

ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT (ATE) – SECTION GENÈVE

Procès-verbal de l'assemblée générale du 18 avril 2024

Centre Social Protestant – Salle Forum I

Présent·es : René Basler, Didier Bonny, Philippe Comte, Jean-Philippe Coppex, Martine Cuennet, Roger Deneys, Diego Esteban, Marjorie de Chastonay, Denis Chiaradonna, Hung Do, Pierre Eckert, Angelo Gnädinger, Martin Graf, Matthieu Jotterand, Françoise Lanci, Sabine Latour, Caroline Marti, Jacques Peytremann, Philippe Pochelon, Carlo Russi, Josiane Sartoretti, Christine Schillier, Wladyslaw Senn, Anne Taveau, Philippe Thalmeyr, Jean-Pierre Tombola, Nicolas Tschopp, Christian Zaugg, Marco Ziegler

Excusé·es : Thierry Apothéloz, Denis Aziri, Maria Bernasconi, Philippe Calame, Grégoire Carasso, Alain Chabloz, Renaud Dupuis, Claire Forel, Hans-Peter Graf, Daniel Gubler, Sylvana Hirt-Zini, Sami Kanaan, Jean-Pierre Loosli, Liliane Maury Pasquier, Isabelle Mayor, Olivier Norer, Dominique Olgati, Reto Olgati, Roland Pasquier, Marie-Christine Pellaud, Roger Revillet, Anne Roller, Françoise Schenk-Gottret, Pierre Weiss, Canopée Paysagisme Sàrl

PV : Diego Esteban

Caroline Marti souhaite la bienvenue aux membres présentES

1. Partie statutaire (19h30)

a) Approbation du PV de l'Assemblée générale du 29 mars 2023

Sauf trois abstentions, le procès-verbal est accepté à l'unanimité avec remerciements à son rédacteur.

b) Présentation et adoption du rapport d'activités 2023

Matthieu Jotterand, Vice-président, présente le rapport d'activités 2023.

La mise en page du rapport a été adaptée pour le rendre plus lisible. Lors de la dernière AG, l'avenir de la route des jeunes a été évoqué, cela a abouti à une pétition. Le groupe de travail transports publics a réalisé une brochure pour l'amélioration de la ligne Genève - Lyon. L'élection du Grand Conseil et du Conseil d'Etat nous pousse à adopter un positionnement défensif, notamment au sujet des pistes cyclables et du 30 km/h. En 2023, nous avons soutenu un recours de la CARPE en vue d'empêcher une détérioration du bruit aérien. Nous avons participé à plusieurs campagnes : référendum contre l'élargissement des autoroutes, soutien aux candidatures favorables à la mobilité durable en vue des élections cantonales et fédérales, soutien à la loi climat et au nouvel impôt automobile. Les rencontres, consultations et questionnaires furent nombreux. En termes de communication, nous avons augmenté le nombre de newsletters, gagné en activité sur les réseaux sociaux et acquis de nouveaux outils informatiques. L'amélioration de notre communication est toujours en cours. Les membres du comité, le coordinateur et les membres actif-ves sont remercié-es pour leur contribution à tout ce travail.

Le rapport d'activités 2023 est accepté à l'unanimité.

c) Présentation et adoption des comptes 2023 et du rapport des vérificateur·trices

Marjorie de Chastonay, Trésorière, présente les comptes 2023.

L'année de 2023 se solde sur un bénéfice de 1'870,81 CHF, moins élevé que l'an passé (22'884,51 CHF).

Cela résulte d'une baisse des recettes (moins de membres, une refacturation toujours en cours de discussion avec la CARPE et une imprévisibilité dans les dons reçus). Les charges s'élèvent à 105'829,59 CHF, une hausse de 7331 CHF. La rubrique « charges directes de projets » pèse lourd mais n'est pas claire quant à son contenu, ce qui nous a convaincu de modifier notre méthode, car on ne voit pas tout de suite à quels projets ça correspond. Un projet qui contenait de la communication auparavant est désormais dans cette catégorie et plus dans la ligne communication. À noter que le budget prévoyait des frais juridiques, mais que ceux-ci n'ont au final pas été demandés. Charges des locaux : le loyer a « changé de place » dans la comptabilité mais les frais sont stables. Pour les impressions, on passe désormais par des imprimeries, ce qui réduit sensiblement les coûts. Pour les frais de représentation, le groupe santé n'a pas encore envoyé sa facture pour 2023. Pour le reste, il y a une grande stabilité. Conclusion : après un fort bénéfice, on assiste à un retour à l'équilibre, la hausse des charges correspondant surtout à un regain d'activité. Le chantier pour 2024 est d'améliorer la clarté et la transparence des informations dans les documents comptables.

