

Date de dépôt : 11 août 2020

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de MM. Florian Gander, Daniel Sormanni, Francisco Valentin, Patrick Dimier : Voies de bus : impact de l'usage accru du domaine public sur les temps de parcours des Transports publics genevois

Rapport de majorité de M. Thomas Wenger (page 1)

Rapport de première minorité de M. Christo Ivanov (page 36)

Rapport de deuxième minorité de M^{me} Fabienne Monbaron (page 39)

Rapport de troisième minorité de M. Thierry Cerutti (page 43)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

**Mesdames les députées,
Messieurs les députés,**

La commission des transports du Grand Conseil s'est réunie pour examiner la motion 2504 lors des séances ordinaires de la commission le 13 novembre 2018, sous la présidence de M. Philippe Morel, le 20 novembre 2018, sous la présidence de M. Patrick Dimier, le 4 décembre 2018 et le 5 mars 2019, sous la présidence de M. Philippe Morel.

Ont assisté également aux discussions :

- M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, département des infrastructures (DI) ;
- M. David Favre, directeur général des transports (DI) ;
- M. Thierry Messenger, directeur région lac-Rhône (DI) ;
- M. Benoît Pavageau, directeur transports collectifs (DI) ;
- M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint (DI).

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Vincent Moret, que nous remercions chaleureusement.

Séance du 13 novembre 2018

L'auteur de la motion explique que la M 2504 est née suite à la décision du Conseil d'Etat d'arrêter la phase de test permettant aux motos de circuler sur les voies de bus. Les chiffres annoncés par le département sont à géométrie variable. Le test sur la route des jeunes était très satisfaisant et ne produisait pas de problèmes aux TPG. Il annonce que beaucoup de monde soutient cette motion. Pour les motards et les utilisateurs de deux-roues motorisés, l'étude faite n'était ciblée que sur les motards sans prendre en compte l'impact sur la circulation routière alors que les deux-roues motorisés ne sont pas les seuls à utiliser les voies de bus. Or, il y a quelques années, ils ont ouvert la boîte de Pandore en permettant aux véhicules transportant des personnes handicapées et aux voitures de police d'emprunter les voies de bus. Ces dernières sont donc finalement des « voies de tout ». Il faudrait donc faire une étude d'impact sur tous les véhicules qui utilisent les voies de bus. En effet, il estime que les motos sont les véhicules qui dérangent le moins les transports publics sur les voies de bus de par leur taille et leur rapidité, notamment au démarrage.

Si le canton de Genève appliquait la LCR à la lettre, ce dernier serait paralysé en voyant plus de 55 000 deux-roues motorisés circuler en file indienne comme des voitures. Il estime qu'il faut permettre aux deux-roues motorisés d'utiliser les voies de bus en faisant un véritable test sur cinq voies de bus et sur une année, notamment des transversales, par exemple de Thônex à Meyrin. Il faudra ensuite faire une étude sur les véhicules posant réellement des problèmes aux TPG sur les voies de bus.

Un député (UDC) relève qu'il y a 55 000 deux-roues motorisés immatriculés à Genève, sans compter ceux provenant de la France et du canton de Vaud. Il y a donc cinq fois plus de motards à Genève par rapport à

la deuxième ville de Suisse qui en a le plus. Il demande s'il a des chiffres pour d'autres villes en Suisse.

L'auteur confirme qu'il faut ajouter à ce chiffre les deux-roues motorisés venant d'autres cantons et de France. Il pense qu'il est possible de diviser par deux le nombre de motos sur les routes entre l'hiver et l'été. Il est donc difficile d'évaluer concrètement sur une année complète ; il faudrait faire une moyenne entre l'été et l'hiver.

Un député (S) relève qu'il y a plus de 55 000 deux-roues motorisés immatriculés à Genève. Certaines motos peuvent polluer plus qu'une voiture, que ce soit en termes de bruit ou de pollution atmosphérique. Cela pose de gros problèmes de santé publique. La question politique est de se demander s'ils veulent vraiment faciliter la vie de tous ces deux-roues motorisés qui empruntent les routes à Genève. Le parti socialiste ne souhaite pas cela et préfère favoriser d'autres moyens de transport comme le vélo, voire même le vélo électrique, ou les transports publics. Il demande dès lors pourquoi cela serait une bonne chose politiquement de favoriser les deux-roues motorisés.

L'auteur indique ne pas penser qu'il faille les remplacer, car il est en faveur d'un système multimodal. Il explique qu'il ne sera pas possible de forcer un motard à utiliser un vélo. Ces derniers se déplacent ainsi, car ils prennent nettement moins de temps aux feux, consomment moins et polluent moins. Concernant les nuisances sonores, ces derniers doivent légalement ne pas faire plus de bruit que ce qui est nécessaire au risque d'être amendés à hauteur de 890 francs. Il n'est pas possible en tant que législateur d'interdire aux deux-roues motorisés d'utiliser les voies de bus au motif qu'une large minorité fait du bruit. Il poursuit en indiquant que les vélos électriques ne polluent peut-être pas au moment de leur utilisation, mais il ne faut pas oublier qu'il est nécessaire de recharger quotidiennement son vélo, ce qui consomme de l'électricité, et que le recyclage des batteries pose d'énormes problèmes. Il n'est pas nécessaire de faire une guerre entre les vélos et les motos, car chacun y trouve son compte. Il n'est toutefois pas si sûr que les vélos électriques soient beaucoup moins polluants que les motos. Il s'agit donc d'une pollution silencieuse qui leur retombera dessus par la suite. Il estime qu'il est nécessaire de faire en sorte que les deux-roues motorisés et non motorisés puissent être favorisés pour aller plus rapidement.

Un député (MCG) rappelle qu'ils ont une obligation constitutionnelle d'assurer la fluidité du trafic. Deux aspects sont directement concernés : la complémentarité et la diversité. Permettre aux motos d'aller dans les voies de bus permet de réduire le trafic et d'améliorer la fluidité du trafic. Il estime en plus que les deux-roues motorisés n'ont pas d'impact sur les TPG de par leur rapidité. Il y a toutefois des zones où ce n'est pas imaginable, par exemple à

la rue du Rhône. Il y a toutefois de grands axes sur lesquels c'est possible. A contrario, la route de Malagnou permettrait parfaitement cela.

Un député (S) confirme que la constitution apporte les éléments présentés par le député MCG. Il rappelle toutefois que la population a voté à 68% la LMCE qui prévoit une priorité aux transports publics et aux modes de transports doux en zone 1 et 2. Ce sont des choix politiques qu'ils doivent prendre et il y a manifestement des partis qui préfèrent favoriser le transport individuel polluant.

M. Messenger indique tout d'abord que la possibilité d'autoriser d'autres usagers sur les voies de bus est prévue par le droit fédéral. A Genève, les taxis, les véhicules transportant des personnes en situation de handicap et les cycles peuvent les utiliser quand c'est signalé. L'utilisation des voies de bus par les taxis fait l'objet de discussions régulières dans un groupe de travail avec les taxis et les TPG. Les cyclistes sont admis sur les voies de bus s'il y a suffisamment de place ou si la pente est suffisante pour ne pas gêner la progression du bus. Les véhicules prioritaires peuvent également utiliser sans restriction les voies de bus.

Dans le cadre des états généraux de la mobilité, un certain nombre de personnes désiraient voir les motos pouvoir circuler sur les voies de bus partant de l'idée que cela permettrait de fluidifier le trafic pour tout le monde. A cette époque, cinq axes pouvant être testés ont alors été identifiés par le DETA : deux tronçons sur la route de Ferney, le pont du Mont-Blanc, la route des Jeunes et la voie centrale entre le P+R et la rampe Quidort. Les arrêtés relatifs à ces cinq axes ont fait l'objet d'un recours par la Ville de Genève. La procédure a duré environ une année. Les arrêtés les axes situés sur le territoire administratif de la Ville de Genève ont été annulés par le tribunal pour un vice de forme dans la procédure. Les mesures situées hors du territoire administratif de la Ville ont toutefois été acceptées. Il y avait trois conditions de succès à ces tests : une fluidification du trafic, aucun impact pour les TPG et pas de détérioration des conditions de sécurité pour les usagers. Les tests ont débuté en août 2017 sur la route des Jeunes et en avril 2018 sur la route de Ferney. Ils ont fait l'objet d'une analyse par un bureau externe spécialisé en mobilité. Ces analyses ont été rendues publiques par le DI lors d'un communiqué de presse du 28 septembre 2018. Concernant la route des Jeunes, la circulation sur la voie de bus présente un gain de temps important pour les deux-roues motorisés. La vitesse commerciale des TPG n'a pas été impactée, mais la fluidité du trafic générale n'a pas été améliorée. Aucun accident n'a eu lieu, mais la police a constaté que les motos commettaient plus d'infractions. La police craint également que le fait que cette mesure ne puisse pas être généralisée à l'ensemble du canton pourrait

favoriser des comportements illicites sur d'autres voies de bus. Concernant le test sur la route de Ferney, le gain de temps pour les motos a été significatif. La vitesse commerciale des TPG a été impactée négativement, car la présence des motos a rendu nécessaire la modification de la signalisation lumineuse de certains carrefours pour des raisons de sécurité, ce qui péjore les bus des TPG, car il a fallu mettre un feu unique au carrefour et donc ne plus accorder une priorité supplémentaire aux TPG. Les retards observés pour les bus sont dus à cette situation. Une augmentation des infractions est également constatée par la police. Il fera parvenir un lien permettant de télécharger les rapports de ces deux bilans.

