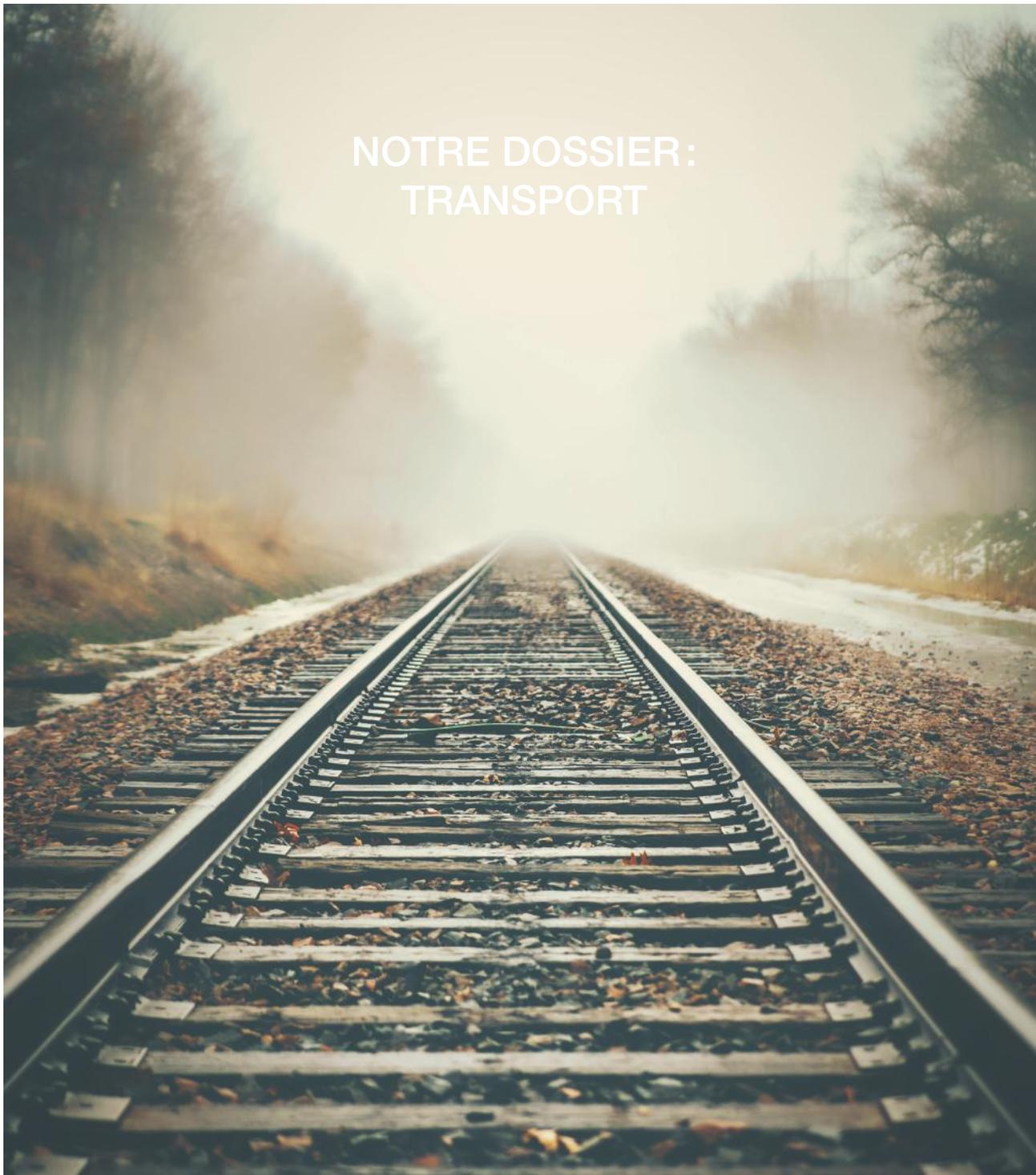


ORAN / GE PRESSEE



NOTRE DOSSIER:
TRANSPORT

JAB
CH-1205 Genève
PP | Journal

03
Edito

04-09
Dossier
Transport

10-11
Bilan
Campagne

13-14
Tête-à-tête:
P. Rochetin et
P-Y Comte

14-15
Paroles aux
membre:
M-F Lücker-Babel

Agenda

novembre

Ma 19.11

Comité des
femmes PDC
18h45
Siège du PDC

Me 20.11

Commission
Enseignement
12h15
Siège du PDC

Me 20.11

Ass. des délégués
19h15
Maison des
associations

Je 21.11

Commission
Santé-Social
12h15
Siège du PDC

21-22.11

Session du
Grand Conseil
UIT

Di 24.11

Votations
cantonales

Lu 02.12

Comité directeur
19h00
Siège du PDC

l'équipe de l'OranGE Pressée



Rédacteur en chef
Benoît Cerutti



Editeur Responsable
Nicolas Fournier
Secrétaire général du PDC



Graphisme
Arthur Miffon
barth-communication.ch

IMPRESSUM

10 éditions p/an - OranGE Pressée // Prix Abo. 40.- ou 60.- avec soutien
Editeur: Parti Démocrate-Chrétien • Rue Alcide-Jentzer 9, 1205 Genève
T. 022 328 20 11 • info@pdc-ge.ch • www.pdc-ge.ch • facebook.com/genevepdc
Molésion Impressions, imprimé en 1400 exemplaires sur papier recyclé avec des encres biovégétales

EDITO



« Nous avons donné à voir un PDC plus jeune, plus féminin, et plus progressiste. »

Après des mois intenses de campagne où nous avons pu compter sur votre énergie et votre mobilisation exceptionnelle, force est de constater que les résultats ne sont pas à la hauteur de nos espérances. Le PDC parvient certes à sauver les meubles mais nous n'avons pas réussi à résister à la « vague verte », et suffisamment convaincre de la pertinence de nos solutions.

Je reste cependant persuadé que nous avons eu raison de proposer une liste empreinte de renouveau pour porter un regard neuf sur la politique fédérale, et plus largement notre pays. Ainsi nous avons donné à voir un PDC plus jeune, plus féminin, et plus progressiste. Ces bases posées seront fécondes pour l'avenir, et c'est là-dessus qu'il faudra s'appuyer pour partir à la reconquête, dès les municipales du printemps prochain.

A titre personnel, je ressens une profonde fierté de représenter notre parti à Berne. J'y ferai vivre, avec conviction, notre sensibilité particulière au sein du PDC Suisse, et surtout je m'attèlerai à vous représenter fidèlement.

Dans les semaines à venir, il s'agira repartir à la bataille. Pour un parti comme le nôtre, les élections municipales sont capitales. Je serai aux côtés de toutes celles et ceux qui y incarneront nos couleurs. Ils sont notre plus belle ressource pour les victoires à venir ; j'en suis convaincu.

« Lors des municipales, je serai aux côtés de toutes celles et ceux qui y incarneront nos couleurs. »

Vincent Maitre
Conseiller national élu

Léman Express, la révolution

Le Léman Express sera mis en service dans moins de deux mois. Dès le 15 décembre, Genève et son agglomération pourront enfin compter sur un réseau ferroviaire urbain et régional, à l'instar de tant de grandes villes suisses ou européennes. L'occasion de faire le point avec notre Conseiller d'Etat sur les changements que cette infrastructure va entraîner dans notre région et d'évoquer avec lui le chemin parcouru jusqu'ici et les grands projets de demain!

Serge Dal Busco, c'est le sprint final avant la mise en service du Léman Express. Comment est-ce que cela se présente pour le 15 décembre ?

La période est particulièrement intense. Nous sommes en train de réaliser le projet du siècle pour Genève et pour la région! Il s'agit de régler ce qui doit encore l'être et d'anticiper l'avenir pour accompagner au mieux ce changement de paradigme. L'homologation des trains qui circuleront sur le tracé du Léman Express a été confirmée il y a quelques jours par les instances françaises et suisses. Le fonctionnement du réseau sera donc assuré et les gares seront entièrement opérationnelles. Mais les espaces publics autour des gares seront encore en travaux le 15 décembre. Un effort très important est donc porté sur l'orientation et l'information des passagers, tant du côté suisse que français. C'est une priorité. Les lignes de bus seront par ailleurs rabattues sur les gares du LEX pour gagner en efficacité. Des habitudes devront changer. En 2011, la réorganisation du réseau TPG avait suscité passablement de mécontentement. Je suis particulièrement attentif à ce que les choses se passent mieux cette fois. Il y aura certainement des imperfections au début et il faudra veiller à être réactif pour réaliser les ajustements nécessaires rapidement.

