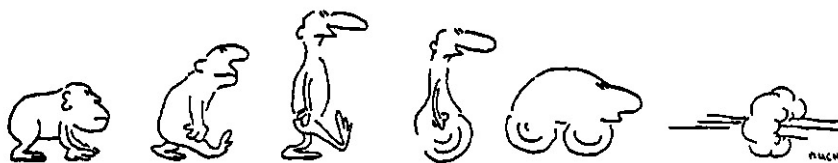


Homo sapiens à homo mobilis



La roue, chers (ères) collègues, depuis son invention il y a environ 3 500 ans en Mésopotamie, fait tourner le monde. Elle est l'un des fondements de toutes nos technologies de transport et, juste après l'argent, elle est, malheureusement, également le nerf de la guerre !

- Dis donc, Renzo, si on pense à toutes les sortes de véhicules qui roulent sur notre planète Terre, c'est énorme ! kolossal ! comme le diraient les Allemands.
- Effectivement, mon cher Ego, je dirais même que c'est phénoménal !

En Europe, du moins, depuis le début de notre ère, la roue a même façonné le paysage puisque, dès la Rome antique, il a fallu créer des voies pour que se déplacent troupes et armes, une roue avançant mieux et bien plus vite sur une surface plane.

Pour les Occidentaux, *l'individualisme* est devenu l'une des valeurs fondamentales au cours du siècle passé et l'automobile avec ses quatre roues, en est l'un des symboles. Seulement voilà, *l'individualisme* n'est pas extensible à l'infini, dans un environnement limité.



Depuis les années 1970, la mobilité individuelle est à l'origine de presque toutes les guerres, car elle implique l'utilisation, toujours croissante, de benzine donc de pétrole.

Sur les routes et dans les villes, automobiles, motos, scooters, vélos et les transports publics se livrent une véritable bataille rangée. A tel point qu'aujourd'hui, il apparaît essentiel de signer un « armistice » en calmant le jeu : en apprenant à quitter sa précieuse automobile

pour mieux l'utiliser et faire ainsi de la « roue » un instrument de paix.

Des tout automobiles à la mobilité croisée

A l'École polytechnique de Lausanne, le LaSUR (Laboratoire de sociologie urbaine) étudie depuis plusieurs années l'usage que nous faisons de la ville et cherche en particulier à la redéfinir dans sa version « *post-car* », un lieu de vie où l'automobile ne serait plus... le centre d'attention !

Stéphanie Vincent-Gesnil, collaboratrice scientifique, mentionne : « Pendant longtemps on a considéré qu'il y avait la voiture contre tout le reste. Aujourd'hui, on peut posséder une voiture et ne pas l'utiliser tous les jours, comme on peut ne

pas en avoir et en utiliser une de temps en temps avec Mobility. Cela s'appelle la multi-modalité. Il y a découplage entre possession et usage avec l'arrivée de *l'auto-partage* ».

Au début des années 2000, le « Transilien » (réseau de train de la région Île-de-France), avait senti venir la tendance et lancé une campagne publicitaire où le train venait au secours de l'automobile privée. Cette campagne communiquait le message : « Pour économiser ma voiture, je prends le train. »

Heureusement, Genève n'est pas en reste de solutions innovantes pour juguler le trafic automobile en son centre, et des P+R, « Park & Ride » ou parcs-relais y ont été créés dès la fin des années 1980.

Le concept est simple : puisque la ville attire, tel un aimant, les travailleurs et que ces derniers ne peuvent pas tous prendre le train, l'autobus ou co-voiturer, il faut faire stationner un maximum de véhicules en périphérie, là où la place existe et où le prix du terrain est abordable pour créer de grands *parcs-autos* desservis par un service public le plus performant possible.

C'est à la Fondation des parkings qu'incombent la création et la gestion de ces parcs-relais, qui, en ce début d'année 2013, sont au nombre de 19, offrant 4 683 places.

Jean-Yves Goumaz, directeur de la Fondation, est lui-même un automobiliste pragmatique : « Je crois que la *voiture* fait aujourd'hui partie des besoins fondamentaux de l'être humain, comme se nourrir, avoir un toit ou dormir et pour convaincre les automobilistes de moins l'utiliser pour le bénéfice de toute la *communauté*, il est contre-productif de vouloir obliger ; au contraire. Il faut que les pouvoirs publics aillent en direction des utilisateurs et leur facilitent la tâche ».

Les P+R se trouvent donc en périphérie et tout proches des grandes voies d'accès. Ils sont desservis par les transports publics à un rythme soutenu, en flux constant. Par exemple, le P+R de Sous-Moulin, à quelques centaines de mètres de la frontière française d'Étrembière, offrait à son origine 450 places augmentées à 900 en 2012 et occupées par 850 abonnements.

