

Mobilité et climat

Comment réduire le trafic genevois de 40% en 2030

Une table ronde d'experts juge les enjeux et les écueils. C'est avec nos déplacements de loisir que nous polluons le plus.

Marc Moulin

Comment Genève s'y prendra-t-il pour réduire le trafic motorisé sur son sol de près de moitié d'ici à la fin de la décennie? L'objectif d'une réduction de 40% n'est pas une revendication militante mais un objectif officiel puisqu'il figure dans le plan climat renforcé que le Conseil d'État a publié l'an dernier. Les méthodes pour satisfaire aussi vite une telle ambition ont été discutées le 12 avril par un aréopage de haut rang, convié à Uni Mail par l'association actif-traffic. Sans pouvoir résumer un débat touffu de plus de deux heures, relevons quelques pépites.

Que dit ce plan climat de notre mobilité? Celle-ci pèse un quart de nos émissions, ce qui



Des mesures ont été présentées afin de diminuer le trafic motorisé. PASCAL FRAUTSCHI

jusqu'aux taxis, et la zone rurale du canton doit être mieux desservie. Mais il faut aussi y réduire les besoins de déplacement: «On connaît tous des communes qui n'ont plus de boulangerie», illustre la dirigeante.

Vision étriquée?

Directeur de la filiale suisse du bureau spécialisé 6-t, Sébastien Munafò met en cause les ambitions ferroviaires du Canton, son projet de diamétrale - envisagé à l'horizon 2040 au plus tôt - boudant largement la France voisine (on parle d'un trajet Zimeysa-Meyrin-Aéroport-Nations-Cornavin-Lancy-Ziplo-Bernex, puis peut-être Saint-Julien). «Il faut se déployer vers le Pays de Gex et le Genevois français, car les trams ou bus sont inefficaces à cette échelle, préconise-t-il. C'est du train, voire du tram-train qu'il faut envisager. Il faut faire le pari de l'offre pour que la demande suive.»

«La diamétrale peut s'arrimer côté français», rétorque David Favre. Dans un avenir plus proche, le Canton mise sur une optimisation de la ligne du pied du Salève pour mieux raccorder le Genevois à Annemasse et de là au centre-ville. Et le Léman Express, «déjà saturé à certaines heures», mérite des améliorations, avec des quais capables d'accueillir des trains allongés entre Cornavin et Coppet ainsi qu'au-delà d'Annemasse.

«Pourquoi s'en prendre au citoyen genevois avec sa bagnole?» s'insurge dans la salle un élu MCG, lorgnant les flux frontaliers. Anne Hornung-Soukup lui réplique que le succès du Léman Express a bien rectifié le cliché de voisins gaulois obsédés du volant. Pour le Groupement transport et économie, il y a un dilemme: «Le transport professionnel souffre des flux pendulaires, mais les entreprises sont aussi tributaires de leur personnel frontalier, qui doit pouvoir accéder à Genève», souligne Robert Angelozzi, appelant à étoffer les transports publics.

Polluants, nos loisirs?

Engluant Genève en moyenne 5 h 30 par jour, le trafic pendulaire a focalisé l'attention ces dernières années. Trop, reconnaît David Favre. Sébastien Munafò relève que les congestions sont inhérentes à la voiture et ont pour mérite d'encourager le report vers d'autres modes plus vertueux. Mais du point de vue climatique, aller bosser à pied ne compense pas des milliers de kilomètres avalés le week-end. Le spécialiste calcule que les déplacements domicile-travail ne causent que 8% des émissions de CO₂ de la mobilité cantonale, contre 68% pour nos loisirs si motorisés, voire aériens. **L'avion concentre à lui seul 56% des émissions de tous nos transports.**

Dans le public, une femme souligne que si on veut aller pédaler en campagne, il reste difficile de transporter un vélo dans un bus ou, pire, dans une Mouette. «On sait qu'on est en retard sur ce sujet, lui répond Anne Hornung-Soukup. En heure de pointe, même une poussette n'entre pas. Une solution serait de lisser la fréquentation des véhicules.» Mais il en faudra sans doute plus pour donner envie aux gens d'être en vacances chez eux.

Lâchées par Pimkie, les ex-employées sont sauvées par Coop

Faillite et licenciements

Une main a été tendue par le géant de l'alimentation pour embaucher le personnel lésé.

Après cinq mois de bataille, une fin heureuse se dessine pour les ex-collaboratrices de Pimkie. Coop a, en effet, embauché toutes les ex-employées qui avaient déposé chez eux un dossier «remis avec attention et sérieux».

Pour rappel, le couperet était tombé, juste avant Noël. Le 21 décembre 2021, les neuf employées de l'enseigne (Mode Diffusion System) à Genève et Crisier (VD) apprenaient par un simple appel téléphonique leur licenciement immédiat suite à la faillite de la marque. Les portes des magasins s'étaient soudainement closes.

