

«Genève peut devenir un eldorado ferroviaire»

MOBILITÉ Le 15 décembre sera inauguré le Léman Express. Un réseau sur lequel le conseiller d'Etat Serge Dal Busco, chargé des Infrastructures, mise beaucoup pour réduire les bouchons qui maintiennent Genève dans son statut d'arriéré de la mobilité

PROPOS RECUEILLIS PAR DAVID HAEBERLI
@David_Haeblerli

Comme un fumeur sevré, Serge Dal Busco compte les jours depuis son renoncement. Lorsque nous l'avons rencontré, il en était à trois semaines. Dans le cas du conseiller d'Etat chargé des Infrastructures, il ne s'agit pas de tabac mais de son automobile. «J'aime la voiture, j'apprécie même les modèles sportifs, reconnaît le PDC. Mais je pense qu'elle n'a pas sa place au centre-ville.» Poussé par la motivation des convertis, le ministre quitte donc désormais son domicile de bon matin pour, après une petite trotte, s'asseoir dans un tram – «je revois des personnes perdues de vue depuis des années!» –

INTERVIEW

où il lit la revue de presse que lui a préparée son aide de camp. Un peu de marche encore et le voilà dans son bureau de la rue de l'Hôtel-de-Ville. C'est là qu'il nous a reçus. Un an après sa réélection, le conseiller d'Etat est face à un défi majeur: le lancement, dans sept mois, du Léman Express, anciennement connu sous l'acronyme CEVA. Le dossier a été porté par plusieurs ministres, sur plus d'une décennie. Serge Dal Busco en hérite à un moment délicat: il est interdit de rater cette étape du 15 décembre, tant la classe politique mise sur ce train pour transfigurer une agglomération genevoise bloquée dans les bouchons.

Vous prônez une vision de droite de la problématique des transports: débloquent la situation, c'est plus d'efficacité pour les acteurs économiques. Cela fonctionne-t-il? La politique de la mobilité n'est pas de gauche ou de droite. Elle est efficace ou ne l'est pas. Et la question économique est en effet fondamentale dans mon approche. Lors de mes contacts avec les associations professionnelles et les entrepreneurs, je sens que quelque chose se passe. Une prise de conscience du fait qu'un encombrement des voiries représente un coût important pour tous les transporteurs professionnels, et donc pour les entreprises, et aussi que la croissance n'est plus couplée à la mobilité individuelle motorisée. Le besoin d'une mobilité écologique et efficace fait désormais partie des conditions-cadres pour l'économie. Il faut soustraire à la route les gens qui ont une bonne alternative, notamment avec l'arrivée prochaine du Léman Express. Nous devons donc tout faire pour que le changement des habitudes s'effectue et soit durable. En été, le trafic routier à Genève diminue de 7%. Avec ses quelques 50 000 voyageurs prévus chaque jour sur le réseau, le Léman Express peut le faire baisser de 12% aux heures de pointe.

Vous êtes décidé à agir sur les places de parking au centre de Genève. Pourquoi? J'ai été sidéré d'apprendre que 87% des frontaliers utilisent leur voiture et que 85% d'entre eux affirment n'avoir aucun problème pour trouver une



Pour Serge Dal Busco, le Léman Express peut enclencher une dynamique vertueuse en matière de mobilité à Genève. (DAVID WAGNIÈRES POUR LE TEMPS)

«La politique de la mobilité n'est pas de gauche ou de droite. Elle est efficace ou ne l'est pas»

place. Le parking est donc un levier puissant. Nous allons intensifier les contrôles en surface. Aujourd'hui, seuls 40% des clients paient leur parcimètre. Le scanner mobile permet d'identifier les contrevenants, mais il ne les verbalise pas automatiquement. Un déplacement physique des agents est encore nécessaire. Nous travaillons à un changement de la législation fédérale pour y remédier. Par ailleurs, les macarons en zone bleue sont désormais accordés aux plaques genevoises uniquement, et à condition de ne pas disposer d'une place privée; 7000 macarons en moins ont été distribués, ce qui redonne un peu de marge aux habitants des quartiers.

Comment voulez-vous intervenir sur les places fournies par les entreprises à leurs salariés? J'ai informé les associations professionnelles que nous attendions beaucoup de leur collaboration. Un changement est nécessaire. Dans la zone industrielle de Plan-les-Ouates, par exemple, on compte 6000 places mises à disposition par les entreprises pour 10000 emplois. Cette situation n'est pas compatible avec la résolution du problème de trafic qui nuit à

la bonne marche de ces mêmes entreprises. J'ai demandé à mes services de concevoir un guichet unique pour conseiller les entreprises et les aider à adopter des plans de mobilité. On pourrait par exemple attribuer une place seulement aux employés qui pratiquent le covoiturage. Offrir une place gratuite à ses salariés provoque une distorsion de la concurrence par rapport aux transports publics. Le projet de fiscalisation de ces places gratuites se veut un signal pour que les entreprises et les salariés en prennent conscience. Au fond, offrir une place est un avantage en nature. La question mérite d'être posée. Nous avons fait les démarches en ce sens auprès de la Conférence suisse des impôts. Mais de mon point de vue, faire payer leur place aux employés incitera davantage à changer leurs habitudes que de la faire apparaître sur leur certificat de salaire pour la taxer. Je préférerais que les employeurs prennent conscience de cet enjeu et enclenchent eux-mêmes un cercle vertueux. Cela sera à leur bénéfice, y compris sur le plan financier.

