champel.

Un commissaire demande si la voie verte n’est pas pilotée par le Canton et il se demande si une telle modification ne risque pas d’être compliquée.

M^{me} Trottet répond que la réalisation relève des communes.

Un commissaire ajoute que les travaux menés sur le territoire de Carouge ont été confiés à la Ville de Genève par souci de cohérence.

Un commissaire remarque que le tracé semble cohérent.

Un autre commissaire ajoute que le tronçon ne fait pas encore l’objet d’un seul crédit d’étude.

Une commissaire demande si des contacts ont été pris avec les associations.

Une commissaire demande comment serait géré l'accès au parc Bertrand.

Un commissaire répond qu'il y a de gros véhicules qui cachent la vue sur le passage piéton de l'avenue Bertrand, et il mentionne qu'y faire passer la voie verte entraînerait moins de conflits.

La même commissaire demande si des voitures pourront toujours passer par l'avenue Peschier.

Un commissaire répond que l'idée est d'éviter cette rue.

Un commissaire se demande s'il ne faudrait pas passer tout de même par le parc Bertrand en y créant un axe dédié. Il rappelle que la voie verte est également un lieu de flânerie et il mentionne que passer par ce parc serait plaisant.

M^{me} Trottet pense que c'est une question à poser au département.

Un commissaire déclare qu'il y a un critère de séparation claire entre les utilisateurs qui est prôné de nos jours. Il craint qu'ouvrir le parc soit une source de problèmes.

Un commissaire déclare être interloqué par le projet proposé par le Canton car le tracé est fait pour décourager les cyclistes. Il se demande s'il serait possible de passer par les Contamines, Michel-Servet et la Roseraie, ou de manière décalée pour éviter la pente.

M^{me} Trottet répond que les arbitrages sur la circulation seraient plus compliqués que dans de petites rues.

Un commissaire se demande s'il faut un tracé morcelé dans un réseau municipal, ou un tracé plus direct qui nécessitera plus de temps pour résoudre les problèmes avec le Canton.

Un commissaire répond que le tracé alternatif permet tout de même de limiter les problèmes, mais il ne pense pas qu'il soit possible d'échapper au dénivelé.

Une commissaire pense qu'une voie plus directe serait sans doute plus agréable, avec, pourquoi pas, une piste cyclable dans le parc.

Un commissaire mentionne qu'il y a vraiment des parties ombragées.

M^{me} Trottet ne sait pas s'il est possible de faire passer des vélos dans le parc Bertrand au vu du nombre d'enfants.

Une commissaire rappelle que le legs du parc était assorti de conditions.

Un commissaire évoque la commission des pétitions et mentionne que la voie verte n'est pas évoquée dans le parc Bertrand mais il mentionne qu'il est question

d'une réfection des chemins avec une perméabilisation des sols. Il demande quel est l'essor du vélo.

M^{me} Trottet répond qu'il y a plus de 40% d'augmentation dans certains quartiers.

Un commissaire déclare que l'augmentation est de 80% en neuf ans selon le Canton.

Un commissaire se demande s'il faut privilégier la voie verte ou l'isolation des bâtiments.

Un autre commissaire ajoute que la motion est très modeste et propose des coups de peinture. Il observe qu'il y a une part de non-dépensé dans l'enveloppe du département et déclare que les moyens sont existants.

Le président rappelle que les deux tiers des investissements n'ont pas été dépensés.

Un commissaire déclare qu'il est incroyable que le Canton n'ait rien fait jusqu'à présent.

Une commissaire demande s'il est question d'une voie piétonne et d'une piste cyclable lorsqu'il est question de voie verte. Elle se demande ce qu'il en est des informations données par le Canton.

M^{me} Trottet répond qu'il n'y a pas d'informations de la part du Canton.

Un commissaire propose l'audition de M^{me} Perler et de ses services, voire les services cantonaux, notamment le Département des infrastructures.

M^{me} Trottet pense qu'une audition conjointe serait pertinente.

Le président en prend note. Il remarque que la commission est unanimement en faveur de ces auditions.

Séance du 14 février 2023

*Audition de M. Gérard Widmer, directeur de la région Arve-Lac
au sein de l'Office cantonal des transports (OCT)*

M. Widmer déclare qu'il a analysé la motion et qu'il en a parlé avec ses collègues de la Ville de Genève. Il s'appuie sur un support visuel. Il rappelle que la thématique de la compensation du stationnement s'est assouplie par le biais d'une votation qui a permis de faciliter les possibilités de compensation. Il ajoute qu'au-paravant il n'y avait pas de possibilité de compensation sur l'avenue Alfred-Bertrand dans les parkings aux alentours, ce qui explique le retard qui a été pris pour

réaliser cette partie de la voie verte. Sur le périmètre de l'avenue Alfred-Bertrand, il observe environ 83 places bleues (415 m de stationnement en zone bleue), et entre 15 et 20 places pour les deux-roues ou deux-roues motorisés. Le stationnement est réparti de manière équilibrée entre les deux parties de la route. Il précise que le schéma de circulation est un système appelé tête-bêche, où tout converge vers la même rue, avec les vélos en principe sur la droite de la chaussée. En ce qui concerne les gabarits, il montre la partie Florissant qui se trouve à la page 3 de la présentation, qui est un secteur relativement homogène. Il précise qu'il y a entre 8 m et 8 m 40 entre le bout du trottoir et la fin du passe-pied, et que le stationnement est réparti sur deux mètres de chaque côté de la route. Il observe qu'il reste entre 3 m 10 et 3 m 30 suivant les endroits pour une voie de circulation, ainsi qu'un passe-pied, c'est-à-dire un bout de trottoir, qui longe le parc de l'ordre de 1 m 20.

Il rappelle qu'une des invites de la motion prévoit de réaliser rapidement un contresens sur l'avenue Alfred-Bertrand. Il explique que, sans supprimer le stationnement de cette avenue, le gabarit à disposition pour réaliser un aménagement cyclable qu'il soit en contresens ou dans le sens de circulation se situerait aux alentours des 1 m 50, en précisant qu'il resterait seulement 1 m 70 pour la voie de circulation. Il déclare que cette solution n'est pas praticable étant donné la configuration actuelle, et une autre solution serait de supprimer les stationnements, ou une partie des stationnements, comme la deuxième invite de la motion le prévoit. Il ajoute que supprimer le stationnement du côté du parc permettrait d'avoir un espace cyclable relativement généreux, et remarque que réduire à 3 m la voie de circulation en zone 30 correspond aux gabarits dont on a besoin pour les accès SIS, notamment. On disposerait de 2 m pour faire un aménagement cyclable. Il a également positionné un obstacle afin que les voitures ne se garent pas sur l'aménagement cyclable. En effet, étant donné la saturation du stationnement dans le secteur de Champel, il pense qu'un aménagement cyclable serait sûrement prisé par les automobilistes. Cette voie de circulation cyclable entre Florissant et Peschier deviendrait un contresens pour rejoindre Champel, et depuis Florissant les vélos seraient en mixité avec le trafic individuel motorisé. Le contresens doit servir à rejoindre Florissant, il explique donc que cette configuration et les multiples croisements ne sont pas adaptés, et informe que l'Etat n'approuve pas cette solution, car elle ne garantit pas suffisamment de lisibilité pour le cycliste et de sécurité pour les différents usagers et usagères.