«Notre satisfaction pour les ex-employées de Pimkie ne peut combler les faiblesses de la loi sur les faillites qui doit être modifiée.»

Komla Kpogli Secrétaire régional du secteur tertiaire chez Syna Genève

D'après discussions s'en sont suivies pour qu'elles obtiennent le salaire des jours travaillés en décembre mais également leur lettre de résiliation et l'attestation d'employeur, nécessaires pour pouvoir s'inscrire auprès du chômage.

Si les collaboratrices ont finalement pu toucher, le 2 février, une partie de leur salaire du mois de décembre, il restait la question de leur employabilité. «La situation était dans une impasse lorsque la lumière est venue de chez Coop», indique, mercredi, le syndicat Syna, chargé de défendre les intérêts du personnel, dans un communiqué.

Coop avait approché le syndicat dès le 24 décembre, «touché par la situation».

«Notre satisfaction pour les ex-employées de Pimkie ne peut combler les faiblesses de la loi sur les faillites qui doit être modifiée de sorte que l'employeur assume les coûts humains et financiers des faillites et non la collectivité qui se retrouve à payer l'ardoise sociale», réagit Komla Kpogli, secrétaire régional du secteur tertiaire chez Syna Genève.

Le syndicat déplore le comportement de Pimkie, qui appartient à la famille Mulliez, sixième fortune de France, durant les échanges: «Alors qu'un accord était envisagé, les avocats du groupe, au mépris de toute considération humaine et de toute responsabilité de l'employeur, ont fait capoter la négociation arguant que l'employeur ne devrait rien assumer car il bénéficie de la couverture de l'insolvabilité.» **Lorraine Fasler**

PUBLICITÉ

TRIBUNE DES ARTS | voyages

Les villes italiennes et Malte, sur les traces de Caravage

Du 19 au 29 juin 2022 (11 jours)

Rome, Naples, Sicile, Malte

Le parcours de vie du grand maître italien est une occasion passionnante de découvrir les grandes cités italiennes à travers le prisme de l'art et de l'histoire, là même où le peintre laissa une trace de son génie.

Entre musées et chapelles, galeries et palais : nos guides vous feront découvrir les toiles majeures du Caravage et de ses contemporains. Vous quitterez parfois aussi l'univers de la peinture pour des balades insolites dans les quartiers historiques.

Voyage en petit groupe de 8 à 14 personnes maximum

Prix par personne en chambre double :
CHF 5'350.-
 Supplément single : Fr. 1'150.-

Notre partenaire

Renseignements et programme complet :
 Au Tigre Vanillé - Anne-Sophie Silvan
 anne-sophie@autigrevanille.ch - 022 817 37 38

AU TIGRE VANILLÉ
CREATION DE VOYAGES

Plus d'infos sur : www.tdg.ch/club/voyages

en fait le deuxième poste derrière le bâtiment (40%). L'une des pistes est de convertir 40% de notre parc de voitures à l'électricité d'ici à la fin de la décennie. Mais cela ne réduit les émissions que de moitié alors qu'il faut les diviser par plus de dix avant 2050. En parallèle, d'ici à 2030, on compte donc réduire les distances parcourues et obtenir un report de 40% du trafic motorisé actuel vers les modes durables: marche, vélo ou transports publics voués à passer au tout-électrique.

Projets énormes mais insuffisants?

Lors de la table ronde, le directeur de l'Office cantonal des transports énumère un arsenal de mesures, dont une hausse des prestations de transports publics de 20 à 25% d'ici à 2024 et la volonté de doubler la part modale du vélo avec notamment la création d'axes forts - des parcours rapides - sur une centaine de kilomètres. Un tour de vis s'annonce aussi sur l'important levier de changement qu'est le stationnement. Mais David Favre glisse cet aveu: «Tout ce qu'on propose ne suffira pas. Nous sommes en train d'élaborer une nouvelle stratégie.»

Plus de monde à bord?

Genève râle mais est déjà bien doté en transports publics. David Favre relève que le Léman Express, lancé fin 2019, juste avant la pandémie, dépasse déjà son objectif à moyen terme avec près de 60'000 passagers par jour. Des nouvelles lignes de tram ou de bus performants sont en chantier ou en planification avancée et d'autres encore sont en gestation. Mais le directeur avertit: «Bâtir un tram, c'est souvent prendre de la verdure et à Genève, on ne peut plus couper un arbre.»

Anne Hornung-Soukup, présidente des TPG, brandit les compteurs. La part modale des transports publics à Genève est de 24% contre 32% à Zurich et l'objectif national est de 40% en 2050. Pour elle, l'avenir appartient à une offre plus globale qu'aujourd'hui, élargissant un jour sa palette