L'auteur de la motion 2504 et du PL 11988 rappelle que ce dernier a déjà été présenté en commission des transports. De façon succincte, ce projet de loi est beaucoup plus radical que la motion 2504. Le projet de loi a été gelé en attendant la phase test qui était à moitié acceptée. Ce projet de loi a été dégelé suite à l'arrêt des phases de test.

Le président relève qu'il est proposé de lier le projet de loi 11988 et la motion 2504, notamment pour que M. Dal Busco puisse s'exprimer sur les deux. Aucun député ne s'oppose.

Séance du 20 novembre 2018

Audition de M. Thierry Derobert, conseiller municipal PLR à Lancy et membre de Generation2Motards, M. Christian Niquille, instructeur chez Motards du Monde, et M. Aristos Marcou, conseiller municipal PLR à Lancy et porte-parole de Generation2Motards, ainsi que M. Antoine Gaillard et M. Christian Rinolfi

M. Marcou explique tout d'abord que les cinq auditionnés du jour représentent 9 associations dont le Norton Sport-Club, Swiss-Moto, 2roues Suisse section Genève, Toutes En Moto et le Vespa Club. Il indique qu'ils ont suivi les différents tests menés par le département. Un de leur membre avait contacté le DETA afin de proposer que de tels tests soient menés à Genève.

M. Derobert explique qu'il y a un problème de mobilité à Genève. La moto est un engin permettant de se déplacer plus facilement, de sa parquer plus aisément et de moins polluer. S'ils arrivent à concilier l'ensemble des acteurs de la mobilité à Genève en leur donnant plus de facilité, tout le monde sera gagnant. S'il est ainsi possible de se déplacer sur les voies de bus sans ralentir les TPG, sans déranger les vélos et les autres transports et sans augmenter les risques, ils sont en faveur de cette mesure. Il indique en outre qu'il se déplace tous les jours en moto pour se rendre au travail afin d'éviter

de perdre du temps dans ses transports professionnels. Le deux-roues motorisé représente un gain de temps considérable pour les professionnels qui se déplacent ainsi.

M. Antoine Gaillard estime que c'est une solution pragmatique que de permettre aux deux-roues motorisés de pouvoir emprunter les voies de bus afin. La ville de Genève n'est pas circulaire aisément car il y a beaucoup de monde sur les routes. Le fait de pouvoir utiliser les voies de bus est une solution pragmatique pour un problème très actuel.

M. Christian Rinolfi indique que beaucoup de gens se déplacent en moto car c'est un moyen de transport agréable et pratique à plusieurs niveaux. S'il est possible d'allier l'utile à l'agréable en permettant aux deux-roues motorisés d'emprunter les voies de bus, tout le monde sera gagnant.

M. Niquille ajoute que, si les deux-roues motorisés ont la permission de circuler sur les voies de bus, cela pourrait inciter des conducteurs de voitures à utiliser ce mode de transport et ainsi désengorger le centre-ville.

M. Marcou relève que la motion déposée demande de refaire des essais sur cinq axes transversaux. En ayant pris connaissance des conclusions du département, ils ont été surpris par la différence entre le rapport produit en mars sur la route de jeunes et la réinterprétation des chiffres faite en septembre. Il est important de préciser que le test effectué à Ferney n'a duré que quelques mois à place de durer, comme prévu, une année. Des mesures comparatives ont été faites avant, pendant et après le test. Les mesures avant le test ont été faites en février. Selon le rapport pour les mesures en février, 2405 motos sur le premier poste et 2330 motos sur le deuxième poste ont été comptabilisées sur près de 80 000 véhicules. En mai et en juin, il y a eu respectivement 4995 motos sur le premier poste et 7830 sur le deuxième poste et il y en a eu 6240 sur le premier poste et 5860 sur le deuxième poste sur plus de 80 000 véhicules. Il est donc clair que les chiffres avant et après ne sont absolument pas comparables car il y a notamment beaucoup moins de véhicules qui circulent en février. Ils ont également appris que, selon rapport, il n'y a pas d'intérêt pour les voitures. Or le rapport indique qu'une voiture gagne 40 secondes le matin si les deux-roues motorisés sont autorisés à aller sur la voie de bus et 7 secondes en heure creuse. Selon le rapport, une voiture perdrait 7 secondes en heure du soir. Les motos gagnent une minute et 40 secondes en heure de pointe et 20 secondes en heure creuse. En outre, ils ont entendu dire que les bus perdaient du temps avec cette mesure, mais le rapport annonce un gain de temps de 30 secondes le matin et de 3 secondes le soir. Le bus perdrait toutefois du temps en heure creuse pour des raisons peu claires. Les conclusions du rapport sont loin d'être aussi négatives que ce qui a été dit. Il a également été dit qu'il y avait une augmentation des infractions.

Or, avant l'entrée en vigueur de la mesure, les deux-roues motorisés en infraction représentaient 28,5% des véhicules en infraction. Pendant la période d'essai, ils représentaient plus de 23% des véhicules en infraction. Il y a donc eu une baisse des infractions pendant la période des tests. En plus de cela, avant le test, les contrôles ont été faits de 6h45 à 9h. Pendant le test, les contrôles ont été faits de 5h30 à 9h00, ce qui représente 75 minutes de plus. Le même rapport a mesuré les temps de parcours des deux-roues motorisés quand c'était encore interdit et quand c'était autorisé pendant la phase d'essai. Quand c'était interdit, un deux-roues motorisé mettait une minute et 50 secondes pour parcourir la route de Ferney le matin. Une fois que cela a été autorisé, il mettait deux minutes et deux secondes. En heure creuse, il mettait une minute et 32 secondes quand c'était interdit et une minute et 41 secondes pendant la phase de test. Cela veut dire que lorsque la circulation pour les deux-roues motorisés est autorisée sur les voies de bus, ces derniers roulent moins vite. Ils expliquent cela par le fait que ces derniers peuvent rouler sereinement sans devoir faire attention à un éventuel contrôle. Si de nouveaux tests sont menés et sur la base des chiffres présentés, il faudrait le faire au minimum pendant une année pour avoir des chiffres comparables.

Une députée (S) demande s'ils estiment qu'il est utile et important de faire des tests comme le propose la motion ou qu'il serait possible d'entrer directement en matière avec le projet de loi. Elle demande ensuite s'ils ne voient pas un problème dans le fait d'autoriser toujours plus de monde à utiliser les voies de bus. Elle demande également ce qui les dérange aujourd'hui du point de vue du comportement des motards car de nombreux deux-roues motorisés remontent les files ou utilisent les voies de bus alors que ce n'est pas autorisé.

M. Derobert explique que, ce qui les dérange c'est que les motos prennent des risques et que cela peut mettre en danger les vélos et embêter les voitures qui n'en peuvent plus de voir cela. C'est la raison pour laquelle ils désirent pacifier tout cela avec des solutions qui sont finalement assez simples. Il admet qu'il serait possible de continuer avec la situation bancaire actuelle, mais ils cherchent justement une situation moins bancaire et légale pour que tout le monde puisse rouler pacifiquement. Il explique ensuite qu'ils seraient satisfaits que cette mesure entre en vigueur rapidement sans devoir passer par une phase de tests. En effet, la plupart des tests ont été concluants au regard du rapport. Ils aimeraient ainsi aller de l'avant avec une phase de réalisation.

M. Marcou admet que certaines voies de bus sont chargées. Les vélos peuvent circuler sur les voies de bus de plus de 4,5 mètres. Les taxis, les véhicules prioritaires et les véhicules de transport pour les handicapés ont également le droit de les utiliser. Il indique qu'il a eu cinq accidents en vingt

ans en restant correctement dans les files. Il relève en outre qu'il y a une incohérence dans le fait d'utiliser deux tonnes pour transporter une seule personne. Une telle mesure permettrait ainsi d'offrir un confort supplémentaire dans l'utilisation de la voirie et permettre de moins polluer car plus le trafic est rapide, moins on passe de temps dans son transport et, ainsi, moins on pollue.

Un député (UDC) relève qu'il y a un problème numérique à Genève étant donné que près de 55 000 deux-roues motorisés sont immatriculés dans le canton. Cela pose tout un certain nombre de problèmes à commencer par les places de parking. Il en manque certainement au moins 20 000. Il relève que les motos avaient la possibilité, pendant un certain temps, de se parquer sur les trottoirs. Il demande si c'est un problème qu'il faut mettre en parallèle avec l'utilisation des voies de bus par les deux-roues motorisés. Il demande en outre si les tests proposés par la motion sont nécessaires et, si oui, sur quelle durée ces derniers devraient avoir lieu.

M. Marcou explique qu'ils n'ont jamais pris position pour l'arrêt fédéral concernant la possibilité de se parquer sur les trottoirs. Ce sont des considérations politiques et, en tant qu'associations, ils ne veulent pas se mêler de cela. Il faut évidemment et rapidement plus de places de parking pour les deux-roues motorisés. Il devient très compliqué de se garer dans certains quartiers de Genève. Concernant les tests, ils sont convaincus de la positivité des tests qui ont eu lieu, notamment de par le retour des près de 3 000 membres qu'ils représentent. S'ils décident de refaire une phase de test, il faudra que cette dernière dure au minimum un an de sorte à pouvoir établir des comparaisons crédibles.

