

Le nouveau plan d'action genevois pour la mobilité douce ne résoudra pas toutes les difficultés identifiées par les usagers. Les associations maintiennent la pression

La route sans moteur encore longue

MAUDE JAQUET

Déplacements ► Cyclistes et piétons devraient être les premiers à profiter des aménagements prévus à Genève par le plan d'action de la mobilité douce 2019-2023 (notre édition du 16 octobre). Les associations d'usagers se sont penchées sur les 96 mesures envisagées. Tour d'horizon des points noirs et des satisfactions relevées.

«Un devoir bâclé»

Le collectif 144 donne le ton en dénonçant «un manque d'ambition décevant dans l'hypercentre». Huit ans après l'acceptation de l'initiative 144 en faveur de la mobilité douce, le collectif, qui s'est fait connaître pour ses pistes cyclistes éphémères, en attendait plus: «Le plan d'action élude de nombreux questionnements sur des carrefours et routes aujourd'hui dangereux et pas, peu ou mal équipés.»

Eternels points noirs pour les petites reines, les rues de Carouge et des Eaux-Vives, ou encore la jonction entre le Pont de la Coulouvrenière et le boulevard Georges-Favon, ne font pas partie des priorités. Au grand dam de Thibault Schneeberger, cosecrétaire pour la Suisse romande de l'association Actif-Trafic. «Il y a une volonté de faire du chiffre en mettant en avant un nombre de kilomètres aménagés, mais peu de choses concrètes dans les postes dangereux.» Cinquante kilomètres de voies cyclables supplémentaires et 90 kilomètres d'améliorations sur des aménagements existants: un gage de quantité mais pas de qualité, estime-t-il. C'est qu'il y a une énorme différence de confort et de sécurité pour les cyclistes entre une bande et une piste cyclable». Nuance que n'exprime pas le plan d'action. Caroline Marti, vice-présidente de l'Association transports et environnement (ATE), insiste également sur l'importance de la continuité des axes cyclables pour assurer la fluidité et la sécurité des déplacements à vélo.

La voiture reste intouchable

«Ce plan est bien joli mais ce n'est pas ça qui va faire passer Genève à une ville pro-mobilité douce», regrette Jacques Sottini, membre du comité de Pro Vélo. Le collectif 144 rêve de Berlin, Madrid ou encore Bruxelles, des capitales qui ont limité à 30km/h la circulation en ville. «Il faut désormais faire un vrai choix en faveur de la mobilité douce, arriver avec des mesures plus fortes», renchérit Caroline Marti. Au détriment de la voiture? Une alternative encore lointaine, estime



Le collectif 144, qui s'est fait connaître pour ses pistes cyclistes éphémères, donne le ton en dénonçant «un manque d'ambition décevant dans l'hypercentre». MJT

Jacques Sottini: «Six voies de circulation permettent de traverser le pont du Mont-Blanc. L'Etat a prévu la construction d'une passerelle piétonne pour permettre de reporter les cyclistes sur l'actuel trottoir. Pourquoi ne pas avoir envisagé de supprimer une voie de voitures pour l'attribuer aux cyclistes?» Jusqu'en 2025, date à laquelle est prévue la mise en service de la passerelle, piétons et cyclistes devront donc encore se partager le trottoir.

«Il y a très peu de projets spécifiques aux piétons»

Patrick Lacourt

Aux mesures coup de poing, l'Etat a préféré un plan pragmatique, basé sur des financements en partie déjà acquis. Et qui ne mette pas les automobilistes en rogne. «On peut regretter que ce ne soit pas plus ambitieux, mais c'est sans doute le mieux que l'on puisse faire à l'échelle d'une législature», reconnaît le porte-parole de Pro Vélo.

Tout n'est pas à jeter

Et les marcheurs dans tout ça? Des zones piétonnes sont prévues à Cornavin, à Rive et au Rond-de-Carouge. Le plan compte aussi sur l'allongement de la Voie verte pour encourager les déplacements à pied. «Il y a très peu de projets spécifiques aux piétons», regrette Patrick Lacourt, représentant genevois de l'association Mobilité piétonne Suisse. «Mais dès qu'on propose des aménagements cyclables de qualité, moins de vélos se retrouvent sur les trottoirs.» Par effet de ricochet donc, la qualité de déplacement des piétons devrait s'en trouver améliorée.

Si les associations attendaient plus d'ambition des autorités, elles relèvent aussi des points positifs, comme l'augmentation des places de stationnement pour vélos et une meilleure régulation des feux pour augmenter la fluidité des déplacements. Le processus de consultation des associations est salué, même si toutes attendent de voir sur plan les projets esquissés. Le bilan reste mitigé, mais «il vaut mieux un plan réaliste que de grandes promesses non tenues», remarque Jacques Sottini. En espérant que le plan d'action 2019-2023 fera un meilleur score que son prédécesseur, dont seulement 29% des mesures s'étaient effectivement concrétisées. I