

Nom	Prénom	Parti politique	Fonction				
				L'initiative 144 a été acceptée en votation en mai 2011. Suite à cette votation, un plan directeur de la mobilité douce a été adopté en janvier 2013. Si beaucoup d'études ont été faites concernant les pistes cyclables et les cheminements piétonniers, peu de réalisations sont véritablement effective. La législature 2018-2023 sera cruciale pour ces réalisations et il sera important pour l'ATE que les crédits soient votés pour que l'initiative ne reste pas seulement sur papier.	Les routes pénétrantes seront aussi un enjeu phare de la prochaine législature, que ce soit la L1/L2 (dit Genève Sud) qui est en train d'être discuté au Grand-Conseil, le barreau de Montfleury (encore au stade de projet) ou d'autres projets qui pourraient voir le jour. Pour l'ATE, il est extrêmement important que ces projets ne se fassent pas car ils vont offrir des voies d'accès facilités aux transports individuels motorisés alors que le cadre légal édicte clairement que le centre de Genève doit être pacifié et rendu à la mobilité douce.	Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi compléments efficaces à la mise en place du CEVA. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés peut être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand mêmes soutenues.	A l'aune du « compromis » sur les transports trouvé à Genève en 2015 stipulant notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et au constat empirique qu'une place de parking attire inmanquablement une voiture, ne faudrait-il pas remettre en cause la norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface «dans les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée» ?
Walder	Nicolas	Les Verts	Président	Il faut voter les crédits mais aussi donner enfin à la mobilité douce la priorité qu'elle mérite. Car si l'argent est un des nerfs de la guerre, l'espace en est un autre tout autant crucial. La priorité octroyée aux TIM sur l'espace public (places de parking, voies routières, etc...) rend très difficile la création de pistes cyclables sécurisées et l'élargissement des trottoirs. Il faut donc impérativement opérer des choix clairs en faveur de la Mobilité douce et des Transports publics	Les Verts partagent pleinement le constat de l'ATE. Au même titre qu'une nouvelle voie CFF tend à augmenter le nombre d'usager du rail, les nouvelles routes rendront de facto les TIMs plus compétitifs à Genève et dès lors attireront de nouvelles voitures et motos. De plus, cela captera les investissements publics au détriments de projets d'avenir pour les TP et la MD. Nous considérons au contraire qu'il faut impérativement développer le RER en planifiant dès à présent la 2ème phase du léman express tout en finançant les extensions des lignes de trams et les nouvelles dessertes de bus.	Les Verts soutiendront ces crédits absolument nécessaires, même s'ils sont au final plus importants que prévu. Tout en regrettant bien sûr le manque d'implication du présent Conseil d'Etat pour porter ces projets et obtenir des engagements de Berne. Le report de ces projets de trams serait catastrophique pour Genève. Ce constat renforce encore l'importance de refuser les investissements pour de nouvelles routes.	Absolument. Les Verts ont toujours contesté cette norme qui est totalement contre-productive. Car non seulement elle retarde la mise en place de projets favorisant la MD mais elle représente un coût non négligeable en infrastructures urbaines. Notre canton a trop de places de parking dans les quartiers urbanisés avec comme conséquence une sous-location aux pendulaires, générant une pression supplémentaire sur le trafic. Il faut donc réduire le nombre de places de parking en surface sans les compenser et s'intéresser de plus près aux places privées afin d'éviter la sous-location à des pendulaires.
Giannelli	Mark	PDC	Président Fondation ReBin pour le Développement Durable	Oui. Des villes comme Amsterdam, Bordeaux ou encore Copenhague y sont arrivées. Il s'agit également que des projets d'infrastructure ferroviaire voient le jour pour désengorger la ville de son trafic pendulaire.	Promouvoir une mobilité cohérente et équilibrée afin de pouvoir se rendre à l'école, au travail ou à ses activités facilement et sans perte de temps. Pour que les Genevoises et les Genevois puissent se déplacer de manière efficace en misant sur la complémentarité des modes de transports le PDC soutient une modernisation du réseau genevois et une anticipation des besoins futurs. Le parti soutient aussi une mise en œuvre rapide de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée plébiscitée par les électeurs en juin 2016 et prévoyant notamment un soutien aux transports publics, aux itinéraires de mobilité douce et à la fluidification des principaux axes routiers du canton.	Non. Le Conseil d'Etat et le Grand Genève ont demandé une réévaluation de la position de la Confédération. Le tram du Grand-Saconnex – Nations et les moyens de transport public trans-frontalier sont indispensables. Avec plus de 3 millions de déplacements quotidiens, dont seulement 10% en transport en commun, la mobilité durable dans le Grand Genève impose en effet un effort constant et soutenu. C'est un enjeu fondamental de santé publique, de qualité de vie et de compétitivité économique pour la deuxième agglomération de Suisse. Le Conseil d'Etat doit s'atteler à convaincre les autorités fédérales de la nécessité d'accompagner le développement cohérent de cette région fortement dynamique et donc de réévaluer sa position initiale, quitte, pourquoi pas, à revoir les règles de la péréquation financière.	Non. Il faut assurer des places de parking suffisantes pour les habitants du centre et les transporteurs professionnels. Envisager selon moi plus de parkings sous-terrains et libérer de l'espace dans nos rues.

Nom	Prénom	Parti politique	Fonction				
				L'initiative 144 a été acceptée en votation en mai 2011. Suite à cette votation, un plan directeur de la mobilité douce a été adopté en janvier 2013. Si beaucoup d'études ont été faites concernant les pistes cyclables et les cheminements piétonniers, peu de réalisations sont véritablement effective. La législature 2018-2023 sera cruciale pour ces réalisations et il sera important pour l'ATE que les crédits soient votés pour que l'initiative ne reste pas seulement sur papier.	Les routes pénétrantes seront aussi un enjeu phare de la prochaine législature, que ce soit la L1/L2 (dit Genève Sud) qui est en train d'être discuté au Grand-Conseil, le barreau de Montfleury (encore au stade de projet) ou d'autres projets qui pourraient voir le jour. Pour l'ATE, il est extrêmement important que ces projets ne se fassent pas car ils vont offrir des voies d'accès facilités aux transports individuels motorisés alors que le cadre légal édicte clairement que le centre de Genève doit être pacifié et rendu à la mobilité douce.	Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi compléments efficaces à la mise en place du CEVA. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés peut être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand mêmes soutenues.	A l'aune du « compromis » sur les transports trouvé à Genève en 2015 stipulant notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et au constat empirique qu'une place de parking attire inmanquablement une voiture, ne faudrait-il pas remettre en cause la norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface « dans les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée » ?
Goudal	Renaud	La Liste pour Genève	candidat député				
MUELLER ABRAMOVICH	FABIENNE	LALISTE 7 - Femmes 2018 au Grand Conseil	Auteure Productrice Cinéma				
Langer	Valérie	LALISTE Femmes 7	Enseignante et thérapeute corporelle	Je ne comprends pas la question mais je suis d'accord avec ce constat, tout en rappelant que la volonté politique est aussi importante que les crédits!	Tant qu'il n'y a pas un véritable plan pour la mobilité à Genève, incluant en priorité la mobilité douce, et en dernier lieu la circulation automobile, il est presque impossible de dire si ces pénétrantes doivent se construire ou non. Il faut arrêter l'anarchie avec une vision claire et des actes concrets basés sur une stratégie.	Je pense comme l'ATE	Je ne sais pas.
Özdemir	Elçim	LALISTE Femmes	Candidate				
Golay	Séverine	é&é	Candidate	Entièrement d accord	Des parkings en périphérie de la ville gratuit pour inciter les gens à prendre les transport publique.	Indispensable en effet	Oui entièrement d accord
Burkhard	Roland	Parti socialiste	Avocat	Il convient en effet que les réalisations à faire suite à l'acceptation de l'initiative 144, puissent être mises en service rapidement. Les crédits nécessaires devront être votés au plus vite.	Il faudrait surtout que plus de parkings P+R soient construits en périphérie ou de l'autre côté de la frontière pour inciter les gens à laisser leur véhicule hors de Genève. Les transports publics doivent être favorisés partout en accélérant les cadences.	Il est évident pour moi qu'il faut prolonger les lignes de trams partout où cela est possible. Il faudrait même prolonger le tram 14 jusqu'à Chancy!	Supprimer des places de stationnement en surface est bien, mais il convient de pouvoir tout de même trouver une place en sous-sol dans les parkings existants. Et il ne faut pas oublier qu'il y a aussi des personnes à mobilité réduite qui doivent pouvoir accéder au centre selon leur mode de déplacement. Augmenter les places des deux roues serait nécessaire, car ils bloquent souvent les trottoirs. Enfin, les camionnettes et camions ne peuvent pas aller dans les sous-sol. Il faut donc leur réserver des emplacements pour le chargement et le déchargement.
Bandler	Marko	Parti Socialiste	Député suppléant / membre du comité directeur / rédacteur en chef du journal Post Scriptum				
Alonso Unica	Manuel	Parti socialiste	auditeur financier et lutte contre la criminalité économique				
Leiser	Jean-Marc	PLR	Candidat Grand Conseil				