Vous évoquez de nouvelles habitudes à prendre. Ce sera notamment le cas pour les pendulaires transfrontaliers. Mais est-ce que les habitants de notre canton bénéficieront vraiment de cette nouvelle offre ferroviaire ?

À partir de décembre prochain, 80% des habitants du canton et 86% des emplois se retrouveront à moins de 1,5 km d'une gare.



© Aurelien Bergot

Dans le cœur de l'agglomération, six trains circuleront chaque heure et dans chaque sens entre les gares du canton. On sera dans la logique d'un métro. La synchronisation de ces cadences avec celles des bus et des trams fera que les déplacements seront extrêmement performants. Se rendre de Lancy aux Eaux-Vives, ou de Cornavin à Champel ou Chêne-Bourg n'aura jamais été aussi rapide. Et tout cela avec votre billet unique Unireso à 3 francs! En termes d'attractivité, il est difficile de faire mieux. L'amélioration se fera aussi sentir pour les destinations de loisir qui n'auront jamais été aussi accessibles pour les Genevois-e-s : on pourra par exemple aller au théâtre à Lausanne, directement depuis une gare à côté de chez soi, ou skier à Verbier (avec une liaison directe jusqu'au Châble) ou en France voisine. Enfin, et peut-être surtout, le potentiel de réduction du trafic

automobile est de 12%. Cela signifie moins de pollution pour les habitants et moins d'embouteillage pour les entreprises... bref une qualité de vie dont notre canton devrait ressortir gagnant.

Justement, comment faire pour exploiter au maximum ce potentiel de réduction de 12%?

Nous ne ménageons pas nos efforts pour accompagner ce changement qui doit être le plus massif possible, en multipliant les mesures d'accompagnement, avec une offre accrue en parkings relais, en vélo stations, en parcours de mobilité douce, ainsi qu'avec des tarifs attractifs. J'ai insisté auprès de nos partenaires français sur la nécessité d'accélérer la construction de P+R en France. Tout ne sera pas prêt en décembre mais des budgets ont été débloqués par la Région Auvergne-Rhône Alpes et je sens une volonté partagée. La réalisation au centre-ville d'aménagements piétons et le développement d'axes cyclables sécurisés et continus compléteront le dispositif. J'ai présenté à cet effet, le 15 septembre dernier, le plan d'action de la mobilité douce 2019-2023.

Vous pouvez nous en dire quelques mots ?

Mon ambition est de faire de la marche et du vélo un des piliers de la mobilité genevoise. A Genève, 30 % des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3 km, et 45% à moins de 5 km. Il y a donc un gros potentiel. Ce plan d'actions identifie 96 projets à réaliser

peut commencer !

pour favoriser les modes de déplacement doux. Par exemple la mise en œuvre de parcours continus et sécurisés au centre-ville, le développement de nouvelles voies vertes, la création de 2500 places de stationnement vélo ou encore la sécurisation du franchissement des rails de tram. Nous voulons également soigner le périmètre des gares du Léman Express pour les accès piétonniers. Entre 2005 et 2017, alors qu'elle constituait déjà une part importante dans les déplacements des Genevois, la marche à pied a connu une progression significative mais elle reste encore le parent pauvre en matière d'aménagements qui lui sont dédiés. Le nombre de cyclistes a quant à lui quasiment doublé au cœur de l'agglomération durant la même période (+95%). Mais de nombreux Genevois considèrent encore – et à juste titre – qu'il est trop dangereux de se déplacer en vélo. Cela doit changer.

De nombreux Genevois considèrent aussi que les cyclistes sont peu nombreux à respecter la signalisation routière ...

C'est vrai. N'ayons pas peur des mots: Genève est encore trop souvent une jungle urbaine. Les vélos mettent en danger les piétons sur les trottoirs, les scooters empruntent les pistes cyclables et se garent sur les trottoirs, les automobilistes bloquent les trams et réduisent leur vitesse commerciale. Et comme si cela ne suffisait pas, les trottinettes électriques ont fait leur apparition. Le Plan d'action de la mobilité douce prévoit des campagnes de sensibilisation pour mieux faire cohabiter les diverses formes de mobilité, traditionnelles et émergentes. Je m'engage pour développer les infrastructures en faveur des cyclistes. J'ai également demandé à mes services d'accélérer la création de cases motos/scooters pour éviter qu'ils ne squattent

illégalement les trottoirs. Une fois que cela sera réalisé, il arrivera un moment où l'on passera à la répression. Et cela vaut pour tout le monde, motos, cyclistes et automobilistes indisciplinés. D'une manière générale, je suis un adepte de la carotte et du bâton. Je ne manque d'ailleurs pas de le rappeler à mon collègue Mauro Poggia pour que l'action de la police en la matière soit renforcée.



© Frank Chaussivert

Vous avez récemment réussi à faire adopter, par une large majorité du Grand Conseil allant du PLR aux Verts, un assouplissement de la loi sur la compensation des places de stationnement supprimées en surface. Un joli tour de force pour un dispositif que l'on annonçait intouchable. Mais le TCS a lancé un référendum. Votre réaction ?

Le TCS mène un combat d'arrière-garde. Les Genevois ont voté en 2016, à plus de 60%, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Pour pouvoir l'appliquer, nous devons libérer l'espace en surface et mettre les voitures dans les parkings souterrains, qui présentent un important taux de places inoccupées. Cet assouplissement nous permettra de réaliser des voies de bus en site propre pour améliorer leur vitesse commerciale qui est encore bien trop lente dans notre canton, comparativement aux autres villes

suisse. Il nous permettra aussi de réaliser des aménagements indispensables pour fluidifier le trafic automobile sur la moyenne ceinture, ainsi que des parcours cyclables sécurisés et continus au centre-ville. Aujourd'hui, de nombreux projets de ce type sont bloqués parce que les voitures stationnées encombrant l'espace public en surface. Plutôt que de s'attaquer à cette modification législative, le TCS ferait mieux de concentrer son énergie pour défendre le projet de parking des Clés-de-Rive qui contribuera à dynamiser les commerces du centre-ville tout en réalisant une vaste zone piétonne. Les milieux économiques l'ont d'ailleurs bien compris, puisqu'à l'exception du TCS et de la NODE, toutes les grandes organisations appuient mon action (FER, CCIG, FMB).

Mais on vous a parfois accusé de mener une politique de la mobilité de gauche. Que répondez-vous à ces attaques ?

Qu'il faut sortir une fois pour toute de ce clivage gauche-droite! La mobilité est l'un des piliers de notre prospérité. J'ai été entrepreneur pendant 20 ans. Les entreprises doivent travailler sans devoir perdre des heures dans la congestion du trafic, sans arriver en retard chez leurs clients. Elles doivent se concentrer sur leurs produits, sur leurs services, sur l'innovation, sur la formation des collaborateurs, sans

«J'ai été entrepreneur pendant 20 ans. Les entreprises doivent travailler sans devoir perdre des heures dans la congestion du trafic»

devoir subir les entraves du trafic et sans en assumer un coût exagéré. Si l'on veut parvenir à cela,

il faut que les routes soient libérées de ceux qui les encombrant inutilement, au préjudice de notre économie. Car on ne peut pas les élargir indéfiniment, sauf à vouloir supprimer des immeubles! L'un des enjeux principaux du Léman Express - mais aussi du développement de la mobilité douce au centre-ville - est justement de soulager les axes routiers des centres urbains du trafic individuel pour les réserver

Entretien Serge Dal Busco

à ceux qui n'ont pas d'autre alternative, entreprises et transporteurs professionnels en tête. Et d'un point de vue strictement financier et de la bonne gestion des deniers publics, le développement de la mobilité douce est imbattable : la création d'une voie verte coûte bien moins cher qu'une infrastructure routière. La droite devrait y être sensible.

Vous avez également lancé un guichet unique à destination des entreprises ?

