

Compte-rendu du débat à la suite de la projection du film Bikes vs Cars, Festival du Film Vert, Ferney-Voltaire, 20 mars 2016

Intervenants:

Tor Bothner, membre du bureau de l'Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex (APiCy)

Giorgio Giovannini, Associé Directeur de Mobilité

Marcel Mühlestein, responsable de la mobilité à l'Institution de Maintien à Domicile à Genève (IMAD), co-président de Pro Vélo Genève et coordinateur de l'Autre Salon en 2015

Remarques générales des trois intervenants à propos du film:

Le film montre bien que la voiture est un obstacle à elle-même. Pour sortir de ce fonctionnement, l'accompagnement est essentiel.

Autrefois, le tramway venait jusqu'à Ferney. La démocratisation de la voiture a contribué à la situation actuelle, sans que les urbanistes n'aient anticipé cette situation.

A l'échelle locale dans la région, on observe une congestion importante en centre-ville, même si la situation est meilleure que celles montrées dans le film, et avec notamment l'existence de bandes cyclables. Par contre, on retrouve beaucoup de manques dans le Pays de Gex dès que l'on passe la frontière.

Le film traite surtout du manque de pistes cyclables. D'autres aspects jouent un rôle important: le stationnement en est un, et il manque énormément de stationnements pour vélos dans le Pays de Gex. Si on continue à mettre des places de parking pour voitures à disposition, les gens vont s'en servir.

Questions et remarques du public et réponses des intervenants:

Le lobbying est-il aussi important dans la région que celui montré dans le film (industrie automobile notamment) ?

Le poids du TCS dans le canton de Genève est important (peut-être plus que dans d'autres cantons). C'est un obstacle au développement du vélo; par exemple, le TCS proteste lorsque l'on essaye de remplacer des places de parking voitures par des bandes cyclables.

A Genève, il existe un poste (emploi) lié à la mobilité douce, mais il est précaire. C'est assez significatif de Genève, où la place de la voiture reste très importante. Pour comparaison, en Wallonie, il existe un M. mobilité ou une Mme mobilité (poste plus pérenne) pour mettre en place les plans de mobilité.

Dans les communes autour de Genève, c'est parfois mieux, avec l'adoption de plans de mobilité. En entreprise, la culture des alternatives à la voiture reste encore faible.

Mais globalement, la situation évolue positivement, avec la multiplication par trois des pistes cyclables en dix à quinze ans. Toutefois, il faut aussi savoir que zéro franc n'a été dépensé à Genève pour mettre en place l'initiative pour la mobilité douce votée récemment..

La politique d'urbanisme dans le Pays de Gex avec des constructions dispersées et éloignées des centre-villes va aussi à l'encontre de l'abandon de

l'usage de la voiture et du passage à des déplacements en modes doux. Le secteur de la construction a peut-être aussi une responsabilité.

Peut-on observer une politique d'amélioration dans le Pays de Gex ?

Il y a dix ans, faire des dépenses dans le domaine de la mobilité active était considéré comme "gaspiller" de l'argent. Aujourd'hui, on peut constater que l'état d'esprit a un peu changé, ce qui a permis des réalisations intéressantes (voie verte à Ornex) ainsi que le lancement de projets (véloroute Gex-Ferney, pistes cyclables dans certaines villes telles que Divonne, St Genis, Prévessin Moëns). Ce qui manque encore, c'est la communication entre les communes, qui devrait être facilitée par la CCPG.

Comme une grande partie des déplacements motorisés se font sur de faibles distances (45% sur une distance de moins de 5 km, 30% sur une distance de moins de 3 km), il est tout à fait réaliste d'essayer d'en reporter au moins une partie sur les modes de déplacement doux. Et plus les infrastructures seront à la hauteur, plus ce report pourra se faire facilement.

Y a-t-il un dialogue entre la CCP et Genève à propos de la mobilité active ?

C'est difficile à réaliser mais il est en projet.