La solution qu'il préconise serait de prévoir un réaménagement relativement bon marché de cette avenue Alfred-Bertrand, en supprimant une rangée de stationnements et en convertissant cet espace de 1 m 20 qui n'est pas aux normes en un aménagement cyclable, qui serait séparé de la voie de circulation, ce qui permettrait d'avoir deux sens de circulation, ce qui fait qu'il y aurait une linéarité et une homogénéité du tracé des vélos. Il mentionne la problématique des traversées piétonnes, qui se règle relativement facilement grâce à un resserrement au

droit des passages piétons, et l'accès à une crèche, qu'il faudrait aménager différemment sur un certain nombre de mètres, car on n'a pas la possibilité d'avoir cet aménagement bidirectionnel pour les cyclistes. Il déclare que cette solution pour réaliser ce type d'aménagement est relativement simple et économe et rappelle que, sans suppression de stationnement, le projet ne peut pas aboutir, et si l'on supprime les espaces de stationnement, l'aménagement généré serait peu lisible pour le cycliste. Il convient d'opter pour une solution plus ambitieuse avec un réaménagement partiel de l'avenue Alfred-Bertrand. Il ajoute que dans le futur il pourrait y avoir un réaménagement complet de l'avenue Alfred-Bertrand, éventuellement avec une arborisation à certains endroits ou une diminution du nombre de places de stationnement restant. Il précise que lors des procédures pour obtenir l'autorisation de construire pour les espaces publics de Champel, une place de stationnement a été supprimée dans le secteur de Champel, qui a été compensée en respectant les principes de compensation. Il ajoute que cette suppression avait fait l'objet d'un recours des riverains, dont certains conseillers municipaux. Il observe que dans le secteur de Champel la situation du stationnement est délicate, et la solution qu'il préconise auprès de la Ville nécessite une autorisation de construire, qui peut entraîner un éventuel recours. Et pour mettre en place un contresens cyclable, il faut publier un arrêté de circulation qui ouvre également le droit à un recours. Supprimer des stationnements peut ouvrir des procédures et donne des droits de recours. Selon lui, il faut opter pour une solution ambitieuse qui conviendrait aux cyclistes.

Il rappelle que les invites demandent l'élaboration d'un plan de travail, et remarque que la Ville a souhaité donner le rythme pour l'aménagement de la voie verte. Cette dernière s'est réalisée jusqu'à la gare des Eaux-Vives dans le cadre du projet CEVA, et un chantier est en cours à Carouge. La Ville entend être pilote sur la partie de son territoire. Il explique que la page 7 de la présentation montre le plan transmis lors de l'audition, et rappelle qu'il fallait éventuellement revoir le tracé imaginé il y a quelques années afin d'élaborer des solutions plus simples, et de passer à certains endroits qui n'étaient pas prévus initialement. Il informe qu'une des solutions dans un premier temps serait de jalonner rapidement l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives, en attendant que le chantier derrière la gare des Eaux-Vives aboutisse. Il informe que la rue Théodore-Weber est difficile d'accès, en précisant qu'une montée sur un chemin n'est pas prévue à cet effet, et un mur bloque la circulation des cyclistes. Il conviendrait éventuellement d'élaborer un passage par Weber et Krieg, et il rappelle que de larges gabarits sur Krieg pourraient être mieux affectés au trafic des cyclistes. Il ajoute que Florissant prévoit de larges gabarits, et un projet est en cours de réflexion par la Ville de Genève pour un aménagement depuis le chemin Rieu jusqu'au boulevard des Tranchées. Il y aurait donc la possibilité d'améliorer la lisibilité de l'aménagement cyclable. Il mentionne que le secteur de Beauséjour présente des difficultés, notamment en raison de la forte pente du chemin Maurice-Roch, et des murs de soutène-

ment dans le virage, ce qui rend impossible la réalisation d'un croisement à cet endroit et complique la montée des cyclistes. Il conviendrait d'utiliser la Roseraie et Michel-Servet pour réaliser ce tracé de la voie verte permettant de rejoindre les espaces de la Ville de la gare de Champel. Dans la configuration actuelle, il n'y aura pas de double sens sur Maurice-Roch. Il ajoute qu'il pourrait également y avoir un passage de la voie verte dans les deux sens sur Michel-Servet, mais ce n'est pas une solution pragmatique; depuis la gare de Champel, l'avenue de Champel se fait facilement à vélo, car il y a très peu de trafic, ce qui est moins le cas de Michel-Servet et de la Roseraie.

M. Widmer n'a pas de remarque particulière concernant la dernière invite. Dans une configuration urbaine comme la Ville de Genève et avec cette densité, l'application d'une norme au sens strict peut être une solution idéale, mais dans bien des cas ce n'est pas réaliste. Il donne l'exemple d'un aménagement bidirectionnel pour les vélos qui doit s'étendre sur 3 m 50. Dans certains endroits, l'utilisation d'un gabarit inférieur à 3 m 50 convient. Il est d'avis qu'il convient d'utiliser des gabarits généreux, sans pour autant se fixer une limite de 3 m 50. Il conclut que la solution proposée s'élève à 3 m 20, ce qui serait largement raisonnable pour cet endroit, et rappelle que la voie verte entre les Eaux-Vives et Annemasse fait 2 m 40 de large.

Questions des commissaires

Une commissaire rappelle la problématique de stationnement dans le secteur de Champel, et indique que ce type d'aménagement que M. Widmer préconise a été fait dernièrement à l'avenue Giuseppe-Mota, dans laquelle toutes les places en zone bleue ont été supprimées pour incorporer des pistes cyclables. Elle demande ce que deviendront ces véhicules sans ces places de stationnement en zone bleue.

M. Widmer répond que la configuration à l'avenue Giuseppe-Mota est différente de celle de Champel, car il y a plusieurs entreprises et organisations internationales. Il ajoute qu'il y a également moins d'habitants que dans le secteur de Champel, ainsi l'usage des places de stationnement n'est probablement pas le même de jour que de nuit. La saturation du stationnement est différente de celle de Champel. Il rappelle la loi sur le principe de compensation, qui a été votée par les Genevois, et son assouplissement qui prévoit que, lors de la réalisation d'un aménagement qui améliore la fluidité ou la sécurité des usagers, il est possible de déroger au principe de compensation, et on doit respecter un nombre de places minimum sur Genève. Il informe que dans ce cas une quarantaine de places serait supprimée, ce qui rend possible de demander une dérogation au principe de la compensation, et ces dérogations sont accordées par un comité de suivi qui prend ces décisions régulièrement, selon la nature du projet. Les porteurs de projet, dans ce cas la Ville, doivent vérifier qu'il y a des places à disposition dans les parkings

qui font partie de la compensation. Le cas échéant, les places devraient être compensées dans ces parkings. Il ajoute que les habitants qui avaient un macaron de stationnement, et qui ne peuvent plus se garer, peuvent prendre une place privée dans le secteur. Effectivement, il rappelle que plusieurs places privées existent au même prix que le macaron, et que le Conseil d'Etat a souhaité rappeler que la possession d'une voiture engendre des coûts de stationnement. L'espace public n'a pas forcément pour vocation de devenir un espace de stationnement; pour cette raison, ce principe de compensation a été voté et accepté par la majorité des Genevois.

La commissaire demande si des personnes qui n'ont plus la possibilité de se parquer ont déposé des recours ou ont poursuivi l'Etat qui leur a vendu un macaron.

