



Un nouveau lobby routier se crée sur fond de dissensions



La nouvelle entité RouteGenève vise à «fédérer les forces de ses membres pour les besoins de la mobilité et de la route» à Genève, selon ses statuts. MAGALI GIRARDIN

Marc Moulin
RouteGenève veut représenter les usagers, mais ce groupe rivalise avec une faitière existante. Tensions à droite

Dans le débat toujours passionné qui entoure la mobilité à Genève, un nouvel interlocuteur vient de surgir. La création de l'association RouteGenève a été annoncée le

3 octobre par ses fondateurs, des poids lourds du domaine. Il s'agit du TCS (qui compte près de 140 000 adhérents en région genevoise), de l'ACS (qui revendique 4000 membres dans le canton) ainsi que de deux corporations, l'Astag, qui regroupe 110 sociétés de transport au niveau local, et l'UPSA, qui chapeaute 97 professionnels de l'automobile. Des représentants des deux-roues pourraient bientôt adhérer.

Selon ses statuts, la nouvelle entité vise à «fédérer les forces de

ses membres pour les besoins de la mobilité et de la route» à Genève. Que les milieux proches des transports motorisés unissent leurs forces n'est pourtant pas inédit. Les quatre fondateurs sont aussi membres du Groupement transport et économie (GTE) avec des organisations patronales (Fédération des entreprises, Chambre de commerce ou Trade Club).

Le Sonderbund routier

Les deux entités faitières, ancienne ou nouvelle, sont appelées



à coexister dans la plus parfaite harmonie, à en croire les déclarations officielles des divers interlocuteurs. «Par cette affiliation, RouteGenève prendra aussi part à un lobbying sur le plan fédéral, alors que le GTE n'est actif qu'au niveau genevois, commente Nathalie Hardyn, présidente du GTE. C'est donc complémentaire.» Celle qui est aussi vice-directrice de la Chambre de commerce reste évasive quant aux tensions au sein du GTE. Or, selon plusieurs sources, sa dernière réunion a été houleuse, la création de la nouvelle entité étant ressentie comme une sorte d'alliance séparée. Ce Sonderbund dans la mobilité genevoise a même mené à remettre en cause la participation au GTE des quatre conjurés.

Pourquoi donc avoir fait bande à part? Les explications sont diverses. «Nous ressentons la nécessité d'une cohérence à Genève en matière d'infrastructures de transport et cela pas seulement en lien avec les besoins de l'économie sur lesquels est orienté le GTE», expli-

que François Membrez. Le président du TCS note aussi la création, par le Département cantonal des transports, d'un statut d'interlocuteur officiel pour les représentants usagers dans des commissions officielles comme le Conseil consultatif sur la traversée du lac, en plus d'une délégation du GTE.

Une pesante unanimité

«Nous souhaitons avoir une association plus pragmatique, qui représente davantage les acteurs de terrain et se montre plus réactive face à l'actualité», argue Christophe Pradervand, président de l'Astag. «La composition assez large du GTE regroupe des intérêts parfois divergents, juge René Desbaillet, président de l'ACS. Or, selon ses statuts, ses décisions ne peuvent s'y prendre qu'à l'unanimité de ses membres.»

Un club automobile peut vouloir favoriser les possibilités de stationnement dans la rue, ce qui ne convient pas forcément à un exploitant de parking souterrain, soucieux du remplissage de son

infrastructure. Le GTE est ainsi resté muet, faute de consensus, sur un sujet aussi capital que la nouvelle Loi sur la mobilité, issue d'un compromis parlementaire et votée par le peuple l'an dernier.

La division du camp droitier est savourée sur les bancs d'en face. «On assiste à une scission», juge Thomas Wenger. Ce député PS préside la Coordination transports et déplacements, lobby qui regroupe l'Association transports et environnement, actif-traffic, le WWF, Pro Vélo, Mobilité piétonne, la Citrap (centrée sur les transports publics) et les riverains de l'aéroport (ARAG). «L'économie suit l'évolution des moyens de déplacement au XXI^e siècle et ne veut plus défendre exclusivement la route, analyse-t-il. Le lobby automobile, lui, se sent minorisé dans sa volonté de rester en retard de quarante ou cinquante ans.»

Le camp alternatif n'est pas exempt de divisions. Les récentes tensions entre piétons et cyclistes sur le partage des trottoirs ou des parcs l'ont démontré.



Jacky Morard: «On ne gagnera rien d'une guerre des transports»

● Jacky Morard s'est vu confier la présidence de RouteGenève. Ce retraité espère pouvoir «faire bouger les choses» et veut aussi devenir un interlocuteur des parlementaires. Entretien.

Vous voulez combattre les bouchons. Comment voulez-vous vous y prendre?

Il faut de nouvelles infrastructures et nous entendons appuyer des projets cantonaux comme les liaisons de Genève-Sud ou la traversée du lac. La fluidité passe aussi par des petites mesures dont nous voulons discuter avec les autorités. Par exemple, pourquoi des chantiers inactifs bloquent-ils des

voies de circulation pendant des semaines? Dans la même veine, lors d'un accident sans blessé, on devrait pouvoir dégager plus vite la chaussée après avoir pris quelques photos: il est aberrant qu'un axe comme le pont du Mont-Blanc reste bloqué pendant trois quarts d'heure. Pour les accidents sur le contournement, on ne devrait pas avoir qu'un dépanneur officiel, mais faire intervenir les plus proches pour gagner du temps. Il faut en outre combattre les incivilités. Hachurons les grands carrefours pour éviter qu'ils ne soient obstrués par des véhicules qui s'y sont engagés sans pouvoir en sortir.

Quel aurait été le mot d'ordre de RouteGenève au sujet de la nouvelle Loi sur la mobilité?

Nous aurions dit non, mais il faut la respecter maintenant qu'elle est votée. On ne gagnera rien d'une nouvelle guerre des transports. Chacun doit pouvoir circuler. Les modes de déplacement sont complémentaires. On doit avoir la liberté de choisir le sien.

Comme président durant les années 90 de l'association Feu vert, n'avez-vous pas été une figure de cette guerre?

Les années ont passé. Je me suis assagi. Je suis plus consensuel.
M.M.