

Place de Montbrillant 4
Courrier postal :
Place de Cornavin 1 - 1201 Genève

Tél 022 329 13 19
info@pro-velo-geneve.ch
www.pro-velo-geneve.ch
CCP : 12-23946-7

Election du Grand Conseil et du conseil d'Etat du 15 avril 2018 : Questionnaire aux partis
Réponses de ENSEMBLE A GAUCHE

Question 1 : Comment votre parti évalue-t-il le bilan « vélos » de la législature 2013-2018 ? Y a-t-il des avancées majeures ou des reculs significatifs en matière de mobilité cyclable au niveau cantonal ?

Aucune avancée majeure. La seule chose positive à noter est l'essai de piste cyclable provisoire sur le pont du Mont Blanc. Pour le reste, à l'exception du vote d'un premier crédit de réalisation pour l'initiative « pour la mobilité douce », après plus de 6 ans d'attente (!), le bilan est très maigre, voire négatif. La suppression d'une bande cyclable sur la rue de l'Ecole-de-Médecine aura été l'un des premiers méfaits du magistrat Barthassat qui aura brillé surtout par sa volonté de favoriser le trafic motorisé (ondes vertes, investissement politique démesuré pour la Traversée du Lac, motos sur les voies de bus, etc.).

Question 2 : Que pense votre parti de la piste cyclable actuellement à l'essai sur le Pont du Mont-Blanc ?

C'est un bon point de départ pour mettre au point un aménagement pérenne. L'aménagement en question pose encore de nombreux problèmes : entrées et sorties délicates à négocier (l'absence de continuité d'aménagement véritable sur la chaussée depuis le quai Gustave-Ador pose problème, mais aussi la sortie pour monter la rue Chantepoulet), partage de l'espace avec les piétons sur le trottoir aval problématique, mauvaise qualité des « bornes ». Nous estimons toutefois que cet aménagement permet une traversée plus sereine du pont pour les cyclistes et constitue en ce point une avancée qu'il faut désormais « graver dans le marbre ».

Question 3 : Vélos en libre-service : Genève ne connaît toujours pas de système de vélos en libre-service en activité à l'échelle cantonale, comment évaluez-vous cette situation et quels sont les moyens d'y remédier ?

Cette situation est le fait de l'entreprise privée qui, en partenariat avec le Touring Club Suisse, a tenté de bloquer toute implantation de systèmes publics de VLS dans les villes suisses en multipliant les recours juridiques pour créer une situation de fait accompli. Cette situation est une honte et il importe d'y remédier au plus vite. Le partenariat Etat-communes-TPG est le seul à même de fournir un service répondant véritablement aux besoins de la population et des visiteurs·euses, car il est nécessaire d'avoir une vision centralisée pour implanter des bornes aux lieux multimodaux stratégiques, mais aussi parce que la gestion des transports (fût-ce des VLS) n'a rien à faire en des mains privées.

Question 4 : Partagez-vous les constats de la pétition lancée par le D^r Majno et le D^r Saudan pour encourager la mobilité douce comme moyen de déplacement non-polluant, préservant ainsi la santé de nos concitoyens ? (<http://ge.ch/grandconseil/data/texte/P02020.pdf>).

Oui, évidemment ! La mobilité douce favorise doublement la santé : elle diminue la pollution (par rapport aux transports motorisés) et encourage la pratique d'une activité physique régulière, ce qui est indispensable.

Question 5 : Comment votre parti évalue-t-il le réseau actuel de pistes et bandes cyclables, sa sécurité et son entretien ? Quelles mesures proposez-vous pour l'améliorer lors de la prochaine législature ?

Le réseau cyclable actuel est trop souvent dangereux, globalement mal entretenu, souvent mal respecté par les autres usagers (véhicules – souvent de livraison – stationnés sur les bandes, scooters, etc.) et surtout il est mal conçu. De fait, on a toujours réalisé des aménagements cyclables « là où ça ne dérange pas trop le trafic motorisé », plutôt que de penser véritablement le vélo comme un mode de transport à part entière. Résultat : de nombreuses pistes et bandes cyclables s'interrompent aux endroits les plus dangereux. C'est inepte : sur un trajet de 5 km, il suffit de quelques dizaines de mètres (ou d'un carrefour) qui vous effraie et où vous vous sentez en danger pour abandonner le vélo et prendre un autre mode de transport.

