



## Exercise

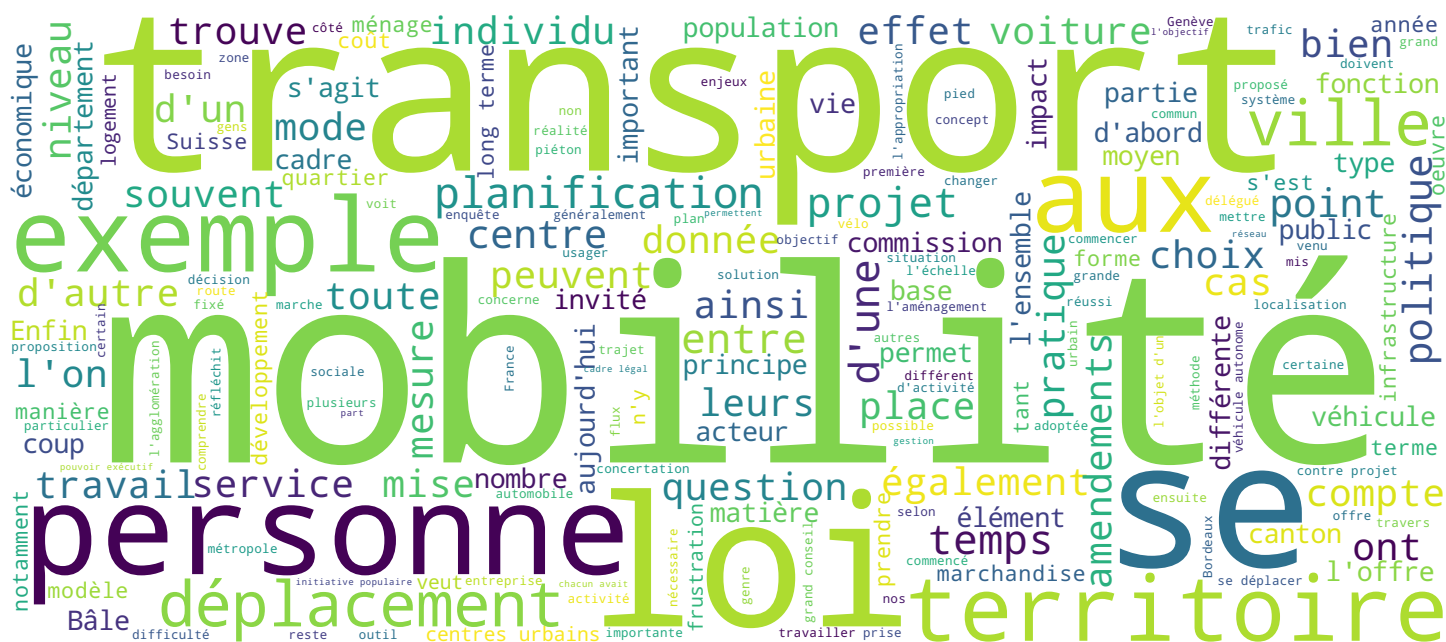
## Planification des mobilités

**Lisa Mazzone**

## Conseillère nationale

## Vice-Présidente des Verts suisses

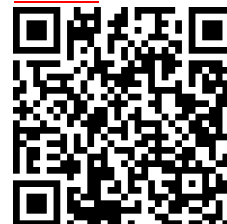
Députée au Grand Conseil du Canton de Genève



## Search MOOC



## Video





Je vais vous parler d'une loi qu'on a mise sur pied avec le grand conseil genevois, donc c'est au niveau d'un canton, où en réponse à une initiative populaire, on a proposé un contre-projet, et là, l'ensemble des partis politiques a délégué une personne pour travailler à l'élaboration de ce contre-projet. Donc, on avait des forces équivalentes, ce qui n'est pas le cas normalement dans l'hémicycle. Et l'objectif de cette loi qu'on a échafaudée, c'était de poser un cadre de réglementation en matière de mobilité qui permettrait de fixer le développement de la mobilité court, moyen, et même long terme. Donc, ça c'était un travail qui a duré à peu près une année. Le point de départ, c'est qu'on s'est dit, on veut tout reprendre, on veut reprendre tous les concepts qui encadrent notre mobilité. Et on a commencé par faire des auditions, on a invité des acteurs, on a invité les collectivités locales, on a invité des associations, on a invité aussi d'ailleurs des chercheurs qui avaient fait une étude récemment, et je ne me souviens plus sur quoi. [RIRE] Et puis, on a fait des voyages, on a été à Bâle pour voir quels concepts avaient été mis en place à Bâle, et on a été à Bordeaux.

Notes

Summary



0m 04s



Et à chaque fois, on a rencontré des personnes qui étaient impliquées à la fois dans la planification, puis dans la mise en oeuvre des projets de mobilité. Et après avoir fait tout ce grand tour d'horizon, on a rassemblé énormément de matière, on a commencé en fait à travailler sur un projet de loi qui avait été proposé par le département du ministre en charge des transports, et puis à faire des amendements. Donc, chacun est venu avec ses propositions de modification. Je fais tout le processus pour dire qu'on est parti de très loin en se disant qu'on allait repenser toute la mobilité. On a été à Bâle, à Bordeaux, et puis en fait, on s'est retrouvé avec une loi et des amendements où très concrètement on va changer une phrase dans un texte. Et tout à coup, on ne s'est pas du tout mis d'accord sur un concept en fait. On a tout de suite travaillé sur la loi et sur du coup, point par point, comment est-ce qu'on va changer le cadre. Donc c'est pour illustrer aussi la difficulté en tant que politique d'avoir une vision globale de planification long terme. En réalité, ça retombe toujours dans les détails.