Nom	Prénom	Parti politique	Fonction			Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi compléments efficaces à la mise en place du CEVA. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés peut être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand mêmes soutenues.	A l'aune du « compromis » sur les transports trouvé à Genève en 2015 stipulant notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et au constat empirique qu'une place de parking attire inmanquablement une voiture, ne faudrait-il pas remettre en cause la norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface « dans les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée » ?
Nicollier	Pierre	PLR	Ingénieur EPF, Consultant				
Moyard	Salima	socialiste	députée, enseignante, syndicaliste	OUI!!! Je le dis depuis 2011, siégeant depuis 2009 au Parlement.	C'est juste.	C'est juste.	Si.
Bustamante	Eric	Vert'Libéraux	Candidat au Grand Conseil				
FONTANA	Jérôme	Les Vert'libéraux	Vice-président des Vert'libéraux genevois	Si élu, je voterai pour que les crédits promis soient débloqués. Il est scandaleux que nos politiciens actuels ne fassent pas le nécessaire pour mettre en place ce que le vote populaire a clairement demandé. Les gens veulent moins de pollution, plus de mobilité (notamment douce) et les blocages aujourd'hui ne sont pas techniques mais bien politiques. Si nous sommes élus, les Vert'libéraux et moi-même aideront à débloquer cette situation en apportant plus de poids et de soutien pour que l'initiative 144 soit tout simplement respectée et appliquée.	Les Vert'libéraux et moi-même pensons qu'à des lieux différents correspondent des mobilités différentes. La voiture n'a clairement pas une place prioritaire en ville et dans les zones fortement densifiées. Toutefois en périphérie ce moyen de transport est indispensable aux gens pour pouvoir se déplacer correctement. C'est pour cela que nous soutenons la traversée du lac et en même temps une diminution du trafic en ville. Si des pénétrantes doivent être mises en place ce sont des pénétrantes vertes pour la mobilité douce comme des autoroutes pour vélo qui manquent cruellement aujourd'hui.	Le développement des transports publics est une pierre angulaire du programme des Vert'libéraux. Nous soutenons et faisons la promotion pour plus de transports publics. L'acheminement du tram jusqu'aux frontières du Canton et au-delà est faisable si le magistrat en charge du département et des dossiers est capable de réaliser deux choses. Premièrement de communiquer et de négocier avec les riverains impactés par les futures voies de trams et de bus afin d'éviter un raz-de-marée d'oppositions. Deuxièmement, de soumettre des dossiers bien ficelés à Berne pour ne pas être retoqué.	Oui, il faut remettre en cause cette norme trop contraignante. Il serait plus judicieux par exemple de réduire le nombre de place de parkings d'un quartier si une station d'auto-partage est mise en place dans ledit quartier.
meyer	philippe	plr	délégué aux affaires économiques	Les budgets mobilité doivent aller en priorité à des transports publics performants.	Ces projets ne seront pas négatifs si en parallèle se développe massivement l'offre en transport public. On n'arrivera pas à fluidifier les TP sans de nouvelles infrastructures routières. C'est ce qu'a fait Zurich.	Ces projets sont prioritaires. Non seulement les prolongations des trams, les nouvelles lignes de trams, mais aussi l'extension du réseau Léman Express qui doit se concrétiser dès maintenant (raquette Cornavin - Nations - GVA - Meyrin - ZIMEYSA, par exemple).	Vous voulez vraiment casser la paix des transports trouvée grâce à ce compromis? Si c'est le prix à payer pour développer massivement les transports publics, acceptons-le!
meylan	jean-michel	vert'libéral	conseiller municipal	c'est évident mais là aussi les genevois ne sont pas très proactifs mais plutôt hyperréactifs	a Plan-les-ouates très concerné par la L1L2 nous sommes en grande partie opposé au projet ou alors un projet totalement enterré, c'est une lutte avec l'état. et en plus c'est nouveau...l'Etat nous demande de participer financièrement à la construction d'une route ...cantonale...c'est nouveau...no comment !	oui, c'est indispensable	oui à remettre en question
Besomi	Alessandro	Vert'liberal	Candidat	Effectivement, il faut accélérer la cadence.	Je nuancerai un peu le propos. Il faut certainement développer encore le contournement de Geneve, par un pont, et encourager la mobilité avec moins de nuisance au centre ville.	Ces lignes doivent être soutenues.	Non, il faut motiver les gens à ne pas avoir de voiture, mais ce n'est pas en les interdisant que l'on y arrivera.