Nous défendons une application stricte de l'IN 144 « pour la mobilité douce » qui demande la création d'aménagements cyclables directs, continus et sécurisés pour tout le réseau de routes primaires et secondaires. Ce principe a été accepté par le peuple en 2011... et il faut désormais passer aux actes... cela a assez duré ! Un premier budget (modeste) a certes été voté, mais c'est encore notoirement insuffisant, il faut dégager au plus vite les 80 millions en tout qui permettront de créer ce réseau cyclable.

Question 6 : Que pense votre parti de la mesure consistant à partager les surfaces entre piétons et vélos et de la manière dont l'Etat organise cette cohabitation ?

Nous pensons que les piétons et les cyclistes cohabitent par définition assez mal ensemble, en particulier lorsque la densité de passage est élevée. Dans quelques endroits où il y a peu de piétons et peu de cyclistes, la cohabitation est possible, mais à condition d'avoir des largeurs de trottoir suffisantes. Dans la plupart des cas, et en particulier sur les grands axes, la séparation des flux est nécessaire, ce d'autant que les vélos électriques sont encore plus incompatibles avec les piétons...

Question 7 : Quelles mesures est-ce que votre parti compte mettre en place pour appliquer la loi sur la mobilité douce de 2011 (IN 144) ?

Il faut plusieurs choses : tout d'abord créer un véritable plan directeur cantonal de la mobilité douce fixant précisément les axes à équiper en priorité avec des échéances précises et mettant en mouvement les services du département concerné (direction générale des transports) avec l'objectif commun d'aboutir à un important report modal sur le vélo, car le potentiel est réel.

La priorité des axes à équiper peut être fonction de plusieurs facteurs : la dangerosité des axes en question pour les vélos, la fréquentation (ou le potentiel de fréquentation cycliste de ceux-ci), leur rôle dans une continuité (parfois, équiper un chaînon manquant de quelques dizaines de mètres en piste cyclable permet de relier deux bouts de plusieurs centaines de mètres, voire kilomètres), et la faisabilité politique des axes.

Dans un deuxième temps, il convient d'utiliser à plein toutes les dérogations possibles au principe de compensation des parkings en surface vers le sous-sol (inclus dans la « nouvelle » loi pour une mobilité cohérente et équilibrée) mais aussi exploiter toutes les possibilités offertes par les travaux et aménagements (pose de revêtement phonoabsorbant, travaux de réfection des canalisations souterraines) pour implanter des pistes et bandes cyclables à chaque occasion. La création d'un axe cyclable sécurisé peut donc parfois se faire simplement en faisant passer les cyclistes entre le trottoir piéton et les voitures stationnées (comme c'est le cas au quai Charles-Page le long de l'Arve), ce qui implique des frais quasi-nuls et une grande efficacité en terme de protection des cyclistes. Enfin, il faut évidemment dégager des budgets pour créer ces aménagements !

Question 8 : Est-ce que votre parti est favorable au 30km/heure en ville hors du réseau routier primaire * ?

* Le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer les échanges entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure. C'est sur ces routes que passent le trafic de transit.

Oui, et y compris sur le réseau primaire puisque c'est possible juridiquement. L'expérience démontre que les zones 30 km/heure permettent une plus grande fluidité du trafic. Elles sont donc parfaitement adaptées à la ville, en plus bien sûr de réduire le bruit, le danger et la pollution. Nous défendons une ville où la limite à 30 km/h est la règle, et les limitations supérieures sont l'exception. En attendant d'atteindre cet horizon, nous défendons un abaissement en zone 30 de tous les axes dépassant les normes légales de bruit.

Question 9 : Est-ce que votre parti est favorable au développement des pénétrantes cyclables ?

Oui, cela peut être une stratégie de début de mise en œuvre de l'initiative « pour la mobilité douce ».

Questions 10 : Est-ce que votre parti estime que les budgets dédiés à la mobilité douce doivent être :

- a. nettement réduits
- b. réduits
- c. inchangés
- d. augmentés
- e. **nettement augmentés**

Commentaires/remarques :

Néant