M. Widmer répond par la négative. Il précise que le macaron apporte un droit à stationner et pas une autorisation à une place; aucune place n'est réservée pour les personnes qui ont à disposition un macaron. La plupart du temps, quand des places sont supprimées dans un secteur, on indique les disponibilités dans les parkings, et éventuellement les tarifs. Il mentionne le chantier des trams à la Jonction d'il y a quelques années qui supprimait de manière temporaire plus de 300 places de stationnement. L'Etat avait proposé un abonnement à 50 ou 80 francs par mois dans le parking David-Dufour pour compenser les 200 places supprimées, et aucune demande n'est parvenue. Il suppose que les personnes trouvent une autre solution et se parquent à un autre endroit, et rappelle les réflexions qui portent sur l'évaporation du trafic. Il explique que lorsqu'un chantier débute qui implique une restriction forte de circulation et que celui-ci se termine, on observe une diminution importante du nombre de voitures. Certaines personnes prennent un autre itinéraire ou changent de moyen de transport pour effectuer leur déplacement. Il conclut que ce phénomène est appelé l'évaporation du trafic.

Une commissaire se réjouit des pistes élaborées pour remédier aux différents problèmes soulevés par la motion. Elle tient à souligner la pertinence de la suppression du passe-pied, et rappelle qu'il mesure environ 1 m 20 vers Florissant, et parfois moins de 1 m. Il n'a donc pas une fonction de trottoir sur le segment Bertrand, vers Florissant. Elle rappelle que la voie verte est un axe qui profite autant aux piétons qu'aux vélos. A cet endroit, à l'intérieur du parc, un espace assez large est déjà à disposition des piétons, et remplacerait le passe-pied. Elle rappelle que le but de la voie verte est d'avoir deux chemins accolés entre les piétons et les vélos, et que des segments destinés à la voie verte doivent encore être concrétisés, par exemple le secteur de Champel hors Bertrand, où le terrain est très urbain. Elle s'interroge sur la combinaison des piétons et des cyclistes dans le secteur de Krieg par exemple, ou sur le plateau de Champel, en direction de Carouge. Elle donne l'exemple également de l'avenue de la Roseraie, et demande comment celle-ci pourrait s'agencer.

M. Widmer répond que la voie verte de référence à Genève est celle reliant les Eaux-Vives à Annemasse, en insistant sur le segment Eaux-Vives – Thônex, et rappelle que la partie de la voie verte vers Annemasse a été goudronnée et ne permet pas une mixité de l'usage. Une voie verte d'environ 3,5 km sans aucune voiture n'existe nulle part à Genève. Il explique que pour continuer la voie verte, il faut penser à jalonner et à définir les itinéraires cyclables et pour les piétons. C'est difficile de maintenir la mixité et de larges gabarits côte à côte, et ce n'est pas le point de départ de l'aménagement. En ce qui concerne Krieg et Théodore-Weber, en supprimant quelques places de stationnement il est possible d'augmenter le gabarit de l'aménagement cyclable et de mieux le symboliser et le protéger. Il rappelle qu'à cet endroit on observe des trottoirs de part et d'autre; il n'est donc pas nécessaire d'aménager un espace pour les piétons. Il y a peut-être des actions ponctuelles à faire, comme des resserrements. Il rappelle que les trottoirs sont déjà larges à Krieg, et un point problématique est la descente de Maurice-Roch, où le trottoir est extrêmement limité (deux piétons ne peuvent pas se croiser). Il indique que cet endroit devrait éventuellement être réaménagé, afin d'élargir le gabarit pour le trottoir et en dédiant l'autre partie aux cyclistes, tout en laissant un accès pour les voitures. Il rappelle qu'il y a plusieurs propriétés dans la descente et les personnes ont des places privées. En ce qui concerne la montée de Michel-Servet, un aménagement est déjà en place, qui pourrait être donné avec un plus large gabarit, car la montée est conséquente. Il faut adapter des aspects de la voie verte reliant les Eaux-Vives à Annemasse à la configuration actuelle.

Un commissaire remarque que les tarifs des locations des places privées pour les pendulaires sont prohibitifs (350 à 400 francs par mois), et ces derniers n'ont pas d'autres choix que de louer ces places. Les possibilités de parking privé s'amenuisent pour cette raison. Il demande s'il y a un rapport entre le nombre de macarons vendus et l'acceptation de suppression de places de parc dans un quartier qui est relativement dense.

M. Widmer répond qu'en 2017 on a constaté des taux de saturation des zones macarons assez élevés, par rapport au nombre de macarons vendus et du nombre de places à disposition. Il mentionne les quartiers des Pâquis et des Eaux-Vives, où le taux de macarons vendus s'élevait entre 150 et 155%, par rapport au nombre de places. Il explique que plusieurs chantiers en cours supprimaient temporairement les places, ce qui accentuait la difficulté à se garer. Certains propriétaires de parking faisaient de la sous-location dans les parkings d'immeubles. Un locataire paie entre 150 et 200 francs sa place, dépendamment des endroits. Certaines personnes achètent un macaron de stationnement, car c'est un droit si on est immatriculé dans la zone, et elles garaient leur voiture dans la rue et sous-louaient leur parking à un pendulaire. Il explique que l'Etat a donc modifié les conditions d'octroi du macaron de stationnement, en demandant que ces personnes fournissent une attestation qui prouve qu'elles ne disposent pas d'une place de station-

nement dans le parking de leur immeuble, ou qu'elles ne sont pas propriétaires d'une place. Il mentionne que dans certains quartiers le nombre de macarons vendus a chuté, et rappelle que le stationnement servait à modérer le trafic dans les rues, avec les véhicules garés de part et d'autre, il a donc fallu procéder à des aménagements pour modérer le trafic, car il n'y avait plus assez de voitures stationnées. L'Etat a également modifié les conditions d'octroi d'abonnement dans ces parkings en fixant des critères simples. La personne doit être en situation de handicap, faire du covoiturage, travailler en dehors des heures du fonctionnement des transports collectifs, ou enseigner au DIP, car les personnes travaillent sur plusieurs sites pendant la même journée. Une condition particulière est également octroyée pour le personnel travaillant sur les sites pénitentiaires. Il confirme qu'aucun abonnement n'est octroyé si aucun de ces critères n'est respecté, ce qui a affecté le nombre de pendulaires qui se garaient dans ces parkings. Il a été convenu que ces places publiques servent à la compensation et seront octroyées aux habitants du quartier à un tarif de 150 francs par mois, et il précise que l'Etat milite pour que la Ville de Genève fasse de même dans ses parkings auprès de la Gérance immobilière municipale (GIM). Le tarif de 150 francs pour la place de stationnement peut être discuté, mais il est clair qu'une place vide ne rapporte rien. Ces 150 francs peuvent être investis dans l'aménagement de pistes cyclables ou dans le fonctionnement des transports collectifs.

Un commissaire demande si cette motion et cet aménagement font sens en attendant d'avoir la voie verte, qui est en construction.

M. Widmer répond que la connexion entre les Eaux-Vives, Plainpalais et Carouge est demandée, et un grand nombre d'étudiants circulent à vélo. Il explique que c'est un maillon manquant de l'aménagement, et que la configuration actuelle du parc Bertrand et les rues à sens unique comme la rue des Contamines empêchent de rejoindre Plainpalais par le boulevard des Tranchées. Contrairement à ce qui est dit dans un des considérants, le boulevard des Tranchées n'est plus dangereux, il a été doté d'une bande cyclable pendant le Covid. Il ajoute qu'il y a un besoin de connexion, car on ne peut pas passer par le parc Bertrand, et il y a donc un intérêt à faire cet aménagement. Il estime que les aménagements cyclables peuvent déjà être utilisés, bien que tous ne soient pas encore satisfaisants et aboutis. Il ne faut pas attendre d'avoir le projet complet, ce dernier peut se réaliser par étapes ou par tronçons.

Une commissaire remarque que dans la proposition de réaménagement de l'avenue Bertrand, il manque la dimension du trottoir.

M. Widmer répond qu'il est de l'ordre de 2 m. Il observe que la norme est mise à 1 m 50; on a donc un trottoir large à cet endroit.

