



Date de dépôt : 2 septembre 2022

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Daniel Sormanni, Françoise Sapin, André Python, Jean Marie Voumard, Ana Roch, Thierry Cerutti, Sandro Pistis, Florian Gander, Patrick Dimier pour l'abolition de la cabale institutionnelle anti-automobiles à Genève

Rapport de majorité de Thomas Wenger (page 3)

Rapport de minorité de Daniel Sormanni (page 7)

Proposition de motion (2658-A)

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.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Thomas Wenger

La commission des transports du Grand Conseil s'est réunie pour examiner la motion : « pour l'abolition de la cabale institutionnelle anti-automobiles à Genève » lors de sa séance ordinaire de la commission le 5 octobre 2021, sous la présidence de M. Alexandre de Senarclens.

A également assisté aux discussions : M. David Favre, directeur général, OCT (DI).

Le procès-verbal a été tenu par M^{me} Mariama Laura Diallo, que nous remercions chaleureusement.

Séance du 5 octobre 2022

Présentation de la motion par M. Patrick Dimier, signataire

M. Dimier informe qu'il est le dernier signataire de ce PL. Il n'a pas rédigé ce texte et pense qu'il faut faire attention avec l'utilisation du mot « cabale » ; il trouve que cette motion est un peu trop frontale. Il pense néanmoins que le département et son administration ont utilisé et utilisent à l'envi l'excuse de la crise du COVID-19 pour prendre une série de mesures qui n'ont absolument rien à voir avec la crise et n'ont apporté aucune réponse à la crise contre laquelle on est censé lutter. La première invite de ce texte invite à mettre un terme à la cabale anti-automobiles décrétée sur le territoire cantonal genevois sous couvert de l'argument du COVID-19 et 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. En ce qui concerne la deuxième invite, il a lu ce matin que, depuis les années 1950, la rocade entre la population urbaine et la population rurale en Suisse est fondamentale, ce qui fait qu'on arrive à ce genre de situation. Dans les années 1950, la population en Suisse était majoritairement rurale et elle est aujourd'hui à 68% urbaine.

En ce qui concerne la troisième invite, il trouve qu'elle vaut la peine, car elle est d'intérêt général. Enfin, il ajoute que nos voisins ne tergiversent pas : lorsqu'ils constatent qu'il y a des flux de trafic qui contreviennent à l'intérêt des habitants de leurs communes, ils interdisent le transit. Par exemple, la commune de Juvigny a mis une interdiction de circuler sauf pour les riverains. En revanche, on tergiverse, on mène des études d'évitement des villages, mais

on ne ferme pas les routes. Il a lu ce matin qu'une étude vient d'être lancée pour des fermetures provisoires de quelques douanes mineures de 18h à 8h du matin. Il demande à M. Favre si cette information est juste.

M. Favre explique que ce sont des tests de fermeture de deux petites douanes de 22h à 5h du matin dans le cadre d'une décision du comité transfrontalier visant à juguler les conséquences du trafic motorisé sur les petites douanes du Chablais.

Un député (PLR) a des doutes quant à l'exécutabilité de la motion. En ce qui concerne la première invite, c'est une question de perception et de sémantique et il n'est pas certain qu'une majorité soutienne cette invite. Pour la deuxième invite, il est déjà trop tard et la décision a déjà été prise puisque les 60 jours d'essai se sont écoulés. En ce qui concerne la troisième invite qui demande de réaliser une étude, il ne sait pas dans quelle mesure une telle étude est réalisable, ce d'autant plus qu'il faudrait proposer un crédit d'étude pour justifier d'une telle dépense. Il est évoqué dans la dernière invite la recherche d'alternatives. Il souligne qu'il y a beaucoup de phonoabsorbant qui a été posé au cours des dernières années en ville. Il demande à quoi sert cette motion.

M. Dimier indique qu'à titre personnel, il aurait reformulé les deux premières invites. Il indique que l'étude qui a été faite pour le Stick'AIR répond à la question de la troisième invite et donc en termes de coût, s'il y en a un, il serait marginal. Il suffit de rappeler ces travaux et de les réanalyser et on aura une réponse. Pour ce qui est de la dernière invite, il a fait deux propositions de motions pour endiguer cette question. Une députée lui a dit que c'était trop compliqué et confus. L'autre proposition de motion qu'il a déposée était plus claire et disait que, tant qu'on ne touche pas le porte-monnaie de nos voisins français, il n'y aura aucun résultat. On arrive aujourd'hui à trouver des stationnements forfaitaires qui défient toute concurrence, y compris ceux des espaces publics. Il a cité le parking André-Chavanne qui facture 50 centimes de l'heure. La politique du département en matière de stationnement doit continuer, mais ce chemin n'est pas suffisant, raison pour laquelle cette quatrième invite est pertinente.

Le député (PLR) rappelle le MCG a refusé la construction de parkings P+R et du Léman Express.

M. Dimier répond que, contrairement à son parti, il pense que le Léman Express est une infrastructure majeure. Il aimerait bien entendre M. Favre sur le report actuel vers le Léman Express, parce que tous les chiffres qu'il a sont contradictoires.

Un député (S) trouve qu'il est inadmissible de déposer une motion avec une telle sémantique. Que ce soient les considérants ou l'exposé des motifs, ils sont

truffés de mensonges. Le dernier considérant parle de la « lassitude d'une partie importante de la population genevoise ». Il demande si l'auteur a des chiffres concrets à ce sujet.

