

Date de dépôt : 1^{er} juillet 2021

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de MM. Patrick Dimier, Christian Flury, Florian Gander, André Python : Résolvons la problématique de la circulation tout en respectant l'article 190 de la constitution

Rapport de majorité de M. Souheil Sayegh (page 1)

Rapport de minorité de M. Patrick Dimier (page 10)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Souheil Sayegh

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié cette proposition de motion lors de sa séance du 15 juin 2021, sous la présidence de M. Alexandre de Senarclens.

Le procès-verbal a été tenu par M^{me} Mariama Laura Diallo, que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

M. David Favre, directeur de l'OCT, a assisté à la séance.

Présentation de M. Patrick Dimier, auteur

M. Dimier explique que cette motion prend le contre-pied du PL 12625 qu'on vient de rejeter. Il a une divergence majeure avec la direction des transports sur la vision de l'art. 190 de la constitution. Il a déjà présenté une motion que cette commission a rejetée, qui proposait qu'on s'occupe du trafic transfrontalier et c'est certainement la première mesure à prendre si on veut réguler ce trafic. Il lui semble que c'est un monologue entre certaines

associations, le département et certains partis. Il convient non pas de générer des embouteillages inutiles et nuisibles à l'environnement et à la santé des habitants, mais de fluidifier le trafic public et privé au lieu de le ralentir intentionnellement.

Il donne un exemple qui lui semble parlant. Sur la rive gauche, en pleine ville, on a eu des dessins faits sur la rue des Eaux-Vives. On s'est amusé à mettre des intercalaires et on a doublé les passages piétons parce qu'une des mesures qui se cache est de faire sauter des places de stationnement sur la rue des Eaux-Vives. Une majorité des citoyens a voulu supprimer 4000 places. Si on observe le simple trafic sur la rue des Eaux-Vives, depuis qu'on a installé ce système, il y a régulièrement des bouchons alors qu'avant la rue était fluide. Les transports publics ont une voie réservée sur toute la rue des Eaux-Vives, donc il ne voit pas en quoi ça fluidifie leur trafic. L'idée de cette motion c'est de renouer un dialogue qui ne soit pas une série de monologues juxtaposés. Dans le dernier considérant, il rappelle l'art. 2 de la constitution genevoise qui dit que les élus et les administrations sont au service des citoyens de Genève et non pas l'inverse. Les invites sont conformes à sa pensée et à celle des gens qui ont cosigné cette motion.

Questions à l'auteur et discussion

Une députée PLR s'adresse au département. Elle demande ce qu'il en est actuellement des ondes vertes et des feux clignotants.

M. Favre répond que les ondes vertes qui devaient être mises en place l'ont été. Certains nouveaux projets en lien avec la mise en œuvre de la LMCE peuvent de facto venir modifier certaines priorités. Il y avait eu une onde verte à Châtelaine direction Vernier, à Malagnou et, sur le « U lacustre » à partir de l'autonome, une fois que le pont du Mont-Blanc sera réfectionné, on aura la situation la plus fluide possible avec deux fois deux voies quasi continues sauf devant le Kempinski. On a régulé les feux piétons pour permettre d'avoir une meilleure gestion. On est sur un itinéraire prioritaire pour la fluidité du trafic. Tous les feux clignotants qu'on a pu mettre en place le sont. On a fait une analyse d'où c'était possible la nuit sur le territoire genevois et on avait une liste assez exhaustive de ce qu'on imaginait. On a dû revenir en arrière sur quelques feux clignotants sur demande de la police, car c'était accidentogène.

La députée PLR demande si certaines communes ont demandé à ce que certains feux clignotants soient enlevés.

M. Favre explique que certaines communes étaient réticentes et ont demandé de revenir en arrière sur des questions de sécurité.

Un député PDC a une question sur les macarons en zone urbaine 1. Il pensait qu'ils étaient réservés aux habitants. Or, la cinquième invite demande à supprimer totalement l'octroi de macarons de parking en zone urbaine 1 à toutes les immatriculations hors canton de Genève. Il demande s'il y en a beaucoup.

