

# Bâle, laboratoire de la néomobilité

**URBANISME** Dans sa partie nord, jusqu'à la frontière avec l'Allemagne, la cité rhénane dispose d'une vaste surface de friches industrielles et commerciales sur laquelle elle compte bien développer la mobilité verte

BERNARD WUTHRICH, BÂLE  
@bdwuthrich

Klybeck. Ce nom ne dit pas grand-chose à beaucoup d'habitants de ce pays. C'est le nom d'un quartier. D'un quartier qui présente un caractère unique en Suisse: il consiste en une surface de 300 000 mètres carrés située en pleine ville de Bâle, essentiellement composée des anciennes friches industrielles de la pharma, en particulier Novartis et BASF, es terres abandonnées sont occupées par des bars au look industriel – l'un d'eux a pour cadre une carcasse de bateau – et des lieux de culture branchés.

Tout à côté de Klybeck se trouve le site de la gare badoise, le pôle allemand du réseau ferroviaire suisse. Ce n'est pas tout: au nord, jusqu'à la frontière allemande de Weil am Rhein, il y a encore le quartier de Petit-Huningue. C'est là qu'arrivent – lorsque le niveau du Rhin le permet – les péniches acheminant les marchandises des ports de la mer du Nord.

## Grands projets en route

Le réaménagement de ces surfaces traversées par la rivière Wiese est un immense défi pour la ville (et demi-canton) de Bâle. Plusieurs projets sont en route: Klybeckplus (transformation du quartier en lieux de culture et de loisirs, en logements et bureaux censés accueillir 10 000 personnes), Gateway Basel Nord (plateforme trimodale, fluviale, routière et ferroviaire pour le fret), constructions d'un troisième bassin et d'un nouveau terminal pour les conteneurs au port de Petit-Huningue, renforcement du rôle de place tournante de la gare badoise.

Cette situation unique se trouve dans une ville qui a résolument opté pour la mobilité douce. En 2020, la population a décidé que le trafic motorisé individuel n'augmenterait pas en ville. Deux initiatives populaires ont été déposées l'an dernier. Elles demandent que, chaque année, 0,5% du réseau asphalté soit converti en espace vert arbo-

risé et que 0,5% de cette même surface routière soit réservé à la mobilité douce et aux transports publics.

Le nouvel élan que connaîtront ces quartiers s'inscrit dans un contexte déjà très favorable à l'écologie. Les autorités du demi-canton ont adopté un nouveau concept climatique urbain ainsi qu'un «règlement sur les moyens de transport respectueux de l'environnement». Celui-ci définit la notion de moyen de transport «spatialement efficace». Il s'agit des pieds, du vélo, des transports collectifs, des «véhicules motorisés occupant moins de 5 mètres carrés de surface au sol», des voitures occupées par «au moins trois personnes» et des parkings par étages ou en sous-sol. La nouvelle stratégie de la mobilité de Bâle-Ville implique d'utiliser «la même échelle de mesures pour tous les moyens de transport», résume la conseillère d'Etat Esther Keller, chargée des constructions et des transports.

Mais tout ne va pas tout seul. Le projet de construction du troisième bassin fluvial et du nouveau terminal pour les conteneurs étant prévu sur un site en jachère entre l'autoroute et la voie ferrée en direction de l'Allemagne, les milieux de la protection de la nature lui font barrage, rappelle André Auderset, le directeur de l'Association suisse pour la navigation et la gestion portuaire (SVS). Attendu pour 2024, le troisième bassin ne sera pas prêt à temps.

## Transformation du réseau de tramway

Le remodelage d'un périmètre urbain aussi étendu est également un défi pour les Transports publics de Bâle (BVB). Aujourd'hui, les BVB proposent quinze lignes de bus (pour une distance totale de 111 kilomètres) et neuf lignes de tram (73 kilomètres), dont deux transfrontalières (la 3 en direction de Saint-Louis et la 8 à destination de Weil am Rhein). «Avec la transformation des friches industrielles de Klybeck en logements et en bureaux, un nouveau tron-



Le quartier de Klybeck, traversé par la rivière Wiese, entame une mue au terme de laquelle il devrait accueillir 10000 personnes. (BÂLE, 3 JUILLET 2019/GEORGIOS KEFALAS/KEYSTONE)

çon devra être réalisé», constate Bruno Stehrenberger, directeur de la compagnie, qui a reçu la presse spécialisée pour faire le point de la situation.