Une question est posée sur la baisse des dons. Caroline Marti répond que nous ne faisons pas d'appel aux dons. Dans le passé, on envoyait un bulletin de versement avec la convocation à l'AG, on a abandonné cette pratique. Peut-être qu'on pourrait revenir à cette pratique avec plus de subtilité.

Une question est posée au sujet des charges des locaux. Marjorie de Chastonay répond qu'ici aussi il s'agit d'améliorer la clarté de l'information comptable à l'avenir. Matthieu Jotterand rappelle que ce montant reste faible car on n'utilise qu'une petite partie des locaux.

Le rapport des vérificateurices est lu par Anne Taveau, vérificatrice aux comptes, qui recommande l'approbation des comptes pour la période écoulée. Le rapport des vérificateurices est mis à disposition des membres.

Les comptes 2023 sont acceptés à l'unanimité.
Sauf quelques abstentions, la décharge au comité est acceptée à l'unanimité.

Anne Taveau et Carlo Russi sont remercié-es pour leur précieux travail à la vérification des comptes lors des précédentes années.

d) Présentation et adoption du programme d'activités 2024

Caroline Marti, Présidente, présente le programme d'activités 2024.

Ici aussi, le format du document a été revu mettre en évidence les axes les plus importants. Mobilité douce : il y a quelques années, l'ATE Genève publiait son « plan piéton ». La révision du plan directeur de la Ville de Genève présente l'opportunité de concrétiser les pistes de réflexion qui y sont contenues. Un des points bloquants de la piétonnisation est la réticence des commerçant-es, alors que cela stimule en réalité le commerce local : nous avons le projet de lancer une étude sur le sujet, par exemple en recrutant un civiliste. L'amélioration des infrastructures cyclables reste une priorité. La mauvaise nouvelle pour les transports publics est la diminution de leur part modale des TP (rattrapage post-covid), la bonne nouvelle est qu'un plan d'actions prévoyant une hausse de 29% de l'offre a été accepté par le GC. Bruit lié aux transports : il y a malheureusement eu un retour en arrière du Conseil d'Etat sur le 30 km/h, et les normes de protection contre le bruit aérien ont été péjorées. Un référendum a été lancé contre l'extension des autoroutes (notamment entre Genève et Nyon), à contresens des objectifs climatiques, avec une augmentation drastique du trafic en vue, en particulier dans les agglomérations concernées.

Une membre rappelle que 100'000 signatures ont été obtenues contre les autoroutes, soit le double de ce qui était requis. C'est un bon signal mais attention, ce sera très difficile de gagner, c'est dans les villes qu'il faudra convaincre (où un plus grand nombre de gens ne possèdent pas de voiture). On n'a pas encore la date de la votation (probablement novembre). Si l'ATE mène la campagne, ce sont une trentaine d'organisations qui contribuent aux efforts. Il faut que l'on donne le maximum pour gagner,

mais aussi pour faire connaître l'ATE et ses combats auprès d'un public plus large.

Un membre indique que le comité réfléchit à la stratégie de mobilisation en vue de cette campagne, et invite les personnes intéressé-es à contribuer de contacter le comité, que ce soit pour donner des idées ou même participer.

Une question est posée concernant la rue de Carouge, le chantier aurait dû commencer cette année, mais le MCG a lancé un référendum. Il est répondu que l'échec du référendum a été annoncé aujourd'hui.

Une question est posée quant à l'implication de l'ATE dans les réflexions sur les plans directeurs communaux. Il est répondu que la disponibilité et les forces militantes sont limitées, on ne peut pas être partout mais on est régulièrement sollicité-es.

