

Mobilité douce

Genève pérennise les pistes cyclables provisoires

L'État maintient ces aménagements. Les flux de bicyclettes ont crû de 22% en un an.

Marc Moulin

Elles jouent à nouveau les prolongations, ces fameuses et controversées pistes cyclables provisoires, peintes ce printemps dans le sillage du déconfinement. Dans un communiqué diffusé lundi, le Département cantonal des infrastructures (DI) détaille les mesures prises pour maintenir ces aménagements sommaires jusqu'à leur transformation en aménagements définitifs, plus finement ciselés. Le DI livre en parallèle les résultats des comptages et consultations qu'il a réalisés durant la belle saison.

Le département annonce en particulier avoir pris, lundi, une série d'arrêtés affectant certains des tronçons les plus discutés de ces aménagements «post-Covid». La piste allant de Plainpalais à Cornavin via le boulevard Georges-Favon, le pont de la Coulouvrenière et les Terreaux-du-Temple voit son maintien assuré jusqu'en 2022, «dans l'attente des mesures de chantier autour de la gare Cornavin». Pour rappel, l'extension souterraine de cette dernière, dont les travaux sont prévus dès 2024, sera précédée d'une refonte majeure du secteur. La place Cornavin est ainsi vouée à se débarrasser de tout trafic privé et le boulevard James-Fazy de sa voie de tram, laquelle doit rejoindre sa jumelle sur la rue des Terreaux-du-Temple. À moyen terme, une réfection entière du boulevard Georges-Favon - «de façade à façade», selon l'expression consacrée - est par ailleurs envisagée.



Tracé

La piste cyclable, ici le boulevard Georges-Favon, allant jusqu'à la gare en passant par le pont de la Coulouvrenière. LUCIEN FORTUNATI

Bataille sur la «Coulou»

À noter que la plupart des mesures prises sont susceptibles d'être contestées face au Tribunal administratif de première instance. Seules font exception les décisions concernant un simple marquage au sol. Il ne fait guère de doute que la justice sera saisie dans certains cas, le TCS ne faisant notamment pas mystère d'une telle velléité concernant l'axe de la Coulouvrenière.

Dans d'autres cas, la justice est déjà saisie. C'est le cas de la rue de la Croix-Rouge, mise ce printemps en sens unique dans le sens de la montée afin de laisser aux seuls bus, taxis et cycles l'apanage de la descente. Un arrêté prolonge cette situation en attente d'une décision des juges. D'autres arrêtés maintiennent les aménagements cyclables provisoires de l'avenue du Mail (jusqu'à la fin de 2021) et de la route de Frontenex (jusqu'à la fin de 2020), dates à partir desquelles l'État compte disposer d'une autorisation de construire permettant de réaliser un aménagement définitif. Une telle transition est déjà en cours sur la Rive droite, avec le chantier d'une piste cyclable bidirectionnelle récemment entamé sur les quais du Mont-Blanc et Wilson.

D'autres arrêtés publiés en août ainsi que des marquages définitifs ont concerné par ailleurs le trajet

de l'avenue du Mail à la place Neuve, le haut de l'avenue Pictet-de-Rochemont, le boulevard des Tranchées ou encore la limitation à 30 km/h sur la rue de Chantepoulet. Une liste non exhaustive.

La petite reine grandit

Si l'État enclenche ainsi le grand braquet, c'est qu'il a des chiffres

encourageants sous la main. Les compteurs installés de longue date à l'avenue d'Aire et au quai Ernest-Ansermet ont recensé 236'282 cyclistes durant les vacances d'été, soit une hausse de 22% par rapport à la même période de l'an dernier.

L'engouement pour la petite reine s'est aussi reflété chez Ge-

nève (hausse de 42% des prêts de bicyclettes en comparaison de 2019) et dans le nouveau réseau de vélos en libre-service, dès son lancement, avec 3119 locations enregistrées du 16 au 24 août. Il faudra rapidement ajouter des engins pour répondre à la demande, qui «excède l'offre».