M. Favre répond qu'il n'y en a plus depuis qu'on a durci les règles. Pour circuler dans le canton et avoir une place, il faut être résident et donc avoir une plaque genevoise.

Un député Ve trouve que la liste des propositions est longue. Il souhaite entendre M. Dimier sur l'avant-dernière invite qui parle de mesures drastiques pour diminuer le trafic pendulaire avec un seul passager à bord des véhicules et la généralisation de l'impossibilité de stationner sur les lieux de travail. Il lui semble que ce sont deux mesures très intéressantes.

M. Dimier déclare qu'il est administrateur d'un EMS au Petit-Saconnex dont on a fermé le parking pour les employés non-résidents, mais en dessus de leur parking il y a un parking public qui est à 50 centimes de l'heure. Les employés viennent donc toujours en voiture et seuls à bord, mais au lieu de louer la place à l'institution 100 francs/mois, ils se parquent maintenant à 50 centimes de l'heure dans un parking public.

M. Dimier avait fait une motion que la commission avait rejetée qui était de dire qu'on pénalise les voitures où les gens sont seuls à bord. Il ne s'agit pas d'être contre les frontaliers, mais on observait en 2019 que 87% des travailleurs extérieurs venaient en voiture et que 90% d'entre eux étaient seuls à bord. Le Conseil d'Etat avait fait une tentative à Thônex-Vallard de covoiturage et ceux qui font le plus d'effort sont les communes françaises qui ont mis en place des systèmes gratuits. Il aimerait saluer et récompenser les efforts faits par les communes qui le font et il ne sait pas comment on peut arriver à se mettre d'accord pour pénaliser ceux qui ne jouent pas le jeu.

Le député Ve aimerait voter une motion qui propose des mesures drastiques pour diminuer de façon significative le trafic pendulaire avec un seul passager, si on lui donne les leviers qu'il faut mettre en place.

M. Dimier répond qu'on est au cœur d'un débat qui a trait à la souveraineté d'un Etat. Lorsqu'un Etat est souverain, il impose les règles qu'il entend faire appliquer sur son territoire. Il estime que c'est une démission de la souveraineté qu'on lui dise qu'on ne peut pas interdire aux frontaliers d'entrer seuls à bord de leur voiture. Le Conseil d'Etat n'a aucune volonté pour faire cela. Il estime qu'il y a une solution dans la motion, mais que personne ne veut l'appliquer parce qu'on dit qu'il ne faut pas être agressif. Or, on est seulement agressif et désagréable avec les personnes qui

paient des impôts automobiles à Genève. On a une divergence majeure sur ce sujet, mais c'est dû au fait qu'on ne lit pas les questions de souveraineté d'un Etat de la même manière. On est dans une question de fond sur ce qu'un Etat souverain fait pour se protéger d'une atteinte majeure à la santé par la pollution et par le bruit qui est inacceptable compte tenu des efforts faits collectivement pour mettre à disposition un ensemble performant de transports publics.

Le député Ve comprend que cette invite-là est destinée uniquement aux immatriculations hors Genève. Ça veut dire que ceux qui sont à Hermance et viennent se parquer gratuitement dans leur entreprise et avec un seul passager à bord dans leur voiture ne sont pas visés par l'invite.

M. Dimier répond qu'ils sont Genevois, ils ont une immatriculation à Genève et paient des impôts pour utiliser des voiries.

Un député UDC demande, sur la première invite, comment M. Dimier compte s'y prendre pour des assises de la mobilité, car il y a un fossé qui sépare les « mobilistes » et les autorités. Sur la troisième invite qui demande d'instaurer l'usage des voies de bus pour les deux-roues motorisés, il demande au département s'il y a eu des essais concluants à ce niveau.