La même commissaire s'interroge sur le passe-pied.

M. Widmer informe que cette partie de 1 m 20 est un petit trottoir qui a été créé pour que les personnes qui se garent puissent sortir sur le bas-côté de la route. C'est également le cas à Florissant, le long de la route. Il y a peut-être d'autres fonctions à ce passe-pied. Il informe que le Canton étudie actuellement les possibilités de traverser, et celles-ci sont variées, notamment à l'allée du parc Bertrand qui débouche sur un passage piéton, et il y a un accès vers la crèche. Il ajoute qu'il est possible d'en ajouter, mais il n'y a pas d'usage particulier, car on est rarement à pied sur ce côté de la route, d'autant plus qu'il n'y aura plus de place de stationnement.

Un commissaire approuve les propos de la commissaire, qui a rappelé que la voie verte bénéficie aux piétons et aux vélos. En ce qui concerne le bas du parc Bertrand, il approuve la configuration de la partie Florissant et Athénée, mais remarque qu'il n'y a pas de continuité jusqu'à l'avenue Peschier. Il ajoute que l'intérêt de ce passe-pied est qu'il se trouve à l'ombre. Il mentionne le trottoir du chemin Maurice-Roch, qui est étroit et ne permet pas à deux piétons de se croiser, et le virage sans grande visibilité dans la descente de voiture. De l'autre côté, il y a des zones bleues, et aucune place privée. Or, il y a des accès privés sur la droite. Il demande s'il ne faudrait pas se montrer courageux et supprimer quelques places de stationnement supplémentaires dans cette descente, car elles risquent d'attirer les voitures à venir se parquer.

M. Widmer répond que c'est possible de supprimer ces places de stationnement, il suffit de faire un plan de marquage qui n'a pas de stationnement, afin de ne pas attirer les automobilistes qui souhaiteraient s'y garer. En ce qui concerne l'aménagement de Maurice-Roch, il est d'avis que c'est inutile d'agrandir le gabarit, puisque le problème du gabarit du virage n'a pas encore été réglé. Il rappelle qu'il y a plusieurs accès privés, et qu'il faut garantir que ces personnes puissent rentrer chez elles, sauf si ces dernières acceptent de ne plus rentrer en voiture. Il confirme qu'il n'y a aucun intérêt à avoir de places de stationnement à cet endroit du chemin Maurice-Roch, et leur suppression permettrait de répondre à la demande des cyclistes, et de diriger les piétons sur l'autre trottoir pendant un certain temps, puis, dans un second temps, si c'est une volonté de la Ville, et si les évolutions le permettent, supprimer les stationnements contre les immeubles modifierait le gabarit à disposition ce qui permettrait d'avoir un trottoir à côté du parc d'environ 1 m 50. La configuration actuelle ne permet pas de maintenir ce passe-pied de 1 m 20 qui n'est pas aux normes et qui doit s'étendre sur 1 m 50. Il resterait 1 m 70 pour les cyclistes en double sens. Cette solution est temporaire, avant de faire un aménagement plus conséquent.

Une commissaire précise qu'il y a un grand nombre de voitures qui passent par l'avenue Krieg. La route est large et contient une piste cyclable au début de la rue ainsi que des places de parc, et les cyclistes passent entre la rue et les places

de parc. Elle est d'avis qu'il conviendrait d'aménager cet espace pour favoriser la mobilité des cyclistes.

M. Widmer confirme qu'il y a du trafic, qui est relativement local, et rappelle que le gabarit routier à disposition à cet emplacement s'étend presque sur deux voies. Il est possible de serrer les gabarits, ce qui incite les gens à rouler vite.

La commissaire demande où se trouvent les places de compensation pour permettre aux personnes de se garer, dans le cas où l'on supprimerait les stationnements dans ce secteur Bertrand – Champel.

M. Widmer répond que les principes de compensation prévoient d'étudier les places à disposition dans les parkings prévus destinés à compenser la suppression des places dans un rayon de 500 m autour du projet. Suivant la nature du projet et s'il améliore la fluidité ou la sécurité du secteur, il est possible de déroger à ce principe de compensation, comme cela est inscrit dans la loi. Il explique qu'à cet endroit les possibilités de compensation dans les parkings sont relativement réduites, il conviendrait donc de déroger au principe de la compensation. Cette information est à vérifier.

Un commissaire rappelle que les vélos sont interdits dans le parc Bertrand. Il remarque que c'est actuellement impossible de rejoindre de manière intuitive et rapide la voie verte déjà réalisée sur le plateau de Champel depuis la rue de Florissant, et qu'il faut faire un détour.

M. Widmer confirme qu'il faut passer par l'avenue Peschier pour rejoindre la voie verte. Lorsque les vélos étaient encore autorisés dans les parcs, il avait été proposé que les cyclistes puissent passer par le parc Bertrand afin d'assurer une connexion depuis Krieg. Il rappelle que la partie goudronnée dans le parc Bertrand passait par l'espace de jeu pour les enfants, et il y avait une certaine crainte de laisser les cyclistes circuler près des enfants.

Le commissaire rappelle que la motion cosignée et proposée par M^{me} Trottet vise à trouver une solution temporaire pour combler l'absence de voie verte. Il propose de modifier l'avenue Alfred-Bertrand en une zone 20 km/h, avec des connexions rapides et des possibilités de se garer. Il rappelle que c'est le cas du tronçon déjà considéré comme réalisé de la voie verte le long du plateau de Champel, qui est une zone mixte 20 km/h dédiée aux piétons, vélos et voitures, avec des places de parking.

M. Widmer rappelle que la configuration du plateau de Champel est différente. Il n'y a pas le gabarit disponible à l'avenue Alfred-Bertrand.

Ce commissaire remarque pourtant que ce tronçon est considéré comme déjà réalisé, et il y a une continuation de ce segment le long de l'avenue Alfred-Bertrand.

M. Widmer rappelle que c'est le cas en zone de rencontre. Or, normalement dans la zone de rencontre, il n'y a pas de trottoir, et les places de stationnement sur le plateau de Champel sont provisoires lorsque le marché est installé. Ce n'est donc pas permanent. Il conclut que ce serait une possibilité, il n'y a pas d'obstacle majeur, mais il faudrait refaire l'entier de la route.

Le commissaire comprend qu'actuellement il n'y a pas de trajets cyclables sur l'axe Bertrand, bien qu'il soit déjà utilisé au quotidien.

M. Widmer confirme ces propos.

Après le départ de l'auditionné, le président soumet à la commission la proposition de voter l'objet.

La commission accepte à l'unanimité cette proposition.

Prises de position et vote

Pour le Parti socialiste, un commissaire insiste sur la pertinence de cette motion. Il rappelle qu'il faut faire des détours invraisemblables pour rejoindre Carouge ou le plateau de Champel depuis les Eaux-Vives, ce qui rend les déplacements à vélo peu attractifs. Il ajoute que pour favoriser la mobilité douce il faut prendre des décisions, déjà soutenues par l'Office cantonal des transports (OCT) et le département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), comme le propose la motion. Il déclare que le Parti socialiste soutiendra cette motion.

Pour le Centre, une commissaire indique qu'en l'absence des commissaires titulaires, les commissaires remplaçants décident d'accepter la motion, mais que la prise de position se fera en plénière.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois déclare que son groupe refusera cette motion. Il rappelle que les places de stationnement ne sont pas compensables et qu'il est prévu d'aménager une voie verte. Il s'oppose également à fournir dès que possible aux associations cyclistes un plan de travail détaillé, comme le proposent les invites de la motion, ainsi que les délais de mise en œuvre.

Une commissaire d'Ensemble à gauche informe que son parti acceptera cet objet. Les prises de position seront également annoncées lors de la plénière.