Une question est posée quant à l'abandon apparent de la traversée du lac. Il est répondu que le principe a été adopté et introduit dans la Constitution, mais qu'on n'en est qu'aux « pré-études », avec très peu de signaux donnés par la Confédération sur un éventuel soutien financier au canton. Si on n'en parle pas c'est que ce n'est pas dans l'actualité, mais l'ATE reste clairement opposée.

Il est demandé si le référendum contre la passerelle piétonne du Mont-Blanc a abouti. La réponse est oui.

Un membre relate que les Chambres fédérales planchent sur un assouplissement des normes de bruit, les milieux immobiliers se sont joints au recours de la CARPE mais la nouvelle loi pourrait les retirer de ce front anti-bruit, et demande dans quelle mesure l'ATE doit réagir. Il est répondu que cela dépend, plusieurs variantes sont encore en discussion.

Une question porte sur l'absence du logo de l'ATE sur la pétition concernant la route des Nations. Il est répondu que la surprise est partagée, on avait été consulté-es sur un projet très différent, on avait fait des remarques mais pas d'objections, et au final cette pétition a été lancée sans nous, on le regrette car l'ATE était partie au recours contre la route des Nations, puis impliquée dans le suivi des mesures d'accompagnement.

Une question porte sur le respect de l'accord signé sur la route des Nations. Il est répondu que les deux mesures phare étaient le déclassement de la route de Ferney (on a même obtenu davantage, elle sera totalement fermée au trafic sur un tronçon) et la libération du trafic de transit (là on a dû beaucoup plus batailler, en principe on a obtenu gain de cause, mais ce qui est relevé notamment par la pétition, c'est qu'il faudrait vite fermer la route de Ferney). Il est indiqué qu'une réponse à une question parlementaire sur le timing du déclassement, de la fermeture et des travaux est attendue dans deux semaines. Enfin, la Ville de Genève a été sollicitée pour revoir le projet sur des questions d'accessibilité des aménagements.

Le programme d'activités 2024 est accepté à l'unanimité.

e) Présentation et adoption du budget 2024

Marjorie de Chastonay, Trésorière, présente le budget 2024.

La présentation est ici également appelée à évoluer à l'avenir. Un certain nombre de montants sont adaptés sur la base des comptes (dons, CARPE), mais il y aura aussi des nouveautés (formation continue du personnel par exemple). Le budget des actions de promotion est en baisse par rapport au budget 2023 qui incluait 6'000 CHF pour la réalisation de vidéos promotionnelles. L'argent sera investi pour l'essentiel dans le référendum et l'étude sur la piétonnisation (civiliste). Le bénéfice prévu est de 390. Vu nos fonds propres, un déficit serait tout à fait admissible.

Le budget 2024 est accepté à l'unanimité.

f) Elections

Délégué-es pour l'Assemblée des délégué-es du 15 juin 2024 à Delémont

L'ATE Genève dispose de 5 places pour l'Assemblée des Délégué-es de l'ATE Suisse, qui aura lieu le samedi 15 juin à Delémont, et sera précédée le vendredi d'une Conférence de planification (CoPla) dans l'après-midi, suivie d'une visite et d'un repas organisé par la section jurassienne.

Caroline Marti, Sabine Latour, Denis Aziri et Diego Esteban, Christine Schilter se présentent.
Suppléance : Jacques Peytremann.

Les délégué-es à l'AD sont désigné-es par acclamation.

Vérificateur·rices aux comptes

Anne Taveau et Carlo Russi ne se représentent pas et sont chaleureusement remercié-es pour leur excellent travail.

Denis Chiaradonna et Pierre Eckert se présentent pour les remplacer.

Il y a autant de candidatures que de postes à pourvoir. Les candidat·es sont donc élu·es par acclamation.

g) Propositions individuelles

Aucune proposition individuelle n'a été reçue dans le délai du 9 avril.

h) Divers

Aucun.

Caroline Marti remercie les membres pour leur participation à cette Assemblée Générale.