Oui, il me semblait important d'avoir une action ciblée et personnalisée à leur attention. Les entreprises drainent une importante proportion du trafic pendulaire, notamment aux heures de pointe du matin et du soir. J'ai de nombreux échanges avec les entreprises. Je les rencontre régulièrement pour leur expliquer mon action. Elles sont nombreuses à être conscientes du rôle-clé qu'elle ont à jouer pour accompagner la mise en œuvre du Léman Express, et plus largement la nécessité de repenser nos habitudes de déplacement pour mieux respirer. Plusieurs grandes entreprises se sont déjà engagées sur cette voie, en élaborant des plans de mobilité exemplaires, qui visent à encourager leurs collaborateurs et collaboratrices à changer leurs habitudes de déplacement. Il s'agit, par exemple, de restreindre fortement l'offre en places de stationnement gratuites sur le lieu de travail, au profit d'encouragements concrets à l'utilisation des transports publics, à la mobilité douce ou au covoiturage. Afin d'accompagner les entreprises qui souhaitent élaborer de tels plans, ce guichet unique, qui a été lancé à la rentrée au sein de mon département, propose des conseils personnalisés pour permettre à chaque entreprise d'élaborer des plans de mobilité adaptés à sa situation spécifique.



© Frank Chaussivert

On a beaucoup parlé du Léman Express (LEX) ces derniers mois. Vous craignez «le baby blues post LEX»?

(rire) Absolument pas! Parce que le Léman Express n'est pas un aboutissement. C'est le début d'une nouvelle ère. Nous devons continuer à investir dans le développement de nos infrastructures ferroviaires, notamment avec l'extension nécessaire de la gare Cornavin. Dans l'agglomération zurichoise, le moindre village est connecté avec le train. A Genève, nous en sommes encore loin. Avec mes équipes, nous travaillons d'ores et déjà à une nouvelle ligne du Léman Express, à construire essentiellement en souterrain, qui permettra de relier tous les pôles d'emploi et de développement du canton. Cette nouvelle ligne diamétrale qui desservira la ZIPLO devra rejoindre la ZIMEYSA, en passant par la Praille, Cornavin, les Nations, l'aéroport et Meyrin, avec des extensions possibles vers la France. C'est un très grand investissement, de l'ordre de 4 milliards. Il est indispensable que notre agglomération, la première de Suisse romande et la deuxième du pays, puisse bénéficier d'importants

financements fédéraux pour permettre ces développements. Nous y travaillons d'ores et déjà pour convaincre la Confédération. Et puis les autres dossiers d'envergure ne manquent pas, par exemple le prolongement des lignes de trams vers Plan-les-Ouates et le Grand-Saconnex, ou encore l'élargissement de l'autoroute de contournement et le barreau de Montfleury. Vous savez, la politique de mobilité est un processus continu. Elle exige d'anticiper sur le long terme, elle demande d'avoir une vision de l'avenir adaptée à l'évolution de notre environnement et de notre société. C'est ce que je m'efforce de faire, avec l'ensemble des partenaires et des milieux concernés, et notamment les entreprises.

Propos recueillis par Benoît Cerutti

Quel avenir pour la Gare Cornavin et les transports à Genève?

La loi sur la mobilité cohérente et équilibrée de 2016 (que nous devons à Luc Barthassat) détermine les indispensables équilibres entre transports collectifs et individuels zone par zone. Serge Dal Busco a présidé au concept 2019 de mobilité collective articulée autour de nos deux groupes de lignes RER ou Léman Express, s'agissant du CEVA et de l'axe vers La Plaine. La gare de Cornavin s'inscrit au cœur de ces stratégies ; son agrandissement en sous-sol s'avère ainsi indispensable pour notre développement durable régional.

Les travaux de la commission transports du PDC Genève

Une réunion élargie à nos députés et candidats fédéraux s'est tenue dans les locaux de notre Département cantonal des infrastructures en août dernier pour réfléchir à l'avenir de la Gare Cornavin. Nous remercions chaleureusement notre Conseiller d'Etat Serge Dal Busco et notre amie Marie Barbey pour leur accueil.

Ladite séance avait pour objet le PL12525 déposé le 21 mai 2019. Ce texte propose l'étude d'une Boucle de Bellevue avec la prétention d'un besoin de financement moindre par rapport à l'extension en souterrain de la Gare de Cornavin inscrite dans l'étape d'aménagement 2025 du réseau ferroviaire suisse et dûment financée en conséquence.

Notre Conseiller d'Etat nous a irréfutablement démontré le signal catastrophique de remise en cause hors délais qu'entrainerait le PL12525 s'il devait être suivi du moindre effet. Il a souligné combien les négociations au plan fédéral exigent de doigté ; nous sommes en concurrence avec des projets pertinents d'autres cantons bien unis derrière leurs stratégies ferroviaires.

Il s'est dégagé un consensus pour constater que l'extension en souterrain de Cornavin ne devait absolument pas être remise en cause. Pour le surplus, elle est financée sur base de plans approuvés. La part cantonale sera quasi certainement remboursée à terme.

Avis argumenté du rejet de la Boucle Weibel (projet de loi PL 12525)

Le retraité vaudois Rodolphe Weibel soutient parfaitement à tort que son idée de Boucle de Bellevue (qu'il devise à CHF 800 millions seulement) remplacerait à elle seule les nécessaires aménagements du nœud de Cornavin étudiés par l'Etat. Ces thèses figurent telles quelles dans le PL 12525 précité, lequel occulte le rejet pertinent en septembre 2016 de la pétition P-1977 sur le même sujet après examen approfondi par les CFF. L'opérateur est d'autant mieux fondé à émettre cet avis qu'il avait étudié le tracé dans le cadre de Rail 2000.

Responsable des infrastructures aux CFF en 2016, Philippe Gauderon avait alors alerté le Grand Conseil en ces termes « Le grand problème consiste à introduire le projet Weibel au niveau suisse. Ce serait un travail de titan. L'idée de M. Weibel nécessiterait donc plusieurs années de travaux pour amener le projet à un niveau satisfaisant d'étude. »

Avec quelle efficacité ? Pour Genève, aucune.

La démarche de Rodolphe Weibel procède de l'absolue difficulté à résoudre un problème qui n'existe pas. Non: le problème de capacité d'accueil des convois à Cornavin ne découle pas du cul-de-sac de l'Aéroport. En réalité, l'obstacle du développement de notre réseau RER réside dans le goulet d'étranglement de Saint-Jean où 4 voies devront écouler un trafic qui en nécessitera 6 eu égard aux indispensables développements futurs. Loger le trafic de et vers l'Aéroport en sous-sol comblera ledit manque et nous équipera pour l'avenir.

Certes, le programme de l'Etat avec ses étapes de réalisation (2ème étape d'extension souterraine de Cornavin et diamétrale ZIMEYSA-Bernex) avoisine CHF 5 milliards en l'état actuel des évaluations. En contrepartie, ce concept étendu répond aux défis que rencontrera rapidement notre canton s'agissant d'une mobilité efficiente propre à soutenir son développement économique comme il convient.

Une comparaison entre le pôle de Renens et celui de Meyrin-Vernier montre des poids comparables en termes de besoins en transports publics ferroviaires. S'agissant des dessertes en heure de pointe, Renens en compte 9 par heure en direction de Lausanne (hors TSOL/M1 et bus), tandis que Vernier (Blandonnet) ne dénombre que 4 RER au mieux vers Genève (hors bus et trams).

Conclusion : les retombées positives avant tout

Pour ce qui concerne les investissements, il faut considérer les retombées positives d'un programme à CHF 5 milliards avant de privilégier une taille prétendue à CHF 800 millions. En l'occurrence, sous-investir comme le préconise Rodolphe Weibel pénalisera gravement le développement de notre canton. A l'évidence, le Grand Conseil, qui a voté à l'unanimité le PL 11912 (lequel ouvre le développement en souterrain de Cornavin) dans sa séance du 22 septembre 2016 a parfaitement œuvré pour notre avenir.