Le Parti libéral-radical refusera cette motion. Le parti n'approuve pas les demi-mesures et souhaite attendre l'élaboration de la voie verte qui fait sens, car c'est un réel aménagement. Ils estiment également que le coût de cet aménagement provisoire est démesuré. De plus, les personnes prendront des habitudes, qu'il faudra par la suite abandonner.

Une commissaire Verte n’approuve pas le fait d’opposer un aménagement provisoire et la voie verte définitive. Elle rappelle que cette motion a pour but de trouver une solution en l’absence de voie verte.

L’Union démocratique du centre refuse cette motion et approuve les propos du Mouvement citoyens genevois. Cette motion prévoit une nouvelle fois de supprimer des places de stationnement, et engendrera de nombreux coûts.

Vote

La motion M-1644 est acceptée par 10 oui (4 S, 3 Ve, 1 EàG, 2 LC) contre 5 non (1 MCG, 1 UDC, 3 PLR).

Séance du 28 février 2023

Audition de M^{me} Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l’aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), accompagnée de M^{me} Charlotte Malignac, directrice du DACM, et M. Nicolas Betty, chef du Service de l’aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)

Note de la rapporteuse: le président rappelle que cette motion a déjà été votée, mais que M^{me} Perler n’a pas été entendue, raison pour laquelle cette audition est prévue.

M^{me} Perler déclare qu’il est question de la traversée de Champel. Elle rappelle que cette motion propose quatre invites. Elle ajoute que cette motion est liée à la proposition PR-1544 de 13,8 millions pour des études d’aménagements cyclables et piétons qui a été traitée par la commission. Elle signale à cet égard qu’il serait judicieux d’avoir rapidement le rapport afin de créer les aménagements proposés avant cet été.

M. Betty évoque les quatre invites en signalant que la voie verte existante est en service depuis 2019. Il précise que des travaux sont encore en cours au niveau du barreau Frank-Thomas, en observant que la Ville enchaînera avec les aménagements lorsque le gros des travaux sera terminé. Il mentionne ensuite que des équipements existent jusqu’au parc Bertrand sans qu’il s’agisse pour le moment d’une voie verte. Il rappelle qu’un segment de voie verte a été réalisé à Champel et que la suite du cheminement est particulièrement compliquée et doit faire l’objet d’études. Il rappelle également qu’un crédit de réalisation a été voté pour le quai du Cheval-Blanc, l’autorisation de construire ayant été déposée avec une demande complémentaire visant à supprimer des places, demande complémentaire qui fait maintenant l’objet de recours. Il déclare encore qu’une demande de crédit de travaux sera déposée ce printemps devant le Conseil pour la suite du

trajet. Il observe notamment qu'entre le pont Wilsdorf et le pont de la Jonction, les problématiques sont multiples, notamment sous l'angle des accroches avec le plan localisé de quartier (PLQ) et les différences de niveaux. Il précise qu'un marché d'études parallèles a été ouvert avec trois bureaux et qu'un lauréat qui sera retenu à la fin de l'année.

Il déclare encore que le tronçon du Promeneur-Solitaire a été aménagé par les CFF. Il ajoute que les travaux sont réalisés au niveau du parc Hentsch et que des ajouts doivent encore être faits sur la suite de la voie verte. Il déclare que les études qui restent à mener sont toutes comprises dans la proposition PR-1544.

Il explique ensuite qu'un contre-sens sur Alfred-Bertrand est une bonne idée, impliquant la suppression de places de stationnement. Il mentionne toutefois que les risques de recours sont importants et il estime qu'il est préférable de développer un projet qualitatif d'emblée. Il remarque que, dès cette proposition sera votée, il sera possible d'engager des travaux. Il signale ensuite qu'il serait bon de distinguer le cheminement des piétons de celui des vélos, le parc Bertrand pouvant être dédié aux seuls piétons. Il ajoute qu'un projet d'aménagement est en cours de développement sur la route de Malagnou avec une reprise complète de la chaussée en lien avec un projet de chauffage à distance des SIG. Il observe qu'une requalification totale de l'espace public a donc été arrêtée.

Il explique ensuite que la Ville est en train de revoir sa position sur la séparation des modes de déplacement en indiquant que la voie verte est plutôt un parc linéaire qu'un axe fort vélos. Il ajoute que la voie verte doit plutôt être comprise comme un complément aux axes vélos qui sont en cours de développement par le Canton.

Il termine en mentionnant que la proposition PR-1544 permet de répondre complètement à la motion M-1644 et il répète que le DACM propose de lancer des études pour le tronçon Alfred-Bertrand avec un projet supprimant des places de stationnement.

Une commissaire déclare que cette présentation recoupe celle de l'OCT qui propose toutefois de supprimer une seule ligne de places de stationnement le long du parc Bertrand et de créer une piste cyclable unidirectionnelle.

M. Betty répond que la Ville estime qu'il faut être plus ambitieux est supprimer également les places de l'autre côté de la rue.

La commissaire observe que la présentation n'est pas très claire sur la séparation des modes.

M. Betty déclare que la Ville est favorable à la séparation des modes mais sans forcément créer des barrières entre les espaces. Il répète que la voie verte n'est pas un axe fort.

La même commissaire répond qu'elle est utilisée comme tel.

M. Betty répond que c'est un usage qui va évoluer dans le temps. Il observe que les vélos rapides sont plus sur la route de Chêne que sur la voie verte. Cela étant, il déclare que dans le secteur de Champel les voies des uns et des autres seront déconnectées.

La commissaire demande si le tronçon vers la gare de Champel est terminé.

M. Betty acquiesce.

Elle déclare que la signalisation manque et que des voitures empruntent une portion de ce segment.

M. Betty acquiesce et remarque que c'est l'aménagement qui avait été envisagé il y a dix ans. Il précise que de nos jours l'aménagement serait conçu différemment. Il ajoute que le vélo doit se mettre à l'échelle du piéton ou de la voiture s'il croise des voies piétonnes et des zones 20.

Un commissaire demande pourquoi prévoir des trottoirs de 2 m.

M. Betty répond que c'est la largeur qu'il faudrait donner à tous les trottoirs et qui permet les croisements avec les poussettes doubles.

Le commissaire demande ce que feront les gens avec leur voiture lorsqu'il n'y aura plus de places de stationnement.

M. Betty répond que la Ville se conforme à la loi et rappelle que toute place supprimée doit être compensée en souterrain dans un rayon de 500 m. Mais il mentionne que cette règle a été amendée et il observe qu'il est possible maintenant de supprimer des places sans forcément les compenser. Mais il rappelle que c'est le Canton qui décide de cet aspect.

Le commissaire demande ce qu'il en est du recours déposé par des riverains et le TCS.

M. Betty répond qu'ils sont opposés à la suppression de 60 places de stationnement.

M^{me} Perler rappelle que les places de l'esplanade des Vernets seront compensées en face dans le PLQ Vernets en souterrain.

Une commissaire demande si les vélos seront interdits dans le parc Bertrand.

M. Betty répond que c'est déjà le cas.

La commissaire demande si les études ont réfléchi à l'établissement d'une piste cyclable dans le parc.

M^{me} Perler répond que ce n'est pas une option retenue.

La commissaire demande combien de places seront supprimées.

M. Betty répond que le calcul n'a pas encore été fait. Il pourra répondre par écrit.

La commissaire acquiesce. Elle remarque ensuite que la Ville peut influencer sur l'OCT pour l'octroi ou non d'une dérogation à la compensation et elle demande ce qu'il en est dans ce cas.

