

Date de dépôt: 3 août 2001

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. Jean Rémy
Roulet, Gilles Desplanches, Stéphanie Ruegsegger, Jean-Marc
Otier, Pierre Froidevaux, Nelly Guichard, Pierre Ducrest,
Bernard Annen et Geneviève Mottet-Durand concernant une
demande d'étude des conséquences économiques de la journée
« sans ma voiture » du 22 septembre 2000

Mesdames et
Messieurs les députés,

Déposée le 26 octobre 2000 devant le Grand Conseil, la motion 1371 a été renvoyée au Conseil d'Etat le 1^{er} décembre 2000. Elle a la teneur suivante :

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que la Ville de Genève a perdu 10 000 emplois entre 1985 et 1995 et que les pertes les plus élevées concernent la branche de commerces de gros et de détail et les activités de réparation (cf. OCSTAT). La Ville a encore perdu 4400 emplois entre 1995 et 1998 (cf. OFSTAT) ;*
- qu'aucune étude économique et scientifique n'a été menée pour déterminer le nombre exact d'entreprises qui ont quitté la Ville pour s'installer dans le reste du canton et pour évaluer les transferts de substance fiscale qui en résultent ;*

- *que nos autorités cantonales sont ainsi dans l'incapacité de connaître les motifs de ces départs qui peuvent être multiples : prix du foncier, fiscalité, mais aussi et surtout accessibilité et mobilité dans les centres urbains ;*
- *que durant l'été précédant la « journée sans ma voiture » du 22 septembre 2000, une pétition (P1313) a été signée par 4100 personnes, parmi lesquelles principalement des clients des commerces du centre-ville demandant le développement d'une politique de transports sauvegardant le trafic de proximité, la prise en compte des intérêts économiques dans les décisions en matière de circulation, la mise sur pied rapide d'une politique des transports cantonale cohérente, la sauvegarde des places de stationnement existantes et l'accès à ces dernières (en particulier lorsqu'on envisage la création de zones piétonnes),*

invite le Conseil d'Etat

à établir un bilan sous l'angle des trois piliers du développement durable, à savoir économique, social et environnemental, de la journée du 22 septembre 2000.

1. L'esprit de la démarche de la journée « En ville, sans ma voiture ! »

Le Conseil d'Etat tient à rappeler son intérêt à ce que la démarche ne soit pas sujette à confrontation. Au contraire, c'est la valeur pédagogique de cette démarche qu'il entend souligner par son adhésion.

Et ce, dans la mesure où ses initiateurs ont pour objectif de rassembler et de travailler davantage encore dans un esprit d'incitation et de conviction, sans s'appuyer sur la contrainte.

2. La démarche liée au développement durable

Il convient également de rappeler ici l'attachement du Conseil d'Etat à la prise en compte des aspects économiques, environnementaux et sociaux en règle générale, et en ce qui concerne les déplacements en particulier. Une économie prospère constitue, il est vrai, la condition sine qua non à la

réalisation d'autres valeurs fondamentales, tout aussi importantes. Cet aspect se traduit à un double niveau :

- sur le plan conceptuel, par l'intégration de cette notion dans les pesées d'intérêts à effectuer ;
- sur le plan opérationnel, par la recherche de solutions équilibrées entre les différents moyens de transport dans une optique de durabilité.

Cette approche est développée dans le rapport intitulé « Plan de mesures actualisé » du Conseil d'Etat, adopté le 28 juin 2000.

Aborder la requête de la motion 1371 sous l'angle de la mobilité durable, c'est par définition garantir simultanément – dans le domaine des déplacements – la prospérité économique et l'équité sociale, tout en préservant les ressources environnementales disponibles.

Pour revenir à la journée « En ville, sans ma voiture ! » du 22 septembre 2000, il a été constaté à Genève une diminution du trafic automobile d'environ 8 % à 11% entre 8 heures et 17 heures au centre-ville.

Du point de vue environnemental, il apparaît donc que les émissions de gaz polluants dues aux voitures ont diminué localement (monoxyde d'azote/monoxyde de carbone) dans ces mêmes périmètres.

D'un autre côté, pour assurer la mobilité des personnes, les transports publics étaient gratuits. Dès lors, la diminution des émissions polluantes consécutives à la baisse de trafic automobile a eu pour corollaire une augmentation des dépenses publiques visant à assumer les financements de la gratuité.

