

*Proposition présentée par les députés :
M^{mes} et MM. Daniel Sormanni, Françoise Sapin,
André Python, Jean-Marie Voumard, Ana Roch,
Thierry Cerutti, Sandro Pistis, Florian Gander,
Patrick Dimier*

Date de dépôt : 19 juin 2020

Proposition de motion pour l'abolition de la cabale institutionnelle anti-automobiles à Genève

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

- la conjuration orchestrée par le canton et la Ville de Genève contre les automobilistes sous couvert de reprise post-Covid-19 ;
- la dictature du transfert modal que tentent de nous imposer par la force quelques décideurs politiques opportunistes mal inspirés ;
- que les solutions de piétonnisation ou de conversion des voies actuelles de circulation en zone de rencontre peuvent s'avérer souvent pires dans la pratique que les problèmes qu'elles prétendent résoudre ;
- la lassitude d'une partie importante de la population genevoise, qui est systématiquement la cible des mesures de rétorsion visant les automobilistes, alors même qu'elle ne compte que comme quantité négligeable de la problématique dans son ensemble,

invite le Conseil d'Etat

- à mettre un terme à la cabale anti-automobile décrétée sur le territoire cantonal genevois sous couvert de l'argument Covid-19 ;
- à renoncer, à l'issue des 60 jours d'essai imposés depuis le 22 mai 2020, à la pérennisation des installations temporaires et des zones de rencontre disséminées sur les axes de circulation routière de la Ville de Genève ;

- à réaliser une étude sur l'impact réel de la mobilité transfrontalière sur la santé de la population genevoise ;
- à faire usage de la même imagination débordante de créativité pour limiter les nuisances liées au trafic routier, en reportant ces mesures inventives loin du centre-ville, aux frontières du canton pour atténuer les effets nocifs pour l'environnement des quelque 600 000 franchissements transfrontaliers motorisés quotidiens recensés avant la crise sanitaire.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Profitant d'une baisse généralisée de l'activité humaine dans le canton comme partout ailleurs, provoquée par l'onde de choc Covid-19, certains décideurs politiques genevois semblent déterminés à tout faire pour restreindre le redémarrage de notre économie, tout en prétendant le contraire.

Ainsi donc, en plus des réductions effectives des voies de circulation routières en plein centre-ville depuis la fin du mois de mai, ce n'est pas moins d'une dizaine d'endroits qui ont fait les frais des velléités anti-automobiles soutenues par une faible minorité qui tente d'imposer à l'ensemble cette mise au pas vers une piétonnisation forcée de notre espace public, ce que nous entendons clairement contester par le biais de la présente motion.

Les motifs des griefs que l'on peut opposer à ces projets sont nombreux : parmi ceux-ci, force est de constater l'instrumentalisation de la crise sanitaire par certains, qui au lieu d'apporter les réponses complexes imposées par l'intrication de la pandémie, préfèrent détourner l'attention en semant la discorde parmi la population, avec des mesures polémiques décidées à l'emporte-pièce qui s'éterniseront dans le temps, sans régler le fond du problème.

Par ailleurs, on sait selon toute vraisemblance que la piétonnisation de l'hypercentre, combinée à l'installation de zones de rencontre limitées à 20 km/h auront plutôt tendance à reporter le trafic routier aux alentours, tout en augmentant les bouchons et donc les émissions polluantes. Ce qui ne fera que déplacer le problème, tout en l'intensifiant encore davantage après le retour à une situation d'activité normale dans le canton.

Bien que la logique impose de traiter les problèmes en amont afin d'en atténuer les conséquences en aval, c'est pourtant de la manière inverse que l'on procède à Genève. Il en va de même pour le trafic routier qui est comme un entonnoir dont la partie la plus large est située en périphérie, puis se rétrécit à mesure qu'on se dirige en direction du centre-ville. Or, l'intégralité des modifications des voies de circulation routières ont toutes été effectuées en plein cœur, soit aux pires endroits qui soient.

Les politiques publiques d'entrave organisée des voies de circulation, mêlées à d'autres facteurs, ont eu un impact sur le comportement de la population genevoise année après année. Comme le démontre les statistiques

tirées d'une étude portant sur la mobilité des habitants du canton publiée en mai 2019, le nombre moyen de voitures par ménage n'a cessé de décroître, tout comme son utilisation depuis les années 2000.

NOMBRE MOYEN DE VOITURES PAR MÉNAGE SELON LE DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE, DEPUIS 2000

T 01

CHIFFRES ANNUELS

CANTON DE GENÈVE

	2000	2005	2010	2015
Ville de Genève	0,9	0,8	0,7	0,7
Suburbain première couronne	1,1	1,1	1,0	1,0
Suburbain deuxième couronne	1,4	1,4	1,3	1,3
Périurbain	1,8	1,7	1,6	1,6
Canton	1,1	1,1	1,0	1,0

Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LE MOYEN DE TRANSPORT ET LE DÉCOUPAGE TYPOLOGIQUE, DEPUIS 2000 (1)