M. Betty répond qu'il va recevoir du Canton le nombre de places qui peuvent être compensées, sur la base du taux d'occupation des parkings 2022. Il déclare que le Canton privilégie généralement la compensation lorsqu'il y a des possibilités évidentes de compensation.

Une commissaire déclare que c'est un quartier qui a toujours été sous-doté en places de stationnement et se demande qui se gare dans ce quartier. Elle demande ensuite quels sont les parkings identifiés permettant d'éventuelles compensations.

M. Betty ignore qui se gare sur Alfred-Bertrand. Il ajoute qu'il est possible de compenser dans des parkings privés ainsi qu'au parking Lombard.

La commissaire demande s'il y a eu des concertations avec les habitants du quartier.

M^{me} Perler répond par la négative.

La commissaire pense que ce serait une bonne chose.

Une commissaire demande à quelle logique répondent ces trajets de voie verte.

M. Betty répond que c'est la Ville qui détermine le tracé sur son territoire, mais il rappelle que la voie verte part de la frontière française et se poursuit jusqu'à Ferney-Voltaire.

La commissaire remarque que l'habitant de Bernex ne peut donc pas l'utiliser.

M. Betty répond qu'une voie verte «Bernex» est envisagée.

Un commissaire se demande si le scénario du Canton réduirait de moitié l'impact sur les places de stationnement à Champel.

M. Betty acquiesce mais il mentionne qu'un trottoir d'une largeur acceptable est nécessaire le long du parc Bertrand.

Le commissaire demande si un parking pourrait être envisagé vers la cité U.

M^{me} Perler répond qu'il a été prévu avec la fondation de la cité U de supprimer nombre de places de stationnement afin de végétaliser ces espaces.

M^{me} Perler mentionne encore avoir demandé de pouvoir revoir la traversée de la route des Acacias avec un scénario s'articulant en surface pour éviter l'abatage d'arbres, et elle remarque que cette option serait possible. Mais elle déclare que le Canton ainsi que les milieux cyclistes doivent encore valider cette solution.

Discussion

Une commissaire du Centre informe que les prises de position de son groupe, en l'absence des titulaires, seront différentes que lors du premier vote.

Un commissaire libéral-radical rappelle qu'il est question de 84 suppressions de places de stationnement et il propose de ne pas voter cet objet directement ce soir.

La commissaire demande si le vote précédent est nul.

Le président acquiesce.

Une commissaire du groupe des Vert-e-s déclare que la suppression des places était déjà connue le 14 février et elle ne voit pas pourquoi il ne serait pas possible de voter aujourd'hui.

Un commissaire socialiste déclare partager cet avis en rappelant que quatre séances ont été consacrées à cet objet. Il pense que les enjeux sont connus et que reporter le vote est une perte de temps.

Une commissaire, pour le Centre, déclare que son groupe refusera cet objet car ce secteur est sous-doté en places de stationnement. Elle signale, n'en déplaît à certains, qu'il est encore autorisé d'avoir une voiture. Elle ajoute qu'il y a de nombreux seniors dans ce quartier ainsi que des familles avec enfants qui ont besoin d'un véhicule.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois déclare que son groupe refusera cet objet qui est mal adapté.

Une commissaire des Verts déclare que la position de son parti est connue. Elle s'étonne de la position du Centre compte tenu du projet que ce groupe propose à la Terrassière.

Un commissaire socialiste rappelle qu'une alternative est nécessaire si l'on souhaite éviter les vélos dans le parc. Il ajoute que son groupe votera pour ce projet.

Une commissaire d'Ensemble à gauche mentionne qu'il est évident que son groupe votera pour ce projet.

La commissaire de l'Union démocratique du centre déclare que sa position n'a pas changé. Elle rappelle que le cumul de toutes les suppressions de places de stationnement dans la Ville commence à faire beaucoup.

Une commissaire libérale-radical rappelle que c'est un quartier résidentiel qui n'est pas des plus jeunes et elle ne pense pas que ce soit le lieu où supprimer des places.

Vote

La motion M-1644 est acceptée par 8 oui (3 Ve, 1 EàG, 4 S) contre 7 non (2 LC, 3 PLR, 1 UDC, 1 MCG)

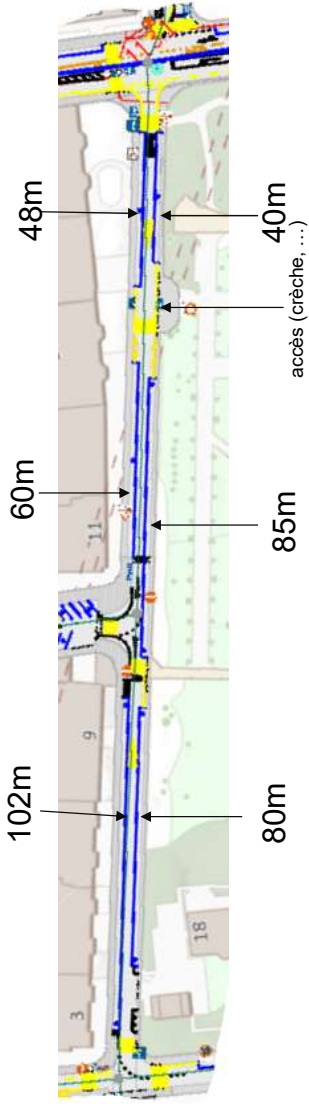
Annexes:

- présentation de l'OCT (séance du 14 février 2023)
- présentation de l'AGCM (séance du 28 février 2023)

M 1644 AVENUE ALFRED BERTRAND

COMMISSION AMÉNAGEMENT ET
ENVIRONNEMENT – CONSEIL MUNICIPAL VDG
14 FÉVRIER 2023
GÉRARD WIDMER

SITUATION ACTUELLE



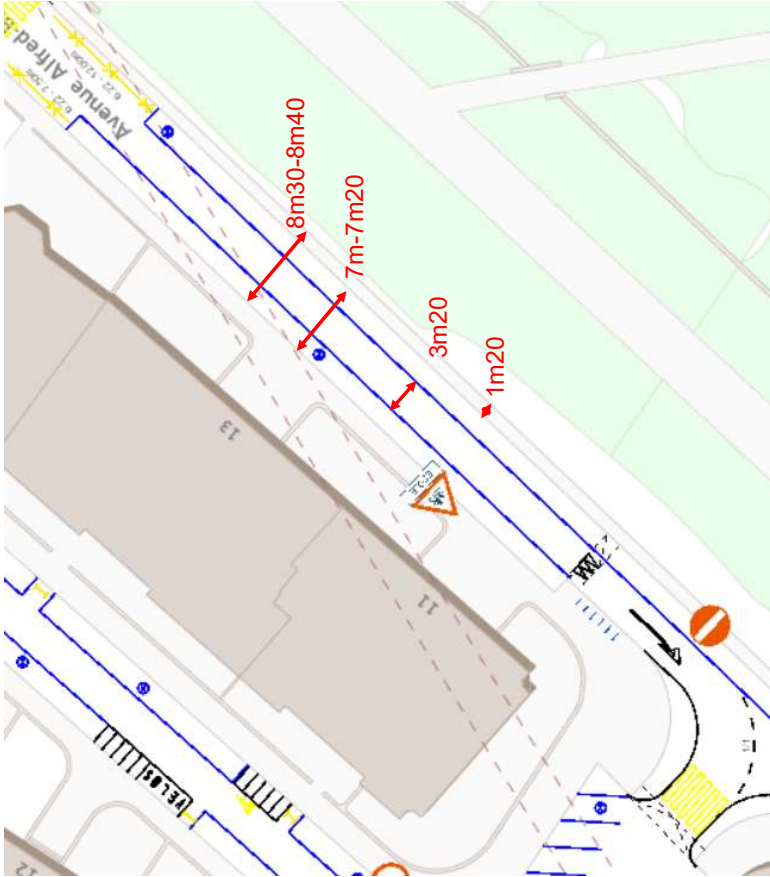
~83 places bleues (~415m)
15-20 places 2R/2RM