Un député (Ve) relève que le peuple a voté la LMCE qui prévoit de favoriser la mobilité douce et des TPG au sein des zones 1 et 2. Il y a donc une opposition entre le texte voté par la population et les mesures qu'ils préconisent en faveur des deux-roues motorisés.

M. Derobert indique ne pas vouloir rentrer dans l'aspect politique de ces mesures. Ils estiment toutefois qu'il doit y avoir une cohabitation avec les différents moyens de transport utilisés par les Genevois.

M. Marcou confirme que la LMCE donne cette priorité dans les zones une et deux et ils ne contestent pas cela. Toutefois, tant que la traversée du lac n'est pas faite, le U lacustre doit rester fluide et certains axes, notamment les pénétrantes, doivent également rester fluides. Il y a ainsi des axes pertinents qui peuvent sans problèmes voir de telles mesures être appliquées sur les voies de bus.

Un député (PDC) demande clairement leur position par rapport à ces deux textes. Il demande également si c'est une volonté pour eux de pouvoir aller jusqu'au centre-ville en utilisant les voies de bus.

M. Derobert indique qu'ils sont en faveur des deux textes. Tout ce qui permettra de trouver une solution est positif. S'il faut passer par une phase de tests, car ils ne sont pas convaincus par ces mesures, ils sont en faveur d'effectuer cela sur les cinq axes proposés par la motion. En revanche, si aujourd'hui les députés sont convaincus par l'utilité et la bienfaisance de ces mesures et qu'ils désirent d'aller de l'avant, cela leur convient parfaitement. Concernant la possibilité d'aller au centre-ville, ils ne désirent pas une carte prioritaire sur tout le canton, mais simplement plus de facilité. Si c'est sur cinq axes, c'est un bon début. Si cela est étendu sur tout le territoire de Genève, c'est encore mieux. Ils préfèrent ainsi plus le projet de loi mais la motion est un bon début.

Un député (S) relève que, si la facilité de déplacement en deux-roues motorisé est favorisée, ces derniers pourraient être toujours plus nombreux à Genève. En termes de politique de mobilité globale, il demande si, politiquement, c'est une bonne idée de faciliter ce mode de transport.

M. Marcou indique tout d'abord qu'il y a une volonté au niveau fédéral de favoriser le deux-roues motorisé. En 20 ans, les choses ont énormément changé. Les 50cm³ ne sont plus limités et si une personne dispose d'un permis voiture, il peut obtenir un permis pour les 125 cm³ en faisant 8 heures de cours. Il estime de ce fait qu'il y a une volonté de favoriser ce moyen de transport. Il est certain que les deux-roues motorisés sont nombreux à Genève. Il serait possible d'entraver la vie des motards, mais ce serait un désastre économique et écologique. Ils constatent un problème, certainement à l'instar des députés, et que ce projet de loi ainsi que la motion proposent une solution.

Un député (S) relève que, selon un article du journal Le Temps, une personne sur sept vit dans un endroit en Suisse où le seuil de pollution sonore est dépassé. C'est un vrai problème de santé publique. Il affirme ainsi qu'ils doivent prendre des décisions politiques claires en raison de ces questions de santé publique. Il demande quelle est pour eux la contribution négative des deux-roues motorisés par rapport à cette problématique du bruit et des nuisances.

M. Derobert confirme qu'une moto peut faire beaucoup de bruit, mais les amendes coutent extrêmement cher. Il remarque toutefois qu'une voiture cherchant une place de parking ou coincée dans un bouchon fait aussi du bruit. Le goudron phonoabsorbant permet de réduire le bruit engendré par les

véhicules, ce qui est très bien. Tous les véhicules hormis les vélos font du bruit. Ainsi, plus la fluidité des véhicules sera améliorée, moins les nuisances sonores seront présentes. La fluidification est donc selon lui une des clés pour réduire les nuisances engendrées par le bruit.

Un député (S) demande si le département peut fournir quelques informations concernant les tests menés à Baden.

M. Messager explique que l'exemple de Baden concerne une seule voie de bus qui se situe sur une longue pénétrante. A droite de cette route, il y a une montagne et donc aucune intersection avec d'autres routes. C'est ainsi un exemple très spécifique. L'exemple de Londres est aussi très particulier, car les voies de bus s'arrêtent systématiquement avant les carrefours. Il n'y a pas de feux préférentiels pour les bus aux carrefours. A Genève, la situation n'est pas comparable à ces deux exemples. En outre, il y a un péage urbain à Londres qui permet de réguler le trafic, ce qui n'est pas le cas à Genève. Concernant le travail du département sur les cinq axes identifiés pour la phase de test, c'est un travail qui a été mené avec la police et les TPG. Il précise qu'ils ont eu de la peine à trouver d'autres axes sur lesquels de tels tests pourraient être menés. Concernant les infractions, il serait bien d'entendre la police sur ces points.

Séance du 4 décembre 2018

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI, présentation de sa stratégie en matière de mobilité avec un focus sur les 2RM

M. Dal Busco entame une présentation sur sa stratégie en matière de mobilité (en annexe). Il entame tout d'abord une présentation sur les tendances observées dans le but de cadrer l'orientation des investissements futurs. Il précise qu'il aborde ce dossier de la mobilité avec pragmatisme et sans parti pris afin de pouvoir penser une mobilité cohérente. Le stationnement est un élément fondamental des autres moyens de transport. Les 5 éléments qui sous-tendent leur réflexion sont la transition, l'accompagnement, la complémentarité, la redistribution et les infrastructures. La mobilité est un élément central de la prospérité. Il présente ensuite le cadre légal autour de la mobilité. Il précise qu'ils ont fortement mis l'accent sur la mise en service du Léman Express, en faisant notamment de sorte que la vitesse commerciale soit améliorée. Il indique, à titre d'exemple, que l'amélioration d'un km/h de la vitesse commerciale du tram 12 permettrait d'économiser un million par année.

Il présente ensuite les quatre priorités stratégiques du DI. Les transports seront réorganisés en fonction du Léman Express. Il insiste sur le fait qu'il

faut tout mettre en place pour qu'un maximum de gens l'utilise. Lors de l'inauguration du Léman express, il y aura 3200 places par heure sur cette ligne. C'est l'équivalent d'une autoroute à quatre voies (deux fois deux voies). Ils ont mis en service progressivement certains services du Léman Express, par exemple entre Lancy-pont-Rouge et Coppet. Dans les prochains jours, ils vont passer au train au quart d'heure toute la journée entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge. Aux frontières, ils estiment que le Léman express est de nature à diminuer de 12% le passage aux frontières. Durant le mois d'août, lorsque tout se déroule bien en matière de circulation, la diminution observée représente la moitié de la diminution potentielle aux frontières avec le Léman Express. La volonté du Conseil d'Etat est de faire en sorte que tout cela conduise à des changements d'habitudes de façon durable. Le Conseil d'Etat proposera en outre des modifications législatives, notamment en matière de stationnement. Une des mesures de réorganisation des TPG concernera le rabattement sur les gares des transports publics en ville. Ils travaillent beaucoup sur les interfaces. En décembre 2019, tout ne sera pas terminé (par exemple autour de la gare des Eaux-Vives). Il a toutefois demandé aux services concernés que la fonctionnalité de l'interface soit assurée. Ils mettent également beaucoup de pression sur les Français pour que la mise en œuvre soit efficace. Le principe du rabattement des lignes de bus sur les lignes du Léman Express a été présenté à toutes les communes. Ces dernières ont accueilli de façon très favorable le principe quoiqu'il y ait encore quelques ajustements à effectuer.

Le PATC 2020-2024 leur sera transmis prochainement. Ce dernier servira de base au contrat de prestations. Ils espèrent que les budgets permettront de réaliser tout cela. Ce serait dommage que la mise en œuvre de cette infrastructure ne se fasse pas correctement. Au terme du PATC, + 50% des véhicules pneus TPG seront électrique ; ils diminueront ainsi la part thermique de façon conséquente.

Il rappelle ensuite les principes de la LMCE. Cette loi consacre un principe de territorialité. Le pendant de cela est que des axes sont rendus plus fluides pour le transport individuel motorisé. Cela concerne notamment le U lacustre. Ils font actuellement des travaux avec la Ville de Genève sur le quai Gustave-Ador. Les travaux sur les quais de la rive droite démarreront l'année prochaine. Sur la moyenne ceinture, il y a encore quelques points noirs sur lesquels ils doivent travailler. La LMCE trouve son sens dans la réalisation parallèle de toutes les différentes mesures. Il faut donc être crédible sur la moyenne ceinture. C'est d'autant plus important que, par exemple, des travaux gigantesques auront lieu à la gare Cornavin dont l'ordre de grandeur financier atteint celui du CEVA. Il faudra donc dégager, dans ce quartier, le

trafic individuel motorisé. Pour ce faire, il faudra absolument avoir une moyenne ceinture efficace.