2. Conférence « L'évaporation du trafic : dogme ou réalité ? » : Intervention de la D^{re} Pauline Hosotte (EPFL) (21h)

février 2025 / DE

Notes internes :

Contraire de l'induction du trafic. S'il y a moins de routes, soit l'automobiliste va persister, soit il va changer d'habitudes : temporalité, itinéraire, ou report vers une autre destination ou un autre mode de transport. La mobilité dépend des activités pour lesquelles on réalise les déplacements.

Grenoble : projet de périphérique autoroutier pour désengorger un centre-ville complètement obstrué, mais ce projet n'a pas été réalisé, en revanche des mesures restrictives ont été réalisées (axes cyclables, développement du tram...), et pourtant la même diminution du trafic a été obtenue. Ingrédients : concertation avec les acteurs locaux, partenariat avec les gestionnaires de réseau, portage politique, portage technique (équipe compétente), expérimentation des actions.

Renens : une ligne de tram permettant de relier Renens et Crissier à Lausanne est en projet, l'idée est

de conserver les habitudes existantes en analysant finement les potentiels de report (quelle est la façon la plus efficace d'aller du point A au point B ? accent sur les « compétences de mobilité » : une personne qui n'a pas de permis de conduire n'a pas la capacité de passer à la voiture immédiatement). Il y a eu d'autres méthodes de collecte de données pour connaître tous ces éléments.

Tunnels de Glion : un des deux tunnels a été fermé pendant plusieurs mois l'été, ce qui a créé 20% d'évaporation du trafic la première année, 11% la seconde, et un retour à la normale à la réouverture, mais qui concerne de « nouvelles » personnes, ce n'est pas juste un retour des anciennes automobilistes sur la route. Sur la route du lac, il y a également eu une évaporation. La multimodalité implique des compétences et de la communication : fournir à la presse des chiffres justes permettent de réellement orienter les adaptations au sein de la population.

Rouen : endommagement durable d'un des 5 ponts qui traversent la Seine, la nécessité de faire autrement a poussé la population à apprendre comment se déplacer différemment ; cette nécessité n'est finalement de la faute de personne, donc ce changement dans les habitudes semble plus légitime. Encore en 2015, 10% d'évaporation qui est resté. Dans le réseau routier, ce pont était surtout utilisé pour des courtes distances, les autorités proposaient de prendre un autre pont, mais il était inutile pour ce trafic de transit car trop éloigné. Des modes de transport plus locaux ont été privilégiés.

Dans tous ces exemples, il s'agit d'événements soudains qui entraînent une espèce de retour à la normale. Mais au moment de l'événement, il y a une évaporation du trafic et des déplacements dans tout le périmètre impacté. Bon nombre des mesures d'accompagnement sont pérennisées.

Enseignements :

- L'évaporation existe, elle est mesurable, elles s'observent dès qu'un événement impacte la capacité routière, les résultats peuvent être spectaculaires (-55% à Grenoble sur les grands axes du centre). Mais les chiffres dépendent d'autres éléments : typologie des usagers, les alternatives doivent être crédibles, capacité à changer de comportement.
- De l'ingénierie des flux à l'ingénierie des usages : ne pas s'intéresser qu'aux véhicules, mais aussi aux personnes qui se déplacent avec, et aux éléments qui guident leurs choix (psychologiques, freins...). Cela implique d'accepter l'incertitude propre aux comportements humains, connaître de manière détaillée la typologie des flux.

Anticiper les risques : report sur d'autres itinéraires sans changement de comportement (report spatial), évaporation non-compensée par d'autres modes (inattraktivité des alternatives), vision d'une réponse à tout (le potentiel d'évaporation est un capital, on n'évapore pas deux fois la même personne).

Prendre en considération tous les projets : vélo, TP, végétalisation, piétonnisation, urbanisme « tactique ». Certaines études d'impact sont très normées, il est difficile de s'en écarter. Une adaptation des méthodes de travail implique un grand travail sur les données.

L'évaporation est un outil qu'on peut « activer » : tout événement réduisant la capacité peut changer un comportement (même juste changer des canalisations sous une voie, mais là il est douteux que les autorités fassent appel à des études poussées sur la mobilité). Si elle est faisable, un suivi des effets sur les usages est nécessaire, avant de planifier les suites et éventuellement pérenniser l'évaporation.