T 06

CHIFFRES ANNUELS, EN %

CANTON DE GENÈVE

	Transports individuels motorisés				Mobilité douce			Autre moyen de transport	Total
	Voiture conducteur	Voiture passager	2 roues-motorisé	Total	Transports publics	Marche	Vélo		
2000									
Ville de Genève	26,7	9,8	3,9	40,4	14,8	39,8	4,3	44,1	100,0
Suburbain première couronne	36,5	12,7	4,8	54,0	13,9	27,5	4,3	31,8	100,0
Suburbain deuxième couronne	45,8	14,0	4,0	63,8	9,6	23,5	2,9	26,3	100,0
Périurbain	54,6	14,3	4,1	72,9	8,3	13,5	3,3	16,8	100,0
Canton	36,4	12,0	4,2	52,6	12,8	30,2	3,9	34,1	100,0
2005									
Ville de Genève	19,5	8,2	4,3	32,0	16,2	45,0	6,4	51,4	100,0
Suburbain première couronne	32,2	10,6	5,7	48,5	12,6	34,6	4,0	38,6	100,0
Suburbain deuxième couronne	37,9	12,9	5,7	56,5	10,2	28,2	4,6	32,8	100,0
Périurbain	42,1	15,3	6,4	63,8	7,6	22,4	3,8	26,2	100,0
Canton	28,6	10,4	5,2	44,2	13,2	36,8	5,1	42,0	100,0
2010									
Ville de Genève	17,6	7,6	3,1	28,2	17,0	49,8	4,7	54,4	100,0
Suburbain première couronne	25,7	9,2	4,6	39,4	16,2	38,4	5,5	43,9	100,0
Suburbain deuxième couronne	34,9	13,2	5,6	53,8	11,9	29,5	4,1	33,7	100,0
Périurbain	45,5	13,3	3,2	62,0	7,3	24,5	5,1	29,7	100,0
Canton	26,9	9,9	4,1	40,9	14,5	39,2	4,8	44,0	100,0
2015									
Ville de Genève	15,9	6,7	3,5	26,1	18,7	47,6	6,8	54,4	100,0
Suburbain première couronne	25,5	10,6	4,4	40,5	16,8	37,1	4,9	42,1	100,0
Suburbain deuxième couronne	32,7	11,2	4,9	48,9	14,4	31,5	4,5	35,9	100,0
Périurbain	38,2	14,6	3,6	56,3	12,5	25,4	4,7	30,1	100,0
Canton	24,4	9,5	4,1	38,0	16,6	39,0	5,6	44,6	100,0

(1) Seuls les déplacements dont l'origine et la destination sont situés dans le canton de Genève sont pris en considération.

Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - Microrecensement mobilité et transports (MRMT) ¹

¹ Voir Communications statistiques N°59, mai 2019, La mobilité des habitants du canton de Genève. Résultats des microrecensements mobilité et transports (MRMT) 2000 à 2015 : <https://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2019/analyses/communications/an-cs-2019-59.pdf>

Plusieurs causes peuvent expliquer cette évolution, parmi lesquelles le fait que la population genevoise est sensible à la cause environnementale et à la réduction de la pollution atmosphérique induite par le trafic motorisé. Les politiques publiques agressives en matière d'aménagements routiers ont également contribué à décourager fortement les automobilistes d'utiliser leurs véhicules, le plus souvent sans que l'on constate d'amélioration de la circulation et des embouteillages à Genève, bien au contraire.

Après les faibles résultats du CEVA, qui aura davantage contribué à la diminution des finances publiques qu'à celle de la circulation, après l'imposition de l'improbable vignette Stick'AIR, ou la ségrégation institutionnalisée des usagers de la route, c'est maintenant au tour des pistes d'atterrissage cyclables et des piétonnalisations hypercentrées de voir le jour. En somme, une « entrée, plat, dessert » au menu de la mobilité cantonale, qui ne manque pas de laisser un goût amer à une majeure partie de la population et aux automobilistes genevois !

Pourtant, des pistes de solutions existent, mais le manque d'ambition et de volonté politique pousse les décideurs à faire les mauvais choix pour le canton, en vue de plaire à une faible minorité que constitue leur clientèle électorale.

Difficile d'estimer avec précision le nombre de cyclistes à Genève, car la plupart des vélos ne sont pas immatriculés. En revanche, le nombre d'automobilistes recensé par l'office cantonal de la statistique dépasse les 300 000, dont 218 000 détenteurs de véhicules de tourisme, d'après les chiffres calculés au mois de décembre 2019².

Le comble est que la majorité du trafic motorisé à Genève n'est pas le fait des Genevois, mais est majoritairement imputable à des facteurs exogènes. Une étude publiée par le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture en 2014, relatant l'augmentation exponentielle des flux de trafic motorisé à nos frontières depuis les années 2000, démontre notamment que plus de 80% des travailleurs frontaliers qui font le va-et-vient quotidiennement se déplacent seuls en voiture³.

² Voir statistiques cantonales sur la mobilité et les transports, tableau T 11.02.04, disponible en ligne à l'adresse : https://www.ge.ch/statistique/domaines/11/11_02/tableaux.asp#1

³ Les transports genevois en chiffres, DETA, avril 2014, disponible en ligne à l'adresse : <https://www.ge.ch/document/transports-genevois-chiffres/telecharger>

550'000
déplacements par jour
aux frontières cantonales
 avec la France et le canton de Vaud en 2010,
 dont **83%** en transports individuels motorisés,
 16% en transports collectifs et 1% en mobilité douce
 C'est 50'000 de plus qu'en 2005 (12% en transports collectifs)
 et 90'000 de plus qu'en 2000 (10% en transports collectifs)



D'un côté, on observe les efforts consentis de manière effective par la population locale pour réduire l'usage de la voiture au quotidien et, de l'autre, Genève est sans discontinuité submergée par les flots de travailleurs frontaliers se déplaçant presque exclusivement en voiture, ce qui revient au final à essayer de vider avec une cuillère à soupe l'eau d'un bateau à la coque percée en train de couler.

Il serait peut-être temps de commencer à envisager des pistes de solutions en paramétrant correctement le problème pour éviter le naufrage prévisible, sans quoi les réponses telles que celles apportées aujourd'hui par les décideurs politiques à la mobilité cantonale seront semblables à un emplâtre sur une jambe de bois.

Pour l'ensemble des raisons qui précèdent et pour maximiser les chances d'un retour progressif à la normale dans les meilleures conditions après la crise sanitaire, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à la présente proposition de motion.