Cet exemple montre donc que si l'objectif environnemental est atteint, il n'en va pas de même pour ce qui est des ressources économiques ou des exigences sociales, surtout au niveau du confort de ceux qui doivent se rendre en ville pour des raisons professionnelles, et qui doivent se passer du moyen de transport le plus pratique pour eux.

C'est dire que l'évaluation de « En ville, sans ma voiture ! » du 22 septembre 2000 à Genève ne peut se faire que dans le cadre d'une définition d'objectifs prioritaires. La priorité des objectifs doit déterminer finalement l'évaluation des effets d'une telle journée.

De surcroît, une action de ce type doit-elle dès lors tenir compte, en plus des objectifs économiques, sociaux et environnementaux, de l'acceptabilité d'une telle politique.

3. Etude économique de la journée « sans ma voiture » intégrée au suivi du plan de mesures OPair

C'est bien sous l'angle incitatif que cette action est dorénavant soutenue via le plan des mesures OPair. Pour rappel, le « Plan de mesures actualisé » est le fruit d'un travail multidisciplinaire entre les quatre départements suivants : le DIAE, le DJPT, le DAEL et le DEEE. Parmi les 6 nouvelles mesures incitatives, 4 visent notamment à la réduction du nombre de véhicules non catalysés.

Cette démarche découle d'un concept de management de la qualité de l'air qui englobe tous les instruments ayant pour effet la diminution des émissions polluantes.

A titre d'exemple, un Plan régional de déplacements permettra d'assurer un équilibre entre les divers modes de déplacement en cours d'élaboration et une juste adéquation entre les objectifs environnementaux, sociaux et économiques en évitant, autant que possible, de sacrifier telle valeur au détriment de telle autre.

En outre, ce Plan constitue l'instrument de base prenant en considération les contraintes de mobilité et d'aménagement du territoire sur l'ensemble du bassin franco-valdo-genevois. Il faut préciser que cette nouvelle approche est d'ores et déjà le point de départ d'un futur plan de mesures, qui doit être opérationnel en 2002.

Le soutien apporté par le Conseil d'Etat à la journée européenne du 22 septembre « En ville, sans ma voiture ! » tend à promouvoir une réflexion sur les déplacements éco-mobiles au moyen d'actions concrètes qu'il est possible d'expérimenter plus largement ce jour-là, sans pour autant restreindre la circulation de façon draconienne. Il est d'avis donc que les axes d'intérêt cantonal ne doivent pas être touchés.

C'est donc dans un esprit de concertation et de transparence que le Conseil d'Etat soutient les préoccupations des motionnaires.

Cette approche doit cependant permettre aux initiateurs de la démarche « En ville, sans ma voiture ! » de mener à bien leur action, qui vise à renforcer l'attractivité des pôles urbains, en invitant ce jour-là la population genevoise à davantage de convivialité.

4. Etude économique de la journée « En ville, sans ma voiture ! » 2000 : constats

Il est bon de préciser que l'opération « En ville, sans ma voiture ! » a été suivie par plusieurs communes et autres collectivités territoriales : Carouge, Confignon, Chêne-Bougeries, Lancy, Meyrin, Thônex, Genève, Vernier, Annemasse et son agglomération, la Communauté de Communes du Pays de Gex et la Communauté de Communes du Genevois.

Afin de tenter de répondre à la demande des motionnaires consistant à évaluer les effets économiques d'un tel événement, le Conseil d'Etat a commandé une étude sur le sujet auprès de l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM). Le résultat de cette démarche est présenté intégralement en annexe (annexe 1).

Toutefois, dans le but de mieux circonscrire le sujet, à la lumière également des expérimentations faites ailleurs en Europe, les constats présentés par l'OUM sont les suivants :

- Il est pratiquement impossible, pour des raisons méthodologiques, d'évaluer le coût d'une journée « En ville, sans ma voiture », en valeur monétaire.
- Effectivement, la journée « En ville, sans ma voiture » est un événement trop ponctuel pour offrir un référentiel à une analyse de durabilité objective et fiable. Cette difficulté méthodologique rend d'autant plus problématique la récolte des données économétriques souhaitées par les motionnaires.
- Il est impossible d'évaluer les gains et les pertes entre les domaines économiques, sociaux et environnementaux, sans en venir à des jugements de valeur, en vue de telle ou telle conclusion, selon l'objectif fixé dès le départ.
- Si la priorité des objectifs détermine par définition l'évaluation des effets d'une journée sans voiture, la seule chose qu'il est possible de déduire pour l'instant est le mécontentement d'une partie des commerçants, considérant qu'une telle opération provoque une répercussion néfaste sur leur activité commerciale, et ce malgré le fait que le comportement d'achat des individus ne s'en trouve pas réellement modifié si l'on en croit les données disponibles.
- 70 % des commerçants interrogés (et non pas tous les commerçants) à Genève constatent une diminution de la fréquentation de leur magasin. Cette crainte est par ailleurs partagée également par les résidents des périmètres concernés, qui pourtant en sont les principaux bénéficiaires. En revanche, à titre comparatif, d'après les résultats des comptages effectués