Quant aux aménagements temporaires, ils ont été plébiscités par leurs usagers, près de mille d'entre eux ayant été sondés en ligne et sur le terrain au cours du mois d'août. Il s'agissait essentiellement d'habitants du canton et d'utilisateurs réguliers des pistes cyclables: près de 80% souhaitent le maintien des «pistes

Covid» et deux tiers disent vouloir intensifier sur cette base leur pratique du vélo.

Mobilité bouleversée

Cette ruée sur le vélo se fait dans un contexte sanitaire particulier, qui a chamboulé les habitudes de mobilité, au détriment des transports publics. Après avoir vu leurs véhicules se vider presque complètement, les TPG sont remontés à une charge de 75% par rapport à la fréquentation habituelle cet été. La remontada a été plus poussive pour le Léman Express, affichant 60% du volume usuel pour les trajets transfrontaliers, 50% seulement pour le trafic interne au canton.

Ce phénomène, selon le communiqué, explique le trafic anormalement élevé au centre-ville cet été, certains usagers ayant délaissé les transports communs pour s'isoler au volant, y compris pour de brefs déplacements. Après une quasi-paralysie durant le confinement, la circulation a renoué avec son niveau habituel dès la mi-mai. La traditionnelle accalmie vacancière est ensuite restée modeste.

Pro Vélo dithyrambique, le TCS très remonté

● «Fabuleux» pour les uns, «déplorable» pour les autres. Lundi, les autorités cantonales ont annoncé la pérennisation d'une série d'aménagements cyclables installés durant le semi-confinement. Tout juste informés, Pro Vélo et le TCS, les deux acteurs associatifs majeurs en matière de mobilité, ont réagi de manière diamétralement opposée.

L'enthousiasme, d'abord. «Une augmentation de 22% des flux, c'est historique», se félicite Olivier Gurtner, président de l'antenne genevoise de Pro Vélo. La décision des autorités? «Un courage politique à saluer.» Sur le fond, le représentant de l'association estime que les nouveaux aménagements

ont permis d'augmenter le sentiment de sécurité des cyclistes, avec pour effet d'accroître leur nombre sur les routes genevoises. «Toutes les études montrent que la sécurité est le critère numéro un lorsqu'il s'agit de monter sur un vélo. Quand les infrastructures suivent, le succès est au rendez-vous», note Olivier Gurtner.

Le ton change lorsque l'on joint Yves Gerber, président du TCS Genève. «Le département avait promis des aménagements provisoires et réversibles, mais aujourd'hui nous met devant la politique du fait accompli. Le département de Monsieur Dal Busco prend des décisions par arrêté. Au

lieu d'une table ronde avec les différents acteurs, on réactive la guerre des transports.»

Quant aux chiffres présentés par le Département des infrastructures, ils sont à «relativiser», selon Yves Gerber. «Ils ne sont pas mis en perspective. Il y a peut-être une hausse de 22% des trajets cyclistes, mais la part modale des cyclistes à Genève est de 6 à 7%. C'est ignorer tous les autres utilisateurs, et ils sont nombreux.»

Par ailleurs, le directeur rappelle que le questionnaire cité par les autorités a été transmis à des utilisateurs des infrastructures en question. En d'autres termes, peu de place a été laissée aux évé-

tuels détracteurs et à leurs critiques.

Dès lors, il faudra s'attendre à des batailles juridiques. Certaines, à l'image de l'axe entre Plainpalais et la gare Cornavin, sont déjà entamées. D'autres viendront, confirme le président de la section genevoise du TCS tout en «regrettant le manque de concertation».

Mais Olivier Gurtner, lui, se montre peu inquiet quant à l'issue de ces procédures en cascade qui valideront ou non les nouveaux aménagements.

«Les instances qui auront à trancher constateront l'intérêt public, il est évident», assure le président de Pro Vélo Genève. Luca Di Stefano

Lire l'éditorial en une:
«Dal Busco, le fond et la forme»