

■ VOTATION DU 27 SEPTEMBRE

«Laissons à chacun la liberté de déplacement!»

RouteGenève s'engage sur plusieurs fronts afin de fluidifier le trafic dans notre canton. Sans but lucratif ni appartenance politique, cette association estime qu'il faut parvenir à une saine complémentarité des modes de mobilité à Genève et éviter à tout prix de relancer la guerre des transports. Aux côtés du TCS Genève et de l'organisation patronale NODE qui ont lancé le référendum, *RouteGenève* rejette la réforme de la gestion du stationnement (votation cantonale du 27 septembre). Son Président Jacky Morard répond à nos questions.

- Pourquoi avoir créé *RouteGenève* en automne 2017?

- Le problème des embouteillages est omniprésent à Genève sans que des améliorations convaincantes ne soient constatées. C'est pourquoi, les sections genevoises de quatre associations issues du domaine routier (qui représentent ensemble environ 150'000 adhérents et 250 entreprises) se sont unies sous la bannière de *RouteGenève*. Par ce biais, l'Automobile Club de Suisse (ACS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), le Touring Club Suisse (TCS) et l'Union professionnelle suisse de l'automobile (USPA) comptent endosser un rôle d'initiateurs.

Grâce à des propositions concrètes et selon des principes fondamentaux, notre association souhaite garantir le libre choix du mode de transport - inscrit dans la Constitution genevoise - et optimiser la fluidité du trafic en maintenant et réalisant les infrastructures nécessaires. Et cela doit se faire demain et non dans dix ans!

- Vos membres sont en prise directe avec la réalité. Que constatent-ils?

Genève est arrivé à un stade où les professionnels ne peuvent plus travailler tant le trafic est saturé. Et les entreprises de transport ne sont pas les seules impactées ; les PME, qui se doivent de livrer dans les temps du matériel à leurs clients, sont à la même enseigne! On assiste à des situations aberrantes: les chantiers inactifs qui bloquent pendant des semaines les voies de circulation ou les voitures accidentées qui obstruent la route jusqu'à l'arrivée de dépanneuses. La mobilité à Genève est semblable à une délicate machine d'horlogerie dans laquelle le moindre grain de sable peut bloquer l'ensemble de la mécanique!

- Que proposez-vous?

- En fluidifiant les conditions d'accès au centre-ville, c'est toute une dynamique économique qui se remettra en marche. Nous espérons concrétiser des solutions viables dans plusieurs domaines tels que le trafic autoroutier en périphérie de Genève, les parkings P+R, les nouveaux tronçons de route à réaliser et les liaisons à favoriser (traversée du lac et liaisons de Genève-Sud notamment). Des aménagements doivent également être réalisés sur le «U-Lacustre» et la moyenne ceinture; autre exemple: la mise à disposition des voies de bus pour les deux-roues motorisés. Pour



Faudra-t-il empiler les voitures?

ce faire, nous collaborons avec les services et représentants de l'Etat en charge du transport. De manière générale, *RouteGenève* veille à l'application de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), acceptée en votation populaire en juin 2016 à près de 68%. La suppression de voies automobiles en faveur des cyclistes (axes structurants du boulevard Georges-Favon ou de la rue de la Croix-Rouge par exemple) montre bien que la loi n'est pas appliquée aujourd'hui.

- C'est justement une modification de cette loi qui est en jeu lors de la prochaine votation, dont

l'enjeu est la suppression de 4000 places de stationnement, dont une majorité ne serait pas compensée. Quels sont vos arguments?

- La LMCE préconise un équilibre entre les modes de mobilité, mais c'est en réalité la mobilité douce et les transports publics qui seront privilégiés. Les promoteurs de la loi votée par le Grand Conseil le 12 septembre dernier motivent la suppression massive (20% du stationnement disponible) par la nécessité de fluidifier le trafic. Cependant, l'adoption de cette loi induirait des bouleversements considérables. La suppression de 4000 places dans les prochaines années pénaliserait avant tout les habitants, commerçants et clients du centre (Eaux-Vives et Pâquis en première ligne). Les détenteurs de macarons en zone bleue n'auront d'autre choix que de se rabattre sur les parkings privés (à des tarifs bien plus élevés!) ou de renoncer à leur véhicule, synonyme de liberté. Par ailleurs, les nouveaux projets immobiliers comptent moins de places en sous-sol. Si l'on veut encourager les résidents à ne pas utiliser leur voiture pour se rendre quotidiennement au travail la semaine, il faut leur fournir des places de stationnement. L'utilisation de la voiture pour la mobilité d'achats et de loisirs demeure prépondérante; les projections de la Confédération indiquent que le trafic motorisé privé croîtra de 18% d'ici 2040. Les temps sont déjà suffisamment durs pour les commerçants et restaurateurs de notre ville, entre la crise du Covid-19, la proximité de la France et les achats en ligne... pour ne pas les prêter davantage. Et les nouvelles tendances ne changeront rien à la donne: l'autopartage et la mobilité électriques créeront d'autres besoins de stationnement en surface. Ce sera au peuple de trancher le 27 septembre! ■

Propos recueillis par Véronique Stein