à la sortie des commerces dans quatre villes françaises (Castres, Nancy, Nîmes, La Rochelle), la journée sans voiture a eu plutôt un effet positif sur la fréquentation des commerces, à savoir une augmentation globale de près de 13 %. Toutefois, une hausse ou une diminution de la fréquentation des commerces n'induit pas mécaniquement une augmentation ou une diminution du chiffre d'affaires réalisé par les commerçants. *Mutatis mutandis*, fréquentation accrue des magasins ne signifie pas nécessairement augmentation des dépenses effectuées par les chalands. Ces différentes constatations démontrent en réalité que l'opération « En ville, sans ma voiture » n'a pas introduit de changement majeur dans les pratiques de consommation de la population. Aussi, l'utilisation du résultat des études menées dans ces autres villes européennes peut être raisonnablement être transposée dans le cas de Genève.

- Enfin, la journée du 22 septembre 2000 n'a pas provoqué un absentéisme plus important qu'à l'accoutumée à Genève, à l'instar des quatre villes françaises citées.

Toujours sur la base de l'étude de l'OUM, d'autres éléments relatifs à l'enquête effectuée par la Ville de Genève (annexe 2) sont à relever :

- Il en résulte que les personnes ayant répondu au questionnaire ne sont pas représentatives de la structure de la population de Genève.
- Si 500 personnes ont été questionnées, il n'a été effectué ni de comptage de clientèle ni d'évaluation comparée des montants dépensés le 22 septembre 2000 par rapport à une journée « normale ».
- Certaines variables, comme la catégorie socio-professionnelle des individus ou leur lieu de résidence, n'ont pas été enquêtées, ce qui ne permet pas de savoir si on retrouvait dans les périmètres réservés les mêmes catégories de population qu'à l'accoutumée.
- L'enquête actuelle ne prend pas en compte les personnes qui se sont rendues au centre ville le 22 septembre 2000, que ce soit dans ou en dehors des périmètres réservés. En revanche, il n'y a pas d'indication concernant les personnes qui ne se sont pas rendues dans le centre ville à cause ou à l'occasion de la journée sans voiture.
- Les moins de 20 ans sont deux fois moins nombreux dans l'enquête qu'à Genève et les personnes de 20 à 30 ans sont nettement sur-représentées, alors que l'enquête sous-estime les personnes de 64 ans et plus. Cette précision est capitale car si l'on considère les moins de 20 ans, on a affaire

à deux catégories distinctes d'individus. Les individus de 18 ans et plus peuvent avoir accès à l'automobile en tant que conducteurs, alors que les individus de moins de 18 ans sont obligatoirement des passagers lorsqu'ils ont accès à la voiture particulière. De même, pour la classe d'âge de 31 à 64 ans, les personnes de cette catégorie n'ont pas la même position dans le cycle de vie, ce qui peut introduire un biais en terme de consommation et de comportement de mobilité.

5. Les coûts de la journée « En ville, sans ma voiture », édition 2000

On a assisté à la gratuité des transports publics à Genève. La gratuité des transports publics est le résultat d'un partenariat entre les Transports publics genevois (TPG), la Ville de Genève et l'Etat de Genève. Les lignes D et F assurées respectivement par la Communauté de Communes du Genevois et la Communauté de Communes du Pays de Gex ont également la gratuité des transports.

La Fondation des parkings a offert la gratuité des parcs-relais de Bernex, Etoile, Gare-Aéroport, Moillesulaz et Pré-Bois.

A titre indicatif, les coûts les plus importants de la journée « En ville, sans ma voiture ! » se présentent comme suit :

- 280 000 F pour le budget alloué par la Ville de Genève, dont 33 000 F destinés à participer à la gratuité des transports publics ;
- 16 500 F par le DIAE et 16 500 F par le DAEL, également destinés aux transports publics.

