

via futura

extension du tram
des Nations

Workshop : **LOCAL REGIONAL GLOBAL**

Compte-rendu

Démarche participative
Via Futura / TNGS
urbz @Explore,

22.09.2019 — 14h à 18h30



Description

Vingt personnes ont participé au workshop organisé par le collectif urbz dans le cadre d'une démarche de concertation commissionnée par l'Etat de Genève portant sur l'extension du tram des Nations (numéro 15). Les participants se sont inscrits volontairement après avoir vu ou reçu une information sur le workshop qui était annoncé sur la page Facebook de l'événement Explore, le site de l'Etat et Decidim.ch. Une information a aussi été envoyée par courriel à un certain nombre d'associations et organisations dans le périmètre Nations-Grand-Saconnex. Les participants ne sont pas représentatifs de l'ensemble des Genevois. Le groupe était composé de personnes aux profils divers, mais en majorité diplômées ou en étude présentant un intérêt professionnel ou personnel pour les questions d'urbanisme et de mobilité.

Table des matières

2 Description

5 1. Speed Brainstorm

5	1.1	La Ville sans voiture c'est pour demain, après-demain, ou jamais ?
5	1.2	Le centre en tram, la région en voiture
7	1.3	Le vélo c'est pour: Les jeunes, les pauvres, les écolos, les vacances, les frontaliers, les retraités ?
7	1.4	Le problème du développement durable c'est: les voitures, les humains, le développement, autres (préciser) ?
8	1.5	Genève sans l'aéroport c'est Fribourg
8	1.6	La technologie va nous sauver
10	1.7	Genève c'est le Léman Express
10	1.8	Genève locale vs. Genève internationale

13 2. Local, Régional, Global

13	2.1	Local
14	2.2	Régional
15	2.3	Global

18 3. Sept objectifs du développement durable (ODD)

18	#1	Pas de pauvreté
18	#3	Bonne santé et bien-être
19	#5	Egalité entre les sexes

19	#8	Travail décent et croissance économique
19	#9	Industrie, innovation et infrastructure
19	#11	Villes et communautés durables
20	#13	Lutte contre les changements climatiques

22 4. Scénarios

23	4.1	Ma Vie au (Grand) Bout du Lac
24	4.2	Les vacances de Michel
25	4.3	Agri-hub
26	4.4	Notre Ville Idéale

1. Speed Brainstorm

Exercice : 10 questions, 2 personnes par table, 3 minutes pour discuter d'une question ou réagir à une phrase provocante en annotant la table.

1.1 La Ville sans voiture c'est pour demain, après-demain, ou jamais ?

- > Aujourd'hui !
- > Mais est-ce vraiment souhaitable ?
- > Nous ne sommes pas prêts.
- > D'abord il faut mettre en place l'infrastructure qui permette de s'en passer.
- > La ville avec moins de voiture, plutôt que sans.
- > Passons déjà de la voiture individuelle à la voiture partagée.
- > Les voitures autour de la ville mais pas au centre.
- > La ville sans voiture est une ville dense avec plus d'espaces publics.

1.2 Le centre en tram, la région en voiture

- > La région en Léman Express !
- > Il n'y a pas que le tram : train, bus, vélo, à pied.
- > Nous avons besoin d'une meilleure intégration transfrontalière.
- > Un réseau régional qui permette d'aller au centre ou ailleurs dans la région à tout moment de la semaine ou de la journée.

- > Le tram devrait avoir la priorité sur la voiture.
- > La région c'est pas "la France".
- > Des emplois dans la région ?

L'infrastructure doit permettre le changement

extrait de p.7 → 1.4 Le problème du développement durable c'est :
les voitures, les humains, le développement,
autres (préciser) ?

1.3 Le vélo c'est pour : Les jeunes, les pauvres, les écolos, les vacances, les frontaliers, les retraités ?

- > C'est pour être libre, pour ne pas attendre pour être rapide.
- > C'est nécessaire, ludique et sain.
- > C'est pour être être en forme et éviter de polluer.
- > Il faut être en forme pour le vélo, même si c'est plus facile quand ils sont électriques.

