

Tribune de Genève



Etats généraux des transports Priorité à l'échange!

- Genève lance une action inédite sur l'avenir de la mobilité
- Chaque habitant est invité à s'exprimer. In English too
- Rappel historique: les Genevois se retrouvent face à un tournant

Au pont Sous-Terre, à la Jonction, voitures, bus, vélos et piétons se partagent un espace restreint. Un système qui montre ses limites.

OLIVIER VOGELSANG

Luc Barthassat: «Le dialogue permettra d'avancer plus vite»

Le candidat l'avait promis, le magistrat le fait: les Etats généraux des transports démarrent aujourd'hui via un questionnaire sur Internet

Un petit tour du monde semble le confirmer. Le lancement d'une consultation ouverte à chaque habitant pour connaître ses idées en matière de mobilité constitue sans doute une première (lire pages 8 et 9).

La première question à Luc Barthassat, conseiller d'Etat en charge du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, s'impose ainsi d'elle-même...

D'où vous est venue l'idée de ces Etats généraux des transports?

Elle m'est venue au tout début de la campagne électorale, quand j'ai voulu montrer qu'on pouvait faire de la politique autrement. Je sentais une méfiance générale par rapport aux élus; et les transports, en particulier, constituaient un terrain de guéguerre, pour ne pas dire de guerre. J'ai vite compris qu'il fallait agir en amont, aller parler aux gens, aux associations, les informer, leur poser des questions... et tenir compte de leurs remarques.

Pensez-vous que les Genevois vont adhérer à cette démarche?

J'aimerais qu'ils soient nombreux à nous interpeller à travers ce questionnaire. Depuis la mi-juin, on donne une information, notamment en distribuant une brochure «Les transports



genevois en chiffres» (voir aussi pages 6-7). On leur pose aujourd'hui des questions simples et primordiales... S'il y avait 300 réponses, ce ne serait pas représentatif, mais 5000, ce serait fantastique! En tenant compte de leur provenance (quartiers, campagne, régions suburbaines...), une analyse permettra de tirer des enseignements clés

sur ce sujet qui concerne tout le monde.

Vous n'allez pas retenir que ce qui vous convenait a priori?

Nous serons transparents, en diffusant publiquement, de manière détaillée les réponses au questionnaire. Le but est vraiment d'obtenir le poul

de la population sur des questions très concrètes qui permettront des réalisations tout aussi concrètes.

Le but est-il d'élaborer un contre-projet à l'initiative Verte «Pour des transports publics plus rapides»?

Non, la nouvelle Loi sur la mobilité qui découlera des Etats généraux est un

projet en soi. En effet, le principe de libre choix des transports inscrit dans la Constitution n'est traduit dans aucune loi ni règlement. Le but est d'organiser la mobilité en travaillant sur les zones qui composent notre canton (hypercentre, centre et périphérie) et de prioriser l'utilisation des différents modes de transports en

fonction de leur efficacité sur chaque portion du territoire. Quel mode doit être priorisé dans quelle zone et à quelles conditions? Voilà sur quoi la population est notamment consultée. Le projet s'inscrit ainsi dans une logique de complémentarité qui respecte l'esprit de la nouvelle Constitution genevoise. Vu le calendrier, il devrait s'inscrire en contre-projet de l'initiative des Verts, qui promeut les transports publics à fond la caisse au détriment des autres usagers de la route, piétons inclus.

Le temps presse? Certes.

Avec votre consultation tous azimuts, ne risquez-vous pas de ralentir les choses?

Je pense que ça peut nous faire gagner du temps. On agit sur quelques mois: distribution de la brochure (deux mois), consultation (un mois). En moins d'un semestre, en début de législature, on aura une bonne base de travail. La politique du fait accompli, j'ai tendance à lui dire stop! En parler ensemble, c'est aussi concilier des avis a priori irréductibles. Ça calme le jeu. Et de toute façon, notre plan d'action prévoit un dépôt de projet de loi d'ici à la fin de l'année!

Vous n'allez pas crouler sous des propositions inconciliables?

Après le temps de la consultation, il me reviendra d'établir des orientations. Il y a un changement de mentalité qui s'opère: plus besoin d'être Vert, de droite ou de gauche pour avoir une vision raisonnable des transports. Quand je dis qu'on ne pourra plus aborder le centre-ville, que c'est fini de vouloir se garer rue du Rhône pour acheter ses baskets ou son sac à

main vite fait, rares sont les personnes qui aujourd'hui sautent encore au plafond, ce qui aurait été largement le cas il y a cinq ou dix ans.

Mais peut-on continuer de ménager les uns et les autres?

On doit arrêter de dire qu'il en faut un petit peu pour tout le monde. J'ai déjà évoqué les notions d'hypercentre, de centre et de périphérie. Dans ce qu'on va appeler la ville de demain, comme le PAV, Bernex ou les communaux d'Ambilly, on fera les aménagements nécessaires. La ligne qui passe par

«On doit arrêter de dire qu'il en faut un petit peu pour tout le monde»

Lancy et Plan-les-Ouates en témoigne d'ailleurs. Dans les nouvelles infrastructures, c'est fini de mettre le tram au milieu de la route. Il faut une voie pour les bus, une pour les vélos, une pour les voitures, chacun en site propre; et dans les deux sens, quitte à revoir le schéma de circulation de la rue d'à côté! Même si on n'a pas beaucoup d'argent aujourd'hui pour créer des pistes cyclables sur leur site, ce sera prévu dans toutes les nouvelles infrastructures, quitte à retoucher des plans localisés de quartiers... Ma foi, on bâtit pour cinquante ans minimum.

Vous évoquez le problème budgétaire... Au fond, les Genevois doivent payer pour des usagers hors des frontières cantonales...

C'est tout l'aspect du Grand Genève... Nous devons construire des infrastructures performantes pour nos en-

treprises, mais il faut aussi relever que la présence des Genevois en France voisine engendre des problèmes d'infrastructures de l'autre côté de la frontière. Nos objectifs, afin de libérer le centre encombré de voitures, c'est les nouvelles lignes de tram, CEVA, la route des Nations, l'extension de la gare Cornavin en sous-sol, le périphérique avec la grande traversée autoroutière du lac...

Laissez-moi vous arrêter ici: on vote d'abord sur celle de la rade...

Celle-ci mettrait en péril, avec son prix de 1,2 milliard, tous les projets évoqués ci-dessus. Sans oublier que si les Genevois plébiscitent la rade, la grande traversée du Lac sera encore plus difficile à réaliser. Or j'ai rencontré deux fois cet été Doris Leuthard; nous travaillons, avec Antonio Hodgers, pour évaluer le potentiel de développement territorial sur la Rive gauche pour répondre aux attentes de la Confédération. Si Genève parvient à présenter un projet ficelé, le dernier obstacle pour que Berne inscrive la grande traversée du lac dans les objectifs de financement fédéraux serait levé. Pour la petite traversée de la rade, qui serait une sorte de pont du Mont-Blanc bis, il n'est pas possible de toucher un centime de Berne, tout serait à la charge du Canton. Mieux vaudrait rénover le pont du Mont-Blanc et l'élargir en faveur de la mobilité douce.