Philippe Ruchet, Président de la commission transports du PDC Genève

TPG : Partenaires et artisans engagés pour le Lemman Express (LEX)

En horlogerie, les fonctions autres que l’affichage des heures et des minutes sont appelées « complications ». Symboles d’excellence, elles témoignent du génie des artisans qui conçoivent et fabriquent ces bijoux extraordinaires. Ce savoir-faire digne des meilleurs artisans, les transports publics genevois (tpg) en font la démonstration dans le cadre de la mise en service du LEX!

Construit sous l’égide de la société Lémanis (créée par les CFF et la SNCF), le LEX a pour ambition de changer la vie (et les déplacements) des habitants du Grand Genève, voire au-delà. Acteurs de référence de la mobilité dans la région genevoise, les tpg jouent un double rôle clé dans cette révolution. Pourquoi un double rôle ? D’abord en créant et/ou modifiant des lignes pour rabattre les usagers sur les gares du LEX. Ensuite en mettant « sur roues » une nouvelle ligne de tram, la n° 17, qui reliera Lancy-Pont-Rouge à Annemasse.

Pour relever ce défi, les dizaines de métier présents dans l’entreprise ont mis leurs talents en commun pour relever les innombrables défis d’une telle opération. Toutes et tous se sont engagés sans compter pour la réussite de ce projet. Petit florilège des « détails » à régler.

Les infrastructures

Sur territoire genevois, le CEVA, c’est 14 km (dont 12 km en sous-sol), 2 tunnels, 2 ponts et 5 stations principales. Pour que les deux réseaux se rencontrent dans les meilleures conditions, il a notamment fallu réaliser/adapter 48 arrêts, en construisant par exemple une cinquantaine de quais pour accueillir les voyageurs.

L’organisation du réseau

Pour régler le ballet des correspondances, il a fallu calculer des fréquences, dessiner des trajets et créer de nouvelles lignes. La numérotation de ces mêmes lignes a été revue, l’ancienne nomenclature (des chiffres pour les lignes secondaires et des lettres pour les lignes régionales) ayant fait son temps. Dorénavant les lignes principales se partageront par exemple les numéros de 1 à 29 (dont 12 à 18 pour le tram), les lignes L1 à L6 seront pour le LEX, les lignes M1 à M4 pour les Mouettes genevoises et les lignes N1 à N12 pour le au Noctambus. Les noms des gares ont aussi été revus, dans un souci d’harmonisation : le Bachet

de Pesay est par exemple devenu Lancy-Bachet-Gare, le Plateau de Champel a évolué vers Genève-Champel-Gare. Certaines dénominations ont d’ailleurs fait la une des journaux, preuve que leur choix n’est pas anodin.

L’aménagement des gares et des arrêts

Faciliter la fluidité des « trajets » des usagers entre gares et arrêts est une science complexe. Pour éviter les bousculades, améliorer la progression, il a fallu réfléchir en amont aux chemins que prendront naturellement les passagers, éviter les obstacles inutiles, prévoir une signalétique claire et visible pour diriger les usagers.

La communication

Face à la révolution du LEX et pour accompagner le changement des habitudes des usagers, la communication joue un rôle fondamental. Bien en amont, il faut expliquer « comment ça marche », les différents itinéraires, le moyen de gagner du temps, la tarification, la disposition des arrêts, etc. Sans oublier l’accueil et le renseignement des usagers sur le terrain, avant et lors des premiers jours suivant l’entrée en vigueur du nouveau réseau. En imaginant aussi les réponses aux nombreuses questions qui ne manqueront pas de se poser pendant les premiers temps.

Le vif succès remporté par les journées « portes ouvertes » organisées tout au long du chantier a démontré l’incroyable intérêt

que portaient les genevois à « leur » futur réseau. Il a donc fallu tout faire pour que ces premiers rendez-vous – puis sa fréquentation quotidienne – se déroulent le mieux possible.

Le facteur humain, juste indispensable !

Au-delà de tous ces aspects « pratiques », c’est par les femmes et les hommes du terrain – ceux-là même qui feront vivre le réseau – que le LEX s’installera dans la vie des habitants de toute la région, au-delà des frontières.

Conductrices et conducteurs, collaboratrices et collaborateurs de vente, contrôleurs seront les ambassadrices et ambassadeurs des tpg sur le terrain. Pour leur donner les moyens de relever pleinement ce défi, les tpg leur ont dispensé des formations aussi pratiques que poussées. Savez-vous par exemple que les conductrices et conducteurs du futur tram n°17 ont d’abord découvert le tracé du tram 17...à pied !... pour mieux la fixer dans leur mémoire ?! Sans oublier tous ceux qui, dans les « coulisses », assurent des tâches importantes : entretien des véhicules, relations avec les clients, sécurité, publicité... et tout le reste !

A quelques jours de « l’étape » cruciale du 15 décembre 2019, un juste hommage devait être rendu à toutes celles et ceux qui, au sein des tpg (sans oublier pour autant les CFF, la SNCF et Lémanis), rendront possible cette transition vers la mobilité « 4.0 ».

Anne Penet, membre de la Présidence du PDC Genève et du Conseil d’administration des TPG

Portrait express du Léman... du même nom !

- 1er coup de pioche : novembre 2011 – Mise en service : 14.12.2019
- 6 années de travaux effectifs
- 1.6 milliard de francs
- 45 gares disséminées sur 230 km de rail
- 80 entreprises impliquées sur 13 sites
- 40 trains habillées aux couleurs franco-suisse
- Fil rouge (blanc et bleu) entre Vaud, Genève, Aï, Haute-Savoie et la région Auvergne-Rhône-Alpes
- En service de 5h00 à 0h30 la semaine, 24 heures/24 le week-end
- 1 train toutes les 15 minutes entre Coppet et Annemasse en semaine, 1 train toutes les 30 minutes entre Saint-Maurice, Lausanne, Genève et Annemasse du lundi au vendredi.

Les enjeux liés à la mobilité au Grand Conseil

Au Grand Conseil, les députés s'engagent pour des compromis solides qui puissent faire avancer les grands dossiers de mobilité à Genève

Tout d'abord, il faut rappeler que la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) a été élaborée et traitée sous l'égide de Luc Barthassat, en tant que Conseiller d'Etat et de Bertrand Buchs en tant que membre de la commission des transports jusqu'en 2016, et c'est très logiquement que les députés actuels à la commission des transports soutiennent les objectifs de cette loi.

Les électeurs et électrices du canton de Genève ont d'ailleurs plébiscité cette loi à raison de 68% des votants à travers la votation référendaire de juin 2016.

A partir de ce constat et suivant la détermination de notre Conseiller d'Etat Serge Dal Busco, les commissaires actuels à la commission des transports ont la volonté de mettre en œuvre cette loi et de soutenir les mesures qui s'imposent pour, d'une part, donner la priorité aux transports publics et à la mobilité douce dans l'hyper centre et d'autre part, pour fluidifier le trafic motorisé sur des axes définis.

Pour ces raisons, les commissaires de la commission des transports défendent en commission les objectifs suivants :

- Dissuader les pendulaires à utiliser des parkings dans l'hyper centre en proposant de nouveaux P+R à l'extérieur de la couronne urbaine et près des gares du Léman Express
- Intensifier le contrôle de la durée du stationnement sur le domaine public à l'intérieur de la couronne urbaine
- Soutenir toutes mesures qui conduisent à encourager la mobilité douce
- Adopter les mesures pour fluidifier la circulation automobile sur les axes définis dans la LMCE
- Faciliter la circulation des transports publics en leur donnant la priorité sur des voies qui leur sont réservées

- Développer l'offre des transports publics sur le territoire du Grand Genève pour encourager à un transfert modal sur toute la région en profitant de la mise en service du Léman Express le 15 décembre prochain

- Faciliter les transports et le stationnement professionnels à l'intérieur de la couronne urbaine

- Soutenir toute autre forme de transport collectif, comme par exemple le transport par câble ou le covoiturage

- Alléger le carcan de la loi sur la compensation des places de parking dans le but de fluidifier le trafic automobile ou d'aménager des voies réservées pour les transports publics et des voies cyclables

- Améliorer la nouvelle loi sur les taxis (LTV) pour que ceux-ci deviennent un véritable acteur de la mobilité

- Défendre les projets ferroviaires à long terme afin de développer l'offre du Léman Express en particulier en soutenant les nouvelles voies souterraines de la gare Cornavin et en excluant toute autre alternative

- Soutenir les projets d'agglomération en termes de transport, comme les nouvelles lignes de tram ou de bus à haut niveau de service

Pour atteindre ces objectifs et pour éviter de rallumer la guerre des transports à Genève, les députés PDC à la commission des transports, sont attentifs à proposer des compromis soit, entre la gauche et la droite, soit entre les milieux professionnels, les associations pro-voitures et les associations pour la mobilité douce.