M. Dimier concède qu'une partie des formulations ne lui conviennent pas, car ce n'est pas sa manière de mener le combat politique. Son préopinant évolue dans des cercles éminemment urbains alors qu'il évolue dans des cercles extérieurs à la ville. Son préopinant appartient à une population urbaine qui vit dans son cocon urbain et qui ne veut pas avoir les inconvénients de la vie en centre-ville. Il a assisté à une conférence sur l'urbanisme de demain et un urbaniste a dit qu'on doit apprendre à créer un narratif commun et, tant qu'on n'y arrive pas, on ne s'entendra jamais. Tant qu'on laisse entrer une telle quantité de véhicules sur le territoire sans y mettre fin, on aura toujours énormément de peine à créer un narratif commun.

Le député (S) a une question sur la troisième invite de cette motion. Il demande si, quand on parle de mobilité transfrontalière, on comprend également le trafic aérien.

M. Dimier ne répond pas à la question.

Le député (S) n'acceptera aucune audition sur cette motion. En ce qui concerne les 600 000 franchissements de frontière évoqués dans la motion, il précise qu'il s'agit de l'ensemble des franchissements de frontière, y compris les dizaines de milliers de Vaudois qui viennent travailler dans le canton ; ça ne concerne pas que le trafic motorisé de frontaliers. Il est indiqué dans l'exposé des motifs que « 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 » ; or personne ne va croire aujourd'hui qu'il y a plus de plaques françaises à Genève que de plaques genevoises. Dans les grands axes de Genève, ce sont des plaques genevoises en grande partie et donc des Genevois qui n'ont pas changé leur mode de déplacement vers une mobilité plus durable.

M. Dimier explique que, si on mène une réflexion globale et que ce qui pose problème c'est le trafic pendulaire, on doit trouver une solution pour éviter que le centre-ville soit engorgé.

Le président demande s'il y a des demandes d'auditions ou si la commission souhaite passer au vote.

Un député (MCG) déclare qu'il y a aujourd'hui un problème de mobilité. Il faut voir à la douane le nombre de véhicules qui entrent et qui sortent. Les voies de circulation ont été rétrécies et c'est grâce au télétravail qu'on évite d'avoir des véhicules qui viennent à Genève. Il est favorable à la motion qui relate une réalité. Il souligne qu'il y a de nombreux accidents mortels à Genève.

Il y a un problème d'aménagement. Il encourage la commission à faire des auditions.

La commission refuse de faire des auditions.

Le président met aux voix la M 2658 :

Oui :	2 (2 MCG)
Non :	10 (2 PLR, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 1 UDC)
Abstentions :	1 (1 PLR)

La M 2658 est refusée.

Catégorie de débat préavisée : II (30 minutes)

Conclusion

A la lumière des éléments contenus dans ce rapport de majorité, une large majorité de la commission des transports vous recommande de refuser cette proposition de motion.

Date de dépôt : 3 janvier 2022

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Daniel Sormanni

On peut relever que le traitement de cette motion 1 an et demi après son dépôt est inadmissible vu qu'elle a été déposée dans le cadre des mesures prises en urgence, en invoquant le COVID-19, en installant des pistes cyclables (autoroutes) de façon soudaine, et ce sans concertations avec les acteurs du trafic routier à Genève.

Il en a été ainsi des pistes cyclables et des restrictions de circulation qui ont créé d'énormes bouchons et des pollutions supplémentaires.

Dans ce contexte certaines invitent doivent être amendées pour les rendre pertinentes ; car la problématique est réelle et urgente à traiter.

Plusieurs QUE ont été déposées sur ces sujets et n'ont pas apporté les réponses attendues.

Incontestablement aujourd'hui il y a un problème de mobilité. Il faut voir à la douane le nombre de véhicules qui entrent et qui sortent. Les voies de circulation ont été rétrécies et c'est grâce au télétravail qu'on évite d'avoir des véhicules qui viennent à Genève. Il est favorable à la motion qui relate une réalité. Il souligne qu'il y a de nombreux accidents mortels à Genève. Les gens sont excités au volant et il faut se poser des questions. Il est aussi utile de rappeler que le MCG ne s'est pas opposé à la construction de parking en France près de la frontière, il s'est opposé à son financement par le canton de Genève alors que les communes frontalières touchent 300 millions du canton chaque année.

En conséquence, c'est les communes françaises qui doivent les financer et les réaliser, ce qu'elles n'ont pas fait à ce jour ; alors que cela fait partie des différents plans d'agglomérations (PA) votés par le Grand Conseil et cofinancés par la Confédération.

Si l'on veut réaliser un transfert modal vers le Léman Express, ces parkings doivent être réalisés rapidement et financés par la France.

On a pu voir d'ailleurs que certaines pistes cyclables ont été supprimées, voire déplacées, ce qui démontre que ces installations étaient inadéquates et inutiles.

En conséquence, le MCG vous invite à accepter la motion 2658 amendée :

- *à réexaminer la pertinence des pistes cyclables et des zones de rencontre disséminées sur les axes de circulation routière de la ville de Genève, en consultant tous les acteurs du trafic routier du canton ;*
- *à réaliser une étude sur l'impact réel de la mobilité transfrontalière, sur la circulation en ville de Genève et dans le canton, et son impact sur la réalisation de la moyenne ceinture et sur la santé de la population genevoise ;*
- *à limiter les nuisances liées au trafic routier, en reportant ces mesures restrictives aux frontières du canton pour atténuer les effets nocifs pour la circulation et l'environnement, des quelque 600 000 franchissements transfrontaliers motorisés quotidiens recensés avant la crise sanitaire ;*
- *en prenant les mesures adéquates, pour inciter les entreprises à renoncer à fournir des parkings aux travailleurs frontaliers, afin de les inciter à utiliser les transports collectifs.*