Nom	Prénom	Parti politique	Fonction				
				L'initiative 144 a été acceptée en votation en mai 2011. Suite à cette votation, un plan directeur de la mobilité douce a été adopté en janvier 2013. Si beaucoup d'études ont été faites concernant les pistes cyclables et les cheminements piétonniers, peu de réalisations sont véritablement effective. La législature 2018-2023 sera cruciale pour ces réalisations et il sera important pour l'ATE que les crédits soient votés pour que l'initiative ne reste pas seulement sur papier.	Les routes pénétrantes seront aussi un enjeu phare de la prochaine législature, que ce soit la L1/L2 (dit Genève Sud) qui est en train d'être discuté au Grand-Conseil, le barreau de Montfleury (encore au stade de projet) ou d'autres projets qui pourraient voir le jour. Pour l'ATE, il est extrêmement important que ces projets ne se fassent pas car ils vont offrir des voies d'accès facilités aux transports individuels motorisés alors que le cadre légal édicte clairement que le centre de Genève doit être pacifié et rendu à la mobilité douce.	Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi compléments efficaces à la mise en place du CEVA. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés peut être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand mêmes soutenues.	A l'aune du « compromis » sur les transports trouvé à Genève en 2015 stipulant notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et au constat empirique qu'une place de parking attire inmanquablement une voiture, ne faudrait-il pas remettre en cause la norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface «dans les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée» ?
Wuarin	Marc	VertLibéraux	Candidat au Grand Conseil	Tout à fait d'accord Trop d'axes importants restent difficilement praticables et peu sûrs à vélo notamment. Certaines mesures, pourtant appliquées depuis longtemps à l'étranger, et y fonctionnant (comme le droit de passer au rouge pour les cyclistes) ne sont pas mises en place. Une séparation plus claire de la chaussée sur certains axes entre voitures, bus, trams et cyclistes serait nécessaire.	Je défends également que le centre de Genève doit être rendu à la mobilité douce. En effet, ces pénétrantes sont coûteuses, ne respectent pas leur environnement, et contre-productive, sachant que le CEVA arrive bientôt.	Je soutiens absolument tout encouragement à la mobilité douce qui permettra. Si je viens à être appelé à voter sur ces crédits, il est sûr que je les accepte.	Oui, d'autant plus que cet espace pourrait être mieux utilisé afin de promouvoir la mobilité douce par exemple, notamment, à travers de meilleures pistes cyclables.
PREISIG	ROBERT	VERT LIBERAUX	CONSEILLER MUNICIPAL	Envisager des actions juridiques (plaintes contre le gouvernement)	Pour satisfaire au développement planifié (+10000 emplois dans la ZIMEYSAVERT) des modes de transport publics doivent être opérationnels. Les projets de de développements doivent être ainsi retardés aussi longtemps que les transports collectifs ne seront opérationnels.	Rechercher des fonds fédéraux avec des dossiers crédibles et défendus correctement.	oui
Piguet	Frédéric Paul	Vert'libéraux	candidat au Grand Conseil Genève	Il faut des crédits pour la mobilité douce, et des campagnes de pub pour la soutenir (vélo = santé) etc.	OK avec l'ATE (faut que j'arrête)	OK avec l'ATE	Il faut le remettre en cause vu la croissance à venir de la mobilité partagée (via les politiques la soutenant).
THEVOZ	SYLVAIN	PARTI SOCIALISTE	CANDIDAT GRAND CONSEIL	clairement, oui	totalemment d'accord	je les soutiens également	absurde. La voiture est un mode de transport du passé. Il faut réduire les places de parking drastiquement pour réduire l'emprise de la voiture sur la ville.
JEANMONOD	Christian	Vert'libéral	Vice-président section Ville de Genève	Quelle est la question ? Je soutiendrai ces crédits bien-sûr	Si ces projets se font, ils doivent avoir un impact écologique faible, être enterrés, et être liés à d'importantes compensations en mobilité douce et transports publics performants.	Je soutiendrai totalement ces nouvelles lignes. L'Etat pourrait avancer l'argent qui sera remboursé plus tard par la Confédération.	Oui, car l'avenir ne sera plus à la propriété individuelle d'automobile, mais aux systèmes nouveaux comme l'auto-partage par exemple.
Frammery	Chloé	égalité et équité (é&é)	remplaçante de la mandataire - enseignante de mathématiques	Je suis d'accord avec cette initiative. Et j'en profite pour amener un point concernant les pistes cyclables "en pointillés", comme celle du chemin des Corbillettes. En effet, ces pistes non protégées sont risquées pour les automobilistes et encore plus pour les cyclistes. Certaines rues contenant ce genre de pistes "cyclables" sont courbes et mettent en parallèle 2 voies de circulation voitures + 1 (ou 2) pistes cyclables "en pointillés". Ainsi, il est impossible pour 2 voitures et un vélo de circuler en même temps et des accidents sont à prévoir ! Les cyclistes se sentent protégés à tort sur ces pistes, et les automobilistes doivent rouler sur ces pistes pour se croiser. Il suffit que la manoeuvre ait lieu après un virage et le cycliste peut y perdre son vélo et sûrement bien plus !	Je suggère que l'accent soit mis sur des routes de contournement et sur une synchronisation des feux de circulation en ville, afin de rendre fluide le trafic et apaiser les tensions quotidiennes dues aux bouchons, ainsi que baisser le niveau de pollution dû au "surplace" auquel les véhicules motorisés doivent se prêter.	Je préfère mettre en place des bus électriques (moins dangereux que les trams - se souvenir de l'écrasement de Thomas Baumann en 2015) et surtout attendre la mise en marche du CEVA (Leman Express) avant de se lancer dans ces grands travaux qui paralyseront le trafic.	Pas pour moi. Il serait plus judicieux à mon sens de financer la recherche sur des véhicules non polluants (à l'eau, à l'hydrogène, solaires, etc.)
Kast	Carole-Anne	Parti Socialiste	Maire de la Ville d'Onex	Oui, la mise en oeuvre de l'IN 144 doit être une priorité pour la mobilité à Genève.	Entièrement d'accord sur le principe. Néanmoins, ces projets doivent être évalués et discutés en partenariat avec les Communes dans un dialogue de proximité.	Je m'engage à soutenir ces crédits d'investissement pour autant que le développement de ces lignes de tram se fassent en phase avec l'urbanisation de ces secteurs. Autrement dit, ces infrastructures de transports publics doivent faire partie du développement urbain des quartiers qu'ils desservent.	Oui il faudrait la remettre en cause. Cette norme est absurde car elle ne tient pas compte des mutations au sein des quartiers et des changements de comportements (notamment grâce aux voitures partagées et au renforcement de infrastructures de transports publics).

Nom	Prénom	Parti politique	Fonction				
				L'initiative 144 a été acceptée en votation en mai 2011. Suite à cette votation, un plan directeur de la mobilité douce a été adopté en janvier 2013. Si beaucoup d'études ont été faites concernant les pistes cyclables et les cheminements piétonniers, peu de réalisations sont véritablement effective. La législature 2018-2023 sera cruciale pour ces réalisations et il sera important pour l'ATE que les crédits soient votés pour que l'initiative ne reste pas seulement sur papier.	Les routes pénétrantes seront aussi un enjeu phare de la prochaine législature, que ce soit la L1/L2 (dit Genève Sud) qui est en train d'être discuté au Grand-Conseil, le barreau de Montfleury (encore au stade de projet) ou d'autres projets qui pourraient voir le jour. Pour l'ATE, il est extrêmement important que ces projets ne se fassent pas car ils vont offrir des voies d'accès facilités aux transports individuels motorisés alors que le cadre légal édicte clairement que le centre de Genève doit être pacifié et rendu à la mobilité douce.	Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi compléments efficaces à la mise en place du CEVA. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés peut être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand mêmes soutenues.	A l'aune du « compromis » sur les transports trouvé à Genève en 2015 stipulant notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et au constat empirique qu'une place de parking attire inévitablement une voiture, ne faudrait-il pas remettre en cause la norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface « dans les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée » ?
Meissner	Christina	PDC	candidate au Grand Conseil	Il est temps en effet de passer à la concrétisation.	A qui le dites vous, je me bats contre ces nouvelles routes qui au-delà des nuisances que vous citez sont aussi très dommageables pour le paysage et la nature car elles sont toujours préconisées en surface. Elles entraînent donc des coupures irréversibles dans les couloirs biologiques et finissent toujours par attirer encore plus d'urbanisation à leurs abords.	Je ne suis pas contre ces projets mais je pense que Genève ayant déjà raté le tram, il ne faudrait pas qu'elle rate le train. Pour assurer l'attrait des transports publics depuis Saint Julien ou Saint Genis, on devrait réfléchir et promouvoir les connections RER.	Oui bien sûr mais cela va de pair avec la réalisation de parkings en périphérie du centre ville et même en périphérie du canton.
Regamey	Murielle	Egalité & Equité	candidate				
Bugnion	Jean-Michel	PDC	enseignant retraité	Oui, on doit pouvoir dépasser la stérile guerre des transports! D'autres villes y sont arrivées, comme Bordeaux, pourquoi pas Genève?	Dans la loi sur la mobilité votée en juin 2016 par le peuple, il y a le soutien aux transports publics et à la mobilité douce, mais aussi la fluidification des axes routiers du canton.	Avant d'augmenter les crédits, il faut que le Conseil d'Etat retourne vers Berne avec des projets solides de façon à la convaincre de revoir sa position initiale, voire els règles de la péréquation financière. 3 millions de déplacements par jour, si ce n'est pas un problème prioritaire sur le plan de la santé, de la qualité de vie et de l'économie...	Pas d'accord, il faut garder des habitants dans les centres urbains et tenir compte des transports professionnels.
Schrag	Sylviane	PDC	responsable economat				
Meyer de Stadelhofen	Philippe	PDC	employé	En tant que cycliste, je ne peux qu'appuyer cette proposition.	Je suis vice-président du WWF...qui n'appuie pas ces projets.	Oui, il faut développer les transports publics transfrontaliers et construire des P+R de l'autre côté de la frontière.	Ce serait d'autant plus justifié que, à terme, l'usage de la voiture en ville ira decrescendo. Pour accélérer cette tendance, il faut développer encore les TP et la mobilité douce.
Wenger	Thomas	Parti socialiste	Député	L'initiative donnait huit ans à l'Etat pour la mise en oeuvre. Force est de constater que peu de réalisations ont été faites à ce jour. Il faut voter davantage de crédits au Grand Conseil pour appliquer l'initiative, malheureusement avec la majorité politique actuelle, c'est impossible.	La LMCE rédigée par une sous-commission des transports à laquelle j'ai participé instaure la priorité aux transports publics et à la mobilité douce dans les centres urbains. Ces projets de nouvelles pénétrantes routières ne feront qu'augmenter le trafic individuel motorisé en périphérie comme au centre de l'agglomération. C'est pourquoi je m'y oppose.	Je voterai tous les crédits liés aux prolongements de lignes de tram vitales pour la mobilité de notre région.	Oui il faut supprimer ce principe de compensation pour construire plus facilement et rapidement des infrastructures de mobilité douce et de transports publics.
Scheller	Gérard	Liste égalité et équité	Membre	Tout à fait d'accord	A étudier de cas en cas. Ces routes sont également des solutions contre les embouteillages générateurs de pollution.	Oui ces trams sont une bonne solution	Non les places de parc manquent il est important de ne pas les supprimer