Vous voulez assouplir la règle qui veut que chaque place de parking supprimée soit compensée en surface. Pourquoi? Mon but est simple: appliquer la volonté populaire, qui s'était clairement exprimée en faveur de la loi sur une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Or il existe des obstacles très concrets à son application. Prenons l'aménagement du quai Gustave-Ador, en voie d'achèvement. Pour que les feux privilégiant la fluidité des voitures et l'agrandissement des pistes

cyclables portent leurs effets, il faudra les mêmes installations sur le quai du Mont-Blanc, sans oublier la nécessaire construction de la passerelle pour piétons à côté du pont du Mont-Blanc. Il faudra donc supprimer des places de parking au profit de la fluidité du trafic. Or les règles de compensation des places sont trop rigides. On n'arrive pas à en supprimer là où on en aurait besoin. Nous avons donc déposé un projet de loi afin que nous puissions simplement appliquer la LMCE. Si ces places sont notamment compensées en sous-sol, dans des parkings existants qui peinent par ailleurs à se remplir, l'offre générale ne sera pas péjorée. D'autant que le Léman Express va faire diminuer la demande globale en parking.

Quand la Voie verte sera-t-elle prolongée? Nous allons déjà améliorer sa sécurité. La voie traverse plusieurs axes routiers et la cohabitation avec les piétons est difficile. Or le comportement de certains cyclistes me fait craindre un prochain accident. Dès cet été, nous allons modifier les carrefours pour que les cyclistes comprennent qu'ils n'ont pas la priorité. Nous envisageons également d'élargir la surface goudronnée. Et une campagne d'information sera menée prochainement pour rappeler les bons comportements sur cette voie dont l'entier de l'espace est utilisable par tous, avec priorité aux piétons. S'agissant du développement, il est bien prévu que cette voie se poursuive jusqu'à Saint-Genis. Les villes de Genève et de Carouge sont déterminées à la prolonger sur leur territoire.

«A Genève, on se bagarre. Du coup, nous sommes sous-équipés et nous avons un retard à rattraper»

Bernex a également un projet qui permettrait de rejoindre le centre-ville. Nous travaillons aussi avec la ville de Genève pour remédier aux ruptures qui coupent les pistes cyclables. Nous prévoyons de construire trois grands axes continus, en lien avec les gares du Léman Express: Cornavin-Uni-Mail, Gare des Eaux-Vives-Cornavin et Mail-Hôpital.

Les trottinettes électriques en libre service essaient dans des villes comme Lyon ou Paris. Avez-vous reçu des demandes de la part d'opérateurs pour Genève? Oui. Une société voulant proposer des scooters électriques a également fait une approche. Mais nous ne voulons pas partir tous azimuts. La multiplication des acteurs crée un grand désordre, on le voit notamment à Paris. Nous avons refusé d'accéder à ces demandes pour nous concentrer d'abord sur le vélo en libre service, traditionnel et électrique. Nous n'avons jusqu'à aujourd'hui pas réussi à en mettre un en œuvre car un litige devant les tribunaux existait. Il est maintenant tranché et nous nous inspirerons des appels d'offres jugés conformes, comme à Nyon, pour faire avancer ce dossier. Nous visons le printemps prochain pour inaugurer un service disponible sur une quinzaine de communes.

Vous avez récupéré des millions de la Confédération que le canton croyait perdus, dans le cadre du projet d'agglomération. Lorsque vous vous présentez à Berne comme ministre genevois, quelle vision les fonctionnaires fédéraux ont-ils de Genève? Nous avons été perçus comme peu lisibles, mais cela va changer. On nous demande quelle est notre vision. Zurich a construit un réseau de S-Bahn et de gares souterraines car le canton était organisé politiquement, sans discorde, pour obtenir les millions nécessaires de la Confédération. Cela a fonctionné. A Genève, on se bagarre. Du coup, nous sommes sous-équipés et nous avons un retard à rattraper. Le Léman Express va nous permettre de le faire.

Quelle est la suite? Nous planifions déjà l'extension future du RER à Bernex, Plan-les-Ouates, à l'aéroport et à la Zimeysa. Il faudra également un jour moderniser la ligne au pied du Salève. Et intégrer Bellegarde au Léman Express. Genève peut devenir un eldorado ferroviaire. A la faveur du Léman Express, une dynamique vertueuse peut s'enclencher. ■

MAIS ENCORE

Sigurd Maxwell, le «père» du CEVA, est décédé

Le Genevois Sigurd Maxwell, qui avait relancé le projet de liaison ferroviaire entre Annemasse, les Eaux-Vives et Cornavin, est décédé lundi, a fait savoir la «Tribune de Genève» sur son site. C'était un visionnaire, a déclaré le conseiller d'Etat Serge Dal Busco, qui lui a rendu hommage. LT