

Date de dépôt : 10 novembre 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{me} et MM. Alain Meylan, Pierre Weiss, Ivan Slatkine, Daniel Zaugg, Francis Walpen, Fabienne Gautier, Jacques Jeannerat, Serge Hiltbold, Pierre Ronget modifiant la loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10)

Rapport de M. Patrick Lussi

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié le PL 10991 durant trois séances, les 4 et 11 juin ainsi que le 27 août 2013, sous la présidence de M. Antoine Droin.

Ont assisté aux séances de la commission :

- M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat, département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME) ;
- M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, DIME ;
- M. Matthieu Baradel, ingénieur à la direction de la planification générale, DGM ;
- M^{me} Sylvie Penel, économiste à la direction des transports collectifs, DGM ;
- M. Alexandre Prina, directeur de la direction de la planification générale, DGM ;
- M^{me} Marion Guillot, ingénieure à la direction des transports collectifs, DGM.

Qu'ils soient remerciés pour leurs contributions appréciées.

Procès-verbaliste : M. Aurélien Riondel. Je le remercie pour la fidèle restitution des débats.

1. Séance du 4 juin 2013

Le Président passe la parole à M. Meylan pour sa présentation du PL 10991.

M. Meylan déclare que le PL vise d'abord à donner une légitimité au transport privé professionnel, quel qu'il soit : propre ou pour un tiers, véhicules inférieurs à 3,5 tonnes ou supérieurs. Il rappelle que le transport est indispensable à toute activité économique. Il signale que tout objet du quotidien a au moins une fois dans sa vie dû être transporté par un camion ou une camionnette.

Il rappelle que les taxis, qui disposent de leur propre loi, ne sont pas concernés par ce PL.

M. Meylan annonce que la loi vise ensuite à créer une commission consultative officielle, dont le but serait une meilleure prise en compte des besoins de la mobilité professionnelle. Il rappelle que de nombreuses entreprises qui utilisent plusieurs sites de production se plaignent d'une dégradation des conditions de l'exercice de leur activité. Il ajoute que ces entreprises envisagent parfois une délocalisation en raison de ces problèmes de mobilité. Les embouteillages ont un impact économique négatif extrêmement important.

Il indique que les revendications du PL sont déjà partiellement entendues, comme le prouvent la mise en place de contacts entre les responsables de la mobilité et les représentants des milieux professionnels ou le lancement du macaron professionnel. Néanmoins, M. Meylan estime important d'officialiser ces relations en ancrant le principe de prise en compte des besoins de la mobilité professionnelle dans la loi.

Le Président passe la parole aux commissaires pour leurs questions et remarques :

Une députée (S) partage les préoccupations exprimées par M. Meylan au sujet des problèmes rencontrés par les PME en raison des difficultés de circulation. Elle rappelle que les PME sont les plus importants pourvoyeurs d'emploi du canton. Néanmoins, elle doute que les mesures proposées par le PL permettent d'améliorer la situation. Elle approuverait l'idée de créer une commission dévolue à ce problème, mais se demande comment ce lieu d'échange pourrait apporter des solutions.

M. Meylan répond que les auditions qu'entreprendra la commission pourront répondre en détail à la question posée. Il signale déjà que certains aménagements de l'espace urbain ne sont pas pensés pour le transport professionnel. M. Meylan indique que les problèmes de cet ordre sont légion

et tire leur origine du fait que les préoccupations du transport privé professionnel ne sont ni assez connues ni suffisamment prises en compte.

Un député (PDC) affirme à son tour que les entreprises pâtissent énormément de l'engorgement du centre-ville. Cependant, il se demande si l'amélioration des conditions de trafic du transport professionnel ne passe pas par la diminution préalable du trafic motorisé quatre-roues au centre, quitte à devoir prendre des mesures drastiques.

M. Meylan confirme que des arbitrages entre les différents modes sont nécessaires, ce sur quoi tous les partis s'entendent, même si les solutions que ces derniers proposent divergent. M. Meylan estime que les conducteurs de voitures ne bénéficient pour le moment pas d'alternatives qui leur permettent de changer de mode. Il rappelle que le groupe PLR est en faveur de la réduction du nombre de voitures au centre-ville.

Un député (MCG) remercie les initiateurs de ce PL, qu'il juge très intéressant et qu'il approuvera sans réserve. Il demande à quoi renvoie l'expression « transport de choses » et comment seraient élus les membres de la future commission.

M. Meylan répond que les auteurs du PL n'ont pas pensé la commission à ce niveau de détail, mais imagine que le mode d'élection serait similaire à celui des autres commissions du même type. Il affirme que les associations professionnelles concernées, qui possèdent toutes leurs instances organisatrices, se mettraient d'accord pour présenter des candidats. En cas de plusieurs candidatures, il appartiendrait au CE de trancher.

