

Date de dépôt : 18 novembre 2020

Réponse du Conseil d'Etat
à la question écrite urgente de M. Patrick Dimier : Transformation
de la mobilité et respect de la constitution

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 30 octobre 2020, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

La crise du COVID aura décidément été un prétexte à bien des interprétations de la part des autorités au sens le plus large, et pour le Conseil d'Etat en particulier.

S'il y a lieu de saluer la gestion du volet sanitaire de cette crise, il y a lieu de s'interroger sur la pertinence de recourir à ce qui ressemble plus à une excuse qu'à une approche sereine et de bonne foi de la gestion des conséquences des perturbations générées par cette pandémie sur le trafic local.

Ce qui est en revanche certain c'est que l'opportunisme a été largement servi tant certaines mesures prises ont plus les caractéristiques de l'alibi que d'une volonté sérieuse de servir la constitution qui, à son article 190, définit clairement les obligations de l'Etat dans ce domaine.

On constate une volonté farouche d'accélérer la mise en place d'infrastructures destinées à l'expansion de la mobilité dite douce. On s'apercevra assez vite que la facture risque fort d'être salée si on persiste dans la voie très controversée choisie, notamment pour l'économie locale qui souffre de la situation provoquée par le COVID, en particulier le petit commerce.

Dans cette perspective, il paraît essentiel de connaître la position du Conseil d'Etat quant au respect de la norme faîtière dans ce domaine qui est l'article 190 alinéa 2 de la constitution genevoise dont le libellé semble assez clair : « Il (l'Etat) facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés. » Il convient de rappeler ici que la volonté du constituant sur ce topique était à la fois de favoriser les différents modes de transports ET de veiller à leur fluidité. Non sans rappeler que certains des aménagements relèvent plus du dogme que du bon sens.

Il découle de l'ordre juridique, suisse en général et genevois en particulier, que la constitution est le texte fondamental que l'ensemble de l'ordre juridique doit respecter. On entend, ici et là qu'en ces temps de COVID des lois spécifiques pourraient légitimer un empiètement sur les bases constitutionnelles que se sont données les Genevois en 2012. C'est manifestement faux. La constitution est et demeure supérieure aux lois, lesquelles doivent respecter notre charte fondamentale.

La situation réelle sur le terrain porte aux questions suivantes :

- Comment le Conseil d'Etat justifie-t-il la désorganisation volontaire et inutile du trafic routier mise en place depuis le mois de mai ?*
- Comment le Conseil d'Etat entend-il appliquer l'article 190 alinéa 2 précisément en respectant scrupuleusement le principe de la complémentarité entre les différents modes de transport et surtout celui de la fluidité sérieusement mis à mal par les mesures du printemps covidien ?*
- Quelles sont les mesures effectives prises par le Conseil d'Etat pour faire diminuer, de façon significative, le trafic pendulaire qui constitue le principal facteur d'engorgement du trafic routier, notamment en raison de l'usage massif et solitaire de la voiture par ces usagers ?*
- Quelles sont les mesures incitatives envisagées par le Conseil d'Etat pour favoriser le transfert accéléré des usagers de la route au rail, notamment des usagers qui ne sont pas résidents sur le territoire cantonal vers le Léman Express dont la fréquentation stagne désormais ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les aménagements visant à offrir davantage d'espace à la mobilité douce ont été annoncés par le Conseil d'Etat de manière à anticiper la première phase de déconfinement au mois de mai 2020, et ce compte tenu de la baisse de fréquentation des transports collectifs et du report escompté d'une charge supplémentaire sur le trafic individuel motorisé. Ces aménagements n'ont donc pas été réalisés pour entraver la circulation automobile, mais bien pour offrir une alternative à celles et ceux qui peuvent se passer de leur véhicule automobile pour réaliser certains de leurs déplacements. Ils visaient ainsi à éviter une congestion du trafic afin de favoriser la reprise des activités économiques en facilitant le déplacement des véhicules professionnels au centre-ville.

Ces mesures s'inscrivent en cohérence avec l'article 190 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012 (Cst-GE; rs/GE A 2 00), ainsi qu'avec la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), notamment la priorisation différenciée selon les zones. En termes de fluidité, les mesures de temps de parcours et de capacité illustrent un retour à une situation quasi similaire à la situation antérieure, au bout de quelques semaines, grâce à certaines adaptations de la régulation des feux, de légères adaptations de bordures de trottoirs et le déploiement de l'Unité mobilité pour gérer certains carrefours problématiques au gré des perturbations observées sur le réseau routier.

S'agissant des mesures effectives pour faire diminuer le trafic pendulaire, les différents plans d'actions thématiques (réseau routier, transports collectifs, stationnement, mobilité douce, marchandises et logistique) contiennent les différentes mesures permettant de concourir à la réduction du trafic pendulaire.

Avec la mise en service du Léman express, des actions ciblées avec les entreprises se sont aussi déroulées de manière à les inciter à s'inscrire dans une logique de promotion multimodale pour accéder à son lieu de travail. Par ailleurs, le 29 octobre 2020, le Conseil d'Etat a entériné une stratégie pour agir sur les déplacements des collaborateurs du secteur public et du secteur privé, en lançant une réflexion sur un cadre réglementaire pour les plans de mobilité d'entreprise avec une feuille de route pour les institutions de droit public. Le 4 novembre 2020, le Conseil d'Etat a également adopté deux arrêtés concernant la mise en œuvre de la politique du stationnement dans les parkings propriétés de l'Etat, notamment en résiliant les abonnements pour les pendulaires.

Pour faciliter le transfert modal vers le rail à l'échelle de l'agglomération, les actions les plus décisives se déroulent à moyen terme, avec la densification de l'urbanisation autour des gares, de manière à permettre le développement d'une agglomération multipolaire, structurée sur le réseau ferroviaire. Une grande partie des mesures du projet d'agglomération Grand Genève s'inscrit dans cette perspective. A court terme, les mesures annoncées pour diminuer le nombre de pendulaires dans les parkings de l'Etat vont dans le sens de l'incitation au transfert modal, notamment en inscrivant l'Etat dans une démarche empreinte d'exemplarité vis-à-vis des différentes entreprises. Par ailleurs, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il est trop tôt pour affirmer que la fréquentation du Léman Express stagnerait, étant donné le contexte sanitaire et les différentes formes de télétravail touchant un grand nombre des pendulaires habituels. Juste avant la première période de confinement, le nombre d'usagers quotidiens du Léman Express avait quasiment atteint les 50 000, soit le chiffre évoqué comme l'objectif à atteindre pour ce réseau.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

La présidente :
Anne EMERY-TORRACINTA