Terminus: le Grand Conseil devra trancher le fruit de ces Etats généraux; vous êtes confiant?

Oui, j'ai de bons retours de députés et des différents partis quant à cette concertation qui se veut franche, large et transparente.

Propos recueillis par Denis Etienne

Tribune de Genève

Supplément de la Tribune de Genève

Rédacteur en chef responsable:

Pierre Ruetschi

Responsable du supplément:

Denis Etienne

En partenariat avec le Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA). Collaborations:

Yann Gerdil-Margueron et Marceau Schroeter.

Tamedia Publications romandes

Direction: 11, rue des Rois, 1204 Genève
Tél. +41 22 322 40 00

La consultation: un principe de gouvernance

● Les Etats généraux des transports se dérouleront en trois étapes successives.

Première étape, de septembre à décembre 2014: élaborer avec les Genevois un projet de loi sur les transports qui doit définir comment appliquer concrètement le principe de libre choix du mode de transport inscrit dans la Constitution cantonale.

Pour y parvenir, un questionnaire est soumis pendant tout ce mois de septembre à l'ensemble de la population: www.ge.ch/notre-mobilite (voir aussi en page 12).

Les réponses des habitants permettront au Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture de rédiger le texte de loi qui sera soumis au Grand Conseil d'ici à la fin de l'année.

Suivant le constat exprimé par le Conseil d'Etat dans sa stratégie Mobilités 2030 qu'il est de plus en plus difficile aujourd'hui d'assurer à tous les modes de transport un accès illimité et équivalent à toutes les parties du territoire, cette nouvelle loi-cadre devra notamment permettre de déterminer quels modes de transport doivent être

favorisés selon la nature des zones ou des quartiers considérés.

Dès le printemps 2015, la deuxième étape des Etats généraux invitera les Genevois à se prononcer sur la réorganisation des transports publics autour du Réseau express du Grand Genève, que permettra de mettre en service la fin des travaux de CEVA.

Fin 2015, la troisième étape réunira autorités et population pour imaginer et discuter ensemble des solutions innovantes, aptes à faciliter les déplacements dans l'agglomération. **Y.G.M.**

Un magistrat à pied, à vélo, en taxi pour dialoguer

● «Est-ce que les motos ne doivent pas aller se garer dans les parkings plutôt que sur les trottoirs?

D'autant qu'aujourd'hui, ce sont de gros véhicules, ce ne sont plus des Solex.» Il est 7 h 30 en cette matinée de juillet lorsque le chef du Département des transports, Luc Barthassat, est interpellé par le président de l'association Mobilité piétonne, à quelques pas de l'Horloge fleurie. Genève commence à peine à vibrer au son des moteurs et klaxons que le conseiller d'Etat entame une matinée de marche à travers la ville en compa-

gnie des représentants des piétons. Parallèlement à la campagne de sensibilisation aux Etats généraux des transports conduite par ses services, Luc Barthassat s'est fixé un programme d'été plutôt studieux: pendant deux mois, il multiplie les immersions sur le terrain en compagnie des représentants des usagers de tous les modes de déplacement: vélos, automobilistes ou encore personnes à mobilité réduite.

Et puisque ces moments d'échange privilégiés se déroulent dans le cadre des Etats généraux, les

responsables d'associations ne se privent pas de faire valoir leurs doléances: «On ne fait pas confiance aux automobilistes, on veut les décourager!» se désespère Pierre Jenny, représentant des taxis, devant un gendarme couché, tandis qu'un peu plus tôt c'est Pro Velo qui reprochait aux rails de trams de provoquer de nombreuses chutes de deux-roues.

«Je préfère que l'on m'expose les problèmes sur le terrain, en dialoguant, plutôt que par médias interposés», explique Luc Barthassat, qui souligne que ces demi-jour-

nées d'immersion ont également permis de découvrir des solutions novatrices imaginées par des collectivités, des entreprises ou des particuliers.

Ainsi de l'association Eco-voitureur, dont les véhicules relient chaque jour la zone industrielle de Plan-les-Ouates au canton de Vaud et à la France voisine, diminuant d'autant les véhicules individuels sur les routes. Toutes ces immersions ont été filmées et les vidéos peuvent être visionnées sur le site des Etats généraux: www.ge.ch/notre-mobilite. **M.S.**

«Sur ce sujet, il est essentiel que chacun donne son avis»

Pourquoi participer? Comment prendre en compte les avis et les attentes de tous? Des personnalités réagissent

Ça y est! Le Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) lance aujourd'hui son grand sondage. En ligne ou aux guichets, c'est l'occasion, pour chacun, de dévoiler ses habitudes de mobilité, d'évaluer les transports à Genève et de faire des propositions. Le tout - la Tribune l'a testé pour vous - en dix minutes au plus. Mais qu'attendre d'une telle consultation sur le thème brûlant de la mobilité? Des acteurs régionaux de la société civile réagissent à cette initiative inédite.

S'exprimer face au jargon

Le fait que la politique demande son avis à la population est accueilli favorablement: «Dans une période pleine de projets sensibles - CEVA, votation sur la traversée de la rade - cette consultation est importante», estime ainsi Chris McSorley, manager du Genève-Servette Hockey Club. «Il est essentiel que le débat se fasse sur ce sujet», renchérit Daniel Rossellat. Le syndic de Nyon, aussi patron du Paléo, pointe en effet un «décalage» entre les spécialistes de la mobilité, «visionnaires, mais parfois dogmatiques et jargonneux», et les usagers des transports qui comprennent mal leurs décisions: ils auront pour une fois l'occasion de s'adresser directement aux autorités.

Le bénéfice pourrait même être immédiat pour les participants. «Se donner la peine de répondre à ce questionnaire, c'est déjà réfléchir, définir ce que l'on souhaite en matière de transports, et peut-être aborder la question différemment», relève Philippe Glatz, directeur de la clinique des Grangettes. Pour celui qui partage son temps entre Genève et São Paulo, ce genre de démarche consultative fait la force de la Suisse: «Nos structures politiques, décentralisées, impliquent le citoyen dans la prise de décision. Au Brésil, où tout est plus centralisé, il y a une grande déception vis-à-vis du monde politique, notamment en ce qui concerne la gestion des transports.»



Durant l'été, un triporteur a distribué une brochure explicative. Ici, à proximité de la piscine du Lignon.