M. Dimier se demande pourquoi on ne referait pas des assises de la mobilité tel qu'elles avaient été organisées par Luc Barthassat à Palexpo il y a quelques années. Il faut qu'on amène les gens autour d'une table. Pour avoir participé à plusieurs ateliers, les élus locaux français sont demandeurs et intéressés à participer à ce genre de réunions. Il a appris qu'un des grands problèmes de l'utilisation du Léman Express pour les gens qui arrivent d'Evian et de Thonon est que, dans les communes où il y a des haltes, les autorités de la région n'ont pas voté des infrastructures qui permettent aux utilisateurs de venir et de faire le transfert modal en France. C'est un sujet sur lequel on doit peut-être venir en appui de ces communes françaises. En ce qui concerne les deux-roues dans les voies de bus, il rappelle que les TPG eux-mêmes n'ont noté aucun ralentissement dû à la présence des deux-roues motorisés. Il aimerait qu'on demande aux TPG ce qu'il se passe avec la présence des deux-roues non motorisés sur les voies de bus.

M. Favre précise que les tests sur les deux-roues ont été considérés comme non concluants.

Le président rappelle que le département était venu à la suite d'une motion en septembre ou octobre 2018, qui avait été refusée.

Le président demande quelle suite les commissaires souhaitent donner à cette motion.

Un député UDC trouve qu'il serait bien d'entendre le département sur cette motion.

M. Dimier pense qu'on peut auditionner des associations représentant des usagers de la route. Il y a la NODE qui représente surtout des commerçants, ainsi que la CTD.

Vote

Le président met aux voix les auditions du département et des associations des usagers de la route :

Oui : 4 (2 MCG, 1 PLR, 1 UDC)

Non : 8 (3 PLR, 3 S, 2 Ve)

Abstentions : 2 (2 PDC)

Les auditions sont refusées.

Une députée PLR estime que certains points dans cette motion sont fondés, mais tout a été mis dans le même pot et ce n'est pas possible, c'est dommage. Ça prendrait trop de temps de faire des amendements et des auditions pour avoir un résultat qui puisse donner satisfaction.

M. Dimier trouve qu'il n'y a pas de volonté politique de certains partis de s'occuper sérieusement de cette question.

Un député S indique que le PS n'entrera pas en matière. En ce qui concerne les assises de la mobilité, c'était en 2015 et sous Luc Barthassat. Un questionnaire avait été envoyé à toutes les associations, élus et à la société civile, puis il y avait eu des assises avec tous les acteurs, et ce qui en est ressorti est la LMCE et c'est ce que conteste cette motion. On peut refaire des assises, mais il n'est pas sûr qu'elles iront plus dans le sens de cette motion.

Un député Ve déclare qu'il aurait voulu généraliser l'avant-dernière invite, mais il n'avait pas compris qu'elle était spécifique aux non-Genevois. Les Verts ne voteront pas cette proposition de motion.

M. Dimier indique que, lorsqu'on répond aux libertés par des interdits, c'est compliqué. Il rappelle qu'il prend très volontiers le train, mais on a une constitution qui est claire : elle laisse le libre choix.

Un député PDC déclare que le PDC n'entrera pas en matière. Une feuille de route LMCE a été présentée, il y a un plan de mesures qui a été discuté et il faut que les choses s'appliquent. Il y a quelques perturbations sur la zone I, des axes vont être modifiés, il y a la moyenne ceinture et il est vrai qu'il y a la problématique relative aux ondes vertes. Il y a des perturbations qui font partie d'un planning qu'on a admis jusqu'à présent. Le PL 12625 et cette

motion s'écartent de l'axe qui a été déterminé. Le problème du trafic pendulaire reste, et stigmatiser les frontaliers le perturbe. Il rappelle qu'il y a des entreprises qui doivent fonctionner. Si on veut compliquer le stationnement sur le lieu de travail, il faut trouver des solutions pour les personnes qui doivent travailler. Quand on est en périphérie avec des plaques genevoises, il y a un maillon manquant entre le domicile et le travail ou entre le domicile et la station du Léman Express et il y a encore du travail.