- > C'est complémentaire avec d'autres modes de transports.
- > Pas pratique quand il pleut – on devrait pouvoir le prendre gratuitement dans les transports publics.

- > On a besoin de plus d'infrastructure et de services pour le vélo.
- > Ça sera pour les frontaliers quand ils auront des pistes cyclables.
- > Quand les vélos seront partout, les « pistes automobiles » remplaceront les pistes cyclables.

1.4 Le problème du développement durable c'est : les voitures, les humains, le développement, autres (préciser) ?

- > La notion du développement durable est banale et ambiguë.
- > Le développement n'est jamais durable. Le terme est un oxymore.
- > Le problème c'est quel genre de développement.
- > Où est le développement ?
- > Comment passer de l'irresponsabilité individuelle à la responsabilité collective?
- > Le problème est multifactoriel et systémique.
- > L'infrastructure doit permettre le changement.
- > Il y a une urgence absolue.
- > Il faut retrouver un équilibre entre les besoins humains et la nature.
- > La pollution affecte notre santé.
- > On doit cesser d'être des prédateurs.

1.5 Genève sans l'aéroport c'est Fribourg

- > Fribourg est peut-être plus agréable à vivre et plus centrale.
- > Fribourg avec un aéroport ce n'est pas Genève.
- > GVA est l'aéroport de la Suisse Romande.
- > Ce n'est pas l'aéroport qui fait Genève.
- > L'aéroport est-il toujours essentiel ?
- > Pourrait-on voyager depuis Lyon ?
- > L'aéroport a permis l'essor de Genève.
- > Sans aéroport ça serait compliqué pour l'économie des services.
- > L'aéroport lie le local au global.
- > Sans aéroport pas d'ONU.
- > L'aéroport amène les touristes.

1.6 La technologie va nous sauver

- > Non, mais elle peut nous aider.
- > Il faut avoir des buts clairs, une vision stratégique.
- > Le nucléaire est une technologie, le tram aussi.
- > Elle peut nous aider à trouver des solutions aux problèmes environnementaux.
- > Mais il faut la contrôler sinon elle peut nous faire perdre notre liberté.
- > La technologie pousse à la consommation.
- > Les services numériques peuvent nous aider : vitesse, simplicité, connectivité.
- > Quels autres vecteurs d'amélioration : comportement, consommation, économie ...?