Il présente ensuite les nouvelles infrastructures qui seront mises en place entre 2019 et 2023 et ainsi que les travaux qui commenceront durant cette période. Il s'est engagé personnellement auprès de M^{me} Leuthard pour que les travaux du tram du Grand-Saconnex commencent en 2022. Il présente ensuite les infrastructures routières qui seront mises en place en 2019-2023. Ces dernières sont nécessaires, car complémentaires du développement des transports en commun. Le Boulevard des Abarois sera mis en service en 2022, soit quand les premiers habitants du secteur de Saint-Mathieu arriveront. Ce boulevard est important, car une partie du trafic sera envoyé dessus afin de le brancher sur l'autoroute. La Zimeysa sera connectée directement avec l'autoroute grâce au barreau de Montfleury.

Il aborde ensuite le thème du renforcement de la mobilité douce. Ils remarquent qu'en offrant des parcours continus et sécurisés, le transfert modal a lieu. La liaison entre Cornavin et les Eaux-Vives nécessitera donc la construction de la passerelle du Mont-blanc. Ils essaient de connecter les gares correctement et leurs équipes travaillent afin de trouver des solutions pour concrétiser cela.

Il aborde ensuite sa stratégie sur les deux-roues motorisés et présente tout d'abord quelques éléments factuels. Au regard de tous les éléments présentés quant aux problèmes de stationnement notamment, il est légitime de se demander s'il n'est pas indélicat de favoriser les deux-roues motorisés. Il présente ensuite les essais menés pour les deux-roues motorisés sur les voies de bus. Il précise que l'essai s'est terminé avant la fin de la dernière législature. La question qu'il a dû trancher concernait l'effacement des pictogrammes sur la route. Concernant la route de Ferney, il a directement décidé d'arrêter les essais sur ce tronçon. En effet, il y avait trois conditions cumulatives pour le succès de ces tests et ces dernières n'étaient pas remplies pour la route de Ferney. Ils ont donc examiné ces essais en les passant au crible de ces conditions. Concernant la fluidité du trafic, il n'y avait rien de significatif pour les voitures. Et quant à l'impact sur la vitesse commerciale des TPG, il est possible de remarquer que cette dernière a sensiblement diminué pour des raisons qui sont liées à la régulation du trafic.

M. Messenger précise qu'à l'intersection avec le chemin du Pavillon, ils ont dû placer le « tourné à droite » à la place de la fin de la voie de bus pour des raisons de sécurité, avec un feu unique commandant l'ensemble des voies de circulation. Cela empêchait de laisser un avantage aux TPG. C'est ce qui a engendré la péjoration de la vitesse commerciale des TPG.

M. Dal Busco présente ensuite les conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers. Au regard des trois conditions présentées, c'est ce qui a conduit le Conseil d'Etat à mettre fin à ces essais et à affirmer qu'il n'était pas opportun de reconduire ou faire perdurer des essais. Il est clair qu'il y a un déficit chronique de places de stationnement pour les deux-roues motorisés. Il est dès lors totalement incohérent de vouloir favoriser les deux-roues motorisés alors que la situation du stationnement est d'ores et déjà problématique. En plus de cela, il y a un élément nouveau concernant le parcage. Il s'agit d'un arrêt du Tribunal fédéral. S'agissant de la tolérance en matière de stationnement des deux-roues motorisés, la répression n'est pas leur priorité et ils ont fait un travail scientifique pour identifier les secteurs à enjeux en matière de stationnement. Ils ont identifié 80 secteurs dans lesquels la demande dépasse l'offre. Il faudra créer 2350 places pour répondre à cette demande. Ils proposent ainsi de créer 550 places dans des ouvrages ainsi que 1800 places en voirie jusqu'à l'année prochaine. Concernant les places de stationnement en voirie, ils vont affecter un certain nombre de places voitures pour les deux-roues motorisés. La justification de ce remplacement se base sur deux aspects, notamment du fait que le nombre de macarons distribués diminue au regard des nouvelles règles d'attribution de ces derniers (7500 macarons en moins délivrés en ville de Genève).

M. Dal Busco ajoute qu'ils mettent une pression maximale du côté français pour que les P+R côté français soient prêts le plus rapidement possible à l'horizon Léman Express. Il indique en outre qu'il va rencontrer ces prochaines semaines différentes entreprises, par exemple dans le quartier de la ZIPLO afin de les sensibiliser aux problématiques des places de stationnement. L'idée est de faire en sorte que la place de stationnement soit moins attractive afin de favoriser le transfert modal.

Un député (MCG) demande s'il est plus important d'augmenter la fluidité des TPG ou de diminuer le risque d'accident des deux-roues, motorisés ou non. Il demande s'il serait possible de mettre les vélos sur les voies de bus en même temps que les deux-roues motorisés et de déterminer si c'est réalisable. Il demande si un deux-roues motorisé est plus bruyant à l'arrêt ou en marche. Il demande finalement comment il pense contrôler le nombre de véhicules frontaliers pendulaires qui font majoritairement du bruit. Il demande finalement comment il compte contrôler que les places de stationnement créées pour les deux-roues motorisés sont bien utilisées par ces derniers, et non pas des vélos par exemple.

M. Dal Busco estime que sa première alternative est étrange. Il désire évidemment favoriser la vitesse commerciale des TPG, ce qui est pragmatique. C'est une priorité en matière d'efficacité, surtout en zone

centrale. Il poursuit en indiquant qu'il a l'impression que les règles en matière de circulation sont peu respectées à Genève, contrairement à ce qui se passe en Suisse alémanique. C'est une des sources de tension, car beaucoup de gens ne respectent pas les règles de circulation, que ce soit les vélos, les motards ou les voitures. Nulle part ailleurs en Suisse de telles mesures sont vigueurs, ce d'autant que les cantons sont contraints de respecter des normes de bruit imposées par le droit fédéral. Pour répondre à une de ses questions, un deux-roues motorisé fait moins de bruit à l'arrêt. Concernant les véhicules étrangers qui font possiblement plus de bruit que les véhicules suisses, c'est une raison supplémentaire pour les dissuader de venir et de ne pas leur permettre de venir sur les voies de bus. C'est ainsi un argument qui va dans le sens qu'il prône. Il conclut en affirmant que sa vision des choses est qu'il faut mettre de l'ordre dans tout cela. Ce n'est pas en créant une confusion tous azimuts qu'ils y arriveront. Finalement, après avoir rencontré et discuté avec les représentants d'associations de motards, plusieurs sont contre le fait de faire une étude d'impact et des tests comme la motion le demande.

En réponse à une question d'un député (MCG), M. Schrenzel indique que le Tribunal fédéral affirme clairement qu'il n'y a pas d'appréciation ou d'interprétation possible : les deux-roues motorisés ne peuvent pas se stationner sur le trottoir. En outre, le TF affirme que les autorités ont une latitude dans l'allocation des ressources pour poursuivre certaines infractions ou non. Il est ainsi possible de prioriser la répression de certaines infractions. Il n'y a ainsi pas de tolérance pour les deux-roues motorisés. La jurisprudence est donc extrêmement claire.

Séance du 5 mars 2019

Les commissaires donnent les positions de leur groupe. Un député (MCG) indique que le MCG soutiendra cette motion. Suite au changement de Conseiller d'Etat, les différents essais ont été arrêtés sans qu'une analyse correcte soit effectuée. Un autre député (MCG) ajoute que l'essai qui s'est déroulé sous l'ancienne législature était positif. Certaines affirmations étaient incorrectes et ont été formulées afin de tuer le projet. Ce ne sont pas les deux-roues motorisés qui ralentissent les bus mais les vélos. En outre, une telle mesure permettrait de fluidifier le trafic sur la route. Toutes ces motos ne créent pas de bouchons et assurent ainsi une meilleure fluidité.

Un député (UDC) indique que le groupe UDC soutiendra ce texte. La phase de test à la zone de la Praille a été positive. Il regrette que la phase d'essai de la route de Ferney ne se soit déroulée que sur 4-5 mois, ce qui est insuffisant. Il aurait été intéressant, au regard de l'augmentation des amendes

d'ordre, de connaître la proportion d'augmentation du nombre de contrôles sur ces zones afin de connaître la réelle objectivité des chiffres présentés.

Une députée (PLR) indique qu'elle soutiendra personnellement cette étude. Il lui a semblé que certaines choses étaient légères dans les résultats présentés. En outre, le fait que des feux ont dû être modifiés démontre qu'il y a eu une certaine orientation dans le choix de tronçons compliqués pour effectuer ces essais. Une fois que cette étude aura été faite correctement, ils pourront prendre une décision. Un autre député (PLR) indique comprendre la logique de pousser plus loin une étude qui a été faite de façon incomplète. Il est toutefois sceptique quant au fait de mettre des motos sur les voies de bus et annonce ainsi qu'il s'abstiendra.

Une députée (Ve) indique que les résultats ont confirmé à quel point c'était une mauvaise idée. Cela va à l'encontre de la fluidité des transports publics et de la LMCE qui a été votée par le peuple. Il est ainsi exclu pour les Verts de mener encore une fois ces tests.

Un député (PDC) indique que le groupe PDC comprend la démarche de cette motion. Le but n'est pas d'empêcher les deux-roues motorisés de se rendre au centre-ville. Refaire une étude sur des axes, c'est donner de faux espoirs aux conducteurs de deux-roues motorisés. Cette motion ne va pas dans le sens de la promotion de la mobilité douce. En outre, il faut donner un signal clair à l'utilisation des voies de bus. Autoriser l'utilisation des voies de bus sur certains tronçons et pas d'autres compliquera la lisibilité de cette mesure. Cette motion n'est pas nécessaire et ils la refuseront.