Ainsi, lors de la session des 12 et 13 septembre dernier, le Grand Conseil a accepté le PL

12417 du Conseil d'Etat qui a pour cœur la question de la compensation des places de parking. Sous l'impulsion de notre Conseiller d'Etat, Serge Dal Busco, ce projet de loi a fait l'objet d'un large consensus suite aux différentes consultations avec les organisations professionnelles concernées par les questions de mobilité urbaine. Ainsi, les futures places supprimées seront accompagnées de mesures facilitant l'accès aux entreprises qui revitaillent ou travaillent sur Genève. Par ailleurs, la possibilité de parquer en sous-sol devra rester suffisante pour celles et ceux qui doivent encore se déplacer en véhicule individuel et naturellement, pour les habitants, là où les besoins sont nécessaires.

Par ailleurs, lors de la même session, le PL 12399 des Verts, qui souhaitait faire sauter le principe de la compensation des places de parc au profit uniquement des piétons et des cyclistes a été refusé.

On le voit ainsi clairement, en matière de mobilité sur la région genevoise, les habitants changent progressivement leurs habitudes en matière de déplacement, toutefois nous devons encore prendre en compte des positions très déterminées des associations qui défendent la voiture individuelle. Cependant, nous avons la ferme conviction de convaincre le plus grand nombre pour les accompagner dans ce changement.

*François Lance et Jacques Blondin,
Députés, membres la commission des
transports du Grand
Conseil.*

«Les députés PDC à la commission des transports, sont attentifs à proposer des compromis soit, entre la gauche et la droite, soit entre les milieux professionnels, les associations pro-voitures et les associations pour la mobilité douce.»

Au lendemain du 20 octobre :

Le 20 octobre est un jour contrasté pour le PDC Genève. Si d'un côté l'élection de Vincent Maitre au Conseil national marque une nouvelle dynamique pour notre parti, si la position de Béatrice Hirsch au terme du premier tour est plutôt satisfaisante, l'on ne peut occulter l'important recul que le PDC accuse, à Genève comme dans le reste de la Suisse romande. Ainsi, nous souhaitons vous proposer une grille de lecture des résultats et de la dynamique de la campagne, pour mieux comprendre les défis qui nous attendent ces prochains mois.

Les résultats du 20 octobre en un coup d'oeil

	2015		2019		Progression
	JDC	PDC	JDC	PDC	
Pourcentage	1.29 %	10.76 %	0.39 %	7.27 %	-4.39 %
Suffrages	14'508	121'174	4'585	85'380	-45'717
Bulletins	1'034	10'158	289	8270	-2'633

L'absence de mobilisation de l'électorat démocrate-chrétien

Ce qui frappe tout d'abord est la force de la démobilitation des électeurs PDC, ainsi à titre de comparaison, nous avons perdu 2'633 bulletins par rapport à il y a quatre ans. Ce phénomène peut s'expliquer par plusieurs facteurs.

Tout d'abord, un contexte politique genevois marqué par des affaires successives qui n'ont cessé de scander l'agenda politique depuis un an, jetant la suspicion sur l'ensemble des responsables politiques, et parmi eux les partis politiques installés dans le paysage depuis longtemps. Ce phénomène a créé une forte démobilitation des électeurs, préférant ainsi ne pas participer au scrutin.

Une dynamique exceptionnellement forte en faveur de l'écologie politique

Le deuxième facteur s'explique par la dynamique en faveur des verts et des vert'libéraux qui ont été portés par une campagne largement dominée par leurs

thèmes et qui sont deux forces politiques qui nous concurrencent directement par leur sociologie électorale. Ainsi, les verts progressent de 12'311 bulletins, ce qui constitue une force de frappe impressionnante et correspond à une augmentation de 14,5% en termes de suffrages. Quant aux vert'libéraux, ils voient leur score progresser de 2.20% en suffrages, pour 2150 bulletins supplémentaires.

Au Conseil des Etats, une alliance qui fonctionne, mais trop faible électoralement

En ce qui concerne le Conseil des Etats, il y a un point positif : l'alliance fonctionne. Les deux candidats réalisent au premier tour un score assez proche, ce qui signifie que l'ensemble des électeurs PLR et PDC « ont joué le jeu ».

En revanche, ce que nous constatons déjà au lendemain du 1er tour de l'élection au Conseil d'Etat de 2018 s'est encore accéléré : l'Entente ne cesse de perdre du terrain électoralement dans les élections

majoritaires. Plus précisément, l'électorat de centre-droit ne croit plus que l'Entente soit en mesure d'imposer les solutions qu'elle préconise, et ce depuis bien longtemps. Genève a un endettement record, la fiscalité la plus lourde du pays et un poids de l'État démesuré, sans qu'à aucun moment les forces de centre-droit n'aient réussi à contrecarrer cette tendance de fond depuis des décennies. Cela pose un réel problème politique sur lequel le PDC et le PLR doivent mener une réflexion de fond s'ils veulent redonner de la crédibilité à leur discours dans les élections majoritaires.

Pour gagner une élection, il faut faire de la politique.

La force de l'écologie politique ne vient pas de nulle part. Incontestablement, elle est la seule force politique nationale à avoir fait de la politique ces derniers mois : en imposant non seulement son récit (la gravité de la crise climatique, que nous partageons tous), mais surtout ses solutions (qui auraient pu être contestées mais ont étrangement été validées jusque

analyses et pistes de réflexion

par la Présidente du PLR...), et s'appuyant sur une base sociale clairement identifiée (les marches pour le climat et la jeunesse), elle a ainsi décliné une stratégie parfaite tout au long de la campagne. Elle a ainsi fixé l'agenda politique des derniers mois et obligé ses adversaires à se positionner par rapport à elle. Ne l'oublions jamais : en politique, c'est à celui qui initie le mouvement idéologique que va la victoire. C'est cela la vraie leçon du 20 octobre !

Un PDC suisse plus écartelé que jamais.

Dans ce contexte, la situation du PDC suisse apparaît comme contrastée. Tout d'abord, incontestablement, Gerhard Pfister a réussi

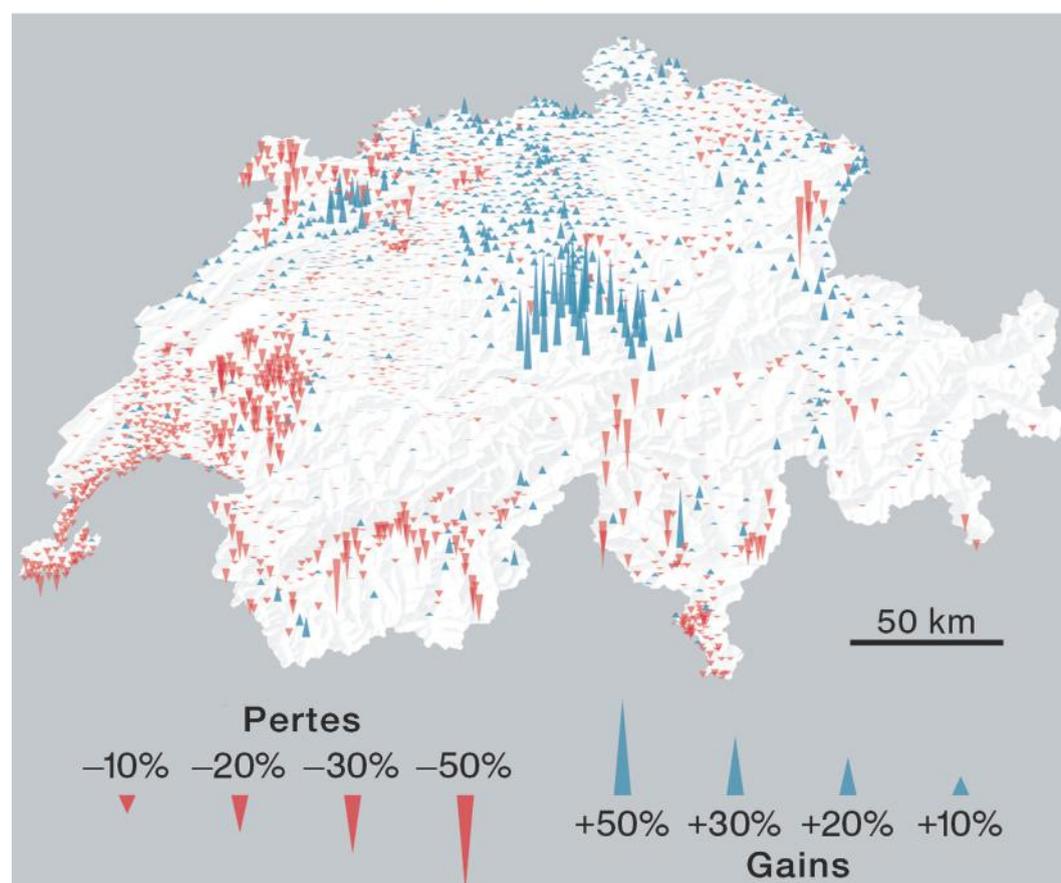
son pari : il a freiné la chute du PDC et se retrouve en position de force pour les années à venir. Son discours plus appuyé à droite sur certaines questions, même s'il s'est beaucoup recentré ces derniers mois, a trouvé un réel écho dans l'électorat. Cela se vérifie en Suisse alémanique où le PDC progresse dans beaucoup de cantons : sa stratégie de guerre de position (bétonner son camp en s'appuyant sur des personnalités connues et les thèmes classiques du parti) a ainsi porté ses fruits.