Il faut plus de tram/train et moins de routes

extrait de p.10 → 1.8 Genève locale vs. Genève internationale

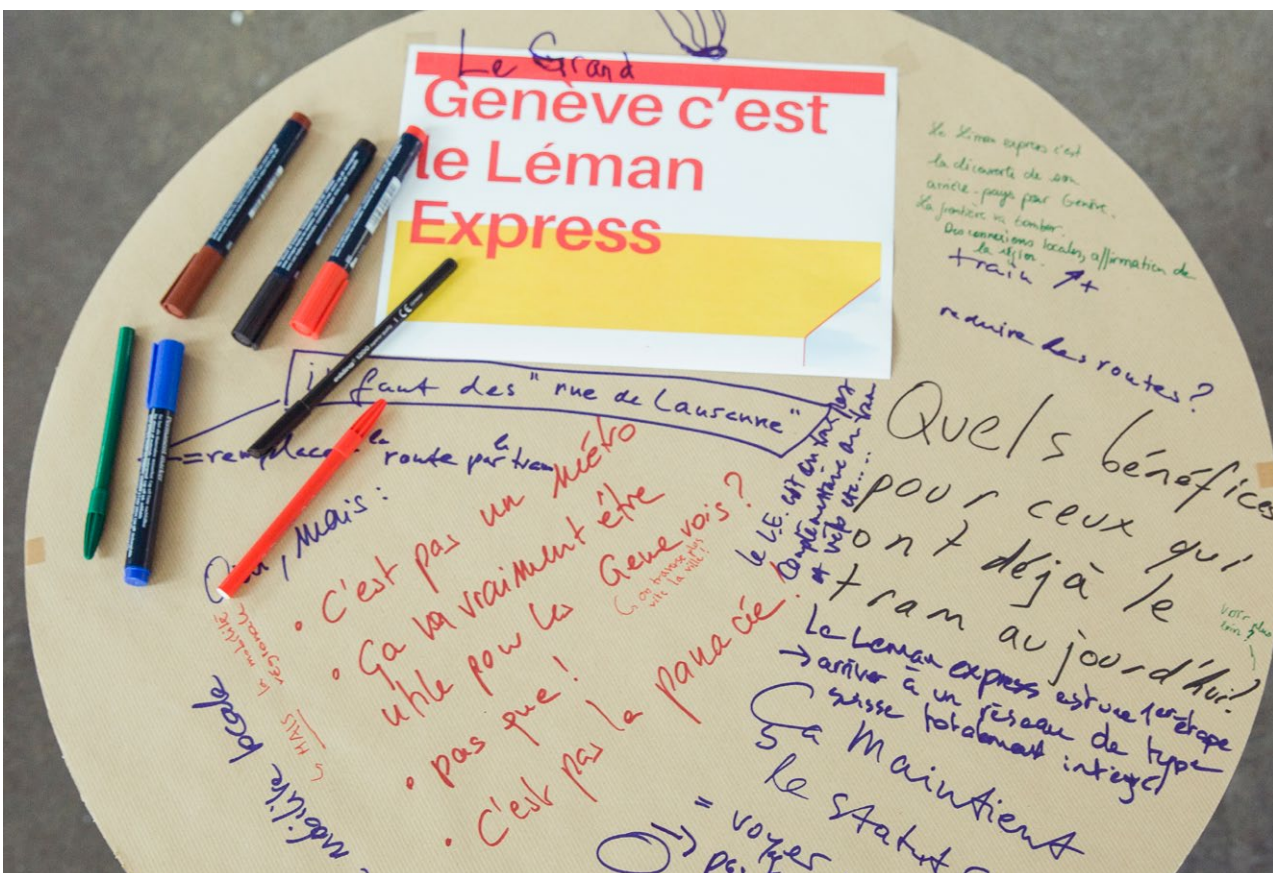
1.7 Genève c'est le Léman Express

- > Il change pas le status quo centre-périphérie.
 - > On doit rééquilibrer la localisation des lieux de vie et de travail.
 - > Est-ce qu'il va vraiment servir aux Genevois ?
 - > Il aide la mobilité régionale et va affirmer la région.
 - > Il faut voir plus loin que l'échelle locale.
 - > Le Léman Express va permettre à Genève de redécouvrir son arrière-pays.
 - > Il est une première étape vers une intégration régionale profonde, comme elle existe ailleurs sur le territoire suisse.
-
- > Il est complémentaire avec d'autres modes : tram, vélo, etc.
 - > Il faut plus de tram/train et moins de routes.

1.8 Genève locale vs. Genève internationale

- > Ces échelles ne s'opposent pas, même si elles ne se croisent pas toujours.
- > Elles s'apportent une plus-value mutuelle.
- > Intégration, métissage, patrimoine, identité.
- > L'image de Genève est internationale
- > Genève est 1/3 locale, et deux tiers suisse + internationale.
- > Les internationaux ne restent pas assez longtemps pour s'impliquer.
- > Aéroport – CERN – ONU.
- > Manque d'interaction entre la Genève locale et internationale.
- > Il n'y a pas une Genève internationale mais plusieurs.
- > Le global s'articule à l'échelle locale.
- > Le quartier des Nations a une identité locale.
- > Tout Genève est internationale.
- > Le projet du Grand Genève est un projet international.





2. Local, Régional, Global

Exercice : Trois tables avec le mot « Local », « Régional » ou « Global » imprimé en gros. Les participants se déplacent de l'une à l'autre librement, discutent entre eux et avec les modérateurs et écrivent ce qu'ils pensent à l'aide de feutres sur chacune des tables.

