

LE TEMPS

MOBILITÉ ABONNÉ

Un lobby routier veut remodeler la mobilité à Genève

Dans ses recommandations transmises aux candidats au Conseil d'Etat, RouteGenève milite pour la construction de la traversée du lac, le maintien des 50 km/h en ville et une réforme de l'imposition des véhicules. Deux experts analysent ce programme



Panorama de la rade de Genève depuis la cathédrale, 2014. — © Bertrand Cottet

Estelle Liechti
Publié jeudi 9 février 2023 à 20:12
Modifié jeudi 9 février 2023 à 22:18

RouteGenève, qui milite «pour un libre choix du mode de transport», a dévoilé son cahier de doléances en vue des élections cantonales d'avril 2023. Cette nouvelle association réunit les principaux acteurs de la mobilité motorisée dont le TCS, l'ASTAG, l'ACS ainsi que la NODE. Deux experts passent le document au crible.

En vue de l'allègement du trafic routier au centre-ville, priorité absolue doit être donnée à la traversée du lac, dont le principe a été accepté par la population en 2016. Selon RouteGenève, la réalisation d'un tel projet, prévue pour 2040, permettra de diminuer de près de 20% la circulation routière dans l'hypercentre. Directeur du bureau de recherche en mobilité 6t, Sébastien Munafo le conteste: «A Genève ou ailleurs, aucune nouvelle infrastructure n'a jamais réglé les problèmes de congestion. Au contraire, la construction d'une autoroute peut contribuer à aggraver le problème.» Le spécialiste souligne également le fait qu'un tel projet n'est plus en accord avec les objectifs climatiques du canton. «Avec un prix total de près de 4,8 milliards de francs, le rapport coût-efficacité de la traversée du lac est largement défavorable.» L'expert est soutenu par l'un de ses pairs, Franco Tufo, directeur du bureau d'études en ingénierie Citec, qui a affirmé qu'une telle solution ne suffira pas: «Poursuivre les études sur le projet, soit. Cependant, conditionner toute autre mesure de désengorgement à la traversée du lac me semble discutable.»

Lire aussi: A Genève, la droite est vent debout contre le 30 km/h généralisé

Ces déclarations font bondir Jacques Jeannerat, président de RouteGenève, alors qu'il se trouve à bord... d'un train. «Certains véhicules transitent par le centre-ville alors qu'ils n'ont rien à y faire, rappelle-t-il. Pensez aux habitants de Vandœuvres qui voudraient se rendre à Bellevue. Le projet de traversée du lac découle d'une question de pure logique.»

«Onde verte»

Passons aux limitations de vitesse. Si l'association se dit favorable aux 30 km/h dans les quartiers d'habitations, elle affirme que la limite de 50 km/h doit être maintenue sur les axes structurants du centre-ville. Cette mesure, couplée à une régulation des feux en «onde verte», permettrait un meilleur écoulement du trafic routier. Sébastien Munafo trouve l'idée étonnante: «Une telle proposition est physiquement irréalisable en ville de Genève, la loi sur une mobilité cohérente et équilibrée [votée en 2016, ndlr] garantissant la priorité des transports publics, des vélos et des piétons au centre-ville.»

RouteGenève s'attaque également au nombre de places de parking supprimées en surface et exige leur compensation intégrale. En 2020, la population avait pourtant accepté par 59% des voix un assouplissement des règles relatives à la suppression de stationnements. Selon les deux spécialistes, cette mesure fonctionne. «Actuellement, Genève a une offre de stationnement suffisante, mais mal répartie. La priorité n'est ni de compenser ni de reconstruire, mais de repenser la manière dont nous gérons le stock actuel», indique Franco Tufo.

Lire également: [Vincent Kaufmann, pour qui il faut mieux encadrer la voiture](#)

Si l'association indique «être favorable à un réseau cyclable sûr» elle souhaite le réserver aux réseaux secondaires et de quartier. «Il faut arrêter de vouloir mettre tous les véhicules dans une même rue. C'est un dogme imposé sans réflexion», martèle Jacques Jeannerat. Une recommandation qui étonne Sébastien Munafo. «A Genève, l'offre en termes de réseau cyclable est très en deçà de la demande, dit-il. Y répondre suppose de pouvoir circuler à vélo également sur le réseau primaire.»

Fiscalité et climat

Enfin, RouteGenève demande une révision des barèmes d'impôts pour les voitures de tourisme, Genève étant le champion romand en la matière. **Après analyse, Franco Tufo se dit mitigé: «Si le but de cette mesure relève simplement de la compétition au prix le plus bas, celle-ci n'a alors aucun sens. La fiscalité doit ici aider à atteindre les objectifs climatiques du canton.»**

Néanmoins, les chercheurs trouvent plusieurs points positifs dans le cahier de doléances de l'association. «L'idée de former davantage les utilisateurs de trottinettes ou de vélos au code de la route est bonne, et même nécessaire», concède Franco Tufo. En ce qui concerne l'augmentation du nombre de bornes de recharge pour les véhicules électriques, RouteGenève se trouve aussi sur la bonne voie, selon l'expert. «Si l'Etat favorisait davantage l'installation de telles infrastructures, cela accélérerait clairement la mutation nécessaire du parc», commente Sébastien Munafo. Qui conclut que «toute électrification doit cependant être accompagnée de mesures concrètes de réduction de la circulation.»

Lire encore: [En ville de Genève, Frédérique Perler cumule les revers](#)