Notes

Summary



1m 30s



Et puis ensuite, évidemment comme on a travaillé, chacun avait sa loi, et puis chacun avait préparé ses amendements, est venu avec ses amendements en commission, et puis on a négocié sur les amendements. Donc, si tu acceptes cette mesure, je suis d'accord d'enlever ça, avec toujours le spectre de cette initiative populaire à laquelle on devait proposer un contre-projet. Et à ce niveau-là, c'est devenu des négociations sur chaque point. Et ce n'était plus du tout une réflexion globale. Après avoir pris ces décisions, cette loi a été adoptée par le grand conseil, après moult péripéties évidemment, et puis, une fois que cette loi a été adoptée, elle a été soumise en votation populaire, et elle a été acceptée par la population. Et je trouve que c'est intéressant parce que le travail a été, d'une manière assez rare, il a été très efficace, ou en tout cas, il a fait l'objet d'un compromis assez large, et on a fixé quand même des principes de base, du genre on veut réduire le trafic dans les centres urbains. Pour autre principe de base, on a dû aussi un peu céder, on veut renforcer les ceintures sur lesquelles on dévie le trafic automobile.

Notes

Summary



2m 41s

## À QUELLE ÉCHELLE CE PROJET A-T-IL ÉTÉ MENÉ?

Donc, on a fixé ces principes de base, et puis maintenant, c'est toute la question de la concrétisation. Donc, la politique qui s'est arrêtée là en termes d'élaboration de la loi, et puis maintenant, c'est le pouvoir exécutif qui met en oeuvre cette loi. Et là, il y a évidemment énormément de frustration parce que le cadre légal n'est pas entièrement respecté. On sait qu'il y a des libertés avec le cadre légal qui peuvent être prises, et en fait tout simplement le choix de la manière dont on va appliquer cette loi, par quoi on va commencer, ça va avoir un impact très grand sur les pratiques de mobilité. Et là c'est très dur parce que dans la loi qu'on va élaborer, on ne peut pas dire pour que ça fonctionne et pour qu'on libère effectivement les centres urbains des automobiles, il faudrait commencer par cette mesure. C'est le pouvoir exécutif qui va décider de commencer par celle qui lui plaît, voire celle qui est populaire, parce qu'on est en plus en période électorale. Et je trouve que ça suscite énormément de frustration en tant que politique de voir que même un projet qui fait l'objet d'un rare compromis au final ne reflète pas un compromis dans la mise en oeuvre.

Notes

Summary



3m 59s

## QUELLE A ÉTÉ L'ARTICULATION DE CE PROJET AVEC DES ÉLÉMENTS LIÉS À L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES?

Je trouve que le canton, c'est une bonne échelle de réflexion. L'idéal aurait été une réflexion transfrontalière. On est donc à Genève, à côté du canton de Vaud, mais surtout à côté de la France, nos frontières sont principalement avec la France. Et là, c'est vrai que vu que c'est au niveau du canton, on s'arrête à la frontière quand même parce que malheureusement, il n'y a pas de processus politique de gouvernance qui permette de faire un projet. Il y en a d'autres, mais disons qu'ils n'ont pas été directement pris en compte ici. Cela, c'est peut-être un point faible de notre projet.

Notes

Summary

5m 11s



QUELLE A ÉTÉ L'ARTICULATION  
DE CE PROJET AVEC DES ÉLÉMENTS  
LIÉS À L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES?



On est dans la commission des transports avec des personnes qui se réclament d'être spécialistes des transports, et du coup, c'est souvent difficile de faire dialoguer les transports avec le reste, mais on l'a quand même en partie fait dans la mesure où la loi qui est ressortie, elle prend en compte les centres urbains. On a réussi à amener cette notion du fait qu'il n'y a pas qu'un seul centre, mais il y a plusieurs centres, ça aussi, ça a été un combat dans la commission. Donc, on a réussi à obtenir un consensus sur le fait que ce qui s'applique au centre de l'agglomération, la ville de Genève, devrait aussi s'appliquer dans des centres, disons, secondaires, grandes communes, etc. Mais c'est là où ça ne va pas jusqu'au bout, ou c'est les limites d'un processus législatif, c'est que ce n'est pas nous-mêmes qui avons défini la manière de qualifier un centre. On a deux types de centres dans la loi, un principe, l'hypercentre et les centres, mais la traduction de ce que c'est un centre dans la loi, c'est délégué au département qui du coup a fait une sorte de calcul entre le nombre de places de travail, le nombre de logements, et a déterminé quels étaient les centres.

Notes

Summary



5m 49s

## ...ET AVEC DES ÉLÉMENTS LIÉS PAR EXEMPLE AUX POLITIQUES FAMILIALES?

Et là encore, ça a été l'objet de frustrations parce que, sauf erreur, ce n'est pas le département de l'aménagement qui a fait ce calcul, mais c'est le département de la mobilité. Puis politiques familiales, plus généralement, ça honnêtement, on n'en a pas du tout parlé. Je trouve que c'est souvent quelque chose qui manque beaucoup, c'est qu'on réfléchit peu à l'impact. Par exemple, un thème qui me tient à coeur, typiquement de l'appropriation en fonction du sexe ou du genre de la personne, ça, c'est des choses auxquelles on ne réfléchit pas du tout, de l'appropriation des mobilités, et comment on peut aménager les mobilités pour aussi avoir une meilleure appropriation par les deux genres. Aucune réflexion sur ça dans une commission des transports. [AUDIO\_VIDE]

Notes

Summary



7m 11s