2.1 Local

- > Le local, c'est mon espace de vie, mon cocon.
- > C'est là où on se sent bien. Confort.
- > C'est l'espace des habitudes.
- > C'est le quotidien.
- > C'est les voisins.
- > C'est un élément de mon identité.
- > Des détours, raccourcis, passages secrets.
- > C'est où il y a la Coop, la boulangerie, la poste et les bistrots.
- > C'est l'école qui détermine l'échelle du local.
- > Le lieu de travail est aussi l'espace du local.
- > On peut avoir plusieurs pôles locaux dans nos vies (lieux de vie et de travail).
- > C'est pas la même chose pour tout le monde.
- > Le local est en constante évolution.
- > Le temps de transport donne l'échelle du local.
- > 5 min à pied, 10-15 minutes en vélo.
- > C'est l'échelle du paysage.
- > C'est entre le Salève et le Jura.
- > Les véhicules font du bruit dans la localité.
- > La voiture tue la vie de quartier.
- > Le local c'est l'échelle à laquelle tous les objectifs de développement durable (ODD) doivent être respectés.

2.2 Régional

- > C'est le triangle Genève-Lyon-Turin.
- > C'est au-delà de la frontière.
- > C'est le périmètre du Léman Express.
- > C'est le bassin de vie commun que nous partageons.
- > C'est le paysage.
- > C'est l'espace de loisir du week-end: montagne, lac...
- > C'est les frontières naturelles ou culturelles, pas les frontières administratives.
- > Les frontières administratives changent le paysage urbain et les façons dont il est entretenu.

- > Biorégionalisme - le climat, la langue parlée, la topographie, les bassins versants.
- > La région de laquelle notre nourriture vient, c'est la Russie, l'Asie, l'Argentine...
- > Ça devrait être le périmètre dans lequel ce que nous mangeons devrait être produit.

- > C'est un sentiment d'appartenance - le Grand Genève.
- > Les liaisons ferroviaires créent la région.
- > C'est l'espace des échanges pendulaires entre logement et travail.
- > C'est le périmètre pour les achats dans les grandes surfaces.
- > Sans voiture Genève est locale, pas régionale.
- > 1h30 autour de Genève.
- > 45 min à vélo.
- > La voie verte.
- > Vélo - transports publics - vélo.

À Genève le global vient à nous

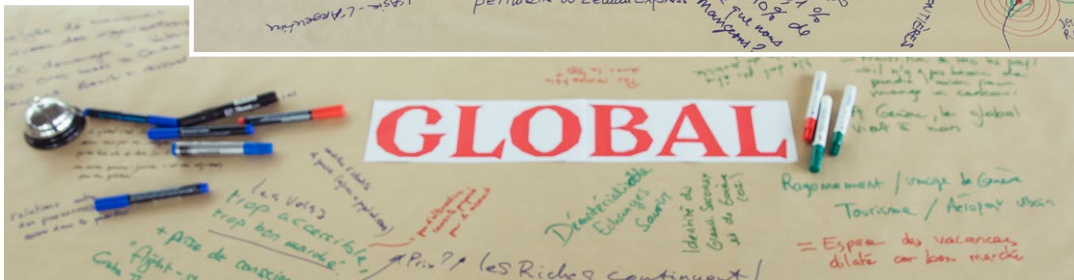
extrait de p.16 → 2.3 Global

2.3 Global

- > L'identité de Genève est globale.
- > À Genève le global vient à nous.
- > La ville est une plateforme d'échange global.
- > Pas besoin de prendre l'avion pour manger un couscous – notre alimentation est globale.

- > C'est les relations entre les personnes aussi dans le quartier.
- > L'identité du Grand-Saconnex est globale (OI).
- > C'est l'échelle dématérialisé des échanges de savoir.
- > C'est l'espace des affaires.
- > Est-il compatible avec le développement durable?
- > Le Brexit, les accords européens ont un impact sur Genève.
- > Les organisations internationales décident du lieu de leurs sièges au niveau global.