«Il y a à Bâle un environnement favorable pour les transports publics, et notamment pour le tram, qui apporte clairement sa contribution au problème climatique et sera encore d'actualité dans vingt ou trente ans», reprend-il. Mais pas question d'étendre le réseau sans le repenser. Ainsi, le nombre de lignes de tram qui passent par le centre sera réduit d'ici à 2030: deux des sept liaisons qui traversent le cœur de la vieille ville à la queue leu seront détournées vers d'autres axes. «Cela nous donnera

avantage de flexibilité. Lorsqu'il y a une manifestation au centre-ville ou lorsque se produit une panne, toutes ces lignes sont bloquées», relève Bruno Stehrenberger.

Entamé il y a déjà de nombreuses années, le réaménagement de la gare et de ses environs se poursuit en parallèle. Deux quais seront ajoutés du côté sud. L'accès aux trains sera renforcé, en particulier du côté de la gare TGV-SNCF.

Sur la place de la Gare, le nombre de quais d'embarquement des bus et des trams sera réduit de huit à six, l'un des objectifs étant d'élargir l'espace réservé aux piétons et aux cyclistes. Ceux-ci dispose-

ront aussi d'une nouvelle passerelle qui enjambrera les voies CFF entre la gare TGV et la place

Meret-Oppenheim, située du côté sud. Championne de la néomobilité, Bâle bouge. ■

## Forum Mobilité

**LA CONQUÊTE DE L'ESPACE** Des fusées? Des satellites? Elon Musk? Pas cette année. Le titre du prochain Forum Mobilité organisé par *Le Temps* et les TPG le 14 septembre prochain à Genève se veut d'abord accrocheur. Mais que ce soit sous les sols, dans nos rues ou au-dessus de nos têtes, les différents acteurs mènent une bataille féroce pour s'approprier toujours plus d'espace pour leurs modes de déplacement. La troisième édition du Forum Mobilité explorera ces diverses thématiques.

Renseignements et inscription: <https://events.letemps.ch/mobilite>

# A Genève, le MCG rêve de taxis écolos

**TRANSITION ÉNERGÉTIQUE** Un projet de loi vise à accélérer le passage aux véhicules électriques pour les chauffeurs de taxi genevois. Ils pourraient ainsi bénéficier d'une prime à l'achat. Mais la transition nécessitera d'importants aménagements urbains

VINCENT NICOLET  
@VinNicolet

Que les voitures affublées du logo jaune des taxis deviennent vertes. C'est l'ambition du député MCG François Baertschi. Dans un projet de loi tout juste déposé, l'élu propose que l'Etat mette la main au porte-monnaie afin d'aider les taxis genevois à renouveler leur parc automobile. Comment? En les incitant à se tourner vers des véhicules sans émissions de CO2.

Un coup de pouce nécessaire selon le député, alors que la nouvelle loi sur les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (LTVTC) leur impose l'utilisation de voitures totalement propres à partir de l'été 2030. A ce jour, plus de 1000 taxis écoument le canton, et leur électrification fait partie des discussions qui entourent l'élaboration du règlement d'application de la LTVTC.

Concrètement, l'aide imaginée prend la forme d'une prime plafonnée à 12 000 francs et octroyée à l'achat d'un nouveau véhicule. Pour encourager les chauffeurs à investir rapidement, elle se voit réduite chaque année de 10% dès 2024, pour atteindre 7200 francs en 2028. «Un montant comparable aux incitations qui existent dans les pays voisins», explique François Baertschi. Le prix d'achat d'une voiture totalement électrique se situe entre 50 000 et 70 000 francs. Un investissement conséquent pour des chauffeurs souvent indépendants, «qui n'ont pas nécessairement l'assise financière pour se permettre l'acquisition de ce type de véhicule», juge l'élu.