M. Dimier déclare que les TPG ont revu une série de leurs lignes et ils ont fait des lignes d'apport. Par exemple, les lignes 38 et 39 permettent de ramener les usagers vers le Léman Express à Chêne-Bourg. Il n'y a pas d'affluence dans ces bus et il y a peut-être une question d'éducation et de prise d'habitude des usagers qui n'utilisent pas ces bus alors qu'ils passent devant leur porte et les emmènent devant le Léman Express. Il ne néglige pas les transports publics qui ont fait de gros efforts pour amener des lignes nouvelles vers des transports encore plus performants.

Vote

Le président met aux voix l'entrée en matière de la M 2668 :

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

La proposition de motion 2668 est refusée.

Synthèse

Cette motion demande l'application de l'article 190 de la constitution de la République et canton de Genève :

Art. 190 Principes

¹ *L'Etat élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation.*

² *Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés.*

³ *Il garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport.*

⁴ *Il encourage la mobilité douce.*

L'application de la M 2668, nantie de plusieurs invites, entraînerait de telles complications aux déplacements que celle-ci n'a pas su trouver de majorité au sein de la commission. L'application de la LMCE étant en cours, les effets de sa mise en place étant encore incomplets, l'acceptation de cette motion rendrait le déploiement de la LMCE chaotique, ce qui n'est certainement pas le souhait de la population, ni de la commission qui a choisi de ne pas entrer en matière et ainsi de refuser la proposition de motion.

Proposition de motion (2668-A)

Résolvons la problématique de la circulation tout en respectant l'article 190 de la constitution

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

- que le plan de circulation mis en place par le département des infrastructures contrevient de façon inacceptable aux dispositions constitutionnelles liées à ce topique et plus particulièrement à l'article 190 de la constitution du 14 octobre 2012 ;
- que le plan de circulation mis en place par le département des infrastructures sème plus la pagaille qu'il ne résout le problème récurrent du trafic routier sur l'ensemble du territoire et en centre-ville en particulier ;
- qu'il est possible de résoudre de façon satisfaisante cette problématique tout en respectant strictement la constitution qui garantit le libre choix du mode de transport et impose à l'Etat de mettre en œuvre une politique qui assure la fluidité des différents modes de transport, publics et privés ;
- que, pour y parvenir, il convient non pas de générer des embouteillages totalement inutiles et nuisibles à l'environnement en général comme à la santé des usagers et des habitants en particulier, mais de fluidifier les trafics publics et privés au lieu de les ralentir intentionnellement ;
- que la résolution des problèmes dans le système politique suisse en général et genevois en particulier ne se fait jamais par ukases, mais par la concertation entre tous les acteurs concernés par la voie de négociation en bonne intelligence de bas en haut et non pas, comme c'est le cas actuellement, de haut en bas qui est la méthode catastrophique en cours chez certains de nos voisins ;
- qu'il est devenu nécessaire de rappeler, tant au conseiller d'Etat chargé de cette problématique qu'à son administration, l'article 2 al. 1 in fine de la constitution genevoise qui précise, avec pertinence, qu'ils sont, comme tous les élus et toutes les administrations, au service des citoyens de Genève et non l'inverse,