Évidemment, abandonner sa voiture aux portes de la ville a un coût : 130 CHF par mois pour la place de stationnement, plus l'abonnement aux transports publics. Jean-Yves Goumaz mentionne qu'à ce prix, les P+R sont subventionnés par l'État car le coût d'une place de stationnement dans un parc-auto construit en hauteur – par exemple celui de l'Étoile proche de La Praille – se monte à 35 000 CHF.

Les P+R sont-ils donc la panacée pour Genève ? « Non, il s'agit d'un *pansement* », dit Laurent Drême, directeur travaux & planification à la Fondation. En effet, les 4 683 places disponibles actuellement, utilisées à 75 % tous P+R confondus, ne pèsent pas lourd dans la balance par rapport au nombre d'automobiles qui entrent quotidiennement à Genève et y stationnent.

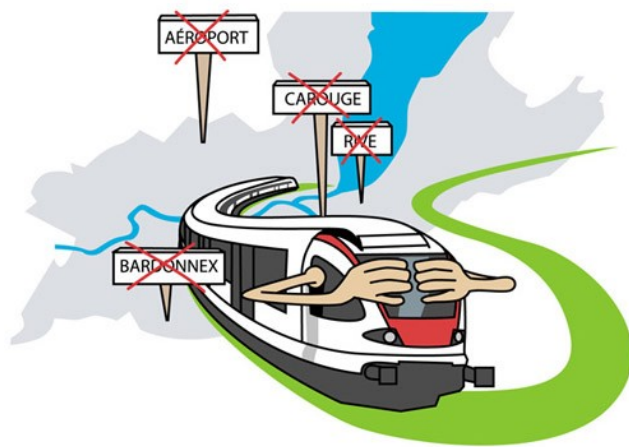
Par ailleurs, la ville s'étend et les deux parcs-relais de l'Étoile et de Genève-Plage sont aujourd'hui pour ainsi dire en ville. Le phénomène dit : de *bouchon*, aux heures de pointe s'en rapproche donc inexorablement.

CEVA, P+Rail, P+R+Bike ou l'altermobilité pour tous

D'ici à 2014, Laurent Drême aura mené à son terme le plan d'action de la Fondation pour la période 2011 – 2014, avec la construction du P+R du Bachet-de-Pesay, adjacent à la future gare du CEVA, la ceinture ferroviaire de Genève.

300 places seront créées dans un parking en hauteur, suivies de 700 places supplémentaires sur le site de la future patinoire. Au fond, pourquoi pas davantage encore ? « Plus de places disponibles pourraient engendrer des bouchons qui remonteraient jusqu'à l'autoroute de contournement, explique Laurent Drême, et c'est la raison pour laquelle les P+R n'auront toujours que peu de places ; rappelez-vous qu'il ne s'agit que d'un *pansement* ! »

Par la suite, deux *parcs-relais* seront créés aux Tuilettes, à Frontenex, à l'intention des pendulaires arrivant de France voisine. Puis, en 2018 (Je serai sûrement au Paradis, où j'ai réservé ma place par SMS), avec l'arrivée du tram à Perly, un autre P+R y sera créé.



Dans un futur proche, Genève est amenée à trouver des solutions innovantes, puisque **Homo sapiens** est définitivement devenu **Homo mobilis**. Il existe depuis peu un abonnement P+R+Bike, où l'automobiliste a la possibilité de stationner voiture et vélo dans un garage *ad hoc* et sécurisé, pour le prix d'un abonnement qui comprend toujours celui des transports publics. Le *pendulaire* peut donc facilement se rapprocher de la mobilité douce, au centre ville en tout cas, et choisir – selon le temps dont il dispose

et... sa forme physique – de privilégier l'usage de ses mollets ou celui des transports publics à proximité.

Des solutions similaires existent dans certaines gares et dans toute la Suisse. Grâce aux P+Rail gérés par les Chemins de fer fédéraux – il y a 25 600 places – l'homme ultra-moderne peut donc se tailler un *cocktail* de transports, dans lequel sa voiture n'est plus qu'un maillon.

Par exemple, vous vivez à Gingins (j'y ai un ami parfumeur, bonjour !), vous parcourez les quelques kilomètres qui vous séparent de la gare de Nyon dans votre voiture privée. Vous la stationnez au P+Rail à côté de la gare, sautez (façon de parler !) dans le train et à Cornavin, vous récupérez votre vélo, laissé la veille dans le garage sécurisé qui se trouve à 200 m des quais.

Cependant, le vélo, n'est pas sans risques ? N'est-ce pas chère collègue Ghislaine.

Il y a mieux encore en préparation. Dès l'été 2013, les **tpg** proposeront le VLS ou vélo en libre service, à l'image des solutions créées en France où ce système connaît déjà un certain succès...

Amitiés. CARDINI Renzo