Laisser place à l'expérimentation : sur les « coronapistes » ou autres aménagements temporaires, lorsqu'on peut expertiser ses projets, il peut être utile d'expérimenter des choses, de faire un suivi des effets et ajuster les projets avant de les pérenniser ou les étendre à d'autres lieux.

- Pas de chiffre miracle mais du cas par cas
- Risques à conscientiser
- Ajuster les méthodes
- Chercher au plus près des besoins
- Maximiser le potentiel, crédibiliser dans le temps, maîtriser les risques
- Accélération des transitions par l'expérimentation

Question Denis nouvelles technologie, méthodologie

Assez facile de trafiquer les infos issues de Google (une personne qui possède 3 téléphones donnera l'impression d'une augmentation du trafic sur son trajet). On fait moins d'allers-retours de et vers la maison, mais plutôt un grand trajet quotidien où on se rend à plusieurs endroits à la chaîne. On peut donc analyser quelle infrastructure est utilisée pour quels types de déplacements.

Question Jérôme distinction entre transfert modal et « démobilité »

Le report modal ou temporel se base largement sur la fréquentation des TP et les chiffres des compteurs vélos, et on compare avec la variation des transports. Il est difficile de quantifier la « démobilité » dans la mesure où ces déplacements ne se retrouvent pas dans les statistiques.

Question ??? concernant l'élargissement des autoroutes

L'OFROU a étudié le sujet et a considéré qu'il y aurait une induction du trafic, du fait qu'on offre la possibilité de se déplacer en voiture. Le même constat est possible dès qu'on offre des itinéraires vélos ou de nouvelles lignes de TP.

Question Wladyslaw paradoxe on ajoute un maillon et on péjore le temps de déplacement

Réduire la capacité peut offrir une fluidité si les mesures d'accompagnement sont adaptées. Quand on augmente la capacité, on pense qu'on atteint la fluidité, mais le plafond sera inévitablement atteint et cette fluidité sera perdue. À Genève, on peut avoir l'impression que tout est congestionné (seuil de tolérance), mais peut-être que les données offrent un constat différent.

Question Jean-Pierre Grenoble transposable à d'autres endroits ?

On a une diversité de cas particuliers qui présentent des similitudes, chaque cas implique un lien avec la situation spécifique de chaque lieu. À Grenoble tout était bien quantifié, donc on a bien compris comment le maillage autoroutier peut influencer sur la réduction du trafic, mais on ne peut pas forcément appliquer strictement la même stratégie à chaque agglomération.

Question Christian rôle des trottinettes qui roulent à 50 km/h

On parle plus souvent de vélo et de TP, mais il existe d'autres modes sur lesquels le report peut s'opérer. L'idée était d'explicitier le potentiel de report, mais sans encore parler des conséquences. Savoir quels autres modes on va favoriser fait naturellement partie de la planification urbaine.

Question Marjorie environnement commerçantES

Oui ça fait partie de l'analyse des risques et des conséquences. Des solutions existent toujours, il y a une ville où un aménagement a été réalisé après une étude d'impact à laquelle chaque commerçantE a été associéE, en offrant un local de substitution pendant les travaux par exemple. Dans les centres urbains, ce ne sont pas les automobilistes qui sont les plus grands consommateurs, le revenu économique vient bien plus des gens qui se déplacent avec des modes plus doux.

Question Pierre goulets d'étranglement

Quand on agrandit l'infrastructure périphérique, ça a des conséquences sur toute la hiérarchie routière jusque dans les villes, ce qui est contradictoire avec la plupart des politiques publiques. Pas de mesure d'accompagnement « miracle » sur le projet autoroutier soumis à votation à notre connaissance.

Question Roland où en sont les bureaux d'ingénieurs

L'induction du trafic est un phénomène bien documenté, du fait que depuis des décennies on ne fait qu'augmenter la capacité. Le but de cette recherche était de porter sur le plan scientifique les chiffres de la réduction de la capacité, à une époque où les besoins en matière d'urbanisme ont changé. C'est un réel changement de paradigme donc ça prend du temps à expliquer et à convaincre.