invite le Conseil d'Etat

- à renouer le dialogue de toute urgence avec l'ensemble des milieux impliqués dans la problématique de la circulation, notamment en convoquant sans délai des « Assises de la mobilité » ;
- à réactiver sans plus attendre les « ondes vertes » sur tous les axes structurants et à appliquer, sans plus attendre non plus comme l'exige l'ordre républicain, la loi (PL 11034) déposée par le groupe MCG, et adoptée par le Grand Conseil à une forte majorité le 24.01.2014. Cette loi, faut-il le rappeler, instaure le passage de la signalisation lumineuse en feux clignotants, aussi souvent que possible et autant de fois que cela est nécessaire pour fluidifier le trafic en toute sécurité ;
- à réinstaurer, dans la foulée, l'usage des voies BUS par les deux-roues motorisés dont les essais étaient concluants ;
- à revoir l'ensemble des installations qui suppriment des voies de circulation automobiles là où elles causent le plus de perturbations inutiles et contreviennent de façon évidente à l'obligation de l'Etat de tout mettre en œuvre pour assurer la fluidité des différents modes de transport ;
- à proposer des mesures drastiques qui diminuent de façon significative le trafic pendulaire avec un seul passager à bord des véhicules, notamment en généralisant l'impossibilité de stationner sur le lieu de travail, en supprimant totalement l'octroi de macaron de parking en zone urbaine 1 à toutes les immatriculations hors canton de Genève ;
- à soumettre au Grand Conseil, dans les plus brefs délais, un plan de circulation cycliste cohérent et sécurisé tant pour les usagers en deux-roues que pour les piétons, notamment en réalisant la liaison entre « la voie verte rive gauche » et le « U lacustre cycliste » situé sur le quai Gustave-Ador, en passant par le parc de la Grange.

Date de dépôt : 16 août 2021

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Patrick Dimier

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports s'est réunie le 12 juin 2021 pour traiter de cet objet. La séance était présidée par M. Alexandre de Senarclens.

Le procès-verbal a été tenu par M^mc Mariama Diallo, que le rapporteur de minorité remercie pour la qualité de son travail.

M 2668 : Résolvons la problématique de la circulation tout en respectant l'article 190 de la constitution

Ainsi que le rapporteur de minorité a eu l'occasion de le rappeler lors de son audition en commission, cette proposition de motion a pour vocation principale de veiller à ce que la mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, la LMCE, souvent rappelée par l'administration et ses promoteurs pour justifier l'ensemble des mesures prises, soit toujours conforme aux exigences posées par la constitution genevoise et plus particulièrement son article 190.

Il est de notoriété publique qu'il y a une divergence majeure entre le rapporteur de minorité et la direction des transports sur l'interprétation et l'application de l'article 190 de la constitution cantonale.

D'un côté, certains pensent, à tort selon l'avis de la minorité, que la LMCE peut empiéter sur les principes posés par l'article 190 Cst-GE. Tout au contraire, selon la minorité cette disposition constitutionnelle pose certains principes auxquels il n'est pas possible de déroger par le biais d'une loi de rang inférieur.

Au nombre de ces principes figure celui de l'obligation pour l'autorité de veiller à la fluidité de l'ensemble des trafics en concurrence sur la voirie.

Tout le monde est d'accord, minorité comprise, pour admettre qu'il y a une hiérarchie dans ces priorités et que les transports publics bénéficient d'un passage facilité, notamment aux intersections complexes.

Le rapporteur de minorité a présenté par le passé un texte allant dans le même sens, refusé par la même ligue partisane qui se refuse à voir la réalité en face. Selon ces partis, le premier texte était « anti-frontaliers » et, à ce titre, ne pouvait pas être soutenu, alors même que les solutions préconisées tendaient à réduire le trafic importé, celui qui est le plus nuisible à la fameuse fluidité, mais aussi au réchauffement climatique, fer de lance électoral de certaines formations qui n'ont, manifestement, pas envie de prendre les mesures qui s'imposent pour agir dans les faits. Non pas que l'action soit impertinente, mais par pur dogmatisme anti MCG.

Selon certains députés, cette motion mélange des éléments, ce qui rend son soutien impossible également.

La minorité veut voir dans ces attitudes partisans un refus systématique des opposants au MCG, alors même que ce dernier a pour singularité d'être particulièrement pragmatique et non dogmatique en matière de transports et, dans le cas d'espèce, en matière de pollutions urbaines.

Pourtant, l'équation est tellement simple qu'elle n'offre pas plusieurs solutions pour résoudre la problématique du transport à Genève.