Nom	Prénom	Parti politique	Fonction				
				L'initiative 144 a été acceptée en votation en mai 2011. Suite à cette votation, un plan directeur de la mobilité douce a été adopté en janvier 2013. Si beaucoup d'études ont été faites concernant les pistes cyclables et les cheminements piétonniers, peu de réalisations sont véritablement effective. La législature 2018-2023 sera cruciale pour ces réalisations et il sera important pour l'ATE que les crédits soient votés pour que l'initiative ne reste pas seulement sur papier.	Les routes pénétrantes seront aussi un enjeu phare de la prochaine législature, que ce soit la L1/L2 (dit Genève Sud) qui est en train d'être discuté au Grand-Conseil, le barreau de Montfleury (encore au stade de projet) ou d'autres projets qui pourraient voir le jour. Pour l'ATE, il est extrêmement important que ces projets ne se fassent pas car ils vont offrir des voies d'accès facilités aux transports individuels motorisés alors que le cadre légal édicte clairement que le centre de Genève doit être pacifié et rendu à la mobilité douce.	Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi compléments efficaces à la mise en place du CEVA. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés peut être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand mêmes soutenues.	A l'aune du « compromis » sur les transports trouvé à Genève en 2015 stipulant notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et au constat empirique qu'une place de parking attire inmanquablement une voiture, ne faudrait-il pas remettre en cause la norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface «dans les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée» ?
Monbaron-Stress	Fabienne	PLR	Conseillère administrative	Nous avons un grand retard à rattraper sur le réseau cyclable. Il faut que celui-ci soit efficace et sécurisé.	Certains projets routiers sont dans les cartons depuis longtemps et semblent ressortis tels quels alors que la situation qui les entoure a évolué. L'arrivée du Léman Express va également changer la donne. Nous devons veiller à permettre une juste répartition des modes de transports, mais la création de nouvelles routes doit être réfléchiée en étudiant tous les facteurs. Il semble que les modes de consommation de la population changent. Les jeunes sont moins systématiquement attirés par le fait de posséder leur propre véhicule. Mais en contre partie il nous faut des transports publics accessibles et performants. Par contre, il est indispensable de faire en sorte que les entreprises puissent exercer leurs activités, au	Il n'est pas normal que les habitants et les entreprises du Canton de Genève doivent supporter des frais qui devraient être pris en charge par la Confédération. Ce sera déjà le cas pour le tram qui viendra aux Cherpines car le projet a été modifié en cours de route, mais après que la Confédération ait déterminé le montant qu'elle allait verser. Ces millions sont des montants qui seront pris ailleurs... et je parierai volontiers que ceux qui préconisent de mettre ces montants supplémentaires seront les mêmes qui refuseront de les ôter ailleurs lorsque ce sera le moment... Je ne pense pas être dans le parti qui refusera un financement complémentaire pour les trams, mais je suis assurément dans celui qui refusera une double	Non ! Comme son nom l'indique, il s'agissait d'un COMPROMIS. Cela signifie que chacune des parties a eu gain de cause sur une partie de ce qu'elle défendait, en acceptant de ne pas s'opposer sur une autre qu'elle jugeait moins pertinente. Pourquoi faut-il toujours revenir sur ce qui est décidé ? Ne serait-il pas plus constructif d'avancer ensemble sur d'autres dossiers au lieu de passer du temps à revenir par la fenêtre lorsqu'une porte s'est fermée ?
CARASSO	Grégoire	PS	Conseiller municipal (PS/GE)	Je ne vois pas de question, mais le bilan de l'actuel magistrat est pour le moins décevant en la matière, et la prochaine législature sera importante pour combler le retard !	Je partage cette analyse!	Oui absolument!	Oui, absolument. Et enfin imposer une transparence sur la gestion des places privées afin d'avoir une lecture et des mesures pertinentes sur l'ensemble du stock.
Bidaux-Rodriguez	Patricia	PDC	membre	Oui, la ville et son trafic pendulaire bénéficieront clairement d'infrastructures ferroviaires par ex !	Il est nécessaire que le réseau de mobilité douce soit développé et sécurisé afin de pouvoir utiliser ce mode de transport qui finalement est aussi un plus pour notre santé ! le PDC soutient la mise en oeuvre rapide de la loi pour une mobilité cohérente.	Non. En cours, une réévaluation de la position de la Confédération. il y a une réelle nécessité de développer les moyens de transports publics trans-frontalier. c'est un enjeu fondamental pour la santé, la qualité de vie et la compétitivité économique. Il s'agit pour le conseil d'Etat de convaincre les autorités fédérales sur la nécessité de développer de manière cohérente notre région. pourquoi pas oser revoir les règles de péréquation financière ?	Il est important que les habitants du centre et les transporteurs puissent livrer les marchandises sans bloquer la circulation donc de trouver des places de parc. Par contre, tout ne peut pas se faire en surface.
Khattabi Hassar	Houda	PDC	Membre	Ce qui importe le plus est de désengorger les périphéries avec des P+R cofinancés en France voisine comprenant des vélos en location	Il faut faire les choses dans l'ordre: offrir plus de parkings en périphérie et ensuite interdire le centre à la circulation	Il faut que les genevois apprennent à se mettre d'accord pour que Berne nous finance à hauteur de nos projets!	Mes précédentes réponses montrent que je n'adhère pas.
Emery-Torracinta	Anne	Parti socialiste	Conseillère d'Etat				
Salerno	Sandrine	Parti socialiste	Conseillère administrative	Je partage cette analyse et soutiendrai ces crédits.	S'agissant des route L1/L2, je suis d'avis que la version enterrée doit être étudiée avant de prendre une décision.	Je partage l'analyse de l'ATE et soutiendrai ces crédits.	Oui, la compensation prévue par la loi devrait être revue afin de permettre de réaliser plus rapidement des infrastructures de mobilité douce et de transport public.
Regamey	Murielle	Egalité & Equité	candidate	Oui la mobilité douce est à promouvoir et faciliter, surtout dans une petite ville comme Genève. D'autant que cela a un impact sur la qualité de vie - bruit, pollution, danger - de chacun.e et sur notre environnement. C'est donc une priorité pour le bien-être des habitant.e.s et des usagers.ères.	Pour le bien-être commun, il serait sans doute plus intéressant de proposer des transports en commun efficaces et gratuits dans tout le canton, d'une part. Par ailleurs, proposer plus de vélos, électriques ou non, au prêt et/ou en location également dans tout le canton, avec des parkings à vélos où l'on peut prendre et laisser les vélos.	Je n'ai pas d'avis actuellement sur ce sujet. Il faut évaluer le bien-fondé de ces prolongements de tram.	Il faudrait d'abord que les transports publics soient efficaces et gratuits, car il ne faut pas oublier que Genève est aussi une ville internationale et touristique qui attire de nombreux visiteurs. Si la ville assure un transport de qualité, plus personne ne voudra s'embêter dans les embouteillages et payer pour une place de parking qui, de plus, est difficile à dénicher.

