



Journée d'étude Rue de l'Avenir

24 septembre 2004

La Mobilité douce et la politique cantonale de la circulation

Intervention de M. Robert Cramer, Président du Conseil d'Etat

Mesdames et Messieurs,

C'est avec un très grand plaisir que je vous souhaite la bienvenue à Genève, que vous avez choisie pour le déroulement de cette journée d'étude consacrée à la Mobilité douce. Je suis particulièrement heureux de ce choix car, en tant que responsable du département chargé de la circulation et de l'environnement, j'attache une importance toute particulière à l'encouragement de ces modes de déplacement.

Vous qui êtes des spécialistes de l'urbanisme et de la mobilité n'ignorez pas les difficultés auxquelles sont confrontées les agglomérations comme la nôtre. Genève, malgré ses nombreux agréments, détient le record peu enviable d'être l'une des villes les plus motorisées d'Europe. L'avenir nous réserve un défi plus important encore, puisque les prévisions liées à l'aménagement du territoire nous annoncent une augmentation de 40 % des déplacements motorisés d'ici les 15 prochaines années. Si ces déplacements devaient être effectués en automobile, nous serions confrontés, outre le blocage de la circulation, à une péjoration de la qualité de vie, de la sécurité, ainsi qu'à la dégradation de l'environnement due aux différentes formes de pollution.

Pour éviter cette issue, notre but est, d'une part, de développer de manière très importante les transports publics et, dans le même temps, de favoriser le recours à la mobilité douce, soit la bicyclette et la marche à pied. Je fais ici référence à leur

usage non comme sport d'agrément, mais bien en tant que modes de déplacement au quotidien. La mobilité douce ne pollue pas ; elle est peu coûteuse, ne met pas en danger la vie des usagers de la chaussée, mais, bien au contraire, est bonne pour la santé de ceux qui la pratiquent ; enfin, elle favorise la convivialité. C'est pourquoi elle doit être considérée comme le troisième pilier de la mobilité, ainsi que nous invite à le faire le Plan directeur de la Mobilité douce élaboré par la Confédération.

A Genève, le nombre de cyclistes augmente ; les comptages en Ville indiquent une augmentation de 150 % entre 1987 et 2003. Mais il est toujours primordial d'encourager la Mobilité douce.

Encourager la Mobilité douce, cela signifie donner l'idée et le désir de se déplacer à pied ou à vélo par des actions de communication. (Mme Dallèves vous présentera plus tard ce que nous avons fait en la matière). Mais cela signifie, avant tout, donner la possibilité de se déplacer ainsi, et de le faire en sécurité. Dans le plan directeur du réseau routier que nous avons soumis en consultation, une importance particulière est attachée à la mise en place de liaisons deux-roues. En matière d'aménagements, Genève ne part pas de zéro, tant s'en faut, puisque le canton compte près de 250 km de pistes et de bandes cyclables, ce qui n'est pas mal pour un territoire relativement restreint.

Cependant, ces acquis ne sont pas suffisants. Une excellente opportunité de les enrichir nous est donnée par l'agrandissement de notre réseau de trams : chaque construction d'une nouvelle ligne de tram permet d'aménager une piste ou une bande cyclable, et d'élargir les trottoirs. Or, le Conseil d'Etat a adopté un plan directeur 2003-2006 des transports publics, qui a inscrit dans ses objectifs à long terme la croissance régulière et importante – c'est-à-dire d'environ 65 % - de l'offre en transports publics jusqu'en 2020. Soit, à court terme, une augmentation de 20 % de l'offre à l'horizon 2006.

Vous avez eu l'occasion, ce matin, de visiter le tronçon de tram que nous avons inauguré l'année dernière, et qui s'accompagne d'aménagements en faveur des cyclistes et des piétons. Si vous revenez en décembre, vous pourrez voir le même type de réalisations qui accompagneront la mise en service du tram 15 à la route des Acacias, en direction de Lancy ; d'ici 2010, chaque année ou presque est prévu un

nouvel ouvrage de cet ordre, en direction des communes du Grand Lancy, de Meyrin, d'Onex.

Un autre projet qui nous tient à cœur est celui que nous permettra de réaliser le futur RER Genève-Annemasse. A la demande des communes concernées, une « coulée verte », large pénétrante réservée aux piétons et aux cyclistes, traversera pas moins de 5 communes, et mènera de la frontière française à la Gare des Eaux-Vives, à proximité des parcs. Elle permettra aux pendulaires français aussi bien qu'aux habitants des communes genevoises de circuler agréablement jusqu'au cœur de la cité.

Les constructions de transports publics ne sont pas les seules occasions de penser aux cyclistes. C'est ainsi que nous allons installer un parc à vélo sécurisé dans le nouveau parc-relais de Genève-Plage, situé à 2 km de Genève en direction de Thonon; un abonnement spécial permettra de parquer sa voiture à l'entrée de la ville et de poursuivre sa route non en bus mais à bicyclette, en empruntant la bande cyclable qui longe le lac. Cette expérience, si elle se révèle concluante, donnera lieu à d'autres réalisations du même type.

Or, il ne suffit pas encore de donner le désir, puis la possibilité, de se déplacer à pied et à vélo. Encore faut-il assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, et ôter de l'esprit de chacun l'idée que ces derniers sont les parents pauvres de la circulation. Cela passe par l'institution de zones 30 et de zones de rencontre dans les quartiers d'habitation ; cela passe aussi par une limitation de la place prise par les autres modes de déplacement que sont l'automobile et les deux-roues motorisés. Ainsi, pour diminuer les flux de pendulaires, nous avons installé un système de macarons de stationnement réservés aux habitants en ville tout d'abord, puis dans les autres communes.

C'est aussi, il faut le préciser, une volonté de faire appliquer les règles de la circulation que ne respectent pas toujours, notamment, les motocyclistes et les scooteristes. Ces derniers, qui respectent pourtant les lignes blanches continues lorsqu'ils sont au volant de leur voiture, ne doivent pas se permettre d'oublier que les bandes cyclables sont exclusivement réservées aux cyclistes, et que les trottoirs le

sont aux piétons. Les scooters et les motocycles parqués en dehors de leurs places réservées doivent donc être régulièrement amendés.

Enfin, l'Etat se doit de montrer l'exemple en matière de mobilité douce. C'est ainsi que le Président du Conseil d'Etat, tout comme son collègue en charge de l'aménagement, a acquis une bicyclette de fonction. Il en est très satisfait, même s'il perd parfois quelques minutes à regonfler ses pneus... Divers autres services de l'Etat ont également acquis des vélos.

Cette pratique ne manquera pas de se généraliser, je l'espère, lorsque nous aurons mené à bien un autre projet d'importance, auquel nous travaillons depuis plusieurs mois. Un projet d'importance, en effet, puisqu'il s'agit d'élaborer un plan de mobilité de l'administration cantonale, qui concernera les quelque 13 000 employés de la fonction publique. Comme les entreprises privées, l'administration publique verra diminuer le nombre de places de stationnement dont elle a l'usage. En contrepartie seront offerts à prix réduit des abonnements aux transports publics ainsi que des vélos de fonction.

Je suis confiant dans le fruit que porteront ces efforts. Je pense, en effet, que la population prend de plus en plus conscience de tous les avantages évidents que présentent les modes de déplacement doux. Cette prise de conscience peut et doit être stimulée, renforcée par des actions de communication que les collectivités publiques, mais aussi les particuliers et diverses associations entreprennent. Vous faites partie de ceux-là, et je vous en remercie.

Le texte dit fait foi