Schéma de circulation

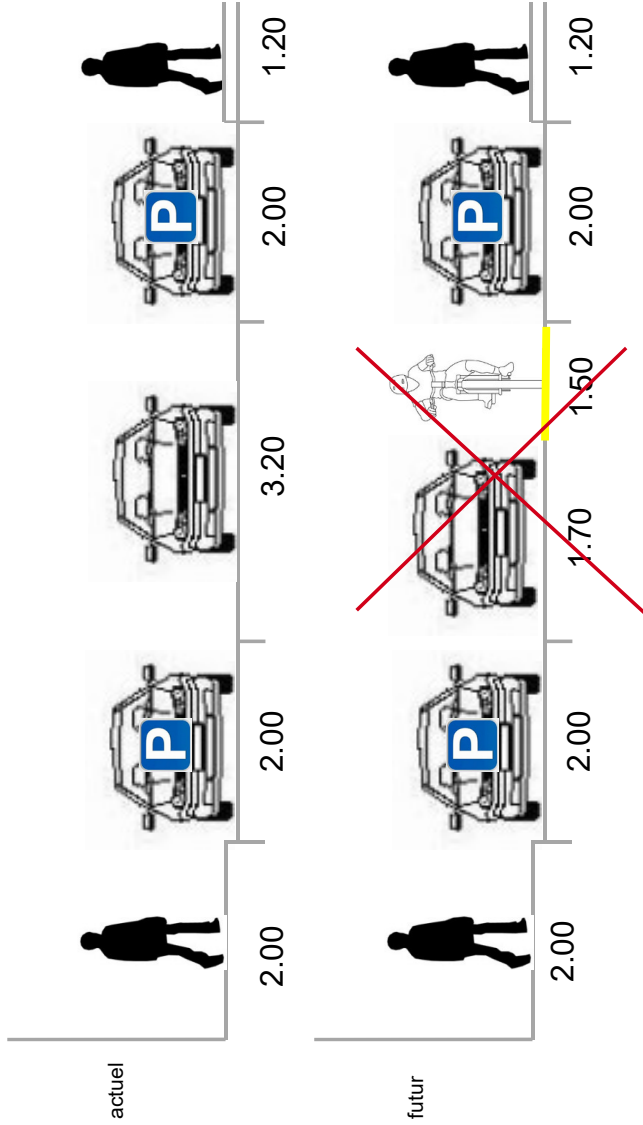
vélos
autres



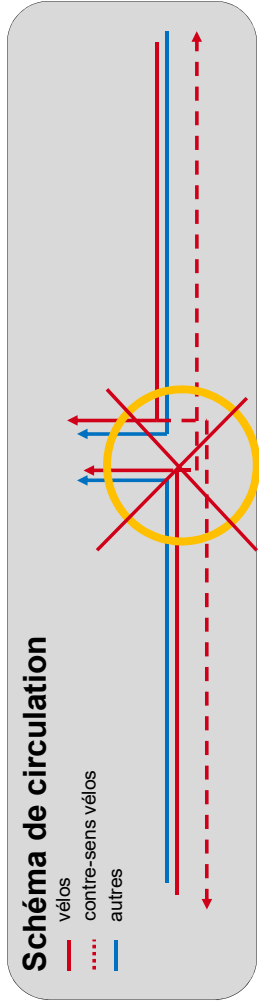
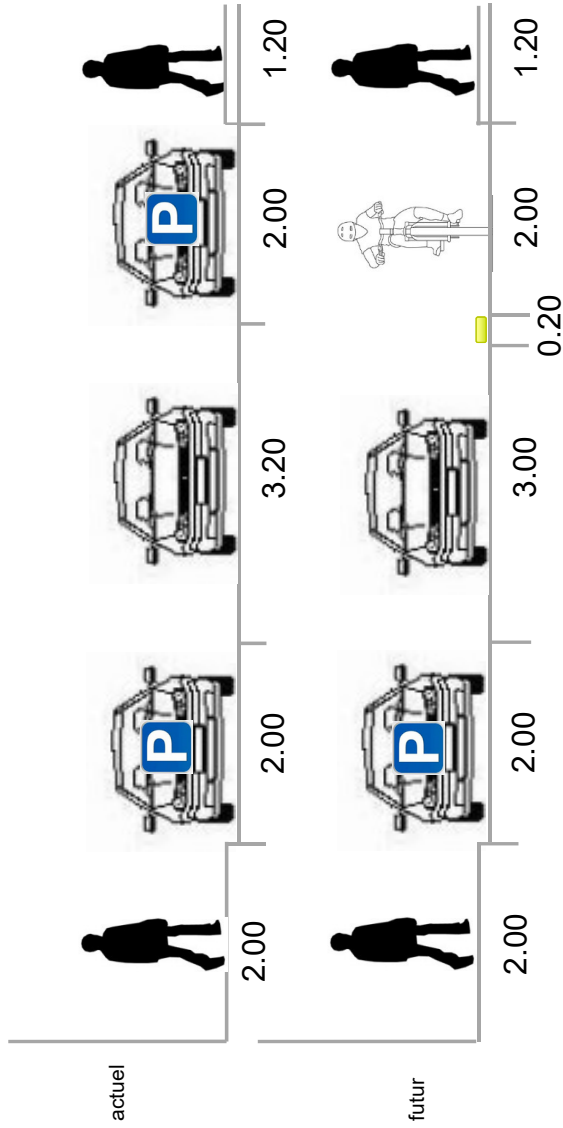
GABARITS ACTUELS



CONTRESENS SANS SUPPRESSION



CONTRESENS AVEC SUPPRESSION STATIONNEMENT



CONTRESENS AVEC SUPPRESSIONS STATIONNEMENT ET PASSE PIEDS

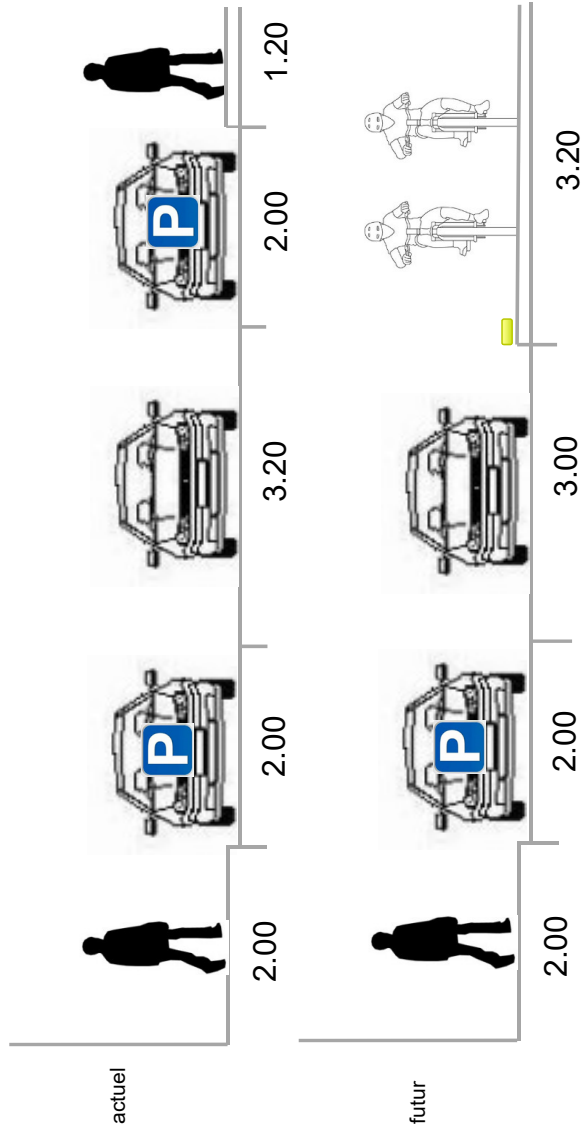
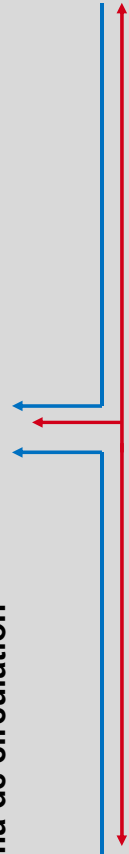
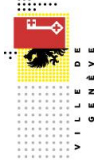