Nom	Prénom	Parti politique	Fonction				
				L'initiative 144 a été acceptée en votation en mai 2011. Suite à cette votation, un plan directeur de la mobilité douce a été adopté en janvier 2013. Si beaucoup d'études ont été faites concernant les pistes cyclables et les cheminements piétonniers, peu de réalisations sont véritablement effective. La législature 2018-2023 sera cruciale pour ces réalisations et il sera important pour l'ATE que les crédits soient votés pour que l'initiative ne reste pas seulement sur papier.	Les routes pénétrantes seront aussi un enjeu phare de la prochaine législature, que ce soit la L1/L2 (dit Genève Sud) qui est en train d'être discuté au Grand-Conseil, le barreau de Montfleury (encore au stade de projet) ou d'autres projets qui pourraient voir le jour. Pour l'ATE, il est extrêmement important que ces projets ne se fassent pas car ils vont offrir des voies d'accès facilités aux transports individuels motorisés alors que le cadre légal édicte clairement que le centre de Genève doit être pacifié et rendu à la mobilité douce.	Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi compléments efficaces à la mise en place du CEVA. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés peut être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand mêmes soutenues.	A l'aune du « compromis » sur les transports trouvé à Genève en 2015 stipulant notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et au constat empirique qu'une place de parking attire inmanquablement une voiture, ne faudrait-il pas remettre en cause la norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface « dans les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée » ?
Dal Busco	Serge	PDC	Conseiller d'Etat	Depuis mon arrivée à la tête du département des finances, je n'ai cessé de prêcher la nécessité de maintenir les investissements à un niveau élevé et constant, notamment dans le domaine de la mobilité qui a concentré l'essentiel des investissements de la législature. Ma position ne changera pas lors de la prochaine législature: des investissements ambitieux sont la clé d'un développement réussi pour Genève. Ces investissements doivent se faire dans de nombreux domaines et notamment dans le domaine des infrastructures cyclables. Je soutiendrai donc les investissements destinés à accroître le réseau cyclable et à le sécuriser.	La population a plébiscité il y a peu de temps la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée à Genève. Cette loi prévoit une priorisation des différents modes de transport en fonction des zones géographiques. Partant de là, un réseau de mobilité doit être édifié afin de permettre à ces différents modes de transport de coexister efficacement. Je pense donc qu'il faut mettre en perspective ce projet de nouvel axe avec l'ensemble du réseau et évaluer ensuite sa pertinence.	Il est capital de demander à la Confédération d'évaluer à nouveau sa position sur sa participation au financement du projet d'agglomération. Genève est en droit de profiter de subventions fédérales, particulièrement lorsqu'elles servent à financer des infrastructures de mobilité stratégiques et essentielles au développement de notre canton. Je pense donc qu'il faut s'atteler à convaincre la Confédération de réviser sa position avant de songer à financer la totalité de ces projets fondamentaux.	A nouveau, je suis d'avis qu'il faut respecter la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée qui priorise les transports en fonction de la zone géographique. Dès lors il est essentiel de pouvoir réaliser en périphérie du canton, des parkings relais aptes à absorber l'essentiel de la circulation individuelle motorisée. Cependant il faut garder à l'esprit que les places situées dans les zones denses servent à la population résidente et aux activités commerciales locales. Il faut donc trouver un compromis afin de satisfaire les besoins des locaux sans pour autant créer un appel d'air susceptible de faire venir de nouvelles voitures dans les centres urbains.
De Battista	Régis	Parti socialiste Liste n.-3	Conseiller municipal /Directeur de la Fondation pour l'expression associative qui gère la Maison des associations	Oui tout à fait vous pouvez compter sur moi. Je suis le rapporteur de la PR concernant la passerelle pitonne à coté du pont du Mont Blanc.	Oui je comprends et vous appuierai sans problème.	Oui je suis d'accord avec vous et pas de problème je vous soutiendrai.	Tout à fait il faut la remettre en cause car elle est ridicule et souvent pas possible de la réaliser.
Bruchez	Thomas	PS	Candidat au Grand Conseil				
Squillaci	Nicola	PDC	Candidat GC 18	Oui, il faut y arriver et mettre en pratique.	Il faut promouvoir une mobilité cohérente et équilibrée en anticipant le futur. Il faut penser dans sa globalité et pas uniquement la mobilité douce.	Oui, comme avant, il faut développer le tout en cohérence et en anticipant les besoins futurs.	Non
Goudal	Renaud	La Liste pour Genève	Candidat député	Historiquement, les politiques ont toujours renâclé à contraindre les automobilistes de changer leurs habitudes (il ne faut pas se mettre l'électorat à dos). Ils ont donc essayé de ménager la chèvre et le chou mais on se rend compte que ce n'est pas suffisant. Trop de voitures, des voitures toujours plus grosses, encombrantes et gourmandes, toujours moins de place, toujours plus d'émission de gaz et de nuisances sonores. Quel sera le politique qui imposera une fois pour toute – et clairement – une réelle politique pour désengorger le centre-ville?	On le sait, plus on crée de voies de circulation, plus il y a de voitures dessus. Donc, non à ces routes pénétrantes!	Il faut soutenir la réalisation de ces trams. En revanche, est-il vraiment nécessaire de choisir des rames que je qualifierais de "prestige"? En d'autres termes, on n'a pas besoin de rame de luxe mais de rame.	Foin de compromis. Si l'on veut mener une politique cohérente il faut des messages clairs et, s'il le faut, remettre en cause cette norme cantonale.
ABRAMOVI CH MULLER	FABIENNE	LALISTE 7 - Femmes 2018 au Grand Conseil	Auteure-Productrice (Cinéaste Chorégraphe)	Oui absolument	Oui	Oui absolument	Oui
Gauthier	Pierre	la liste pour genève	président	La réalisation de PISTES et non des bandes cyclable est une de mes priorités. Je suis cycliste depuis ma tendre jeunesse et je ne comprends pas pourquoi de tels blocages et retards sont la marque de Genève...	Je suis pour un moratoire au développement de Genève que je juge excessif et dangereux. L'arrêt de la réalisation de ces axes me semble indispensable.	Le développement des transports publics au détriment des transports individuels est une de mes priorités. Donc, je soutiens fermement la création de nouvelles lignes de trams et l'extension des existantes. Une remarque toutefois: il faudrait peut-être "doubler" les lignes omnibus de tramways par des lignes de trolleyes "accélérés" qui ne s'arrêtent qu'aux arrêts principaux (comme c'était le cas il y a peu à Genève) pour permettre aux voyageurs venant des terminus de ne pas perdre trop de temps... à réfléchir...	Je ne pense pas que les conditions requises (sociales et politiques) soient encore réunies pour cette remise en cause. Patience.