Un député (S) indique que le groupe socialiste a déjà largement pris position négativement à ce propos. Ils rejoignent les arguments des groupes PDC et Verts, notamment sur la question du respect de la LMCE. Il y a environ 55 000 deux-roues motorisés immatriculés à Genève. Cela ne comprend pas ceux qui viennent d'ailleurs. Ils polluent énormément. Il est impossible pour eux de favoriser ce genre de mobilité à l'heure où les jeunes manifestent pour que les politiciens prennent des décisions en faveur du climat. Accepter cela ne va pas dans le bon sens et le groupe socialiste refusera cette motion.

Un député (EAG) indique que le groupe Ensemble à Gauche est opposé à l'encouragement de l'utilisation des deux-roues motorisés, ce d'autant plus sur les voies de bus. Toutefois, il arrive à tout le monde, lui-même compris, d'emprunter les voies de bus afin de se déplacer plus rapidement. Il y a une certaine tolérance en la matière à Genève. Toutefois, entre tolérance et autorisation explicite, il y a une différence. Ainsi, formaliser l'autorisation d'une tolérance ne consiste qu'en un franchissement d'un pas que lui-même

s'était refusé à franchir. C'est ce qu'il plaide et c'est pour cela que ces études sont superfétatoires. Le groupe Ensemble à Gauche votera ainsi contre cette motion.

Les travaux sur la motion 2504 étant terminés, le président met aux voix la M 2504 :

Pour :	6 (2 MCG, 1 UDC, 3 PLR)
Contre :	8 (1 EAG, 3 S, 2 PDC, 2 Ve)
Abstentions :	1 (1 PLR)

La M 2504 est refusée.

Conclusion

A la lumière des éléments contenus dans ce rapport de majorité, la majorité de la commission des transports est opposée à la circulation des deux-roues motorisés sur les voies de bus et vous demande ainsi de refuser cette motion.

Proposition de motion (2504-A)

Voies de bus : impact de l'usage accru du domaine public sur les temps de parcours des Transports publics genevois

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

- qu'une étude sur l'utilisation des voies de bus par les deux-roues motorisés a conclu à un effet partiellement positif sur un des deux axes choisis par le département des transports ;
- que d'autres véhicules utilisent les voies de bus sur plus de cinquante pour cent du réseau des Transports publics genevois ;
- qu'aucune étude d'impact sur la vitesse commerciale n'a été faite sur ces autres moyens de transport faisant un usage accru du domaine public,

invite le Conseil d'Etat

- à mener une étude sur l'impact réel des usagers qui font un usage accru des voies de bus sur le domaine public ;
- à mettre en place une phase test plus étendue de l'usage des deux-roues motorisés sur les voies de bus, cette fois-ci sur cinq axes transversaux du canton de Genève afin d'avoir une réelle étude de faisabilité et d'impact sur le trafic genevois.

Mobilité à Genève

Feuille de route 2018-2023

Commission des transports
4 décembre 2018



Département des infrastructures

06/12/2018 - Page 1

Tendances observées

- La proportion de détenteurs du permis de voiture diminue parmi les nouvelles générations.
- La part des déplacements effectués en transports publics et en mobilité douce augmente.
- La disposition d'une place de stationnement gratuite sur le lieu de travail augmente sensiblement l'utilisation de la voiture.
- L'augmentation du nombre de deux-roues motorisés tend à se stabiliser.

Transition

Evolution rapide des habitudes de déplacement, des modes de vie, des façons de travailler et des technologies

Accompagnement

Accompagnement proactif de l'Etat pour une mobilité efficace au service de la qualité de vie et de l'activité économique

Complémentarité

Chaque moyen de transport a sa place et son utilité

Redistribution

Réaménagement de la "géographie" de nos modes de transport dans le cadre de la LMCE et de la mise en service du Léman Express

Infrastructures

Mise en place du cadre adapté à chaque moyen de transport

Cadre

La Constitution (art. 190)

Elle impose à l'Etat de faciliter les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des moyens de transport. L'Etat doit à la fois garantir la liberté individuelle du choix du mode de transport et encourager la mobilité douce.

La Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)

Adoptée le 5 juin 2016 par 68% des Genevois-e-s, elle précise l'objectif et le cadre de l'action politique. Elle prévoit l'organisation du territoire en zones à l'intérieur desquelles certains modes de transports sont priorités. Elle pose les objectifs pour chaque mode de transport et pour les infrastructures qu'il s'agit de mettre en place dans l'objectif d'améliorer les déplacements.

La Loi sur la mobilité douce de 2011 fixe les objectifs dans ce domaine.

Le Programme de législature (2018-2023)

Il met en avant la prochaine concrétisation du Léman Express et souligne la nécessité d'accompagner cette évolution majeure de mesures fortes visant notamment à prioriser les modes doux dans le centre et à améliorer la vitesse commerciale des TPG.

4 priorités stratégiques

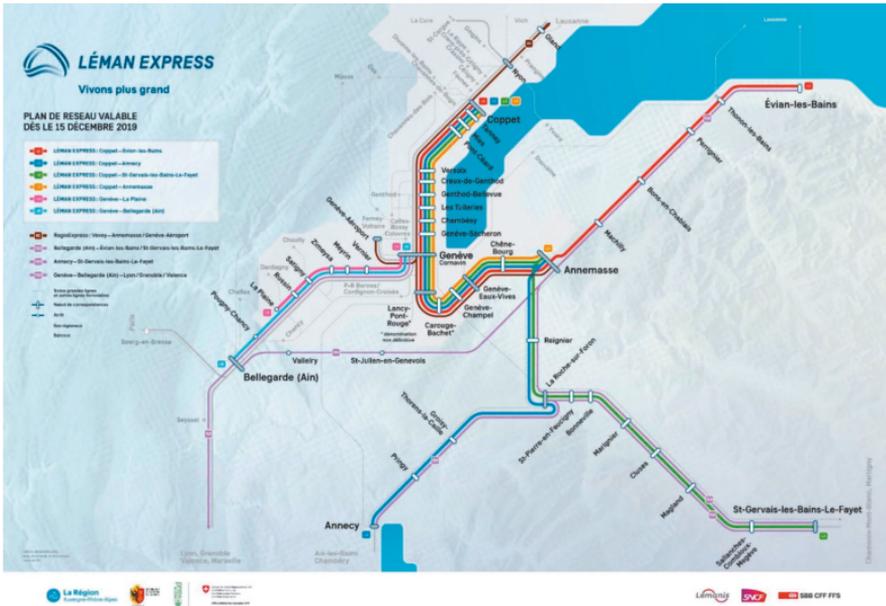
- ✓ **Elaborer un programme de mesures d'accompagnement pour faire du Léman Express (LEX) la véritable colonne vertébrale du Grand Genève**
- ✓ **Accélérer la mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)**
- ✓ **Réaliser les nouvelles infrastructures de transport public (tram et rail) et routières dans les délais prévus : concrétiser les projets d'agglomération en cours et anticiper le suivant auprès de la Confédération**
- ✓ **Accélérer la mise en œuvre la loi sur la mobilité douce**

06/12/2018 - Page 5

1. Faire du Léman express la colonne vertébrale du Grand Genève

06/12/2018 - Page 6

Léman Express: 3200 places/h par sens entre Annemasse et Genève



Dans un an, une nouvelle ère de la mobilité

En décembre 2019, le réseau Léman Express viendra profondément modifier les habitudes en matière de mobilité à Genève et dans la région.

La fréquentation du tronçon Coppet – Lancy-Pont-Rouge a fortement progressé depuis juin 2018, lancement de la première étape du Léman Express. Les trajets entre Cornavin et Lancy-Pont-Rouge ont même bondi de 150%.

A Genève, plus de 80% des habitants et près de 86% des emplois seront situés à moins de 1,5 km d'une gare du Léman Express

Le nouveau réseau offre le potentiel de réduire fortement le trafic pendulaire et ainsi d'apaiser la circulation dans le centre.

Pour assurer le succès de cette nouvelle offre de transport et encourager activement les changements d'habitudes, il est indispensable de mettre en place des mesures d'accompagnement efficaces.