Chris McSorley
Manager
du Genève-Servette
Hockey Club



Daniel Rossellat
Syndic de Nyon
et patron de Paléo



Marc Ristori
Ancien champion
de moto, victime
d'une grave chute



Helen Calle-Lin
Entrepreneuse et
tenancière à la Brasserie
des Halles de l'Île

Cette consultation populaire, le DETA la veut aussi large que possible, s'adressant également aux fonctionnaires de la Genève internationale. Sera-t-il entendu? «Nous encourageons nos collaborateurs à participer, affirme Clemens Adams, directeur administratif de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG), car la question des transports nous préoccupe. L'ONUG promeut d'ailleurs la mobilité douce auprès de ses employés.» Consulter, d'accord, mais comment tenir compte des réponses récoltées? Le DETA en espère environ 5000, et on peut gager qu'elles refléteront des avis et des attentes bien différents. «Bien sûr qu'il y aura une diversité de réponses, commente Helen Calle-Lin, entrepreneuse multi-active qui tient - entre autres - la Brasserie des Halles de l'Île. Mais les autorités pourront au moins se faire une idée générale des besoins de la population.»

Marc Ristori, ancien coureur motocycliste qui, depuis sa grave chute de 2007, se déplace en fauteuil roulant, relaie toutefois les inquiétudes des personnes à mobilité réduite: «La démarche est intéressante, mais nos besoins sont trop pointus et les conséquences des choix d'aménagement trop importantes pour laisser la décision à M. Tout-le-monde.»

Des craintes que tempère François Planche, de l'association HAU (Handicap Architecture Urbanisme): «Le DETA nous a consultés. Le 31 juillet, nous avons ainsi organisé avec M. Barthassat un parcours entre Les Esserts et Stand pour lui permettre de se rendre compte en pratique des difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite.» Ses attentes? «Bien sûr, il y aura ensuite des décisions à prendre. J'espère que l'on n'oubliera pas qu'une minorité n'a pas moins de droits ou de légitimité que la majorité.»

«Il faut des oreilles d'éléphant»

«Ce sondage permettra aussi aux autorités de sentir si la population est prête à modifier son comportement», ajoute Daniel Rossellat. Comme pour l'interdiction de fumer, qui n'a paru logique qu'après un processus de sensibilisation: «Il doit d'abord se faire une évolution des consciences» en matière de mobilité.

Autre bénéfice possible pour l'Etat: des suggestions novatrices! «Les meilleures idées proviennent parfois des sources les plus inattendues, note malicieusement Chris McSorley. En sport comme en politique, il faut des oreilles d'éléphant...»

Manuela Esmerode

Depuis 1960, les urnes ont tracé les tournants à Genève

Poussé, au fil d'âpres luttes, par les électeurs, l'Etat a répondu aux besoins en ménageant les uns et les autres. Regard dans le rétroviseur

Voitures ou piétons? Transports individuels ou collectifs? Comment accéder au centre-ville? Comment l'éviter? Ces

questions ne sont pas nouvelles. En 1960, le peuple s'était opposé à la transformation des berges de la rade en bretelles autoroutières avec couverture partielle du Rhône...

Après cet échec, l'attention s'est focalisée sur l'adaptation du réseau menant aux villes satellites. Puis sur la création de l'autoroute de contournement (votée en 1980, inaugurée en 1993 et complétée en 1997).

Malgré ces efforts, le réseau routier n'a pas beaucoup augmenté. Entre 1980 et 2009, il gagne 2,7%, passant de 1322 km à 1358 km. En parallèle, des dizaines de millions ont été investis dans d'innombrables aménagements allant de la simple rectification de routes à des travaux lourds, dont les plus récents sont la tranchée de Meyrin (2011) ou le tunnel de Vésenaz (2014). Tous les projets routiers ne se sont pas réalisés, comme en témoigne la saga de la traversée de la rade, éternel sujet de votations (1988, 1996, le prochain épisode étant attendu à la fin du mois).

Si les routes ne sont pas extensibles, le nombre d'usagers, lui, l'est. Depuis 1981, les immatriculations de véhicules ont explosé (+44%), comme les déplacements. Or, lorsqu'elles sont encombrées, les routes sont de moins en moins efficaces. D'où les tentatives lancées pour mieux hiérarchiser le réseau routier en séparant les usages (transit, quartiers, etc.).

De l'envol des TPG...

Afin d'améliorer la situation, les transports en commun ont fait aussi leur retour par la grâce du peuple. Le 12 juin 1988, soit le même jour que le oui à 68,5% à une traversée de la rade, les Genevois se prononcent à quatre contre un en faveur du projet de loi «pour des transports publics efficaces». C'est peu dire que, cette votation, elle, sera suivie d'effet. Le plan directeur qui en découle va faire



1994. Place du Cirque, ligne No 13. Suite à la votation du 12 juin 1988, des rails de tram ont été réincrustés activement en ville. CHRISTIAN MURAT

explorer l'offre des TPG. Réduit à la ligne 12, la plus ancienne d'Europe (1896), le tram refléurait ainsi dès les années 1990. Il repasse sur la rive droite (ligne 13) puis pousse vers Sécheron, Lancy, Meyrin, Bernex.

Pour répondre aux besoins accrus de transports régionaux, on modernise de surcroît la ligne ferroviaire vers Bellegarde. Surtout, on engage la construction de la liaison ferroviaire Cornavin-Annemasse (CEVA) dans une Genève sous-dotée en matière ferroviaire depuis le XIXe siècle. Là aussi, des centaines de millions sont investis, donnant lieu à d'âpres luttes politiques.

L'offre des transports publics ne cesse de s'amplifier (+23% entre 2002 et 2006, +26% entre 2007 et 2010, +25% entre 2010 et 2012) et le

nombre de voyageurs suit de manière quasi arithmétique cette progression (de 125 millions en l'an 2000 à 192 millions en 2012). Mais le consensus en leur faveur s'érode. Pourquoi? Parce qu'au-delà des querelles politiques, Genève est arrivé à un tournant. Est-il encore possible d'améliorer en parallèle les conditions de transports individuels et collectifs?

... au libre choix des transports

Or c'est bien ce que souhaite aussi le Souverain. Le 2 juin 2002, 56,6% des Genevois acceptaient l'initiative pour que «le libre choix du mode de transport» soit inscrit dans la Constitution. Il s'agissait non d'un plan d'action mais d'un vote symbolique initié par des milieux («Transports et

l'approbation du financement ferroviaire (FAIF), l'an dernier. Le rythme semble même s'accélérer. Ce printemps, le peuple s'est prononcé en faveur d'une baisse du prix des billets des transports publics. Fin septembre, ce sera au tour de l'initiative UDC demandant une traversée de la rade. En 2015, on votera sur l'initiative Verte qui prône la priorité pour les transports publics. Et peut-être, simultanément, sur le projet de loi issu des Etats généraux. **M.BN, D.E.**

Economie») favorables au trafic privé. Après des débats parfois houleux, la Constituante a choisi, en le complétant d'une révérence à la mobilité douce, de conserver cet article (cf. encadré), qui a donc reçu une seconde bénédiction du peuple.

