

Sept députés quêteront la paix des transports

Le Législatif crée une sous-commission pour définir une vision de la mobilité au-delà des clivages partisans. Fol espoir?

Marc Moulin

Si le but est atteint, les Genevois risquent fort de ne plus savoir de quoi parler au bistro. Le Grand Conseil a créé cette année une sous-commission ad hoc pour élaborer une loi-cadre sur la mobilité, susceptible de convenir tant bien que mal à tous les bords politiques. La quête de ce compromis peut sembler illusoire, tant le sujet est réputé chaud à Genève. «Trop souvent on a débattu de projets portant sur tel ou tel mode de transport, sans réaliser son impact sur les autres, plaide Daniel Zaugg, président de la sous-commission. Il est temps de développer une vision qui englobe toutes les façons de se déplacer.»

L'éventuelle atteinte d'un accord constituerait un fait politique majeur dont les effets pourraient se faire sentir dans les rues de façon très concrète. Les experts techniques de la mobilité s'accordent en effet à voir dans le bras de fer politique permanent sur ce sujet un facteur de blocage qui contribue largement à expliquer la difficulté qu'a Genève à fluidifier ses déplacements et à faire avancer des solutions susceptibles de décongestionner l'agglomération. D'où la sensation de paralysie dont se plaignent tous les types d'usagers, du piéton au conducteur de 4x4.

Antidote à une initiative?

Pourquoi maintenant? D'un côté, après l'adoption de la nouvelle Constitution cantonale en 2012, le Conseil d'Etat a ressenti le besoin de donner une prolongation législative aux principes qu'édicte la charte, afin d'en préciser le contenu. Cette nouvelle loi (*lire ci-contre*) doit aussi faire le lien avec divers documents de planification que l'Exécutif a publiés ces dernières années. Mais, par ailleurs, une autre impulsion a été donnée par l'initiative que les Verts ont fait aboutir en 2013, exigeant une priorité absolue pour les transports publics sur l'ensemble du territoire cantonal. L'idée a germé de faire de la nouvelle loi un con-



Le projet de loi du Conseil d'Etat vise à définir l'application du principe genevois du libre choix du transport.

Ce que dit le projet de loi

Transmis au Grand Conseil le 25 février, le projet de loi sur la mobilité du Conseil d'Etat vise à définir «les modalités concrètes d'application» des principes constitutionnels en matière de déplacements, notamment la spécificité genevoise qu'est «la liberté individuelle du choix du mode de transport». Il vise aussi à donner une base légale aux documents de planification édictés par le Conseil d'Etat, à l'image de «Mobilités 2030», la stratégie adoptée en 2013 par le précédent Exécutif.

L'élaboration du projet de loi a été précédée d'une consultation de la population par le biais d'un questionnaire, lequel a montré que la plupart des répondants se disaient prêts à favoriser des modes de transport dans certaines zones du canton. Le projet législatif reprend cette démarche. Il définit des zones,

dont le périmètre est «destiné à évoluer dans le temps» et relève de la compétence du Conseil d'Etat. Dans une première zone, la priorité (que ce soit par l'aménagement de la voirie ou par la gestion du trafic) va à la mobilité douce et aux transports publics; l'accès est restreint pour les autres. En zone 2, transports publics et deux-roues ont la préséance; le trafic de transit est restreint, mais l'accès du trafic individuel motorisé est garanti et des axes sont aménagés à cet effet, alors que d'autres axes sont voués aux vélos. Dans le reste du canton, aucun mode ne prévaut. Le projet ne contient pas de carte de ces zones. Dans l'avant-projet diffusé cet automne, la première zone correspondait à l'ancienne cité fortifiée de Genève, alors que la seconde s'étendait sur la majeure partie des villes de Genève et Carouge. **M. M.**

tre-projet qui, lors du scrutin populaire, pourrait être présenté au peuple comme alternative à l'initiative. C'est cette option qu'a prise le 25 novembre la commission parlementaire des transports et que le plénum a suivie. Et c'est à ce moment qu'est née l'idée d'une sous-commission spécialement vouée à cet objet.

Le PLR Daniel Zaugg, qui présidait l'an dernier la Commission des transports, a pris la présidence de ce petit groupe affilié où siège un représentant par parti parlementaire. Ces délégués ne sont pas exactement des poids plumes. Outre le président, on y trouve l'ancien permanent de solidaritéS, Pierre Vanek, le socialiste

Thomas Wenger, qui préside par ailleurs l'Association Transports et Environnement, la Verte Lisa Mazzone, qui préside son parti et est issue du lobby cycliste, Bertrand Buchs qui a été chef du groupe PDC l'an dernier, l'UDC Bernhard Riedweg et le cofondateur du MCG, Eric Stauffer.

Sera-t-il possible de mettre d'accord des gens comme, au hasard, Lisa Mazzone et Eric Stauffer? «Ils ne seront probablement pas conquis entièrement par le résultat final, mais l'idée est que chacun y trouve des avantages», philosophe Daniel Zaugg.

D'abord ce qui fédère

Lorsque la sous-commission a été envisagée, à l'automne, les députés avaient reçu une première version du projet gouvernemental de loi sur la mobilité qui, depuis lors, a été formellement déposé par le Conseil d'Etat. Sans écarter cette source potentielle d'inspiration, la sous-commission ne compte pas travailler sur cette seule base.

«L'idée est de mettre en avant ce que nous souhaitons tous, plutôt que de nous concentrer sur nos divergences, poursuit Daniel Zaugg. Notre méthode de travail passera par trois phases: d'abord une exploration des possibilités, qui doit être très ouverte, ensuite un débat et finalement une décision.» Des délais légaux courent; le contreprojet à l'initiative devra être prêt avant le 17 janvier 2016.