Selon des constatations récurrentes depuis des décennies, on sait que le trafic local est doublé par l'apport du trafic importé dans le centre-ville. Il y a quelques années, c'était seulement aux heures de pointe dans les deux grosses tranches de rush, soit entre 7h00 et 9h00 et entre 17h00 et 19h00.

Avec les changements d'habitudes des horaires de travail, les encombrements du trafic, et partant les atteintes les plus fortes au principe de fluidité énoncé à l'article 190 Cst-GE, n'interviennent plus seulement dans ces deux plages horaires, mais se répartissent sur l'ensemble de la journée.

La minorité regrette que face à sa vision pragmatique de cette situation, qui est un fait indéniable, se trouve une coalition qui offre un nouveau terrain de jeu à la carpe et au lapin, qui d'ordinaire s'ignorent, voire se combattent.

Et pourtant, il y a tant à faire pour résoudre cette congestion anormale du trafic. Ce d'autant qu'elle n'est pas d'origine indigène, mais extérieure.

La LMCE, à moins d'avoir été un leurre destiné à endormir les défenseurs de la constitution, devrait, en complément des dispositions ad hoc de cette dernière, apporter des solutions sans qu'il ne soit nécessaire de porter atteinte aux garanties constitutionnelles de l'article 190 Cst-GE, au nombre desquelles figure la liberté du choix du mode de transport.

Or, les mesures imposées par l'autorité en charge des questions de transport, prises dans leur ensemble et mises bout à bout, contreviennent à cette liberté.

Il y a celles qui se sont parées de l'excuse « mesures COVID » pour se justifier alors qu'elles n'ont, de façon objective, aucun rapport avec le COVID. A titre d'exemple, il n'est pas possible, pour autant que l'on soit de bonne foi, de faire le moindre parallèle entre l'élargissement démesuré des voies cyclables au détriment d'une autre obligation constitutionnelle, qui est de veiller à "la fluidité des trafics", et cette épidémie. Encore moins de supprimer la circulation sur un axe pourtant vital au transit. C'est d'ailleurs ce qui rend ces mesures si indigestes.

Ces mesures sont d'autant plus illogiques qu'elles n'ont en rien facilité la cohabitation entre les différents trafics présents sur la voirie qui, contrairement aux contorsions intellectuelles de certains partis, n'est pas extensible.

Ce qui est le plus discutable, c'est la méthode utilisée pour la mise en place de ces mesures qui fleurent bon les pratiques ayant eu cours derrière le Rideau de fer, où le dialogue, marque de fabrique du système suisse du consensus, était remplacé par les ukases. La minorité invite sérieusement l'administration à reprendre le chemin de la concertation, seule voie possible pour résoudre des problématiques aussi complexes que celles qui surgissent dans certains quartiers de l'agglomération genevoise prise au sens large.

C'est le lieu de rappeler qu'à Genève, plus qu'ailleurs puisque cela ressort de la constitution en son article. 2, les élus et les administrations sont au service des citoyens et non pas l'inverse.

Il y a pourtant des exemples très positifs de l'excellence que peut atteindre le travail de l'administration. Le plus probant est sans aucun doute la réfection du pont du Mont Blanc, que tout le monde voyait comme une catastrophe. Conduit de main de maître, ce méga chantier sur le point noir du trafic routier urbain genevois s'est déroulé à merveille. La fluidité sur cet ouvrage, pourtant point névralgique du dispositif, n'a été affectée que de façon marginale et tout à fait acceptable. Ces travaux viennent couronner la mise en place, quasi définitive, du U lacustre, qui est manifestement une amélioration sensible de la cohabitation des différents trafics présents dans ce secteur difficile.

La minorité entend prendre cet exemple pour démontrer qu'il est possible de respecter l'article 190 de la Cst-GE tout en appliquant les canons de la LMCE.