Enfin, les cyclistes (+30% sur les routes genevoises entre 2009 et 2011) ne peuvent plus être laissés sur les bas-côtés. Il a fallu attendre la dernière législature pour que la mobilité douce bénéficie d'un plan directeur, mais le poids de celui-ci s'est vu renforcé par le vote du 15 mai 2011. Ce dimanche-là, les partisans de la systématization des pistes cyclables ont, d'un boyau, devancé leurs détracteurs.

Où et comment?

«Au fond, la Constitution reflète les besoins très différents entre les habitants du centre et ceux de la périphérie, relève Michel Ducret, président de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap, Genève). Le débat voitures ou transports collectifs, piétons ou cyclistes, etc. est une question d'arbitrage en fonction du peu de place à disposition. Le vrai problème, devenant insoluble, c'est «où?» et «comment?» Le temps presse. Avec 200 000 habitants de plus et 100 000 nouveaux emplois dans le Grand Genève d'ici 2030, les déplacements vont continuer d'augmenter. Certes, de nouvelles routes vont apparaître ces prochaines années (troisième voie autoroutière, 24 km de routes nouvelles); des lignes de tram seront étendues (+20 km vers Saint-Julien, Annemasse...); Cornavin sera dotée de nouvelles voies; le CEVA entrera en fonction; les cyclistes vont bénéficier de moult kilomètres de pistes supplémentaires en site propre.

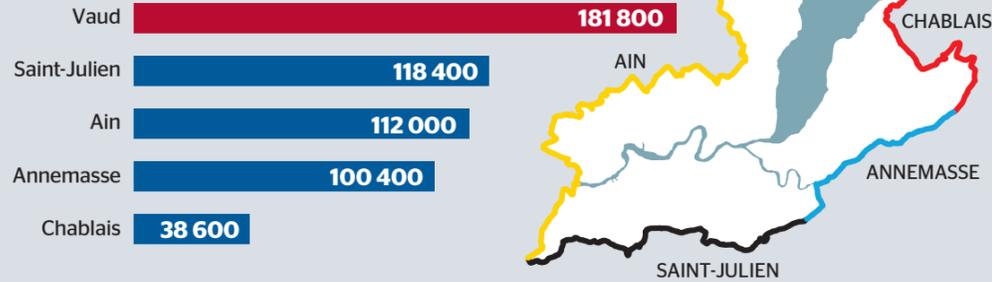
Cela sera-t-il suffisant pour trancher le où et comment? C'est l'enjeu des Etats généraux des transports. La double question, au cœur du rapport stratégique Mobilités 2030 approuvé l'an dernier par le Conseil d'Etat, constitue aussi, logiquement, l'ossature du questionnaire soumis aux habitants durant ce mois de septembre (cf. dernière page). Ensuite, pleins gaz! Luc Barthassat promet qu'un projet de loi sera déposé à l'horizon de la fin de l'année. Reste à savoir si celui-ci pourra fluidifier antagonismes et circulation.

Marc Bretton et Denis Etienne

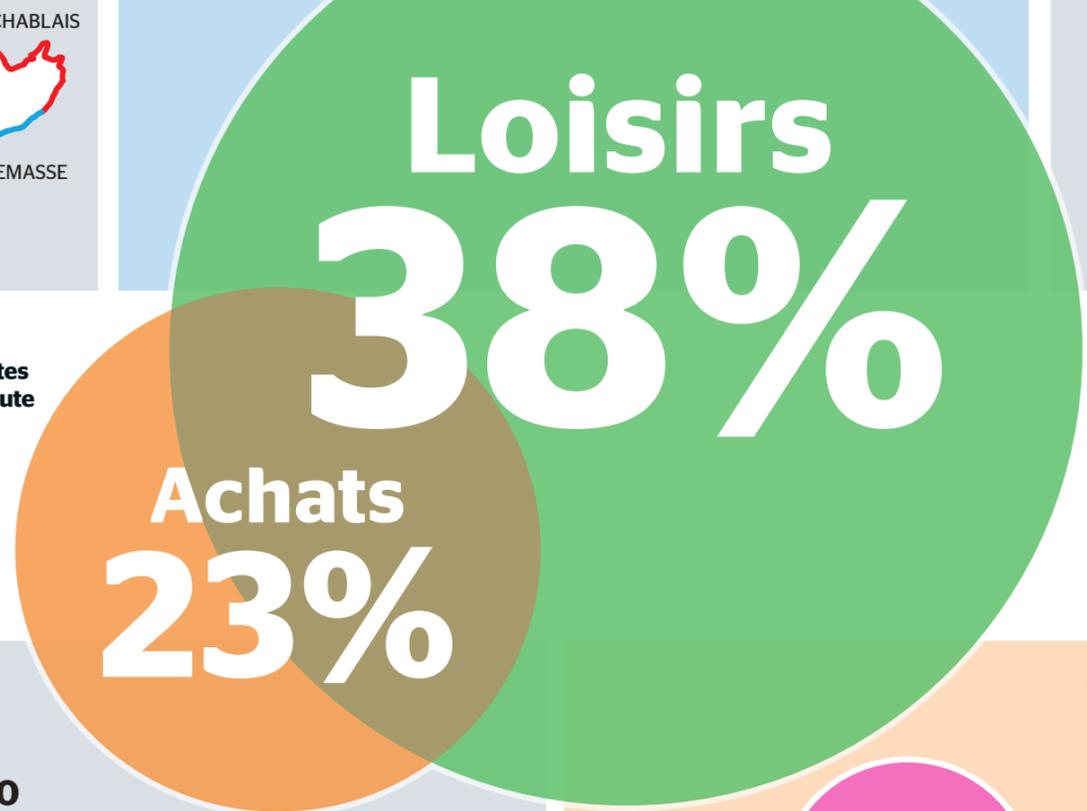
La mobilité des Genevois en chiffres

ÉCHANGES TRANSFRONTALIERS

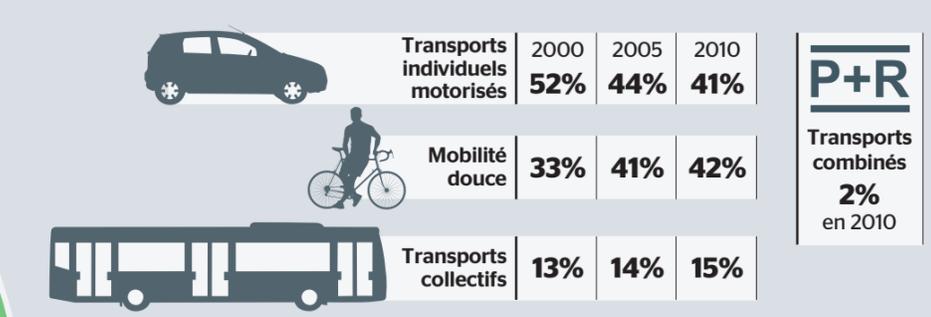
550 000 déplacements par jour aux frontières cantonales en entrées et sorties du territoire genevois en 2011