- > L'aéroport est l'infrastructure qui lie Genève à l'échelle globale.
- > C'est les lieux reliés entre eux par l'avion (qui va vite et loin).
- > Même en avion, Zurich-Genève c'est du régional pas du local.
- > Les vols (trop) bons marchés qui restent sans vraie alternative.
- > Ne doit pas être l'échelle de mobilité du week-end.
- > C'est les vacances.
- > L'augmentation des prix des avions va restreindre l'échelle globale aux plus riches.
- > L'échelle globale va au delà de la planète terre.
- > L'avion, le train de nuit, la via Rhona en vélo, le chemin de Compostelle à pied.





3. Sept objectifs du développement durable (ODD)

Exercice : Les participants travaillent en groupe de 3 à 5 personnes. Ils réagissent aux ODD affichés sur le murs, en discutent et les commentent en lien avec les enjeux de mobilité à Genève.

#1 Pas de pauvreté

- > La mobilité accroît les opportunités pour les plus pauvres.
- > La mobilité peut limiter la ségrégation et favoriser la mixité sociale et l'accès à l'éducation et l'emploi.
- > La pauvreté influence le choix des modes de transport.
- > La pauvreté augmente et est spatialisée.

#3 Bonne santé et bien-être

- > Les Genevois ont accès à soins de haut niveau.
- > Tous les habitants du Grand Genève ne sont pas égaux face à l'accès aux soins.
- > Les Genevois sont proches d'espaces naturels tels que le lac et la campagne.
- > Le relief du territoire a un impact sur le niveau de pollution (Jura et Salève).
- > Les transports restent en surface et sont donc agréables.
- > Le bruit réduit le bien-être.
- > Le tram, les bus électriques, les voies cyclables réduisent le bruit, la pollution et encourage l'activité physique.
- > Beaucoup de Genevois sont trop sédentaires et ne marchent pas assez.
- > Beaucoup de personnes sont vulnérables et ont une mobilité réduite.
- > La sécurité routière est insuffisante.
- > Il y a un manque de prévention.

Plus d'innovation, plus d'infrastructure

extrait de p.21 → #11 Villes et communautés durables

#5 Égalité entre les sexes

- > La mobilité donne aux femmes plus de liberté face aux hommes!
- > Il n'y a pas de discrimination dans l'accès aux transports.
- > Les femmes et les hommes sont égaux en terme de mobilité.
- > Il existe un sentiment d'insécurité dans les transports publics qui touche plus les femmes que les hommes.

- > Ce sont souvent les femmes qui amènent les enfants à la crèche et celles-ci ne sont pas à côtés des lieux de travail.

- > Un salaire inférieur oblige souvent les femmes à prendre la voiture quand celle-ci est moins chère que les transports publics.

#8 Travail décent et croissance économique

- > La mobilité soutient la croissance.
- > L'emploi des travailleurs de la mobilité est souvent précaire (Flixbus, chauffeurs routiers...)

- > Une croissance soutenue peut-elle être durable?

#9 Industrie, innovation et infrastructure

- > Les progrès techniques visant à préserver l'environnement peuvent générer des emplois.

#11 Villes et communautés durables

- > Plus d'innovation, plus d'infrastructure.
- > Des initiatives éducatives comme "zero waste Switzerland" existent.
- > Nous avons beaucoup de moyens transports pour accéder au lac ou à la montagne.

- > Les centres urbains tendent à s'étaler et à converger.

#13 Lutte contre les changement climatiques

- > La mobilisation contre le changement climatique doit s'accroître.
- > On avance à petit pas, il reste énormément à faire et c'est urgent.
- > Genève est la ville suisse la plus embouteillée et peut-être la plus polluée.
- > Il faut réduire le trafic de cars au centre de la ville.
- > On pourrait remplacer les systèmes de bus et trams par des télécabines - mieux vaut les câbles au dessus des toits que devant nos fenêtres.