Quel peut être l'apport des nouvelles technologies (vélo à assistance électrique (VAE), Uber, ...) ?

Utiliser Uber c'est toujours circuler en voiture. Pratiquer le covoiturage permet de réduire le nombre de voitures mais ce n'est qu'une partie de la solution. A l'échelle du bassin genevois, les VAE sont bien plus intéressants.

Peut-on espérer avoir un système de vélos en libre-service dans le Pays de Gex ?

L'idéal serait même de couvrir la Haute-Savoie, Genève, le Pays de Gex, Vaud avec un système unique. Plusieurs projets ont échoué. Le dernier appel à candidature pour un réseau unique et cohérent dans le grand Genève (hormis le Grand-Saconnex) a été bloqué par la société Vélospot.

Il est regrettable qu'il n'y ait toujours pas de vélo en libre-service à Genève, alors que plus de deux mille villes l'ont adopté. L'expérience montre que ce système rend le vélo plus populaire, et permet un partage de la route plus favorable aux cyclistes.

Pourquoi les cyclistes ne peuvent-ils emprunter systématiquement les bandes autorisées aux taxis et bus à Genève, pourquoi les chauffeurs de taxi et de bus ne sont pas plus tolérants avec les cyclistes dans cet espace ?

L'emprunt de ces bandes par les cyclistes est toléré, les cyclistes ont une autorisation d'utilisation accrue du domaine public. Ce n'est pas l'idéal, ni pour les chauffeurs de bus (les cyclistes sont autorisés dans certaines bandes, pas dans d'autres), ni pour les cyclistes. Ce difficile partage de la route et le manque d'espaces sur la route dévolus seulement aux cyclistes montrent bien que la vision des itinéraires cyclistes est un peu obsolète: les itinéraires dits cyclistes sont le plus souvent alternatifs, éloignés du trajet le plus direct et

forcent à faire des détours. Mais ça change petit à petit.

Pour que les choses changent, il faut rencontrer les élus et se faire représenter auprès des communes. C'est ce que fait l'association APiCy dans le Pays de Gex. Comme présenté dans le film, il faut aussi sensibiliser les enfants (Pédibus, Vélibus).

APiCy rencontre les municipalités et les autorités locales pour essayer de faire du lobbying. Plus l'association a de membres, plus elle a de légitimité auprès des élus et de ces autorités.

Il est en effet fondamental de sensibiliser les enfants et c'est souvent de la part des parents qu'on rencontre une résistance à passer aux modes doux. La présence d'infrastructures et les faibles distances sont essentielles mais ne suffisent pas. Il faut aussi travailler en parallèle sur les habitudes et les compétences (savoir combien de temps on va mettre pour son trajet; se faire accompagner par une association pour savoir mieux circuler en ville, etc.). On change aussi ses habitudes si on se sent bienvenu en tant que cycliste. La possibilité de stationner son vélo est un facteur d'incitation (absence de stationnement vélo au cinéma de Ferney par exemple).

Remarque complémentaire d'une personne du public:

Le règlement pour les nouveaux permis de construire à Ferney impose la présence de stationnement vélo (mais parfois en proportion insuffisante, comme pour la ZAC pour laquelle une seule place pour trois chambres d'étudiant-e-s est prévue). C'est une mesure importante à pousser auprès des élus.

Une personne du public témoigne de sa pratique du vélo par tous les temps.

A Segny, il y a très peu de pistes protégées.

Quand on demande des améliorations des infrastructures existantes, on s'entend dire fréquemment qu'on verra "après les travaux" (BHNS, etc.).

Le projet de véloroute Gex-Ferney passe par Segny, il devrait donc y avoir des améliorations à Segny à cette occasion.

C'est dramatique encore aujourd'hui de faire cette réponse à une demande d'amélioration. C'est le meilleur moyen de ne rien faire ou de mal faire les choses. Améliorer les infrastructures est un enjeu politique. On doit mettre ça en oeuvre par une volonté politique et la volonté politique passe par un agenda.