MOTIFS DE DÉPLACEMENT DANS LE CANTON DE GENÈVE, EN 2010



ÉVOLUTION DES MODES DE TRANSPORT UTILISÉS



MOBILITÉ DOUCE



5000 personnes franchissent chaque jour à pied la frontière à Moillesulaz; 59% sont venues à pied depuis leur domicile et 73% prennent ensuite le tram jusqu'à Genève.

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

Evolution du nombre de véhicules sur les principaux ponts



TRANSPORTS EN COMMUN

Nombre de voyageurs quotidiens sur les lignes Unireso (TPG, SMGN et CFF régional):
2010: **481 400** 2011: **498 500** 2012: **540 100**

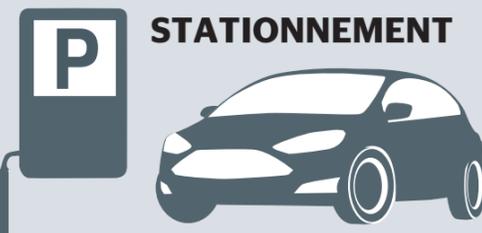
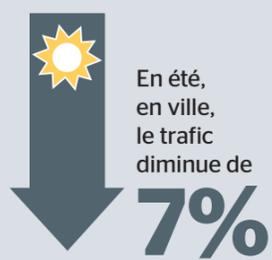


Evolution du nombre de motos



100 000 voyageurs sont attendus dans les trains entre Lausanne et Genève en 2030. Ils étaient **25 000** en 2000 et **50 000** en 2010.

Fréquentation des RER à Genève entre 2005 et 2010
Ligne La Plaine-Cornavin: **+78%**
Ligne Lancy-Pont-Rouge-Coppet: **+48%**



A Bordeaux, on veut de la prédictibilité

Des forums significatifs sur la mobilité ont eu lieu à l'étranger. On embraie avec Bordeaux, un exemple qui a fait école

En ce début de XXI^e siècle, les grandes agglomérations de France planchent toutes sur la mobilité. Les villes françaises avec leur patrimoine urbain dense et le legs d'une culture automobile très forte doivent se repenser. Bordeaux et son agglomération, placés sous l'égide de l'ancien premier ministre Alain Juppé, y ont apporté un soin particulier en associant la représentation la plus large possible: collectivités publiques, entreprises et associations d'usagers. Sans aller jusqu'au citoyen, mais ce niveau de partenariat relève déjà de la gageure dans un pays comme la France, explique Jean-Marc Offner. Il est le directeur de l'Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine (a'urba). Ce bureau d'études indépendant, mais financé par les fonds publics, a été la cheville ouvrière du Grenelle des mobilités de l'agglomération bordelaise mené dès janvier 2012. Et sa réputation a dépassé les frontières (cf. le sujet «Montréal», page suivante).

«La vitesse ne peut pas être l'ambition ultime de tout réseau de transport. Cesser de croire que le transfert de la voiture vers le transport public est la solution à tout!» Telles sont deux des conclusions que Jean-Marc Offner retient de ces travaux qui auront permis de dépasser les credo de chacun et surtout de synthétiser 20 principes d'action et 17 mesures. Le directeur de a'urba insiste sur la méthode de travail. Essentielle, à ses yeux, pour aboutir à du concret lorsqu'on réunit des représentants de milieux si différents. «D'abord, les participants n'avaient pas la possibi-



Bordeaux, place de la Victoire. En dix ans, le tramway a fait baisser de 40% le trafic dans l'hypercentre, mais son champ d'action est limité. ROMAIN CINTRACT/AFP

lité de se faire remplacer. Cela permet de ne pas rester bloqué sur des positions de principe des institutions dont ils ne sont que les porte-parole. Ensuite, il est essentiel de passer du temps sur le diagnostic de départ. Trop souvent, on ne débat qu'en défendant sa solution présumée», précise M. Offner. Justement Bordeaux, ce sont 240 000 habitants en ville et plus de 1,1 million

de l'agglomération. Avec pour résumé, un tramway qui en dix ans a fait baisser de 40% le trafic dans l'hypercentre de la ville mais montre ses limites: une rocade congestionnée aux heures de pointe et une aire urbaine où, passé la ceinture de la capitale, seule la voiture a droit de cité.

Résultat? Pour Jean-Marc Offner, avant tout une leçon de pragmatisme, les so-

lutions passent «certes par l'accroissement des infrastructures mais surtout par l'optimisation de l'existant». Il évoque ainsi le concept d'«agence des temps», qui permet par des simples mesures organisationnelles d'aboutir à des résultats.

Prévoir son emploi du temps
«Rythmer différemment les horaires

d'une grande entreprise, de grands magasins ou d'une université permet de décongestionner un métro ou une bretelle d'autoroute... Autant que de vitesse, les usagers ont besoin de prédictibilité dans leur emploi du temps», conclut Jean-Marc Offner. La Charte des mobilités de la métropole bordelaise devrait être signée par tous ses acteurs cet automne. **Xavier Alonso**, Paris

Un large pacte à Barcelone

Depuis 1998, les divers acteurs de la société sont invités à élaborer le plan de mobilité urbaine

Des pistes cyclables? La prolongation de la ligne de tramway? Un plan du réseau d'autobus plus lisible? Des rues piétonnes? D'accord, mais comment, combien et où? A Barcelone, tout se discute. Le Pacte pour la mobilité est un forum de participation permanent créé par la Mairie, qui rassemble depuis 1998 un large éventail de groupes et associations. Issus de différents secteurs de la société, ils sont chargés d'élaborer le plan de mobilité de la ville pour mieux partager les usages de l'espace urbain.

Dernier en date, le plan 2013-2018 devrait être validé après l'été en Conseil municipal. Il a signifié deux ans de réunions, débats et propositions, pour les quelque 70 organismes et associations qui participent au Pacte. Chauffeurs de taxis, victimes d'accidents, livreurs, cyclistes, guides touristiques, associations de quartiers... Chacun a son mot à dire.