Nom	Prénom	Parti politique	Fonction				
				L'initiative 144 a été acceptée en votation en mai 2011. Suite à cette votation, un plan directeur de la mobilité douce a été adopté en janvier 2013. Si beaucoup d'études ont été faites concernant les pistes cyclables et les cheminements piétonniers, peu de réalisations sont véritablement effective. La législature 2018-2023 sera cruciale pour ces réalisations et il sera important pour l'ATE que les crédits soient votés pour que l'initiative ne reste pas seulement sur papier.	Les routes pénétrantes seront aussi un enjeu phare de la prochaine législature, que ce soit la L1/L2 (dit Genève Sud) qui est en train d'être discuté au Grand-Conseil, le barreau de Montfleury (encore au stade de projet) ou d'autres projets qui pourraient voir le jour. Pour l'ATE, il est extrêmement important que ces projets ne se fassent pas car ils vont offrir des voies d'accès facilités aux transports individuels motorisés alors que le cadre légal édicte clairement que le centre de Genève doit être pacifié et rendu à la mobilité douce.	Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi compléments efficaces à la mise en place du CEVA. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés peut être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand mêmes soutenues.	A l'aune du « compromis » sur les transports trouvé à Genève en 2015 stipulant notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et au constat empirique qu'une place de parking attire inévitablement une voiture, ne faudrait-il pas remettre en cause la norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface «dans les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée» ?
UONG	DINH MANH	PDC	Conseiller administratif	Je suis favorable à ce que les crédits soient octroyés pour développer davantage la mobilité douce.	Je ne connais pas assez ce sujet pour me prononcer. Je constate seulement que les routes pénétrantes existantes, comme la route de Chancy, la rue de la Servette, sont complètement saturées, notamment aux heures de point. Des solutions doivent donc s'imposer.	Je suis favorable à ces projets de tram. Néanmoins, je suis aussi conscient des limites des capacités financières du Canton. A mon avis, la première action est de demander à la Confédération de revoir sa position par rapport à ces projets, qui sont primordiaux pour Genève.	A étudier.
Chiaradonna	Denis	Parti Socialiste	Conseiller municipal	Oui, il faut que l'Etat fasse beaucoup plus et rapidement les investissements nécessaires pour rattraper les retards et surtout concrétiser les projets	Je partage cet avis. Les transports publics doivent être favorisé et doivent faire l'objet de la majorité des investissements de l'Etat. Pour le barreau de Montfleury, vu qu'il s'agit d'un projet fédéral, si le projet ne peut plus être abandonné, il convient de limiter les nuisances tant pour l'environnement que pour les habitants. Une solution en tranchée couverte doit alors être privilégiée.	Il est proprement scandaleux que les moyens n'ont pas été mis en place pour que les projets cantonaux décrochent les financements fédéraux. Il faut maintenant corriger le tir pour éviter davantage de retards dans les investissements.	Oui, à l'heure où de plus en plus d'habitants renonce à avoir une voiture, il est à proprement absurde prévoir une compensation 1 pour 1. Il faut soit abroger cette disposition ou alors prévoir une exception pour éviter les effets indésirables.
Romano	Maria Vittoria	Socialistes	Conseillère municipale, Cadre RH	Je suis très fâchée que le dossier des pistes cyclables continues traînent. Mais avec les forces politique dans le communes et à l'Etat, c'est très difficile à faire avancer le dossier, un dossier d'importance primordiale.	Je suis pleinement d'accord avec l'ATE dont je suis membre par ailleurs. C'est trop dommage, que le GC n'ai pas voté pour donner la précedence à la mobilité douce.	Je suis fâchée, qu'on a pas traiter ce dossier d'une manière professionnelle ce qui voudra dire que c'est le Canton qui devra payer. Mais effectivement, les réalisations sont cruciales pour le futur du Canton.	C'est une évidence pour moi.
Zimmermann	Olivier	Liste pour Genève	Candidat au Grand Conseil	L'application effective et totale de l'initiative 144 doit être une priorité.	L'ATE a raison et son avis doit être suivi.	Ces lignes doivent bien sûr être soutenues.	Cette norme cantonale de compensation doit bien sûr être supprimée.
Wavre	Rolin	PLR	Vice-président	Déjà répondu. Je milite à PRO VELO pour l'achèvement du réseau cyclable que j'utiliser tous les jours, par tous les temps (mis à part 4 jours cet hiver, neige)	L1/L2 ne mènent pas directement à l'extrême centre. Je serais donc plus nuancé. S'il convient de limiter l'accès au centre, un boucllement routier est encore (malheureusement) inévitable.	Oui, il faut continuer à développer le réseau de trams et de transports publics en général.	Idéalement, le centre ville devrait être entièrement dédié à la mobilité douce. Mais un compromis a été négocié, basé sur une situation existante. Il est intellectuellement et politiquement délicat de le remettre en question immédiatement. L'un des objectifs était de faire disparaître les voitures stationnées des rues.

Nom	Prénom	A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé-e ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour un-e employé-e lui fait choisir la voiture (à 90%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-trice afin d'en réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?	Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3Km et jusqu'à 45% sur des distances inférieures à 5Km ! Ces distances sont idéales à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/scooter à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagement cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?
Walder	Nicolas	Oui absolument d'accord	Oui, tout à fait. Le potentiel est énorme et les gains conséquents, tant en matière de mobilité que de santé. Il est temps que la mobilité douce devienne la priorité en lieu et place du dogme de la "fluidité du trafic". Les Verts ont toujours clairement affiché leur priorité pour la MD et les TP. Nous sommes convaincu qu'il n'est plus possible de contenter tous les modes de transports et que des choix clairs doivent être opérés par le Conseil d'Etat. Donc pour les Verts: oui à la priorité pour la MD et oui aux incitations financières.
Giannelli	Mark	Non. La mesure ne tient pas compte de la réalité de chaque personne. Il faudrait que des critères plus sélectifs soient définis. Distance entre le logement et la place de travail, horaires de travail, taux de couverture des transports publics autour du lieu de résidence, etc.. Que ce soit dans le canton de Genève, en France voisine ou dans le district de Nyon, la très faible offre de transports publics contraint les résidents à se rendre au travail en voiture, faute d'alternative. Or, on constate que toute offre supplémentaire en termes de transports publics se traduit par une augmentation forte de la clientèle. Le développement et le renforcement du réseau de transport public constituent donc un enjeu majeur. Néanmoins une réflexion dans ce sens doit être entreprise.	Il faut relever la part très importante des déplacements internes au centre s'effectuant en voiture: au vu de la qualité de l'offre TPG et des potentiels de la mobilité douce au centre, une modification significative de la part modale de ces mouvements est possible et permettrait de retrouver une situation plus détendue, correspondant à celle que connaît Genève en période de vacances. L'usage du vélo se fera naturellement si les conditions favorables existent. Mais pour atteindre pour atteindre une part modale importante du deux roues, il faut libérer de l'espace, investir dans les infrastructures, garantir plus de places de stationnement pour les vélos et surtout sensibiliser la population.