Mesures d'accompagnement du LEX

Deux axes d'actions:

1. Adaptations des réseaux de transports

- Réorganisation des transports collectifs

2. Modifications Législatives

- stationnement
- H1 50

12.12.2018

Mesures d'accompagnement du LEX

1. Adaptation des réseaux de transports

Rabattement sur les gares et mesures liées

But: amener les clients depuis leur lieu de départ vers les haltes et gares

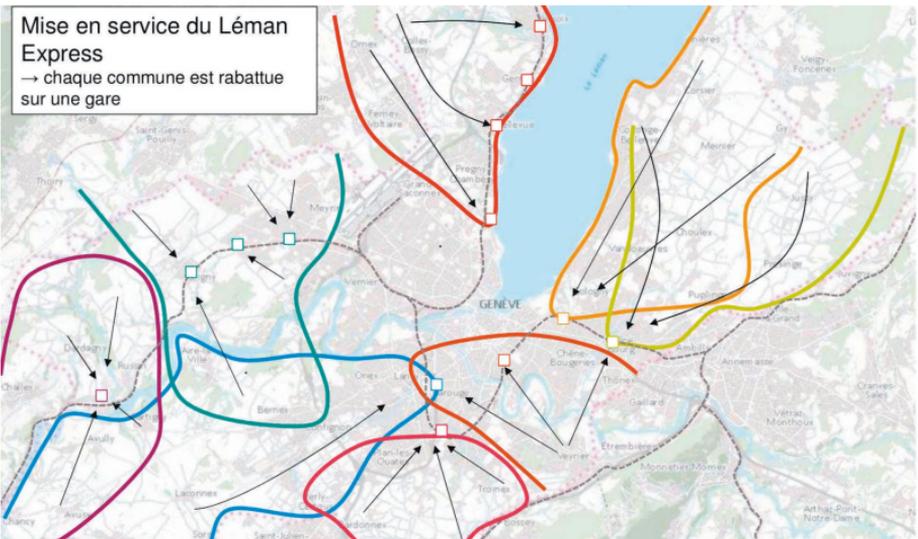
- Organiser les rabattements et les correspondances entre réseau ferroviaire et réseau urbain en intégrant le Léman Express dans la chaîne de déplacement
- ⇒ dynamiser le système de transports, en réorganisant les réseaux autour des nouvelles gares (chaque commune rabattue sur une gare y c. les lignes transfrontalières)
- ⇒ cadencer le rabattement des lignes sur les gares

Mesures liées:

- Des interfaces qui facilitent les transbordements
- Des cheminements piétons et des aménagements cyclables confortables et sécurisés ainsi que des espaces de stationnement vélos permettant de les protéger contre le vol et les intempéries
- Une offre P+R adaptée à la demande pour les voitures

06/12/2018 - Page 11

PATC 2020-2024 : nouvelle organisation des lignes régionales en rabattement sur le LEX



06/12/2018 - Page 12

Le Léman express dans le cadre du PATC

- **Le Plan d'action des transports publics 2020-2024 (PATC) prévoit une croissance de l'offre de + 20 % sur les cinq prochaines années pour l'ensemble des principaux opérateurs du canton de Genève par rapport à l'offre 2019**
- **OBJECTIFS :**
- **Intégrer le Léman Express dans la chaîne de déplacement des usagers des transports collectifs à l'échelle du grand Genève**
- **Offrir une meilleure capacité dans les secteurs où l'on observe une saturation du réseau**
- **Améliorer la vitesse commerciale des transports publics**
- **Développer l'offre en lien avec les nouveaux quartiers d'urbanisation**
- **Développer l'offre produite électriquement**
- **Développer l'offre de transports publics transfrontalière**

06/12/2018 - Page 13

Mesures d'accompagnement du Léman express

2. Modifications législatives

06/12/2018 - Page 14

Modifications législatives

Loi sur le réseau de transports publics (H150)

- Mise à jour de la H 1 50
- Nouveau projet de loi ouvrant crédit d'études et d'investissement de 53 MF

Modifications concernant la compensation du stationnement

- Loi d'application de la loi fédérale sur la circulation routière (LaLCR)
- Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)

2. Accélérer la mise en œuvre de la LMCE

Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)

Léman express et LMCE: des synergies indispensables

- Mise en œuvre de la moyenne ceinture
- Priorisation des transports collectifs et de la mobilité douce dans les zones I et II
- Aménagements de voies cyclables sûres et confortables
- Nouveaux espaces publics pour améliorer les transbordements
- Nouveaux axes de transports publics performants



06/12/2018 - Page 17

3. Réaliser de nouvelles infrastructures : trams, rails, routes

06/12/2018 - Page 18

Infrastructures transports publics 2019-2023

Mise en service

- **Fin 2019** : Tram d'Annemasse / dépôt En Chardon
- **Fin 2019** : Allongement des quais sur la Plaine (fin en 2021)
- **Fin 2020** : Tram 14 sur Bernex-Vailly
- **Fin 2021** : Tram 15 sur Cherpines-ZIPLO
- **Fin 2021** : BHNS Veyrier et ligne Champel-Grands Esserts
- **Fin 2022** : BHNS Axe Frontenex
- **Fin 2023** : Tram 15 jusqu'à St-Julien
- **En 2024** : BHNS Vernier-Genève*

Début des travaux

- **En 2021** : Travaux prép. extension Cornavin (2024)
- **Automne 2022** : Tram Grand-Saconnex*

* *Projets PA3 réintroduits par la Conseil fédéral en septembre 2018*

06/12/2018 - Page 19

Infrastructures routières 2019-2023

Mise en service

- **Fin 2020** : Barreau MICA
- **En 2022** : Boulevard des Abarois
- **Fin 2022** : Rte des Nations
- **Fin 2022** : Jonction du Grand-Saconnex
- **Fin 2023** : Elargissement autoroute Aéroport-Vengeron

Début des travaux

- **Fin 2022** : Barreau de Montfleury
- **En 2023** : Demi-jonction Vernier-Canada
- **En 2023** : Liaisons Genève-Sud

06/12/2018 - Page 20

4. Mobilité douce

06/12/2018 - Page 21

Renforcement de la mobilité douce



Prioriser – améliorer la qualité – collaborer avec les communes - réaliser

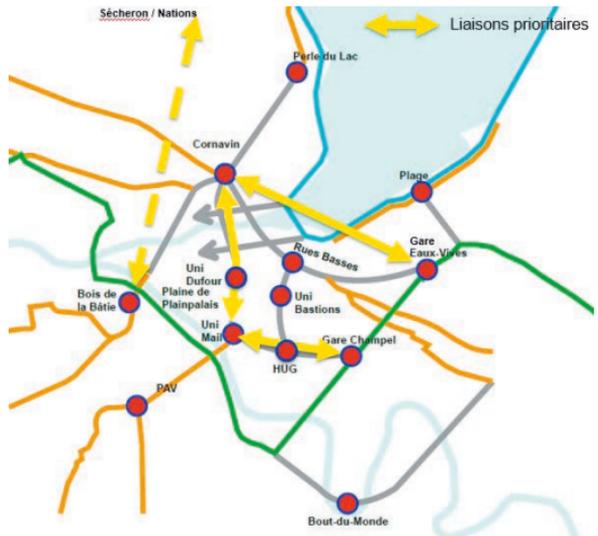
- ✓ Amélioration des conditions de déplacement des piétons
- ✓ Création d'une *taskforce* avec la Ville de Genève
- ✓ Futur plan d'actions de la mobilité douce → feuille de route (priorité aux réalisations concrètes!)

06/12/2018 - Page 22

Taskforce mobilité douce Ville – Canton

Nouveaux projets à étudier pour améliorer les continuités en ville

- Taskforce mise en place en septembre 2018 avec la Ville de Genève pour réaliser des liaisons prioritaires au centre-ville
- Priorité aux liaisons entre les gares



06/12/2018 - Page 23

Focus sur les deux-roues motorisés

Stratégie en faveur des deux-roues motorisés

- 4% des déplacements (en 2015)
- Engouement en raison de la congestion du trafic et d'autre part en raison du comportement des utilisateurs pour minimiser leur temps de parcours, et se stationner au plus près du lieu de destination.
- Les règles d'homologation de ces véhicules les classent, s'ils ne sont pas électriques, parmi les véhicules bruyants, et rend difficile l'assainissement du bruit routier, notamment en milieu urbain.
- 48% des accidents avec dommage corporel impliquent des deux-roues motorisés alors qu'ils ne représentent que 4% des déplacements et 10% des déplacements en transports individuels motorisés.

=> Dans ces conditions, favoriser les motos et les scooters reste délicat.

06/12/2018 - Page 25

2 Roues Motorisées dans les voies bus

> 2 ESSAIS

- Route des Jeunes [P+R Etoile - avenue Vibert]
 - ⇒ Sens sortie de Ville
 - ⇒ Mai 2017 – mai 2018
 - Monitoring TRANSITEC : sem. 26.04.16 / sem. 28.08.17 / sem. 16.10.17
- Route de Ferney [jonction autoroutière - place de Carantec]
 - ⇒ Sens entrée de Ville
 - ⇒ Avril 2018 – septembre 2018
 - ⇒ Monitoring TRANSITEC : sem. 19.02.18 / sem. 30.04.18 / sem. 25.06.18

> 3 CONDITIONS CUMULATIVES DE SUCCÈS

- Fluidification du trafic
- Aucun impact négatif sur la vitesse commerciale des TPG
- Aucune détérioration des conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers

06/12/2018 - Page 26

Fluidité du trafic

> ROUTE DES JEUNES

04.16	
	Voiture
HPM	1'27"
HC	1'31"
HPS	2'52"

10.17	
	Voiture
HPM	1'13"
HC	1'25"
HPS	2'24"

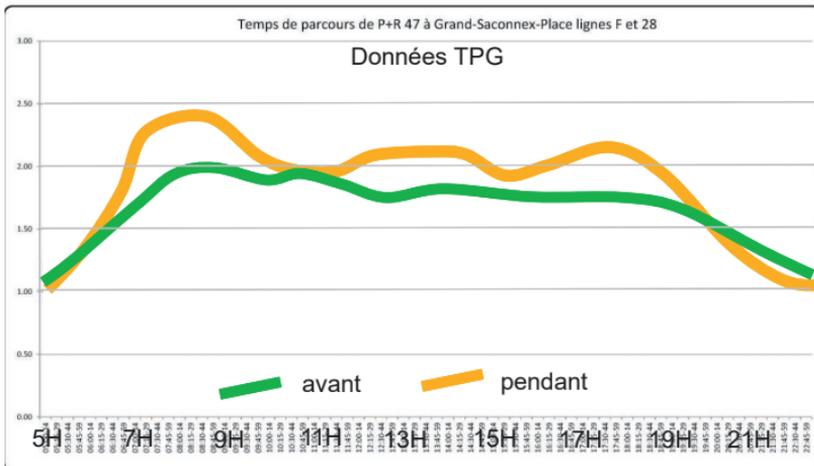
> ROUTE DE FERNEY

02.18	
	Voiture
HPM	4'24"
HC	2'07"
HPS	2'30"

05.18	
	Voiture
HPM	4'13"
HC	2'29"
HPS	2'58"

06/12/2018 - Page 27

Impact sur la vitesse commerciale des TPG



06/12/2018 - Page 28

Impact sur la vitesse commerciale des TPG

> RTE DE FERNEY / CH DU PAVILLON



06/12/2018 - Page 29

conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers

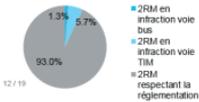
> AUGMENTATION DES DÉPASSEMENTS DE LIMITATION DE VITESSE

taux de motos en infraction

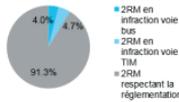
Rte des Jeunes : 7% -> 8.7%

Rte de Ferney : 3.3% -> 8.2%

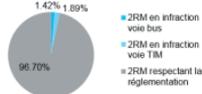
% de motos en infractions



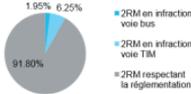
% de motos en infractions



% de motos en infractions



% de motos en infractions



> SÉCURITÉ DES CYCLISTES DÉGRADÉE

- Pas de piste cyclable (gabarit insuffisant)
- Cycles dépassés par la gauche par le TIM et par la droite par les 2RM.

> FAVORISATION DE COMPORTEMENTS ILLICITES DANS D'AUTRES VOIES DE BUS OÙ LES 2RM NE SONT PAS AUTORISÉS À CIRCULER

- Élément relevé par la Police routière (PolRout)

06/12/2018 - Page 30

Les orientations du conseil d'Etat

- Pour les motifs évoqués plus haut, il a été décidé de ne pas poursuivre l'expérience de circulation des deux-roues motorisés dans les voies bus .
- une approche pragmatique pour encadrer la pratique des deux-roues motorisés dans le respect du droit fédéral
- Compléter l'offre selon les besoins et possibilités offertes dans chaque secteur, jusqu'à ce que le déséquilibre structurel ait pu être corrigé.
- Une fois ce déficit comblé, s'assurer de la bonne utilisation des places pour améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables.
- Afin de répondre à la demande en déplacement exploiter les perspectives offertes par le Léman Express (LEX) dans le respect de LMCE.

06/12/2018 - Page 31

Répondre à la demande en stationnement des deux-roues motorisés

- La comparaison des immatriculations sur le canton (55'000) et ceux du nombre de place en voirie sur la ville de Genève (8500) augmente le déséquilibre et fausse le besoin en places de stationnement.
- La part des 2RM sur l'ensemble des deux roues est en baisse malgré une légère progression du nombre de 2RM en circulation;
- En ville de Genève, le nombre de 2RM immatriculé est de 16'352 unités en 2017; ce chiffre est stable depuis 2010;
- En ville de Genève, la part des les déplacements en 2RM pour motif travail, était de 6.8% en 2017; cette part est relativement stable voire en légère baisse (7.1% en 2011)

06/12/2018 - Page 32

Besoins supplémentaires de stationnement 2rm

- **80 secteurs identifiés dans lesquels la demande dépasse l'offre.**
- **2350 places à créer pour répondre la demande non couverte**
- **550 places supplémentaires dans des parkings en ouvrage et 1800 sur voirie**
- **la réalisation de ces nouvelles places permettra de répondre à la demande manquante constatée sur les 80 secteurs identifiés**

06/12/2018 - Page 35

Merci de votre attention

Date de dépôt : 22 mars 2019

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La motion N° 2504 propose de mener une étude sur l'impact réel des usagers qui font un usage accru des voies de bus sur le domaine public et de mettre en place une phase test afin que les deux-roues motorisés puissent utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI sur cinq axes transversaux du canton de Genève.

L'ambition de cette motion est d'étudier l'impact réel des usagers sur le domaine public sur la problématique susmentionnée, vu les prévisibles diminutions de places de parking voitures en surfaces pour développer les voies de bus.

L'objectif étant un gain de temps et de faire de la place aux voitures sur les voies de circulation et donc de fluidifier le trafic afin d'améliorer aussi la vitesse des transports publics.

L'Etat a d'ailleurs déposé un projet de loi N° 12417 afin de modifier la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05). Ce projet de loi traite de la problématique de la compensation des places de parkings en ouvrage à usages publics existants visant à fluidifier le trafic.

Le canton de Genève a d'ailleurs autorisé deux phases d'essais, soit à La Praille et sur l'axe de la route de Ferney. Il est regrettable que ces phases d'essais aient été faites sur une durée trop courte (quatre mois et six mois). Les résultats sont un gain de deux à trois minutes sur l'axe d'essai. Il n'y a pas eu de problèmes ni pour les TPG ni pour les cyclistes durant ces essais.

Il est regrettable que les deux phases tests n'aient duré que quatre et six mois, soit du mois de mars au mois de septembre. Ceci est largement insuffisant, d'où la proposition de faire des essais durant une année sur cinq axes transversaux.

En Suisse et à l'étranger, il y a des essais et des tests extrêmement encourageants.

A Baden (canton d'Argovie), le bus déclenche le feu 300 mètres avant d'y arriver, laissant ainsi le temps aux motards et aux cyclistes de passer au vert, cela fonctionne depuis 17 ans.

A Zurich, il y a des essais avec des feux adéquats et cela fonctionne également.

Il existe à Bâle, à Porto ou à Lisbonne des feux spéciaux pour les motos.

A Londres, à Stockholm, des tests concluants ont été effectués. Les avantages constatés ont été : la sécurité accrue et une meilleure fluidité du trafic.

A Londres, le résultat est très probant avec 42% de baisse des accidents avec les deux-roues motorisés suite à l'autorisation de circuler sur les voies de bus. La fluidité du trafic s'est par ailleurs améliorée dans la ville.

Aujourd'hui, il y a un gros report modal de la voiture sur la moto. Genève compte d'ailleurs 55 000 immatriculations de deux-roues motorisés soit cinq fois plus de motos qu'à Lugano, deuxième ville de Suisse avec 11 000 deux-roues motorisés.

Ce report modal est le fait de l'évolution de notre société ; il s'agit donc d'assumer ce changement de comportement des Genevois.

Pour faire un test, il n'y a pas besoin de demander une autorisation. La Confédération et l'OFROU soutiennent néanmoins les essais. Il s'agit, et vous l'aurez compris, uniquement d'une volonté politique.

Le droit supérieur permet de faire cela, car les cantons sont autonomes en matière de gestion de leur circulation. Ne serait-il pas plus intéressant de faire un essai sur tout Genève ? La question mérite d'être posée.

La solution existe donc avec une phase test pendant une année sur cinq axes importants afin de déterminer la fluidité du trafic, ce serait une bonne alternative.

Cette motion est enfin compatible avec la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, vu qu'en zone I la priorité doit être donnée à la mobilité douce et aux TPG alors que l'accès aux autres modes de transport n'est pas prioritaire.

Il est impératif que l'Etat anticipe les futurs besoins des utilisateurs de deux-roues motorisés de plus en plus nombreux dans notre canton et autorise ces phases tests surtout avec la diminution des places de parking programmées en surface à court et à moyen terme.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous recommande d'accepter la motion N° 2504.

Date de dépôt : 21 mai 2019

RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

Rapport de M^{me} Fabienne Monbaron

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette motion est née suite à la décision du Conseil d'Etat d'arrêter rapidement la phase de test permettant aux motos de circuler sur les voies de bus.

Ces tests avaient été initialement prévus sur plusieurs tronçons du canton et finalement restreints à deux d'entre eux seulement. L'une de ces mesures n'a duré que 3 mois.

Ces tests ont fait l'objet de rapports¹ rendus par un bureau indépendant qui permettent de comparer le nombre de véhicules de chaque catégorie, à différentes heures, quelles voies de circulations sont utilisées, la vitesse de parcours ainsi que le taux d'infractions, ce avant et après l'ouverture des voies de bus aux deux-roues motorisés.

Ces rapports peuvent s'interpréter en fonction de l'intérêt porté au sujet et chacun peut les minimiser ou les optimiser.

Le travail effectué en commission a démontré que ce sont plutôt les points de vue politiques sur le sujet que les résultats de ces rapports qui ont parlé en défaveur de cette motion. En effet, il ressort notamment des propos des députés issus de partis prônant l'avènement de la mobilité douce et des transports en commun que ceux-ci se satisfont de la situation actuelle. Il est clair que plus Genève sera bouchée et plus il sera difficile de s'y déplacer, plus il sera aisé de clamer que les transports publics et le vélo sont les seuls moyens de transport idéaux tant pour la rapidité des temps de trajet que pour la santé publique.