Base de départ, la Mairie de Barcelone a présenté un état des lieux de la mobilité urbaine et posé les objectifs du plan à venir: une mobilité plus sûre avec 30% d'accidents mortels en moins, moins polluante avec 67% de vélos en plus et 22% de voitures en moins, mais aussi plus efficace et plus accessible à tous, avec une augmentation de 50% de l'espace piéton. Une fois le cadre fixé, le Pacte a eu carte blanche pour élaborer le plan.

Afin de défricher le terrain dans un premier temps, des groupes de travail ont été constitués selon les thèmes d'intérêts des participants (sécurité routière, transports publics, vélos, distribution de marchandises, motos et voitures, transports publics et mobilité touristique). Mais, précise Adrià Gomila, responsable du Pacte auprès de la Mairie de Barcelone, «les différents groupes d'intérêts étaient mélangés. Les cyclistes devaient débattre avec les automobilistes, les motards, les chauffeurs de bus ou les commerçants.» L'intérêt de la consultation «Tous bataillent pour l'espace urbain, chacun a des objectifs distincts, sinon contradictoires. Et pourtant ils doivent établir ensemble leur Plan. Les discussions ont pris un tour différent qu'attendu.»

Des débats ont fini par émerger les 187 propositions concrètes du plan de mobilité présenté au Conseil municipal. Parmi celles-ci, 112 ont été incorporées par la Mairie à la version finale du texte, tandis que 22 ont été partiellement acceptées et 53 refusées.

«Le Pacte est un bon instrument de participation et les objectifs du plan sont louables», apprécie Mercedes Vilar, qui a participé aux réunions au nom de la Fédération des associations de quartier de Barcelone. Elle a bataillé pour obtenir la jonction des deux lignes de tramway de la ville. Le projet figure finalement sur le papier, mais elle ne se fait guère d'illusion. «Avec la crise, dit-elle, il est plus facile de donner priorité aux voitures que d'investir dans les transports publics et de rendre la ville aux citoyens.» **Cécile Thibaud**, Madrid

Lausanne s'est inspirée de Bâle

La démarche initiée par Luc Barthassat sur la question spécifique de la place accordée aux différents moyens de transport est certainement unique en Suisse. En revanche, d'autres villes ont déjà organisé des grandes consultations du genre. C'est notamment le cas de Lausanne, inspirée par un exemple bâlois, qui a organisé au début des années 2000 la démarche de démocratie participative «Quartiers 21». L'idée était de permettre aux habitants de dessiner leur ville de demain. Les préoccupations de mobilité ont largement dominé les ateliers et séances organisées entre 2003 et 2005, loin devant la sécurité ou le logement.

La ville a tiré pas moins de dix-sept leçons de cette opération. Globalement, les Lausannois se sont prononcés pour plus de transports publics, plus de zones à 30 km/h et moins de voitures au centre-ville. La création d'un nouveau métro, alors que le M2 était encore en construction, a également été évoquée à cette occasion. Le municipal des Travaux Olivier François n'hésite d'ailleurs pas à évoquer la demande des citoyens pour expliquer ses réflexions qui ont donné naissance au projet de métro M3.

Les résultats de «Quartiers 21», concept repris par plusieurs villes francophones dont Montréal au Canada, restent cependant controversés. Pour ses détracteurs, la Municipalité de Lausanne s'est surtout servie de cette opération pour mettre en avant les idées allant dans le sens de ses propres projets et éclipser les autres. **Mehdi-Stéphane Prin**, Lausanne

Londres pense croissance

Le 1er novembre 2008, le maire de Londres Boris Johnson lance une vaste consultation afin de dessiner une nouvelle stratégie pour les transports, son cheval de bataille. La première phase ne concerne que l'autorité en charge des Jeux olympiques, l'Assemblée de Londres et ses principales agences opérationnelles (police, pompiers, urbanisme...); la seconde est ouverte à tous (entités publiques locales, citoyens...). Le défi majeur est démographique: aux 24 millions

de trajets effectués chaque jour, trois millions devraient s'ajouter d'ici à 2031, avec une progression attendue du fret routier de 25%. Pour compenser cette évolution, les partenaires annoncent en mai de 2010 qu'ils encourageront les autres usagers à davantage utiliser les transports en commun, en améliorant notamment les informations sur le trafic en temps réel, ainsi que le vélo et la marche à pied. Pour Boris Johnson, l'économie prime. **Tristan de Bourbon**, Londres

Bruxelles consulte aussi

Les Etats généraux de Bruxelles, en 2009, ont fait une large place à la mobilité. Lancés par dix organisations de la société civile (universitaires, syndicalistes, entreprises, associations...), ils auront permis, en six mois, de dépasser le navrant constat de la congestion automobile de cette ville dont l'aménagement a été conçu dans les années 1960. Premier problème: l'afflux de «navetteurs», ces 300 000 habitants de la périphérie qui viennent travailler dans la capitale. Bruxelles

étant enclavée en Flandre, la gestion de ces flux supposerait une étroite coordination entre les deux autorités, mais elles sont enfermées dans un bras de fer politique et financier. Du coup, les projets de télécommande des feux par les trams et bus ou l'aménagement de sites propres n'ont guère progressé. Le forum n'avait pas non plus prévu la montée en puissance du vélo qu'utilisent désormais 20% des Bruxellois pour aller travailler. **Florence Autret**, Bruxelles

Vienne: un appel au peuple

Les Viennois s'écharpent sur le réaménagement de la rue commerçante la plus grande de la capitale autrichienne, la Mariahilfer Strasse, mais un consensus se dessine. Pour parvenir à un accord sur son projet de zone piétonne, la vice-maire écologiste Maria Vassilakou a fait envoyer, en février, environ 48 600 «bulletins de vote» aux habitants des arrondissements limitrophes. Plus des deux tiers des participants ont répondu et se sont prononcés pour une rue semi-piétonne, où les

vélos sont autorisés. Ils ont en outre voté pour l'ouverture de rues traversantes aux automobiles.

