
**Audition du 13 octobre 2020 relative aux RD 1365 sur le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 et M2576 pour un véritable réseau de voies vertes à Genève,
Commission des transports du Grand Conseil**

Mesdames et Messieurs les députés,

Nous vous remercions de nous entendre sur ces deux sujets, d'actualité.

En préambule, nous rappelons que, lors de la présentation du Plan d'action l'an dernier, le GTE avait souligné l'importance de prioriser les projets et de pouvoir suivre leur état d'avancement. Nous constatons avec satisfaction et plaisir que nous avons été entendus, puisque le canton a mis en place une programmation et a réorganisé la vue d'ensemble, par un travail collaboratif inter-services. Nous le saluons.

Pour ce qui concerne le **RD 1365**, notre groupement souscrit aux objectifs poursuivis, notamment la sécurisation du réseau cyclable et l'adaptation à l'évolution des modes de transports. Cela étant précisé, nous souhaiterions apporter quelques commentaires.

Il nous semble tout d'abord important de lier les actions en faveur de la mobilité douce au déploiement de la moyenne ceinture pour les TIM, afin d'éviter un trafic de transit trop important dans un hypercentre qui priorise de plus en plus les TP et la mobilité douce. Faute de tenir compte de cet élément, on risque d'augmenter les nuisances, liées aux bouchons et au report de trafic.

Concernant la sécurisation du réseau en favorisant les continuités cyclables, notre groupement y adhère totalement. Il vient d'ailleurs d'approuver une étude de réseau cyclable alternatif aux pistes «COVID» de ce printemps, qui est plus ambitieux que ce qui a été proposé, et qui favorise la cohérence du réseau. Notre groupement adressera prochainement un courrier au magistrat pour lui présenter cette étude en priorité. Le GTE estime par ailleurs qu'il importe de donner à la mobilité douce les moyens de se montrer créative dans le domaine des infrastructures. L'un de nos membres – le TCS pour ne pas le nommer - défend ainsi depuis des années la construction d'une passerelle piétons le long du pont du Mont-Blanc afin de libérer le trottoir actuel pour y mettre une piste cyclable. Il a été entendu par la Ville de Genève, qui a libéré un important montant pour les infrastructures.

Notre groupement estime en outre nécessaire de préciser que le dialogue doit être ouvert à tous, en incluant les autres usagers de la route, qui sont également impactés par les décisions relatives aux actions en faveur de la mobilité douce. Le PAMD se réclame à juste titre de la LMCE, ce qui implique qu'il intègre lui aussi une vision cohérente et globale, tant sur le plan de l'aménagement que sur celui des besoins. Il ne peut être conçu pour lui-même mais doit s'inscrire dans le contexte plus large de la politique générale des transports. A ce propos, si le CODEP a bien été saisi de ce PAMD, les consultations techniques, qui traitent du cœur des projets, se mènent dans un cadre plus restreint, ce que nous déplorons.

Nous concluons sur ce volet, en rappelant que la stratégie en matière de mobilité doit se concevoir en ayant tous les paramètres en tête. S'il est clair que le vélo a augmenté ses «parts de marché», ce mode de transport reste encore marginal hors saison estival et le restera sans doute encore longtemps.

Cela nous amène à nous prononcer sur le 2^e projet, soumis à notre analyse: la **M 2576**.

Les voies vertes sont évidemment l'idéal, en termes de sécurisation et continuité du réseau. Et comme le démontre la réalisation entre Annemasse et les Eaux-Vives, cela répond à un besoin de la population. La perspective de nouvelles voies vertes est donc intéressante

Cela étant précisé, ce qui a été fait sur le CEVA ne sera pas forcément possible partout. Nous constatons que les projets proposés sont quelque peu différents de la voie verte réalisée dans le cadre du CEVA, dans la mesure où celle-ci a été précisément conçue et intégrée dans le cadre d'un nouvel aménagement sur le tracé d'une ancienne ligne de chemin de fer en surface. Ce n'est pas le cas ici et les projets s'inscrivent dans un cadre déjà existant.

Dans le cas présent, avant de parler réalisation, il conviendrait donc plutôt d'étudier la faisabilité de tels projets. Cela permettrait d'identifier les éventuels obstacles ou difficultés et de tenir compte de l'ensemble des usagers de la route et des alternatives de trajets possibles, en cas de fermeture de voies pour réaliser ces projets. De plus, la naissance de nouveaux types de conflits entre usagers (cyclistes/piétons, cyclistes/e-bike rapides) soulève la question d'une claire définition de ce qu'est une voie verte, par rapport à une voie rapide vélo et/ou un itinéraire pédestre. Ces projets méritent une étude sérieuse et complète, dans l'objectif d'une réalisation cohérente. Le délai à 2022 nous semble parfaitement illusoire dans cette perspective. Il nous paraît également inutile de mentionner un délai à 2030 pour l'analyse, à plus forte raison la réalisation, d'autres projets de voies vertes.

En conclusion, nous relevons que la mobilité douce augmente et nous nous réjouissons. Elle ne peut toutefois absorber ou répondre à tous les besoins en mobilité. Son développement doit se faire dans une vision globale et incluant l'ensemble des acteurs de la mobilité. Elle doit ainsi tenir compte des répercussions de son développement sur les comportements individuels. Fermer un centre-ville sans mesures d'accompagnement aux voitures affaiblit le rôle de la centralité, au profit des pôles périphériques. Les transports publics y étant globalement moins performants, cela contribue à augmenter le nombre de km parcourus, et donc à augmenter la pollution. En termes de lutte climatique, un tel résultat est un autogoal.

En vous remerciant de votre attention.

Yves Gerber
TCS

Stéphanie Ruegsegger
GTE