Nom	Prénom		
		<p>A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé-e ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour un-e employé-e lui fait choisir la voiture (à 90%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-trice afin d'en réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?</p>	<p>Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3Km et jusqu'à 45% sur des distances inférieures à 5Km ! Ces distances sont idéales à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/scooter à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagement cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?</p>
Goudal	Renaud		
MUELLER ABRAMOVI CH	FABIENNE		
Langer	Valérie	<p>Oui, ce serait une bonne solution, si elle est développée en parallèle de l'augmentation d'autres formes de mobilité. (trains non bondées, plus de fréquence de transports publics...)</p>	<p>Absolument. Il y a des communes vaudoises qui incitent plus largement que Genève à l'achat d'un vélo électrique (1000 CHF et plus) et aussi qui offrent une contribution substantielle à l'abonnement demi-tarif de leurs habitants</p>
Özdemir	Elçim		
Golay	Séverine	<p>Je suis mère de famille célibataire et en plus du travail je cours les rendez vous pour mes 2 ados tout faire en transport est parfois impossible. J habite avully.</p>	<p>Oui</p>
Burkhard	Roland	<p>C'est à voir de cas en cas. D'où vient le collaborateur, pour quel motif on lui laisse une place de parc (doit-il se déplacer souvent pour l'entreprise?).</p>	<p>Oui, ce serait une bonne chose. Mais il faut aussi favoriser les piétons et les transports publics, car tout le monde n'est pas prêt de laisser sa voiture pour aller en vélo.</p>
Bandler	Marko		
Alonso Unica	Manuel		
Leiser	Jean-Marc		

Nom	Prénom		
		A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé-e ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour un-e employé-e lui fait choisir la voiture (à 90%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-trice afin d'en réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?	Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3Km et jusqu'à 45% sur des distances inférieures à 5Km ! Ces distances sont idéales à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/scooter à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagement cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?
Nicollier	Pierre		
Moyard	Salima	Oui, et surtout les faire payer au collaborateur (location).	Si.
Bustamante	Eric		
FONTANA	Jérôme	Absolument. Il faut que la place de voiture soit considéré comme un avantage en nature (donc fiscalisé) et même aller plus loin que cela en légiférant pour qu'une société (suivant sa taille) aille l'obligation, si elle fournit des places de parkings à certains employés, de fournir en contre-partie à tous ses employés la possibilité de prendre en charge totalement ou partiellement du moins un abonnement TPG annuel.	<p>Oui il faut mettre le paquet et même plus. Je ne suis pas un utilisateur de vélo (plutôt de bus) et pourtant je vois bien qu'il nous manque des aménagements pour nos cyclistes. Pistes bien délimitées, continues et protégées. Autoroutes pour vélo avec, pourquoi pas, certaines rues leur étant réservées pour circuler. Il manque aussi une sensibilisation plus importantes des conducteurs de quatre roues aux dangers qu'ils occasionnent pour les deux roues (vélos comme motos).</p> <p>D'un point de vue fiscal, il faudrait que les déductions sur la feuille d'impôt soient différentes afin de promouvoir la mobilité douce par rapport aux autres moyens de transport.</p> <p>Exemple, le contribuable ne pourrait obtenir une réduction fiscale qu'en fonction du moyen de transport principal qu'il ou elle utilise pour aller à ou exécuter son activité professionnelle:</p> <p>Soit une déduction fiscale maximum de 250 CHF pour un transport motorisé 4 roues 250CHF</p> <p>Soit une déduction fiscale maximum de 500 CHF pour un transport motorisé 2 roues</p> <p>Soit une déduction fiscale de 750 CHF pour l'utilisation des TPG comme transport principal</p>
meyer	philippe	Oui, si en parallèle est développée une offre de transport public attrayante comme véritable alternative.	Mais pas au détriment des transports publics, la priorité pour laquelle il faut mettre le paquet!
meylan	jean-michel	c'est une idée...serait-ce incitatif ?	oui !
Besomi	Alessandro	Absolument pas. Cela ne réduira pas le trafic, et il n'est pas toujours facile de se rendre à Geneve en transport public. Je ne suis pas favorable à une politique des interdictions.	Tout à fait.

Nom	Prénom		
		A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé-e ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour un-e employé-e lui fait choisir la voiture (à 90%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-trice afin d'en réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?	Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3Km et jusqu'à 45% sur des distances inférieures à 5Km ! Ces distances sont idéales à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/scooter à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagement cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?
Wuarin	Marc	Evidemment, de plus, je pense qu'il faudrait proposer une déduction forfaitaire de frais de déplacement pour les employés se rendant au travail à vélo afin d'encourager ce mode de déplacement.	Oui, tout à fait, voir ma réponse au point précédent également.
PREISIG	ROBERT	oui	Oui, principalement en sécurisant les voies de mobilité douce.
Piguet	Frédéric Paul	Oui !	Yes, for shure.
THEVOZ	SYLVAIN	oui	oui totalement
JEANMONOD	Christian	A l'avenir oui, si ces entreprises sont localisées en un endroit accessible par les transports publics	Oui, dans la mesure du possible. Mais il faut de véritables aménagements cyclables et pas des coups de peinture allibi qui ne servent à rien et peuvent au contraire être dangereux.
Frammery	Chloé	Je ne pense pas que cela soit une bonne idée. C'est déjà le cas pour les places "à disposition" des enseignants à Genève. Ainsi, la taxe pour utiliser un parking d'école à Genève varie entre 600 et 1200 CHF par an ! Cela ne dissuade pas les automobilistes (qui n'ont souvent pas le choix du véhicule) de venir en voiture mais se contente de réduire leur pouvoir d'achat, et donc de fragiliser l'économie locale.	Pourquoi pas mais n'oublions pas que Genève est sujette à des précipitations durant 30% de l'année, à la neige et au verglas. Donc essayons de lier intelligemment toutes les formes de moyens de transport, avec encouragement aux transports publics => en les rendant gratuits, comme nous le préconisons dans notre programme.
Kast	Carole-Anne	Oui. Surtout que lorsque l'employeur offre un abonnement de transport public, celui-ci est bien comptabilisé comme un avantage en nature fiscalement parlant. Reste à en fixer la valeur fiscale...	Oui. Et permettre de faire découvrir le vélo et le complément TPG-vélo par une offre publique de Vélib.

Nom	Prénom		
		<p>A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé-e ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour un-e employé-e lui fait choisir la voiture (à 90%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-trice afin d'en réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?</p>	<p>Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3Km et jusqu'à 45% sur des distances inférieures à 5Km ! Ces distances sont idéales à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/scooter à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagement cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?</p>
Meissner	Christina	<p>A mon avis c'est une option intéressante. Elle va dans le sens d'une responsabilisation des entreprises par rapport à leur employés et leur impact sur l'environnement. Idéalement les entreprises (les grandes) devraient s'investir dans la réalisation de logements pour leurs employés (pour éviter que ceux-ci doivent réaliser des kilomètres pour atteindre leur lieu d'activité.</p>	<p>Oui il faudrait des vrais aménagements cyclables (pas juste des lignes tracées sur la route). Attention cependant à ne pas croire que tout le monde peut aller à vélo. Les personnes âgées sont nombreuses... Et je constate aujourd'hui que la route est surtout occupée par du transport professionnel et celui-ci ne prendra ni le tram ni le vélo. Donc on en revient à la nécessité de favoriser l'économie locale et circulaire...</p>
Regamey	Murielle		
Bugnion	Jean-Michel	<p>Peut-être, mais il faudrait pousser plus loin la réflexion. Actuellement, beaucoup de frontaliers, suisses ou pas, n'ont que la voiture comme moyen acceptable de gagner leur place de travail. Il s'agit avant tout de développer l'offre de transports publics dans le Grand Genève.</p>	<p>Bien sûr qu'il faut promouvoir le vélo, en parallèle avec le développement des TPG, mais les mentalités mettent du temps à changer...</p>
Schrag	Sylviane		
Meyer de Stadelhofen	Philippe	<p>Absolument.</p>	<p>Pas de doute ! Usage de vélo ou trotinette électrique ou gyropode ou...autre moyen de mobilité douce.</p>
Wenger	Thomas	<p>Les places de parking offertes par les entreprises à leurs employés sont un incitatif négatif pour changer son mode de transport vers des modes plus durables. Elles doivent être fiscalisées.</p>	<p>Oui il faut investir massivement dans les infrastructures cyclables et promouvoir le vélo et le vélo électrique au travers de campagne de sensibilisation comme celle de l'ATE.</p>
Scheller	Gérard	<p>Les solutions de parcs payants et de subvention aux abonnements TPG sont à généraliser.</p>	<p>Oui</p>