Quelques milliers de non-riverains ont, quant à eux, pu donner leur avis sur un site Internet et à un stand d'information sur l'avenue: leurs souhaits concernant l'aménagement urbain seront respectés. Contrairement aux règles de circulation dans les rues alentours et au nouveau tracé des lignes de bus, les bancs et les végétaux font l'unanimité. **Céline Béal**, Vienne

Montréal vise l'excellence

Pas de consultation générale, à Montréal, mais un grand colloque, en septembre 2013, sur l'avenir des transports. Initiatrice, Catherine Morency, titulaire de la chaire sur la mobilité de l'École polytechnique de Montréal, qui partait du constat que 60% des trajets en direction du centre-ville aux heures de pointe se font en transports publics. «Le but était d'entamer une grande réflexion sur tous les modes de transports, avec les principaux acteurs de la métropole (ndlr: avec

l'apport de Jean-Marc Offner, de la ville de Bordeaux - cf. article de tête), note la professeure. Mais cela a été difficile de poursuivre car nous n'avons pas la personne capable d'incarner cette problématique.» Montréal, qui se situe à la pointe en matière de récolte de données sur les modes de transports, progresse secteur par secteur: boom des bixi (vélib' montréalais), politique sur les taxis en 2015... En attendant les résultats concrets du colloque. **Jean-Cosme Delaloye**, New York

Des Genevois témoignent de leurs modes de transport préférés

Entre voiture, transports publics, vélo ou moto, leur cœur balance... moyennement. A chacun ses convictions et arguments pratiques pour utiliser plutôt l'un ou l'autre de ces véhicules dans ses trajets quotidiens



«Je suis un peu flemmard»

● **Damien Rossini, vidéaste indépendant et superviseur en audiovisuel, 35 ans**

«J'utilise mon scooter pour presque tous mes déplacements: pour aller au boulot, pour mes loisirs ou pour acheter des clopes à 400 mètres de chez moi, parce que je suis flemmard. Parfois, j'essaie de me motiver à prendre mon vélo pour faire un peu d'activité physique. Mais j'habite à Chêne-Bourg, du coup j'ai une belle montée pour remonter chez moi depuis la ville, ça me retient. Et à vélo, on transpire vite. Je n'ai pas envie d'arriver au travail dégoulinant. J'ai une amie qui a un vélo électrique. J'ai réfléchi à en acheter un, mais j'aurais peur de me le faire piquer et la gestion de la batterie est un peu astreignante.

Selon moi, le scooter est le moyen de transport le plus rapide pour se déplacer à Genève. Et il a l'avantage de coûter moins

«Les transports publics, c'est beaucoup trop lent!»

cher qu'une moto et de permettre de transporter un peu plus de matériel. Evidemment, certains jours d'hiver ou pour les longs trajets, ce n'est pas idéal. Mais on s'équipe. Et puis le scooter, c'est aussi la *dolce vita*. Si j'avais les moyens, je me paierais une Vespa. Une chose est sûre, je ne prends jamais les transports publics. C'est beaucoup trop lent!» **Céline Garcin**

«J'ai été incitée à changer»

● **Sylvie Seiler, 67 ans, enseignante retraitée**

«Je fais tout en bus, en tram ou à pied. J'ai quelques convictions écologiques et j'ai eu des incitations pratiques à opter pour ces modes de transport. Pendant plusieurs années, je me rendais au travail en voiture car je transportais beaucoup de matériel, principalement des livres. Puis il est devenu de plus en plus difficile de stationner en ville. Et le collège dans lequel j'enseignais prévoyait de supprimer une partie de ses places de stationnement. Parmi mes collègues, il y avait des jeunes parents qui avaient davantage besoin d'une voiture que moi. J'ai alors décidé de donner la mienne à ma fille et de me déplacer en bus et à pied. En ville, les transports publics se sont beaucoup développés ces

dernières années. Le soir, la fréquence des bus et des trams est parfois un peu faible, mais ce n'est pas avec le résultat des dernières votations qu'on va pouvoir l'améliorer. Aux heures de pointe, si les véhicules sont trop bondés, je marche quelques arrêts. C'est l'avantage d'être à la retraite, on a le temps! Et avec l'abonnement TPG annuel, on ne se pose pas de question. Je regrette parfois que certains cyclistes n'aient pas davantage d'égard pour les piétons sur les trottoirs partagés. Si j'avais dix ou quinze ans de plus, j'aurais peur. Avec mon mari, nous avons tout de même gardé une voiture pour quand nous sortons de la ville. Elle reste généralement au garage durant la semaine.» **C.G.**

«Il y a des sensations»

● **Loïc Vagneux, enseignant, 31 ans** «Mon mode de transport préféré à Genève, c'est la moto. Je l'emprunte pour pratiquement tous mes trajets. Pour moi, ce n'est pas qu'un mode de transport utilitaire, il y a des sensations en plus. T'es content de faire de la route, ton trajet devient un

plaisir. Si j'habitais en ville, je pense que je me déplacerais davantage à vélo. C'est plus rapide et plus pratique. Mais dès que t'es en périphérie, c'est l'inverse. Le seul inconvénient de la moto, c'est que tu dois t'équiper. Tu ne peux pas rouler en short et en t-shirt.» **C.G.**



«Le vélo ici, c'est la liberté»

● **Nathalie Wenger, assistante de direction, 29 ans** «Je fais tous mes trajets à vélo. A Genève, tout est près. En quarante minutes, je vais d'un extrême à l'autre du canton. Le vélo, c'est la liberté totale! Pas besoin d'attendre à un arrêt ou de chercher une place pour se garer. Et le matin, ça réveille! Quant au

soir, c'est agréable de pouvoir se dégourdir les jambes après avoir passé la journée assise. Le seul inconvénient, c'est que c'est à moi de faire attention aux autres conducteurs, on est vulnérable à vélo. Je regrette qu'à Genève, les automobilistes ne soient pas plus attentifs aux cyclistes.» **C.G.**

«C'est moins stressant»

● **Lauriane Savoy, étudiante, 29 ans** «A Genève, je me déplace en transports publics, à pied, à vélo ou en car sharing. Quand nous partons en vacances, nous prenons le train ou nous empruntons un véhicule à des amis. On utilise les voitures Mobility pour les trajets courts, mais pour une longue période, ça ne vaut

pas la peine. Avec des petits enfants, l'avantage du bus ou du train, c'est qu'ils peuvent bouger à l'intérieur. Il y a des wagons destinés aux familles avec des jeux à l'intérieur. Ils peuvent se défouler et, pendant ce temps, je peux lire ou faire autre chose, c'est moins stressant que si je devais conduire.» **C.G.**



«Je vais plus vite en voiture»

● **Mario Rivero, employé dans une ONG, 38 ans** «Le moyen de transport que j'utilise le plus à Genève est clairement la voiture. Je la prends pour aller travailler, faire les courses ou voir des amis. J'ai une place de parking chez moi et à mon travail. Même si j'ai des bouchons sur la route, je vais

toujours plus vite en voiture qu'en tram. Si ce n'était pas le cas, je changerais peut-être mes habitudes. La voiture coûte plus cher qu'un autre mode de transport, mais elle offre un certain confort. Je n'ai pas besoin de me calquer sur des horaires fixes ou supporter les odeurs des gens dans le bus.» **C.G.**

Etats généraux des transports: participez directement sur www.ge.ch/notre-mobilite

● Les Etats généraux, c'est l'opportunité de faire entendre votre voix dans la création d'une nouvelle loi-cadre qui doit permettre l'application du principe constitutionnel du «libre choix du mode de transport». Voici comment participer.