Certains députés se sont également interrogés sur les raisons des désynchronisations récentes des ondes vertes constatées par de nombreux usagers et dont l'effet immédiat est nécessairement un engorgement accru de la circulation motorisée et une augmentation inutile de la pollution de l'air,

sans parler de celle du bruit. Démonstration par l'acte d'une atteinte inutile à l'article 190 Cst-GE.

La minorité regrette vivement qu'aucune audition n'ait été acceptée, à commencer par celles de professionnels de la route qui ont d'une utilisation rationnelle de la voirie un besoin impérieux pour pouvoir travailler normalement. La minorité voit dans ce refus une volonté de ne pas faire avancer cette question.

C'est pour le moins curieux, puisqu'il n'est pas nécessaire d'avoir fait l'EPFL ou d'être parti en vacances avec Greta Thunberg pour comprendre que plus on laisse le trafic s'engorger, plus on accroît les nuisances qui lui sont liées.

La position de l'administration est de ce point de vue révélatrice de l'orientation qu'elle a prise, qui ne tient pas forcément compte de la maximalisation de la fluidité alors que c'est la mission que lui fixe la constitution. Il en va de même avec la loi concernant la mise en phase clignotante de certains carrefours qui, contrairement à ce qu'affirme l'administration, n'est pas au maximum de ses possibilités.

C'est l'occasion d'inviter le Conseil d'Etat à veiller à l'application d'une autre règle générale de circulation qui augmente la fluidité du trafic, sans que cela ne coûte un centime, à savoir l'enclenchement systématique du feu clignotant en sortie de giratoire. Outre le fait qu'il s'agit d'une obligation posée par la loi sur la circulation routière (LCR). Cette mesure permet une importante anticipation des mouvements dans les giratoires qui a pour résultante un accroissement spectaculaire de la fluidité en période de grosse affluence. Certes, le département dont il est abondamment question dans le présent rapport n'est pas le seul responsable puisque cette tâche relève du contrôle de la circulation. Il n'en demeure pas moins que cette tâche est du ressort de l'Exécutif.

Bien que cela fasse partie du train de mesures à prendre, la minorité peine à comprendre l'attitude de la majorité, surtout celle qui milite, voire défile dans les rues, pour faire baisser le réchauffement climatique, face aux propositions de la minorité de lutter contre l'usage abusif de l'automobile, à fortiori par les usagers étrangers au territoire.

Pourtant les chiffres sont révélateurs, plus de 87% des dits usagers ont recours à la voiture et plus de 90% sont seuls à bord. Ne pas lutter contre ce véritable fléau revient, de fait, à tolérer que les Genevois souffrent quotidiennement non seulement des encombrements du trafic, mais en plus de la pollution que cela génère.

Que cette politique puisse être soutenue par des partis qui font leurs choux gras électoraux de la lutte contre la pollution demeure une énigme intellectuelle.

Sachant que Genève, en premier lieu ses contribuables, investit des milliards dans l'amélioration des transports publics, ce que la présente minorité salue et soutient, il est totalement incohérent qu'aucune mesure efficace et efficiente ne soit prise pour enrayer ce phénomène. Les mesurettees telles que les entraves au stationnement ne sont que des colifichets de diversion, tant il est vrai que ces usagers sont assez malins pour trouver des alternatives au stationnement et persister à utiliser, seuls à bord, leur véhicule.

Les mesures que préconise la minorité sont d'autant plus nécessaires que la psychose installée et entretenue fait que de plus en plus d'usagers renoncent à utiliser les transports publics mis à disposition, alors même qu'ils sont efficaces et comptent désormais des extensions notables vers le territoire voisin. Le tout financé par les contribuables genevois. Il est dès normal que le législateur mette un peu d'ordre dans cette situation. La minorité se refuse à croire que c'est la présence de nombreux de ces usagers dans l'administration cantonale qui pourrait justifier une telle paralysie dans la prise de mesures dissuasives.

Une fois encore, la minorité demande un retour en commission des transports de cette proposition de motion pour qu'elle soit étudiée de façon correcte, sérieuse et approfondie.