En revanche, la situation en Suisse romande est nettement plus inquiétante : le parti régresse dans tous les cantons et n'a jamais trouvé la bonne stratégie, et le bon récit à proposer aux électeurs.

De plus, les sections cantonales qui ont construit une stratégie de guerre de position (Jura) à l'image du PDC suisse, régressent fortement, tout comme les cantons qui ont préféré la guerre de mouvement (nouvelles personnalités, nouvelles idées) comme le nôtre. Cela montre que le débat autour de la stratégie du PDC genevois, ouvert au lendemain de la défaite est un faux débat. La vraie question n'est pas les personnalités à aligner sur une liste, mais le récit différent du PDC suisse que l'on veut proposer en Suisse romande pour à nouveau alimenter une dynamique romande, essentielle dans une élection fédérale. C'est à cela qu'il faut s'atteler aujourd'hui pour reconquérir, lors des échéances électorales municipales, cantonales, puis fédérales, les territoires électoraux perdus.

Benoît Cerutti et Nicolas Fournier

PDC : Pertes et gains par commune en Suisse



Source:
TagesAnzeiger / OFS.

Entretien Philippe Rochetin

candidat au Conseil administratif à Plan-Les-Ouates

44 ans, marié, père de 2 enfants.
 Physiothérapeute, responsable et associé
 d'un centre multithérapies à Carouge.
 Président de Physiogenève, association
 genevoise des physiothérapeutes.
 Président du Tennis Club de Carouge.
 Conseiller municipal depuis 2006,
 président du Municipal à deux reprises.
 Président des commissions « Infrastruc-
 tures et Environnement » et « Sport ».
 Ancien président du PDC Plan-les-
 Ouates pendant 10 ans.



Membre du Conseil municipal depuis de nombreuses années, quelles sont vos motivations à vous présenter au Conseil administratif ?

En préambule, je me réjouis de vivre cette campagne aux côtés du Maire actuel, président de l'Association des Communes Genevoises, Xavier MAGNIN.

Fort de mes expériences professionnelles, associatives et politiques je suis prêt à devenir conseiller administratif. J'apporterai mon expérience d'entrepreneur et de gestionnaire au sein de notre administration communale.

Après 14 ans d'expérience de délibératif, je souhaite pouvoir apporter une contribution différente par des actions plus concrètes et une présence sur le terrain au plus près des citoyen-ne-s.

Le développement urbain de Plan-les-Ouates va connaître une nouvelle étape avec la construction du quartier des Cherpines, quelles sont vos priorités pour accompagner cette mutation importante ?

Le développement du quartier des Cherpines constituera un enjeu majeur lors des 5 prochaines années. Habitant aux Cherpines, je suis sensible au travail conséquent engagé pour tenter un développement maîtrisé du quartier.

Je reste convaincu que d'implanter une telle densité dans cette zone géographique n'était pas une bonne idée au vu de la topographie, dès lors, nous devons tout mettre en œuvre pour que la qualité de vie garantie par les initiants du projet puisse devenir une réalité !

La mobilité et les services qui seront proposés constitueront les défis pour y parvenir. Il doit continuer à faire bon vivre à Plan-les-Ouates, je m'y engage !

Quels sont les autres projets sur lesquels vous souhaitez vous engager si vous êtes élu ?

Je crois à une économie forte au service de prestations sociales importantes et de qualité. A Plan-les-Ouates, nous avons tout pour que cette équation soit réussie. Être proche de notre zone industrielle et de toutes celles et ceux qui y travaillent, être à leur écoute et renforcer les liens existants est très important.

Un énorme travail est déjà entrepris dans ce sens et je souhaite le poursuivre.

La mobilité est une inquiétude de tous, nous devons proposer des alternatives à nos habitudes de transport et en prouver les bienfaits, notamment par le développement accru de la mobilité douce et la création de vraies pistes cyclables. Les incitations seront nécessaires pour

faire évoluer les mentalités. Notre jeunesse l'a déjà compris et y est sensible. Il ne suffit pas d'en parler, il faut agir !

Plan-les-Ouates est bon élève en matière de tri des déchets, mais il faut encore en faire davantage et donner l'exemple et l'envie comme le PDC l'a fait en initiant la journée de sensibilisation citoyenne en récoltant les déchets sur notre commune. De par ma profession, je suis attentif à nos aînés et leur quotidien, nous ne devons jamais oublier leurs préoccupations. Je suis convaincu que nous devons développer une vision intergénérationnelle pour privilégier une approche inclusive pour rapprocher toutes les tranches d'âge. Le service de l'action sociale et de la jeunesse affiche un excellent bilan et je me réjouis de le soutenir dans ses actions.

Que symbolise Plan-les-Ouates pour vous ?

Plan-les-Ouates, c'est une commune qui a une zone industrielle dynamique, reconnue au-delà de nos frontières. Grâce à ses rentrées fiscales, elle permet aux habitants de bénéficier d'une multitude d'activités et soutiens en tout genre, y compris envers les autres communes par la péréquation. C'est une Commune qui a maîtrisé son développement urbain, en conservant des hauteurs d'habitations raisonnables.

Plan-les-Ouates c'est 40 ans de ma vie ! Je suis patriote, et particulièrement fier de ma Commune. Historiquement, Plan-les-Ouates est une commune PDC où l'on a réalisé de superbes élections avec des personnes de valeurs qui se sont succédées. Au côté de mon ami Xavier MAGNIN, nous saurons apporter nos compétences et nos complémentarités au service des habitant-e-s.

MAGNIN et ROCHETIN pour le Plan-les-Ouates de demain !

Propos recueillis par Benoît Cerutti

Entretien Pierre-Yves Comte

candidat au Conseil administratif au Grand-Saconnex

Marié, père de 2 enfants: Alexia et Johanna (31 et 26 ans).

Enfant du Grand-Saconnex où j'ai accompli toute ma scolarité primaire. Licencié en droit, je suis actuellement répondant auprès des communes pour UBS Genève.

Conseiller municipal pendant 14 ans (1990 à 2003) au sein duquel j'ai notamment été Président (1995-1996) et Président de la Commission des Finances (1999 à 2003).



Très engagé sur votre commune, quelles sont vos motivations aujourd'hui à vous présenter au Conseil administratif ?

A l'époque où j'étais conseiller municipal, mon activité professionnelle ne me permettait pas d'envisager sereinement une candidature au Conseil administratif. Par ailleurs, en ce qui concerne le côté familial, une de mes filles, « différente », nécessitait beaucoup d'attention. Actuellement, j'ai d'avantage la possibilité d'aménager mon temps, ce qui me permet, avec passion, de mettre mon expérience au service des citoyens et de relever un nouveau défi au sein de l'exécutif de ma commune.