1. Découvrez la réalité des transports à Genève

Prenez connaissance des principales statistiques des transports, bases objectives sur lesquelles se fondent les politiques publiques en matière de mobilité, grâce à la brochure illustrée «Les transports genevois en chiffres», téléchargeable sur le site dédié à cet effet: www.ge.ch/notre-mobilite

2. Prenez dix minutes pour répondre au questionnaire

Dès aujourd'hui et jusqu'au 30 septembre, chacun est invité à répondre aux 46 questions très concrètes du questionnaire des Etats généraux:
- En quelques clics, directement sur le site www.ge.ch/notre-mobilite.
- Ou, si vous n'êtes pas familiarisé avec l'utilisation d'Internet, en vous rendant dans l'une des cinq permanences mises en place pendant tout le mois de septembre (voir la carte ci-contre).

3. Encouragez votre entourage à participer

Plus le nombre de participants sera élevé, plus les résultats du questionnaire seront représentatifs et permettront d'élaborer un projet de loi correspondant aux préoccupations et avis des Genevois. Alors, encouragez vos proches, vos amis et vos collègues à donner leur opinion!

Permanences d'assistance et de renseignement

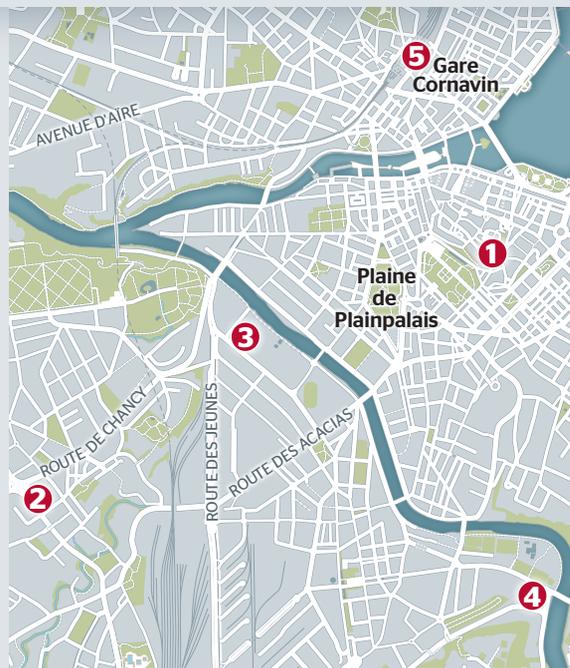
Information points

1 Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)
Rue de l'Hôtel-de-Ville 14 (3^e étage), 1204 Genève, TPG: ligne 36, arrêt Hôtel-de-Ville
Lundi de 9 h à 13 h

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)
14 rue de l'Hôtel-de-Ville (3rd Floor) - 1204 Geneva
TPG: stop Hôtel-de-Ville, ligne 36
Mondays 9 h - 13 h

2 Direction générale des transports
Ch. des Olliquettes 4, 1213 Petit-Lancy
TPG: lignes 14, 21, 22, 23, K et L, arrêt Les Esserts
Stationnement sur place
Mercredi de 13 h à 17 h

Direction générale des transports
4 ch. des Olliquettes
1213 Petit-Lancy
TPG: stop Les Esserts, lignes 14, 21, 22, 23, K and L
Onsite parking available
Wednesdays 13 h - 17 h



3 Service d'information du DETA
Ch. de la Gravière 4 (1^{er} étage), 1227 Les Acacias,
TPG: Lignes 11, arrêt Queue d'Arve, lignes D et 4, arrêt François-Dussaud
Stationnement sur place
Du lundi au vendredi 9 h - 12 h / 14 h - 17 h

DETA Info-Service
4 ch. de la Gravière (1st Floor) - 1227 Les Acacias
TPG: Line 11, stop Queue d'Arve, lines D and 4, stop François-Dussaud
Onsite parking available
Monday - Friday 9 h - 12 h / 14 h - 17 h

4 Service cantonal des véhicules
Secrétariat
Halle technique
Route de Veyrier 86, 1227 Carouge
TPG: lignes 11 et 21, arrêt Val d'Arve
Stationnement sur place
Vendredi de 13 h à 16 h

Service cantonal des véhicules
Technical office
86 route de Veyrier
1227 Carouge
TPG: stop Val d'Arve, lignes 11 and 21
Onsite parking available
Fridays 13 h - 16 h

5 Gare Cornavin
Hall principal
4 et 25 septembre De 13 h à 19 h

Cornavin railway station
Main Hall
1201 Geneva
Thursdays 4 and 25 September 13 h - 19 h

I. CAUDULLO, O. CHIACCHIARI
SOURCE: DETA

4. Consultez les réponses des Genevois

Dans le courant de l'automne, l'ensemble des personnes qui auront répondu au questionnaire recevront directement

un compte rendu sur les résultats de cette démarche, sur les avis dominants et sur les éléments qui devront figurer dans le projet de loi qui sera ensuite soumis au Grand Conseil.

Renseignements Pour toute question, n'hésitez pas à contacter l'Info-service du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture au 022 546 76 00 ou via cette adresse e-mail: info-service-deta@etat.ch

Transport Forum: how to participate. From today to 30 September

The Transport Forum is an opportunity for everyone to have a say in the creation of a new framework law allowing the application of the constitutional principle of «free choice of mode of transport».

Here's how you can take part.

1. Find out more about the current state of transport in Geneva

Examine the key transport statistics that provide an objective basis for the development of mobility-related public policies by consulting the

illustrated brochure «Les transports genevois en chiffres», («Geneva Transport in Figures»), which can be downloaded from the site www.ge.ch/notre-mobilite

2. Take 10 minutes to fill out the questionnaire

From 1 to 30 September 2014, everyone is invited to answer the 46 specific questions contained in the Transport Forum questionnaire:
- In just a few clicks, directly on the site www.ge.ch/notre-mobilite.
- Or, if you are not familiar with Internet,

by visiting one of the 5 Information Points which will be in place throughout September (see opposite).

3. Encourage others to participate

The greater the number of participants, the more representative the results of the questionnaire will be, making it possible to draw up a draft law corresponding to the concerns and opinions of the people of Geneva. So, please encourage family, friends and colleagues to express their views!

4. Read the replies given by the people of Geneva

In the autumn, everyone who has returned the questionnaire will automatically receive a report on the results of this process, on the prevailing opinions and the elements to be included in the draft law that will subsequently be submitted to the Grand Conseil.

For more details

Please contact the Info-service of the Department of the Environment, Transport and Agriculture (DETA) on 022 546 76 00 or by email at info-service-deta@etat.ch