4. Scénarios

Exercice : Les participants travaillent en groupe de 3 à 5 personnes. Ils imaginent la mobilité dans le Grand Genève quand les ODDs seront atteints. Leur narration doit être aussi réaliste que possible. Ils présentent ces scénarios devant les autres participants et répondent à leurs questions et celles des modérateurs.

4.1 Ma Vie au (Grand) Bout du Lac

Genève le 14 décembre 2024. Je m'appelle Dominik, je suis non-déterminé. Je souhaite m'installer et créer un foyer. Je suis embauché dans l'innovation à Ferney. J'ai trouvé un logement dans un écoquartier au Grand-Saconnex. Comme il n'y a pas de parking dans mon immeuble, je n'ai pas de voiture et je vais au travail en tram. Je trie mes déchets. Les vacances et certains week-end, je me rends à l'aéroport pour prendre le train. Quand je reste à Genève, je vais au parc et au lac à vélo avec ma tribu par la voie verte qui a été aménagée le long du tram sur la Route de Ferney fermée à la circulation automobile. Mes enfants vont à l'aéroport au Grand-Saconnex. L'impôt sur les revenus est perçu par le Grand Bout du Lac qui finance les infrastructures de transport, les équipements et les parcs. Quand je prends le tram je me sens bien car il n'est pas bondé, je n'attends pas, je ne suis pas coincé dans les bouchons, j'ai le choix d'échanger avec mes voisins ou pas, je reçois les informations qui m'intéressent (programmes culturels, entraide sociale, nouvelles locales) et je peux les échanger en live. Avec l'arrivée du tram, mon quartier a changé. Il y a des cafés, des activités... Il est agréable à vivre au quotidien.

Points clés :

- > Décentralisation de l'activité.
- > Nouvelle identité régionale.

Question :

Qu'est-ce qui rend ce scénario impossible?

Réponse :

La frontière administrative reste relativement infranchissable du point de vue de l'aménagement.

Problématiques :

- > On imagine le futur du point de vue de la norme et des gagnants. On doit aussi l'imaginer du point de vue de la diversité et de la marginalité.
- > Comment réfléchir à une infrastructure de transport ensemble avec les habitants de l'autre côté de la frontière, et pas juste dans notre coin? Comment décroïsonne-t-on - Petit-Saconnex, Grand-Saconnex, Ferney... Voilà l'échelle.

4.2 Les vacances de Michel

Michel, 32 ans, habite à Ville-la-Grand. Aujourd'hui il part voir sa belle-famille à Madrid. Comme on est vendredi, il ne prendra pas l'avion : l'aéroport est fermé (il ouvre seulement le lundi et le jeudi). Pour transporter ses bagages, il prend le bus en bas de chez lui, c'est trop compliqué à vélo! Ça tombe bien, le bus passe souvent, il est confortable, et en 5 minutes il sera à la gare d'Annemasse. Michel s'arrête chez "Renault" à côté de la gare, l'ancien garage est un atelier boutique où l'on vend le fameux sac à main en pneu recyclé. Nickel pour Carmen sa belle-mère. Et c'est local. Michel prend le Léman Express, 14 minutes jusqu'à Cornavin. Il est en avance pour son train de nuit, il en profite pour recharger son téléphone en pédalant sur les vélos.

Points clés:

- > Pas de véhicules individuels, ni partagés (à part pour les utilitaires).
- > Réseau de transports en commun extrêmement développé et mailles fines (hiérarchie bus/tram/train).

- > Réseau mobilités douces continue et développé.
- > Aéroport limité au strict minimum (qui permet de garder les OIs/ONG/CERN), 2 jours par semaine.

- > Economie circulaire et locale.
- > Autosuffisance énergétique (photovoltaïque, éolienne, microhydraulique, chaleur CERN).

- > Ville dense.

Question:

Est-ce réaliste d'imaginer la ville sans voiture (individuelle ou partagée)?