Pour le conseiller d'Etat chargé de la mobilité, il n'est pas cohérent de vouloir favoriser les deux-roues motorisés au regard du déficit chronique de

¹ Transitec – 2RM sur voies de bus, Bilan final – Route de Ferney, août 2018
Transitec – 2RM sur voies de bus, Bilan final – Route des Jeunes, DGT oct. 2017

places de stationnement qui est déjà problématique. Certains partis sont opposés à l'encouragement de l'utilisation des deux-roues motorisés, quand bien même certains de leurs membres reconnaissent les utiliser eux-mêmes, tout comme les voies de bus, pour se déplacer plus rapidement... Pour ceux-ci, la tolérance existante est donc suffisante et, surtout, elle ne nuit pas à l'image ! Pour d'autres, il n'est pas possible de favoriser ce genre de mobilité à l'heure où les jeunes manifestent pour que les politiciens prennent des décisions en faveur du climat. Ce à quoi la minorité répond qu'éviter que les 55 000 motos et scooters immatriculés sur Genève prennent leur juste place dans les files de circulation – ce qui paralyserait et polluerait d'autant plus tout le canton – est aussi un acte politique. Enfin, il semblerait que refaire une étude sur de nouveaux axes serait donner de faux espoirs aux conducteurs de deux-roues motorisés... Alors qu'il nous semble qu'au contraire, cela permettrait d'avoir des arguments en rapport avec la demande.

En effet, les deux rapports méritent une lecture attentive que vraisemblablement trop peu ont faite. On ne peut y trouver que deux points négatifs et uniquement sur le tronçon test de la route de Ferney :

- 1) Le temps de parcours des transports publics sur certaines portions du trajet est légèrement ralenti, mais le rapport précise : « *les temps de parcours sont variables d'un trajet à l'autre (temps d'arrêt en station, temps d'arrêt aux feux, conduite du chauffeur...)*. Les différences observées ne sont pas imputables à la présence de motos sur la voirie mais aux adaptations apportées à la régulation ». En effet, le choix de la route de Ferney a nécessité une modification de la signalisation qui a supprimé la possibilité de départ anticipé des transports publics, les reléguant ainsi dans la circulation.
- 2) Le taux des infractions liées à la vitesse des deux-roues motorisés qui semble avoir augmenté depuis que la mesure a été mise en place, mais les comparaisons sont difficiles, puisque les contrôles effectués ne portent ni sur le même nombre avant et durant les tests ni sur les mêmes périodes... A la route de Ferney, il y a eu 5 contrôles avant la mesure (durant 2h15 – de 6h45 à 9h), contre 1 seul de 3h30 pendant les tests (de 5h30 à 9h). A l'inverse, à la route des Jeunes, ils ont été multipliés par 7. Ce tronçon a été contrôlé 2 fois avant le test, soit 1985 véhicules, et 14 fois pendant, soit 14 808 véhicules. Sur cet axe, ce sont moins de 1% des véhicules, toutes catégories confondues, qui étaient en infraction avant le test, et 2,16% après. Sur ces faibles pourcentages, la catégorie « motos » a reçu 5,5 amendes par contrôle avant la mesure et 3,71 par la suite. En regard du nombre de contrôles, le pourcentage de motards en infraction est passé de 7,5 avant leur accès officiel aux voies de bus à 3,1 après.

Pour le reste des rapports, on y constate que :

- **Les tests n'ont eu qu'un impact limité sur le nombre de deux-roues motorisés dans les voies de bus**, ce qui est normal puisqu'une partie de ceux-ci empruntaient déjà ces dernières avant la mise en œuvre des tests. De plus, il est relevé que les motos utilisent la voie de bus principalement aux heures de pointe, lors de remontées de files d'attente sur la voie TIM, sinon elles restent dans leur voie.
- La fluidité du trafic sur la voie TIM n'a pas été améliorée par la mesure. Ce qui est également normal puisque, comme dit précédemment, les deux-roues utilisaient déjà les voies de bus. Par contre, il a été relevé que, lors de tests en présence de la police, les motos n'empruntent pas les voies de bus et à ce moment les temps de parcours sur la voie TIM sont bel et bien rallongés. **On peut donc légitimement en conclure que la fluidité du trafic sur la voie TIM est améliorée par la mesure.**
- **La circulation des bus n'est pas péjorée par celle des deux-roues motorisés dans la voie de bus.** Aucune gêne n'a été observée. Seules les adaptations de la régulation à la route de Ferney, notamment la suppression de la pré-phase bus a légèrement dégradé la situation pour le franchissement de certains carrefours régulés.
- **Les bus peuvent en revanche être fortement ralentis par la circulation des vélos dans la voie de bus.** Bien qu'interdits sur la voie de bus (largeur de voie inférieure à 4,50 m), la route de Ferney n'ayant pas d'aménagement propre aux cyclistes et le trottoir étant très étroit, les vélos circulent sur la voie de bus selon un trafic non négligeable de 50-70 vélos par heure le matin en mai.
- **La circulation sur la voie de bus a un impact significatif sur le temps de parcours des motos.**
- **Aucun comportement dangereux n'a été observé pendant les semaines de relevés.**

Il y avait trois conditions cumulatives de succès à ces tests :

- une fluidification du trafic ;
- aucun impact pour les TPG ;
- pas de détérioration des conditions de sécurité pour les usagers.

Au vu des rapports, et a contrario de la majorité, nous estimons que ces trois conditions ont été remplies dans la mesure où, d'une part, la fluidification du trafic est effective par le fait que les motos empruntent déjà

les voies de bus et, d'autre part, car c'est bien la modification de la signalisation qui a pénalisé légèrement les TPG et non les motos elles-mêmes.

En résumé, tant le choix du tronçon de la route de Ferney, qui induisait d'office une péjoration pour les transports en commun avec la suppression du privilège de départ anticipé, que la durée (très courte) et la période (hiver-printemps) de ce test semblent avoir été orientés pour aboutir à un échec programmé.

Nous relevons donc la pertinence de cette motion, et ce sur ses deux invites, soit :

- La première, qui préconise de mener une étude sur l'impact réel des usagers qui font un usage accru des voies de bus, et ce notamment en lien avec la remarque ci-dessus relative aux ralentissements dus par exemple aux vélos, étude qui pourrait permettre par la même occasion d'envisager des solutions en vue d'augmenter également la sécurité et le confort des deux-roues non motorisés sur certains grands axes.
- La seconde qui demande que les tests initialement prévus sur 5 tronçons soient réellement faits sur 5 tronçons, dans des conditions réalistes et comparables.

La demande n'est pas de légaliser l'accès de l'entier des couloirs de bus du canton aux deux-roues motorisés, mais bien de certains d'entre eux seulement. Le test effectué sur la route des Jeunes est la preuve que cette mesure n'aurait pas d'impact négatif, à cet endroit en tout cas, et nous estimons qu'il y a sur le canton bien d'autres voies de bus qui pourraient présenter les mêmes conditions.

Pour ces raisons, nous vous recommandons d'approuver cette motion.

Date de dépôt : 14 mai 2019

RAPPORT DE LA TROISIÈME MINORITÉ

Rapport de M. Thierry Cerutti

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports s'est réunie à plusieurs reprises afin d'étudier la présente motion.

Les débats ont démontré que le département se refuse d'ouvrir les yeux et persiste à ne pas voir la pertinence de cette motion pour des raisons qui restent obscures pour la minorité des commissaires qui sont favorables à la mise en application de cette motion.

En effet, à aucun moment, le département n'a été en mesure d'argumenter de manière factuelle sa proposition de ne pas entrer en matière.

On aurait pu espérer que les députés de la commission des transports auraient eu un regard plus éclairé, mais cela ne fut pas le cas et nous le regrettons vivement.

La majorité des commissaires ne souhaitent pas connaître le réel impact que les usagers du domaine public peuvent avoir sur la mobilité des transports publics genevois, lui préférant la politique de l'autruche.

Cette méthode est contre-productive. La minorité, au contraire, cherche à faciliter la vie quotidienne des habitants de notre canton par des mesures pratiques qui permettront des améliorations sensibles.

Chacun reconnaîtra que la politique de la mobilité telle qu'elle est menée actuellement est tout à fait insatisfaisante. Dès lors, étudier un usage accru de la chaussée est devenu une nécessité afin de résoudre ce problème lancinant pour les Genevois.

Nous désirons connaître les impacts de la mise en place de cette motion dans l'intérêt d'une amélioration de la fluidité du trafic routier genevois.

Pour nous, il est important de connaître les tenants et aboutissants de l'utilisation de notre réseau à ce jour.

Nous estimons que le fait de ne pas accepter une telle motion va à l'encontre des principes édictés dans notre constitution cantonale, en sa section 8 intitulée « Mobilité », art. 190, dont voici un extrait qu'il est bon de rappeler.

Car si nul n'est censé ignorer la loi, nous sommes d'autant plus, en notre qualité de députés, tenus à respecter la constitution !

Section 8 Mobilité

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.

qui demande clairement que les autorités cantonales mettent tout en œuvre afin de garantir une fluidité du trafic routier genevois.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission vous demande d'accepter la présente motion.