Le Grand-Saconnex est devenu un pôle urbain important ces vingt dernières années, quelles sont vos priorités pour continuer à accompagner cette mutation démographique importante ?

Effectivement, le Grand-Saconnex a connu une importante et rapide croissance démographique et plusieurs autres grands projets sont à l'étude sur son territoire. Je pense qu'il serait aussi vain qu'inefficace de s'opposer à toute croissance. Il s'agit par contre de faire en sorte que les projets de développement soient équilibrés, durables et de qualité.

En effet, ceux-ci sont porteurs de nouvelles infrastructures communales qui profitent

à l'ensemble de la population. Le défi est donc de trouver les solutions pour que la croissance soit harmonieuse et que la qualité de vie soit préservée pour tous et dans tous les quartiers de la commune.

Je suis pour une croissance réfléchie, préservant les espaces verts et les zones de moindre densité. C'est notamment le cas au Grand-Saconnex pour les « zones villas » qui jouent un rôle important en termes d'équilibre écologique et environnemental pour l'ensemble de la commune. Il est à mon sens inutile de déclasser des zones de moindre densité pour construire des immeubles qui pourraient être construits plus rapidement et plus facilement ailleurs.

Dans le même sens, il convient aussi de tout faire pour que le Grand-Saconnex, de par sa position stratégique, ne subisse pas davantage les nuisances liées à la circulation de transit et les nuisances provenant des importantes infrastructures publiques sur son territoire (Aéroport et Palexpo).

Quels sont les autres projets sur lesquels vous souhaitez vous engager si vous êtes élu ?

Je m'engage à être à l'écoute de tous les citoyens, en particulier à l'écoute de ceux qui rencontrent des difficultés. Les citoyens

ont trop souvent l'impression qu'ils sont déconnectés du monde politique. Je pense qu'il s'agit avant tout d'un problème de communication et d'ouverture.

Dans ce sens, je soutiendrai et encouragerai toutes les activités associatives communales. Le Grand-Saconnex compte actuellement plus de 50 associations communales. Il ne faut pas oublier que celles-ci représentent le « ciment » de la commune.

Sur le plan de la sécurité, ouverture ne signifie pas laxisme, aussi je serai intransigeant sur le plan de la sécurité des personnes et des biens.

Au-delà de l'inflation des réglementations qui nous sont imposées actuellement, j'attends que la Mairie devienne encore plus proche des citoyens. Il est indispensable que les collaborateurs puissent travailler dans un esprit serein et positif en ayant toujours à l'esprit que le but de leur travail est de donner satisfaction au citoyen.

Par ailleurs, le Grand-Saconnex s'est engagé résolument dans la voie du développement durable. Dans la problématique climatique et environnementale que nous connaissons, il est évident que je continuerai dans cette voie et que j'encouragerai toutes les mesures allant dans ce sens.

Enfin, une saine gestion et un équilibre budgétaire est un important défi, tout particulièrement dans le contexte du développement rapide de la commune.

Que symbolise le Grand-Saconnex pour vous ?

Une mosaïque ! Une mosaïque sur le plan urbanistique mais aussi et surtout une mosaïque dans le sens de la diversité de la population, d'anciens, de nouveaux et de futurs habitants qui représentent une immense richesse.

Propos recueillis par Benoît Cerutti

Les droits de l'enfant ont... cent ans !

Les enfants et leurs droits sont chargés d'histoire(s) et de dates anniversaires: 1924, 1959, 1979, 1989, 2019. Cependant, leur fête devrait être modeste.

En 1924, la Société des Nations a solennellement reconnu l'évidente vulnérabilité des jeunes enfants ainsi que, souvent, leur état d'abandon et d'exploitation; par la Déclaration de Genève, elle a engagé l'Humanité à donner à la jeune génération « ce qu'elle a de meilleur ». Au fil du temps, les catastrophes et les conflits meurtriers, l'amélioration des connaissances et les avancées technologiques ont permis d'asseoir une nouvelle vision: malgré sa fragilité et son impuissance, chaque enfant doit être considéré comme une personne à part entière, dotée de capacités.

Bien que leur histoire soit séculaire (1919-2019)¹, les droits de l'enfant restent sources de confusions et de malentendus. D'un côté, les adultes ont l'obligation de vouer une attention spécifique aux (tout-)petits ; de l'autre, ces derniers, à peine arrivés dans la vie, demandent une place et une écoute tout aussi spécifiques. Comment les (ré)concilier ? La réponse n'est jamais permanente, elle est rarement durable, les équilibres sont sans cesse remis en cause ou rediscutés au gré des événements et des divers âges de l'enfance.

De vives hésitations sont apparues face à ces droits de l'enfant, des craintes perdurent, notamment celle d'un renversement de l'autorité, ou de l'instauration d'une société permissive. Pourtant, il n'a jamais été question de confondre les « droits » et les « revendications ». Les premiers sont des règles sérieusement et démocratiquement élaborées par le législateur et presque tous accompagnés de devoirs. Alors que les secondes sont des demandes de réformes et même des contestations ; elles pimentent le débat et créent des polémiques, mais elles n'ont pas (encore) force de loi.



Où en sommes-nous ? Où pourrions-nous être ?

La Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant définit les garanties nécessaires à la protection, l'éducation, l'aide, la sécurité et la participation des enfants. La Constitution fédérale et les constitutions cantonales lui font écho en reconnaissant des droits particuliers aux enfants et aux jeunes. Ces droits ont acquis une consistance juridique et provoqué une entrée en responsabilité des gouvernements et des parlements, des parents et de la société. En a-t-on fini, pour autant, avec les tergiversations et les atermoiements, notamment face aux problèmes anciens et nouveaux que sont les inégalités et les défis du futur ? Le besoin de protéger, d'intégrer et d'associer tous les enfants, quels qu'ils soient, est incessant, mais il doit être évalué en termes positifs.

La **protection contre la violence et l'accès à la connaissance et l'acquisition de savoirs** sont souvent

abordés exclusivement à partir de la vulnérabilité de l'enfance et du devoir de s'instruire. Or, la promotion de relations sans violence intéresse autant les enfants vis-à-vis de leurs parents ou éducateurs, que les enfants entre eux, les personnes plus fragiles et les seniors. Les savoirs et la formation sont aussi des clés pour l'épanouissement des jeunes adultes et aux personnes en recherche d'emploi.

La **participation des enfants**, donc l'apprentissage de la démocratie restent souvent confinés à de brefs ou occasionnels conseils de classes, d'établissement scolaire et de quartier. Comment pourrait-on les aménager pour que les possibilités d'écoute et les échanges s'adressent à tous les enfants, quelles que soient leurs capacités, et à leur entourage familial ?

Citons enfin le **droit à la maîtrise et à la protection de ses données personnelles**. Les enfants sont propriétaires de leurs données, il est urgent de penser à réglementer leur usage et leur exploitation, au présent et pour leur sécurité en tant que futurs adultes.

Se laisser tenter par l'extra-générationnel

La mise en œuvre des droits de l'enfant interpelle bien sûr le monde des responsables et des décideurs, tout en donnant à la population enfantine la responsabilité et le devoir d'apprendre, de grandir et de s'intégrer. Elle est synonyme de choix, et d'investissements, mais nombre de progrès bénéficieront à toutes et tous. En ce sens, ces droits qui sont réservés aux petites et aux petits sont de réels indicateurs de progrès, ils ont une portée « extra-générationnelle » sur laquelle les politiques feraient bien de tabler.

Marie-Françoise Lücker-Babel, membre du PDC Lancy, auteure du Dictionnaire des droits de l'enfant pour les enfants et les grands,

¹ En 1919 déjà, l'Organisation internationale du Travail a adopté deux conventions dont l'objet était la fixation de l'âge minimum d'accès au travail dans l'industrie et l'interdiction du travail de nuit des enfants dans l'industrie.

Après le 14 juin, où en est-on de l'égalité au travail en Suisse ?