Réponse:

Pour créer un système de mobilité douce et transports en communs, il faut radicalement libérer la place en interdisant toutes les voitures - sauf pour ceux qui ne peuvent pas s'en passer (handicapés, police, etc.).

Question :

La voiture autonome ne doit-elle pas faire partie de la solution?

Réponse :

Non. Les véhicules autonomes circuleront à vide la plupart du temps, occupant l'espace inutilement et nécessiteront d'énormes parkings périphériques où les places sont moins chères.

Problématiques :

- > Les gens ne seront jamais prêts à se séparer de leur voitures tant qu'il n'existe pas d'alternative viable. Mais comment mettre cette alternative radicale en oeuvre tant que les routes sont encore remplies de voiture?
- > Existe-t-il un passage obligé par le véhicule autonome dans la transition vers une mobilité radicalement différente, ne serait-ce que pour désacraliser le rôle de la voiture comme reflet de l'individualité et du statut social?

4.3 Agri-hub

Guillaume est maraîcher. Il habite à Archamps. Tous les jours, il alimente avec sa production un centre relais dans la gare d'Archamps. Une partie y est vendue directement. L'autre peut être distribuée grâce à un réseau principal de distribution régional. Martine, ayant des difficultés à se déplacer, se fait livrer ses courses par Jérôme qui effectue sa tournée via la voie verte Genève-Archamps. Le réseau de transports public soutient activement les activités en visitant fermes et points Relais. Guillaume et les autres ont pu trouver à la gare leur café acheminé par drone solaire. La diminution de l'usage des voitures a donné lieu à la réaffectation des P+R en fermes à insectes.

Points clés :

- > La production locale
- > Réseau de distribution régional
- > Rôle du gouvernement dans la gestion des transports
- > L'innovation technologique et la conversion des infrastructures dédiées aux voitures
- > Le regroupement des infrastructures de transports de personnes et de marchandises

Question :

Le financement et la gestion des réseaux et système de transport doit-elle être laissée aux seuls opérateurs publics?

Réponse :

Les associations ont aussi un rôle à jouer (livraison à vélo par exemple).

Question :

La production locale n'est-elle pas plus chère pour le consommateur?

Réponse :

Pour l'instant importer c'est moins cher parce qu'on ne paie pas le coût environnemental du transport des marchandises (taxe carbone). Les alternatives locales existent déjà.

Problématique :

Peut-on amener les produits locaux au plus près des consommateurs en créant un réseau de distribution le long des infrastructures de transports.

4.4 Notre Ville Idéale

Les habitations sont construites en concertation avec les utilisateurs actuels et futurs. Elles sont situées proches des lieux de travail. Les voitures sont éliminées en grande partie et l'espace qu'elles occupaient est récupéré pour d'autres usages. La rue devient un espace libre et sécurisé. On utilise aussi l'espace libéré pour faire pousser la végétation, ouvrir des arcades artisanales, mettre en place des réseaux continus de pistes cyclables. Les usagers respectent mieux les règles de circulation. Les transports publics sont automatiques et continus. Ils ne circulent pas seulement en direction du centre, mais à travers un maillage fin. Un téléphérique urbain relie différentes parties de la ville. Les bus de la gare routière n'ont pas besoin d'aller jusqu'au centre. La pacification des transports permet à la rue de redevenir un espace commun, comme la place du village.

Points clés :

- > Libérer la rue des voitures.
- > Retrouver les espaces communs.
- > Permettre le développement d'une vie à l'échelle du quartier.

Question:

Chacun se préoccupe de questions particulières, comment se mettre d'accord?

Réponse:

En discutant ensemble.

Problématique:

Quel impact sur le paysage, la végétation et l'espace public de différents types de transport? La voiture occupe l'espace urbain, le tram minéralise la rue, mais ce n'est pas une fatalité.



Photos de URBZ et Giona Mottura:

<https://www.flickr.com/photos/urbzoo/albums/72157711466756223>

merci