



Le cabinet 6t-bureau de recherche a établi que «plus un ménage est riche, plus il a de voitures, plus il les utilise et pour de plus longues distances». Steve Luncker-Gomez

Ce sont les automobilistes aisés qui polluent le plus

Mobilité À Genève comme ailleurs, l'analyse des données montre que les plus modestes génèrent moins de pollution tout en en subissant davantage.

Rachad Armanios Textes

À Genève, ce sont les plus riches qui génèrent le plus de pollution liée aux voitures. Cette catégorie sociale est en même temps celle qui est la plus épargnée par ces nuisances touchant les quartiers où se concentrent les plus pauvres. Car, à l'autre bout de l'échelle sociale, ces derniers souffrent davantage de la voiture tout en étant ceux qui l'utilisent le moins.

Ce constat est le fruit des observations du cabinet 6t-bureau de recherche basées sur les données suisses du Microrecensement et leur mise en regard avec la répartition spatiale de la population.

Le bureau a en particulier superposé les cartes des pollutions de l'air et sonore avec celles des indices d'inégalités, explique son directeur, Sébastien Munafò. Le bureau a en outre examiné les données concernant la possession de voitures et le nombre de kilomètres parcourus en fonction des revenus.

Verdict? «Plus un ménage est riche, plus il a de voitures, plus il les utilise et pour de plus longues distances. Ce n'est pas nouveau et ce constat est d'ailleurs universel», note Sébastien Munafò.

Qui ajoute: «Et même si ces ménages possèdent des voitures plus récentes, donc plus propres, celles-ci polluent davantage car elles sont plus lourdes, plus puissantes et roulent plus.» Le spécialiste pointe l'exception des véhicules électriques, tout en la relativisant car ceux-ci sont encore très minoritaires à Genève, formant seulement 6% du parc automobile.

Les constats du bureau de recherche ont été synthétisés par

l'une des chercheuses et collaboratrices du cabinet, Fien De Doncker, dans un article en anglais.

Différences d'utilisation

Si la moitié des ménages genevois les plus modestes n'ont pas de voiture, précise-t-elle, un tiers de ceux à hauts revenus en possèdent plus d'une. Et les ménages les plus pauvres conduisent en moyenne 32 kilomètres par jour contre 44 pour les plus aisés.

Ces derniers se déplacent davantage pour aller au travail, mais aussi pour leurs loisirs, car ils en ont plus du fait de leurs revenus, résume Sébastien Munafò. Les mouvements quotidiens des plus modestes se font pour moitié à pied; ils prennent la voiture principalement pour les courses, les soins ou des obligations familiales.

Les Genevois les plus aisés émettent deux fois plus

de particules fines, trois fois plus d'oxydes d'azote et plus du double de CO₂ que les plus pauvres, écrit encore Fien De Doncker.

Et qui subit ces nuisances? «La corrélation entre zones de précarité et de pollution est très forte, les plus vulnérables habitent les secteurs les plus bruyants et les plus pollués, là où les loyers sont moins élevés», relève Sébastien Munafò. Cela concerne la ceinture urbaine avec des grandes communes comme Vernier, Onex, Lancy. Et, en Ville, la route des Acacias, celle de Frontenex, la rue de Lyon, les Charmilles, etc.

Nuisances sonores

«La nuit, le bruit de fond du trafic y est aussi fort qu'une machine à laver, et le jour comme une conversation continue», écrit Fien De Doncker. Dans les quar-

«La corrélation entre zones de précarité et de pollution est très forte, les plus vulnérables habitent les secteurs les plus bruyants et les plus pollués.»

Sébastien Munafò
Directeur de 6t-bureau de recherche

tiers aisés, le bruit automobile nocturne est un chuchotement et on y mesure jusqu'à une fois et demie moins de dioxyde d'azote, ajoute-t-elle.

Pour le bureau de recherche, ces constats doivent aider à déconstruire l'idée que restreindre l'usage de la voiture pénaliserait d'abord les pauvres, qui en seraient dépendants.

Pour Sébastien Munafò, l'équité sociale est un argument politique souvent brandi pour s'opposer aux mesures réduisant l'usage de la voiture. «Mais c'est passer sous silence le fait que les plus pauvres possèdent le moins de voitures, l'utilisent le moins et pour de plus courtes distances. Ils sont donc le moins pénalisés par ces mesures, tout en en bénéficiant le plus.»

Le chercheur donne ainsi l'exemple du périphérique à Paris: «La limitation de la vitesse à 50 km/h a été présentée comme antisociale, mais, en réalité, ce sont les plus précaires qui en

sont riverains et qui ont gagné en qualité de vie.»

Comment explique-t-il alors que le mouvement populaire des «gilets jaunes», en France, soit né en 2018 d'une hausse de la taxe sur l'essence? «Les «gilets jaunes» ne roulaient pas sur l'or mais ne faisaient pas partie des catégories les plus pauvres. Ils habitaient dans la zone périurbaine, beaucoup étaient propriétaires de leur logement et avaient tous une voiture, ce qui coûte cher. Les plus pauvres n'ont ni l'un ni l'autre.»

Mesures ciblées

Pour Sébastien Munafò, les autorités politiques doivent prendre conscience que «limiter l'usage de la voiture n'est pas antisocial une fois mis dans l'équation les bénéficiaires de ces restrictions. Cela invite à mettre en place des mesures plus ciblées.»

Par exemple, ralentir le trafic là où le bruit est le plus fort. Et taxer davantage les voitures lourdes et puissantes. En ce sens, le spécialiste voit plutôt d'un bon œil la récente réforme de l'imposition des voitures à Genève, à l'exception des effets de seuil qui ont été mal anticipés.

Or il estime que les mesures socialement ciblées font globalement défaut. Elles devraient par exemple aider les ménages à faibles revenus à remplacer leur vieux véhicule polluant. Ou à passer à des alternatives plus propres, par exemple en aidant à acquérir des abonnements pour du car-sharing. En ce sens, Sébastien Munafò salue la gratuité des TPG pour les jeunes et la réduction de l'abonnement pour les seniors.