Schéma de circulation

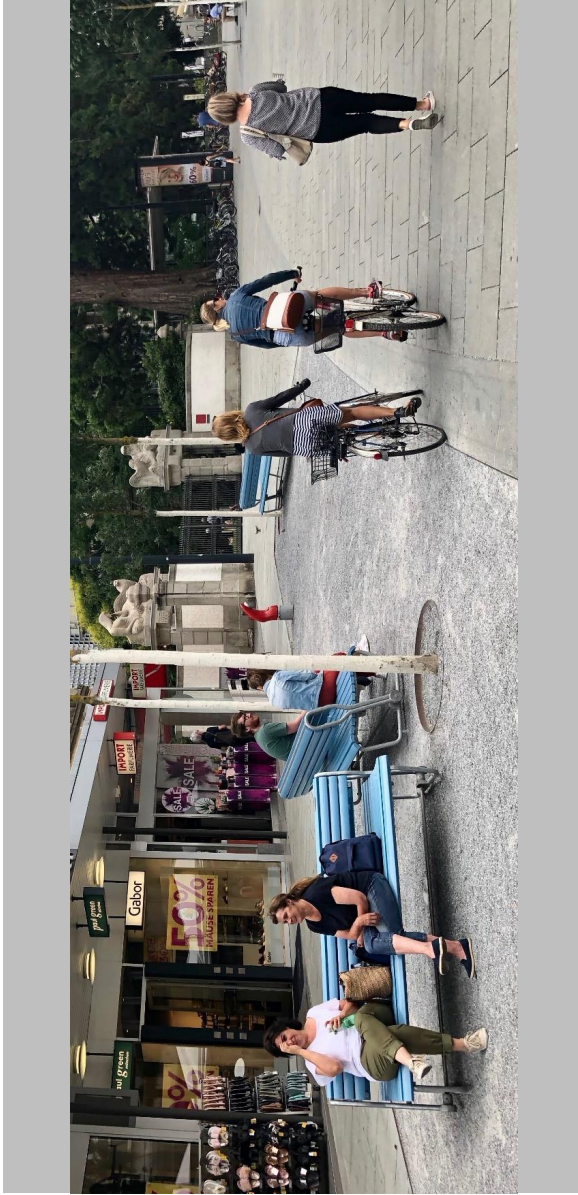
vélos
autres





M-1644

“En attendant la voie verte à Champel”



Audition de la Commission de l'aménagement et de l'environnement
SERVICE DE L'AMENAGEMENT, DU GENIE CIVIL ET DE LA MOBILITE
24 JANVIER 2023



LA MOTION M-1644

Sommaire

1. La motion M-1644 – rappel des attendus
2. Point de situation de l'avancement de la voie verte
3. Focus sur le segment Alfred-Bertrand
4. Segment Eaux-Vives - Carouge
5. Position du DACM quant à la séparation des modes
6. Synthèse

LA MOTION M-1644

1. La motion M-1644 – rappel des attendus

M-1644

Motion du 6 octobre 2021 de Mmes et MM. Louise Trotter, Olivier Gurtner, Yves Herren, Brigitte Studer, Denis Ruysschaert, Delphine Wuest et Valentin Dujoux. « En attendant la voie verte à Champel... »

PROJET DE MOTION

Considérant:

- l'essor continu du vélo comme mode de transport urbain depuis bien des années, encore amplifié par la crise du Covid, et son rôle central pour les enjeux de mobilité genevois,
- la promesse d'une voie verte reliant les Eaux-Vives à Carouge en passant par Champel, à l'instar de celle reliant Anemasse aux Eaux-Vives;
- l'absence d'avancement de ce même tronçon de voie verte malgré le caractère important de cet axe,
- l'absence de trajet cyclable évitant pour relier le segment inférieur de la route de Florissant à la gare de Champel en dehors du dangereux boulevard des Tranchées,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à créer un contresens cyclable sur l'avenue Alfred-Bertrand, une mesure simple qui permettrait de solutionner du moins de manière temporaire l'absence de voie verte;
- dans un deuxième temps, à créer une piste bidirectionnelle en supprimant une des deux rangées de places de parking qui occupent les deux tiers de la chaussée de cette rue,
- à fournir dès que possible aux associations cyclistes ainsi qu'au Conseil municipal un plan de travail détaillé pour l'élaboration du segment Eaux-Vives – Carouge de la voie verte, incluant les débats de mise en œuvre, les trajets ainsi que les gabarits visés;
- à être attentif dans l'élaboration de ce plan, à l'importance d'une bonne séparation des flux piéton et cycliste, ainsi que d'une largeur suffisante pour ces deux populations (à titre indicatif, minimum 3,5 m pour une bidirectionnelle vélo).

LA MOTION M-1644

2. Point de situation de l'avancement de la voie verte



LA MOTION M-1644

4. Segment Eaux-Vives – Carouge – plan de travail



La PR-1544 dite PR «modes doux» propose d'étudier plus avant ce linéaire par le biais d'une ligne de financement dédiée

Une réflexion pourrait être de s'écarter du tracé original et cas échéant d'aboutir à des itinéraires différents, en fonction que l'on est à vélo ou à pied

LA MOTION M-1644

5. Position du DACM quant à la séparation des modes

Le département n'est pas favorable à une stricte ségrégation des modes sur la voie verte, qui est un espace inclusif de type parc linéaire dans lequel toutes les mobilités doivent pouvoir s'exprimer de manière satisfaisante.

Les voies vertes se devant d'apporter une réponse complémentaire mais différente des axes forts vélos, le département propose que la ségrégation des modes soit prise en compte de manière stricte dans les projets d'axes forts vélos. La création récente de continuités cycles sur l'avenue Pictet-de-Rochemont met bien en évidence ce principe de ségrégation des modes.

De plus et compte tenu du contexte de densité urbaine très importante du segment considéré, le département n'est pas très favorable à l'instauration de gabarits minimum. Le risque serait en effet d'induire des détours conséquents par manque de larges disponibles.

LA MOTION M-1644

6. Synthèse

En conclusion :

- La PR-1544, une fois votée, permettra de financer les études des travaux de la voie verte entre les Eaux-Vives et Carouge, et notamment le segment Alfred-Bertrand.
- La PR-1544 répond donc aux attentes de la motion M-1644.
- Le DACM propose pour le tronçon Alfred-Bertrand de lancer des études d'insertion de la voie verte ou des cycles en considérant immédiatement un projet supprimant les places de stationnement nécessaires.
- Une fois une image d'aménagement définie sur le tronçon Alfred-Bertrand, le DACM propose de réaliser une étape fonctionnelle éventuellement en anticipation de l'aménagement de façade à façade.