Le service cantonal de protection de l'air a installé cinq postes de prélèvement de l'air dans les périmètres fermés. Les prélèvements étaient comparés à la station de mesure du Pont de l'Ile.

Le DIP a également contribué au financement pour un envoi postal du matériel pédagogique destiné à sensibiliser les élèves des écoles primaires du canton. Sa participation s'élève à 1000 F.

Les TPG ont également participé à la démarche en prenant en charge une part de la gratuité des transports publics pour un montant de 33 000 F.

En ce qui concerne le personnel des forces de l'ordre engagé à cet effet, on compte 6 gendarmes et 10 contractuels pour une période de 12 heures chacun (7 h 30 à 19 h 30). 17 portes de contrôle ont été tenues par les agents de sécurité municipaux, pour un total de 250 heures.

Le temps consacré sur toute l'année à cet objet par le personnel de l'OTC est estimé à 108 heures.

6. D'autres mesures d'accompagnement sont à l'étude

A l'avenir, un système de livraisons sera mis en place en collaboration avec les TPG : un ou deux bus de l'entreprise stationnés en des lieux stratégiques au sein des périmètres concernés par l'interdiction de circuler, serviront de dépôt pour les marchandises. Les livraisons seront effectuées le jour-même par des voitures hybrides (électriques et à essence).

Du côté du client, la mise en place d'un système de livraisons par triporteur ou à vélo vers les parkings sera conjointement étudiée. Les commerçants seront sollicités pour promouvoir ces innovations.

Il sera également proposé aux commerçants du centre ville d'offrir une réduction aux chalands se rendant à leur porte à vélo. En contrepartie, leur commerce figurera sur un support publicitaire.

7. Conclusion

Le lancement officiel de la journée « En ville, sans ma voiture ! » 2001 a eu lieu à Madrid le 26 mars. Des délégués des pays européens et sud-américains participant à la Journée, ont présenté, en même temps que le bilan du 22 septembre dernier, les options retenues par leur ville en matière de gestion de la mobilité durable.

Pour ce qui relève des principes, la position du Conseil d'Etat reste identique à celle qui a présidé à la mise sur pied des éditions précédentes. Dans cette logique, pour participer aux réflexions menées dans le cadre de la mise en oeuvre de cette journée, le Conseil d'Etat a désigné un représentant du service cantonal de protection de l'air ainsi qu'un représentant du département de l'action sociale et de la santé. Enfin, dans la perspective du développement durable qui intègre les préoccupations économiques, un représentant du département de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures a été également désigné pour participer aux travaux du groupe de suivi.

Quant aux modalités pratiques, l'Etat s'engage, en sa qualité d'autorité en matière de délivrance des autorisations liées à l'organisation de manifestations, à intégrer les éléments de l'étude mentionnée dès la prochaine édition.

Il est à prévoir que le bilan 2001 sera différent, vu que la journée « En ville, sans ma voiture ! » tombe sur un samedi.

Dans cette perspective, le Conseil d'Etat invite la Ville, dès la prochaine édition, à effectuer les recherches concernant cette opération. Et ce, en fournissant une méthodologie plus éprouvée dans sa future enquête.

Comme il vient d'être démontré, l'évaluation des coûts économiques de l'opération « En ville, sans ma voiture ! » du 22 septembre 2000 à Genève nécessiterait que de nombreux travaux à la fois méthodologiques et théoriques soient menés pour compléter les connaissances actuelles.

En effet, les enquêtes disponibles ne permettent pas d'apporter une réponse probante à la problématique soulevée par les motionnaires.

Cela étant, le Conseil d'Etat s'emploie à maintenir, sur un plan plus global, les conditions d'accessibilité nécessaires au centre de l'agglomération, pour le trafic dit de destination (non-pendulaire), en complémentarité avec les transports publics et autres modes de transports dits doux.

C'est également sur un plan plus global que le Conseil d'Etat s'attache à augmenter l'attrait des transports publics, notamment par la mise en oeuvre au 1^{er} juillet 2001 d'une Communauté tarifaire intégrale.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier:
Robert Hensler

Le président:
Carlo Lamprecht

Annexes:

Annexe 1 : Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM), Université de Genève, Evaluation des conséquences économiques de la journée « En ville, sans ma voiture ! » du 22 septembre 2000, juin 2001

Annexe 2 : « En ville, sans ma voiture ! », la journée du 22 septembre 2000 à Genève. Quel bilan ? Enquête de la Ville de Genève

ANNEXE 1

ANNEXE 2