Nom	Prénom	A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé-e ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour un-e employé-e lui fait choisir la voiture (à 90%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-trice afin d'en réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?	Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3Km et jusqu'à 45% sur des distances inférieures à 5Km ! Ces distances sont idéales à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/scooter à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagement cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?
Monbaron-Stress	Fabienne	<p>Non.</p> <p>Il semble décidément bien plus facile de toujours toucher au porte-monnaie plutôt que de se creuser un peu les neurones...</p> <p>Il serait peut-être plus intéressant de sensibiliser les entreprises et leur proposer d'élaborer des plans de mobilité à destination de leur personnel. De faire en sorte que leurs collaborateurs qui habitent dans un rayon de X km, desservi par les transports publics, ne puissent plus être au bénéfice d'une place de parking gratuite sauf s'ils font du co-voiturage par exemple.</p>	<p>Les aménagements cyclables sont indéniablement à réaliser. La population va progressivement et spontanément passer de la voiture aux 2 roues qui deviendront un moyen bien plus rapide pour circuler.</p> <p>Lors de ces aménagements, il ne faudra surtout pas oublier de réaliser les parkings qui sont déjà en nombre insuffisants actuellement.</p>
CARASSO	Grégoire	Oui, absolument et en tenant compte de la qualité des alternatives disponibles (TP ou MD).	Oui, absolument!
Bidaux-Rodríguez	Patricia	<p>Il est nécessaire d'encourager l'utilisation d'autre moyen de transport que la voiture.</p> <p>Ainsi, la gratuité d'un parking devrait faire l'objet d'une évaluation correspondant à des critères définis tel que par ex</p> <p>proximité du réseau de transport, horaires de travail, distances entre logement et lieu de travail ...</p>	<p>plus les cyclistes seront en sécurité sur la route, plus l'utilisation du vélo se développera. Si c'est déjà le cas dans certains secteurs d'autres restent le parent pauvre de la mobilité douce.</p> <p>Les mesures tels que le soutien par exemple de certaines communes périphérique en cas d'achat d'un vélo électrique peuvent aller dans ce sens et sont à promouvoir !</p> <p>mais il y a un véritable travail de sensibilisation de la population.</p>
Khattabi Hassar	Houda	La majorité des personnes n'ont pas le choix.	Dans l'idéal, mais il faut penser aux parents qui doivent déposer un enfant à la crèche, un autre à l'école, un troisième au cycle, pour revenir le soir le coffre plein de commissions!
Emery-Torracinta	Anne		
Salerno	Sandrine	Oui car il s'agit d'un avantage en nature. En l'absence d'une telle législation, la Ville de Genève a d'ailleurs décidé de faire payer les places de parking mises à disposition, sauf pour les employé-e-s qui n'ont pas d'autre choix que de venir en voiture notamment en raison de leurs horaires de travail.	Oui. Plusieurs communes pratiquent d'ailleurs déjà ces incitations financières. Mais elles sont insuffisantes, il s'agit également de créer les conditions cadres permettant un usage aisé et sûr de ce mode de transport (piste cyclables par exemple). La mise en œuvre de l'initiative sur la mobilité douce, acceptée par le peuple, doit être une priorité en votant des crédits en faveur d'aménagements cyclables sécurisés et continus.
Regamey	Murielle	<p>Non, même réponse que ci-dessus.</p> <p>Pour moi, il faut prendre un point de vue différent et assurer des transports publics efficaces et gratuits. Inciter au lieu de dissuader.</p>	<p>L'état pourrait subventionner l'achat de vélos électriques, construits avec des énergies propres, matériau recyclé, etc.</p> <p>Et/ou comme à Paris par exemple, en proposer en prêt ou en location dans des parkings à vélos électriques à des points stratégiques du canton de Genève tels que la gare, l'aéroport, P+R, mairies des communes, etc.</p>

Nom	Prénom		
		A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé-e ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour un-e employé-e lui fait choisir la voiture (à 90%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-trice afin d'en réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?	Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3Km et jusqu'à 45% sur des distances inférieures à 5Km ! Ces distances sont idéales à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/scooter à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagement cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?
Dal Busco	Serge	Le Léman Express entrera en fonction en 2019. Il faudra tout faire pour inciter les personnes à utiliser cette infrastructure qui va révolutionner la mobilité dans notre région. Des mesures d'accompagnement devront favoriser ce transfert modal et je suis d'avis que rendre moins attractives les possibilités de parking à destination, et leur coût en font partie.	Le transfert modal de la voiture à la mobilité douce interviendra à condition que des infrastructures adéquates le permettent. Dès lors, et comme évoqué lors de l'une de vos questions précédentes, je pense qu'il est important de mettre en place des infrastructures performantes et sécurisantes afin de garantir la mise en place de conditions-cadres favorables à la pratique du vélo en centre urbain.
De Battista	Régis	Sur le principe oui mais souvent il faut évaluer la situation de chacun et les heures de travail. La mobilité pour garantir le travail est une affaire que les autorités doivent prendre en charge aussi. Quand une nouvelle entreprise se crée il faut aussi évaluer le transport du personnel. Ces dernières années beaucoup de Centres commerciaux se sont créés en dehors des villes qui obligent les gens à prendre leur voiture. A qui la faute ?	Oui pourquoi pas. Par contre, il faudra trouver dans l'avenir quelque chose de mieux que le vélo.
Bruchez	Thomas		
Squillaci	Nicola	Oui sur la forme mais il faut tenir compte de critères plus sélectifs et précis (transports publics disponibles, lieu d'habitation, horaires de travaux, etc.)	En aménageant correctement les infrastructures, l'usage du vélo va se faire automatiquement !
Goudal	Renaud	Tout ce qui peut être mis en place pour décourager l'usage de la voiture est bon à prendre.	Absolument!! La voiture individuelle et l'investissement émotionnel qu'on y met est un comportement qui doit clairement être désigné comme passéiste et contraire au bien-être de tous. Une tonne de ferraille et de plastique pour trimbaler 70 kilos de chair et d'os est un rapport non-soutenable. Moins de voitures, c'est plus de confort pour tous, plus d'occasion de faire de l'exercice, moins de dangers pour tous. Vive la "vélorution!"
ABRAMOVI CH MULLER	FABIENNE	Oui	Oui absolument
Gauthier	Pierre	Vous posez là la question des "incentives" auxquels les employeurs ont de plus en plus recours. Je pense que tout avantage doit être inclus dans le salaire pour deux raisons principales: 1/ l'impôt doit être perçu sur l'ensemble des revenus; 2/ le financement de la retraite (AVS et 2ème pilier) ainsi que les cotisations sociales sont diminuées si les avantages en nature ne sont pas comptés dans le salaire.	Bien sûr. Ne pas oublier toutefois que tout le monde n'a pas 20 ou 30 ans et que le vieillissement de la population entraîne également des difficultés de mobilité pour les aînés...

Nom	Prénom	<p>A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé-e ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour un-e employé-e lui fait choisir la voiture (à 90%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-trice afin d'en réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?</p>	<p>Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3Km et jusqu'à 45% sur des distances inférieures à 5Km ! Ces distances sont idéales à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/scooter à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagement cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?</p>
UONG	DINH MANH	L'idée est intéressante à étudier.	Oui dans les limites de la capacité financière du Canton.
Chiaradonna	Denis	Je suis en faveur de cette proposition. cela permettra effectivement de favoriser les transports publics.	oui, je suis en faveur de ces propositions.
Romano	Maria Vittoria	C'est une évidence.	Absolument!
Zimmermann	Olivier	Bien sûr, il faut les fiscaliser.	Bien sûr
Wavre	Rolin	Tout travail mérite salaire, tout revenu ou avantage peut à mon avis être fiscalisé. Tout est une affaire de proportion. Et tous cas quand l'accès par les transports publics est facilement possible.	Oui, je milite comme porte-parole de PRO VELO pour cela exactement. C'est d'ailleurs ce que demande l'Initiative 144 adoptée par le peuple en 2011 et qui prévoit l'achèvement du réseau cyclable primaire et secondaire dans un délai de 8 ans. On en est encore loin.