Les corporations pourront proposer des modèles de voiture électrique au Conseil d'Etat, qui déterminera lesquels bénéficieront d'un soutien financier. Avec un coût moyen estimé à 9600 francs par véhicule et le renouvellement partiel de la flotte de taxis, l'investissement total pourrait avoisiner les 5 millions de francs à la charge du canton.

## Des obstacles techniques

Si l'obligation d'utiliser des voitures propres va dans le bon sens selon l'Union des taxis genevois (UTC), beau-

coup d'interrogations subsistent pour les chauffeurs, car les voitures électriques souffrent d'une autonomie amoindrie et d'un long temps de recharge par rapport aux véhicules à essence. «Je perds environ 100 kilomètres d'autonomie avec l'alimentation des appareils obligatoires, comme l'enregistreur de vitesse. Le chauffage ou la climatisation consomment aussi, et en tant que taxis nous ne

## La subvention à l'achat d'un véhicule ne sera accordée qu'aux taxis, et non aux chauffeurs VTC

pouvons pas renoncer à une certaine qualité de service», relève la présidente de l'UTC, Gabrielle Le Goff. Elle précise que prendre en charge quatre personnes avec des bagages à l'aéroport ou à la gare reste impossible aujourd'hui avec des voitures électriques.

Pour les professionnels, l'économie réalisée sur l'absence de carburant n'est en

outre pas suffisante au regard des frais d'installation de bornes de recharge privées, ou des coûts administratifs. «A Genève, après trois ans de gratuité, il faut compter 1500 francs de taxe avec ce genre de véhicules puissants. Dans le canton de Vaud, c'est 25 francs.»

Durement touchés par la pandémie et dénonçant le maintien des activités d'Uber dans le canton, les taxis voient donc l'initiative du MCG d'un bon œil. «Le timing de la nouvelle loi était trop serré pour parvenir à ses objectifs», explique Cédric Bouchard, directeur de la centrale Taxisphone. Malgré nos rencontres avec le Département de l'économie et sa magistrate verte Fabienne Fischer, nous avons finalement abouti à une fin de non-recevoir, invoquée pour des raisons budgétaires. C'est une bonne chose que des députés se saisissent de cette question.» La subvention à l'achat d'un véhicule ne sera accordée qu'aux taxis, et non aux chauffeurs VTC.

## Prises et enseignes lumineuses

Reste l'épineuse question de l'aménagement nécessaire pour pouvoir recharger une flotte de taxis électriques. A domicile, l'installation d'une borne est sujette à autorisation et peut faire l'objet d'op-

position de la part de la régie, ou être rendue simplement impossible par la vétusté des bâtiments abritant des parkings.

Bien qu'accueillant actuellement 93 lieux de recharge sur le domaine public, Genève n'offre pas d'équipements suffisants pour satisfaire les futurs besoins des taxis. «Pour qu'un parc électrique puisse être efficace, il faut pouvoir compter sur de nombreux chargeurs puissants. Or, les plus proches n'existent actuellement qu'en France voisine ou vers Lausanne», explique Gabrielle Le Goff, précisant qu'une recharge peut prendre entre 7 et 24 heures suivant la puissance délivrée par la borne.

Pour pallier ce manque, le projet de loi prévoit la fixation d'un calendrier afin d'installer des prises électriques sur les quelque 78 stations de taxis que compte le canton. Des enseignes lumineuses seront également aménagées pour permettre de reconnaître plus facilement les stations. Ainsi, 80% des arrêts devraient en bénéficier avant l'été 2028. «Avec des Superchargeurs, les voitures n'auront besoin que de quelques minutes avant de pouvoir faire une course», précise encore Cédric Bouchard. Le projet de loi devrait être prochainement débattu. ■