

## Résultats de l'enquête des *Etats généraux des transports*

Genève, novembre 2014 – PRO VELO Genève est agréablement surpris des résultats du sondage sur la mobilité<sup>1</sup> effectué cet automne même si les limites de l'exercice étaient connues dès le départ. En particulier, il est remarquable que les Genevois semblent prêts à faire des choix assez clairs en fonction des zones. Si les transports publics sortent clairement vainqueurs dans l'hyper-centre et mais aussi le centre, c'est surtout le faible soutien à l'usage de la voiture individuelle dans ces deux zones qui est frappant.

On note aussi que le couple transports publics-vélo « fonctionne bien » dans les deux premières zones. Même si les usagers de vélos sont surreprésentés dans les résultats de l'enquête, le soutien massif à ce mode de transport est très réjouissant. Il l'est d'autant plus que le réseau de pistes cyclables est encore lacunaire et présente de très nombreux points noirs, des interruptions malgré l'acceptation de l'initiative 144 par les genevois en 2011.

Cela signifie aussi que le regard des Genevois sur la voiture individuelle est en train de changer, questionnant le principe du libre choix du moyen de transport, qui n'a pas sa place dans un espace aussi réduit que le centre et l'hyper-centre. La preuve en est l'augmentation du nombre de ménages sans voiture, en particulier en Ville de Genève<sup>2</sup>.

On note également un fort soutien au trafic automobile professionnel. PRO VELO Genève y voit la reconnaissance que les véhicules automobiles ont une véritable fonction quand elle est liée à un objectif précis, tel que le transport de marchandises et les livraisons. Pour une part de ces transports cependant, des engins plus légers tels que des vélos-cargo ou des taxis-bike sont une alternative à privilégier.

La délimitation des zones hyper-centre, centre et périphérie ne semble pas probante pour PRO VELO Genève. L'hyper-centre est un espace trop restreint. La notion de centre est la plus petite unité à considérer pour conduire une politique cohérente et efficace en matière de mobilité. Et pour rendre cet espace aux piétons, vélos et transports publics, il faut organiser le transfert modal. Où les automobilistes laisseraient-ils leur voiture? La zone délimitée comme périphérie n'en offre pas la possibilité, ce qui implique que la prédominance transports publics-vélo doit même s'étendre au-delà.

PRO VELO Genève estime que les résultats de l'enquête, qui reste à affiner, doit conduire le Conseil d'Etat et le Grand Conseil à s'engager avec détermination dans la réalisation d'aménagements cyclables directs et sûrs dans le centre et l'hyper-centre, et donc à voter les crédits indispensables, comme notre association le réclame depuis des années déjà. Ce résultat rend d'autant plus étrange les retours en arrière comme à la rue de l'Ecole-de-Médecine, où les bandes cyclables ont été effacées au profit de stationnements massifs et d'une circulation qui ne laisse plus aucune place à la mobilité que réclament, une nouvelle fois, les citoyens.

<sup>1</sup> *Etats généraux des transports : rapport d'enquête*, Direction générale des transports, novembre 2014 ; [http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/rapport\\_denquete\\_egt\\_04.11.2014.pdf](http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/rapport_denquete_egt_04.11.2014.pdf)

<sup>2</sup> Les transports genevois en chiffres, Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, avril 2014 ; [http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/v1\\_18\\_planche\\_brch\\_transportschiffres\\_deta14.pdf](http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/v1_18_planche_brch_transportschiffres_deta14.pdf)