Le mardi 8 octobre, Procter & Gamble a organisé dans son siège de Petit-Lancy un débat avec les candidats aux élections fédérales en partenariat avec le Bureau de promotion de l'égalité et de prévention des violences (BPEV) du canton de Genève. C'était il y a quatre mois : le 14 juin, un demi-million de personnes se rassemblaient à travers les villes de Suisse pour réclamer l'égalité entre hommes et femmes. Mais où en est-on sur les lieux de travail ?

Pour l'égalité à l'embauche

Les choses évoluent, mais encore trop lentement. C'est le constat partagé par tous intervenant(e)s du débat ainsi que la Conseillère d'Etat Nathalie Fontanet, qui s'est exprimée en préambule. Forte de son expérience en tant qu'infirmière de formation, notre candidate au Conseil des États Béatrice Hirsch a revendiqué l'égalité à l'embauche : « *quand une femme enceinte se présente en entretien, cela fait encore renoncer l'employeur qui s'inquiète de son absence assurée, a-t-elle souligné. Afin de dépasser ce préjugé et permettre aux femmes d'avoir un plein accès au marché de l'emploi, il nous faut un vrai congé paternité qui va bien au-delà des deux semaines.* »



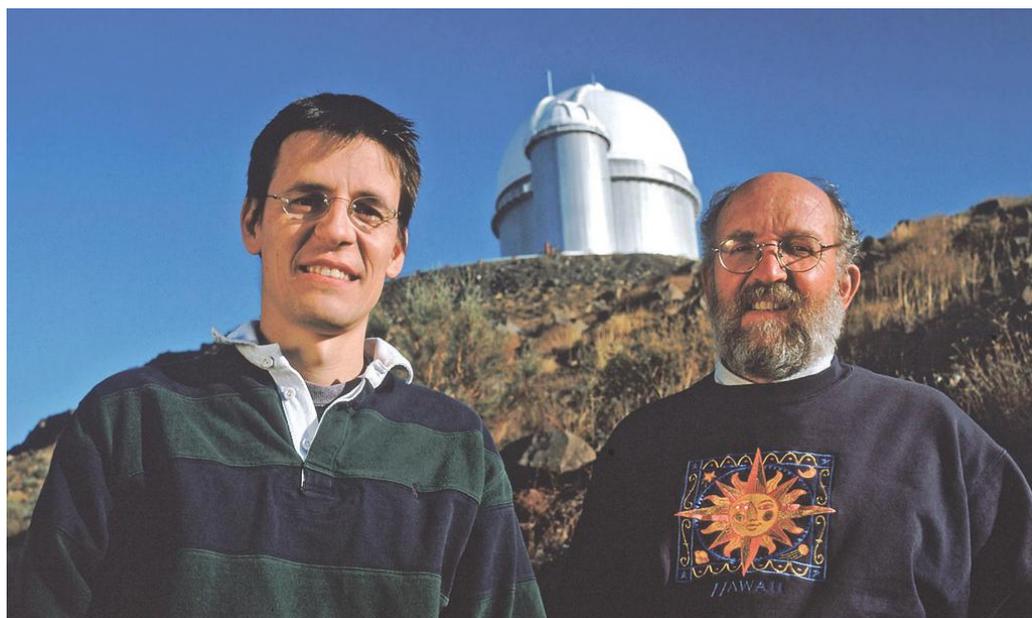
Le rôle clé du secteur privé

Aujourd'hui, la majorité des entreprises offre trois jours de congé paternité mais certaines vont plus loin. C'est le cas de Procter & Gamble, qui a décidé en janvier d'augmenter le nombre de jours alloués à 8 semaines. Le groupe a introduit la mesure à Genève, où il est l'un des plus grands

employeurs du canton. « La demande forte en matière d'égalité bouleverse la société en profondeur, a expliqué Giorgio Siracusa, en charge des ressources humaines pour P&G. Nul besoin d'attendre une génération, nous parlons ici d'un changement à court terme, mené en partenariat par les pouvoirs publics, le monde de l'entreprise, les écoles et la société civile. Et de concert avec les hommes. »



Le Nobel de physique pour un membre du PDC !

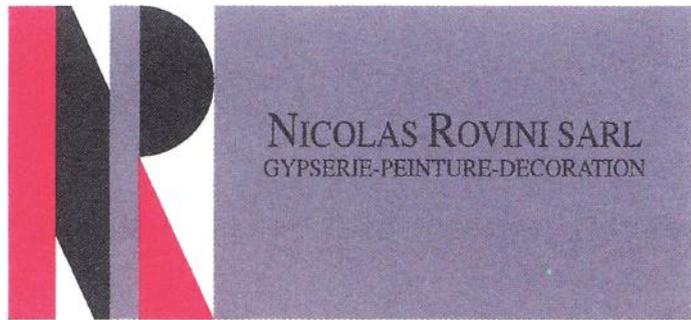


Le PDC est particulièrement fier de compter parmi ses membres, un prix Nobel de physique en la personne de Didier Quéloz. Astrophysicien, il a été récompensé, aux côtés de Michel Mayor, pour la découverte de la première exoplanète de l'Histoire. Il a par ailleurs été Conseiller municipal PDC à Confignon pendant de nombreuses années. Nous lui adressons nos plus vives félicitations.



**Venez nous trouver,
on va vous faire
des imprimés de qualité!**

Av. des Grandes-Communes 27 - 1213 Onex
Tél. 022 771 23 23 - Fax 022 771 41 12
E-mail: imp.ripari@bluewin.ch



NICOLAS ROVINI SARL
GYPSERIE-PEINTURE-DECORATION

19 rue de la Maison-Forte - 1287 Laconnex Genève
Tél.: 022 756 11 07 - Fax : 022 756 14 54
Mobile : 079 423 32.54 - rovini@bluewin.ch

le déménagement en douceur



BALESTRAFIC

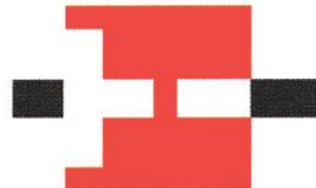
Certifié **Charte** Qualité
AGED
2011

17-19 rue Baylon - 1227 Carouge - Tél. 022 308 88 00 - www.balestrafic.ch

BR Barthélémy Roch
Gestion immobilière
Fiduciaire

Barthélémy Roch

F.I. Fides Immo Sàrl
6, chemin du Moulin-de-Vert
1288 Aire-la-Ville
Tél. 022 850 00 15
Fax 022 850 00 15
roch.barthelemy@bluewin.ch



LOCATELLI
MAX ET SERGE LOCATELLI
ELECTRICITÉ - DEPUIS 1962

Rue de Genève 3
1225 Chêne-Bourg
Tél. 022 348 33 55

www.locatelli-electricite.ch

Installations électriques
courant fort et courant faible
Dépannage - SWISSCOM Partner
Domotique - Câblage informatique

BOCCARD PARCS et JARDINS SA
Une force de la nature.

Route de la Croix-en Champagne 6 - La Petite-Grave - 1236 Cartigny
Tél. 022 798 43 43 - Fax 022 791 05 52



Ch. de la Marbrerie 6
CH - 1227 Carouge
Tél: 022.343.89.50
Fax: 022.343.14.41
Mail: info@bosson.ch
Web: www.bosson.ch

SE CHAUFFER AU MAZOUT
LA COMMERCE D'ÉNERGIE

**La chaleur
sous toutes ses formes**

Mazout, diesel, carburants,
station service 24/24, charbon,
bois de cheminée, charbon de bois,
gaz, location de grills/broches,
révision de citernes.



Edouard BRUN & Cie S.A.
Agence immobilière

La dimension humaine

Rue Sillem 6 - CH-1211 Genève 6 - Tél. 022 718 19 60 - www.regiebrun.ch

Soutenez le PDC!

Vous partagez les idées de notre parti et de nos élus ?

N'hésitez pas à nous soutenir en faisant un don.
Vous contribuerez ainsi à aider le PDC à porter ses idées et
valeurs lors des votations, des campagnes mais aussi tout
au long de la prochaine législature.

Nous vous remercions chaleureusement!

Compte CCP: 17-43834-0
IBAN: CH82 0900 0000 1704 3834 0
Parti Démocrate-Chrétien du canton de Genève
Motif versement: don PDC Geneve (canton)