M. Favre confirme que les autres commissions fonctionnent ainsi.

Concernant le transport « de choses », M. Meylan répond que l'étendue de la notion est voulue, car les signataires ne voulaient pas que certains types de transports soient exclus du texte.

Le Président indique que le « transport de choses » doit se comprendre par opposition au « transport de personnes ». La question reste ouverte quant à savoir à quelle catégorie appartient le transport des animaux.

Un député (Ve) partage le constat délivré par certains commissaires : il est nécessaire d'améliorer la progression du trafic professionnel au centre. Il affirme qu'il faut changer la manière d'organiser le trafic. Il demande à quoi renvoie le concept de « transport privé professionnel » et s'il s'agit d'un concept sur lequel les experts s'entendent.

M. Meylan répond que le transport privé professionnel définit les trajets effectués par une entreprise avec un véhicule clairement identifiable.

Il demande également ce que les auteurs du PL entendent par « en tout temps » et notamment si cela signifie que les entreprises pourraient passer outre des interdictions de trafic.

M. Meylan répond que l'adverbe « en tout temps » veut éviter la mise en place de mesures irréversibles, qui empêche le passage des véhicules affectés au transport privé professionnel.

Il demande aussi en quoi une commission du transport professionnel est nécessaire, étant donné que tout groupe concerné par un projet est consulté lors de la phase d'élaboration. Par ailleurs, il rappelle que les autres types de transport ne jouissent pas d'une structure gérée et payée par l'Etat, ce dont disposerait le transport privé professionnel.

M. Meylan répond que le CODEP existe, mais rappelle qu'il s'agit d'une commission politique, qui se prononce rarement par consensus. Il signale à ce titre que la sous-commission du CODEP qui a travaillé sur les parkings n'a pas réussi à trouver un compromis. Il affirme que la commission créée par le PL travaillerait au niveau opérationnel, en gérant les situations concrètes.

Une députée (Ve) demande pourquoi le PL entend modifier deux lois, au lieu de traiter les deux modifications de loi dans deux PL différents.

M. Meylan répond que, pour des raisons de cohérence, il était plus pertinent de proposer un seul PL avec deux modifications de loi.

Elle demande à quelle fréquence se réunirait la nouvelle commission et combien cela coûterait.

M. Meylan répond que les signataires n'ont pas calculé les coûts engendrés par la commission. Il estime que la commission se réunirait environ 3-4 fois par année.

M. Favre confirme que les commissions similaires se réunissent environ trois fois par année. Il indique que le montant des jetons de présence est de l'ordre de 60 F.

Une députée (PDC) confirme à son tour qu'il est nécessaire d'améliorer les conditions de circulation des véhicules d'entreprise. Elle demande pourquoi le PL réduit son champ d'application au transport privé professionnel et estime qu'il aurait été préférable de parler de « transport privé et public professionnel ». Elle demande par ailleurs sur quels modes s'appliquerait les priorités définies à l'art. 3B.

M. Meylan renvoie les commissaires à la matrice de hiérarchisation que la commission a ajoutée au Plan directeur du réseau routier. Il se montre ouvert à changer, le cas échéant, la formulation du concept de « transport privé professionnel ».

Le Président indique que la formulation de l'art. 3B laisse entendre que les réseaux primaires, secondaires et de quartier sont affectés prioritairement à tout ce qui roule à l'exception des vélos. Il demande s'il s'agit d'un but affiché par le PL ?

M. Meylan répond qu'il ne s'agit pas là d'une intention des auteurs du PL. Il affirme que les réseaux primaires, secondaires et de quartier doivent assurer que les flux mentionnés à l'art. 3B soient fluides.

M. Favre annonce que le département accueille favorablement une partie des mesures proposées par le PL, notamment la création d'une commission pour le transport professionnel. Il affirme que cette création demande une modification législative. M. Favre annonce que le département proposera des amendements afin que la loi soit similaire aux textes qui régissent les commissions comparables. Il déclare que depuis le dépôt du PL en juin 2012, le département a mené diverses actions dans le sens proposé par le PL. Il annonce que le Plan directeur du réseau routier a affirmé la nécessité de mieux tenir compte du transport privé professionnel. M. Favre ajoute que « mobilités 2030 » a souligné le besoin d'inscrire ce type de transport comme une catégorie à part entière, dont les problèmes doivent être résolus par des réponses spécifiques et appropriées. Il annonce que la DGM engagera bientôt un collaborateur, rattaché à la Direction de la planification générale de la mobilité, qui se consacrera uniquement aux questions relatives au transport professionnel. M. Favre signale que le futur plan d'action pour le stationnement accordera une attention particulière aux problèmes du transport professionnel. Il mentionne l'existence d'un groupe de travail qui se consacre au transport privé professionnel, qui n'est pas une commission officielle, mais qui s'est réuni six fois en 2010 et 2011 et trois fois en 2012. M. Favre précise que c'est à ce groupe de travail que l'on doit l'introduction du macaron professionnel. Il signale plusieurs thèmes que la DGM souhaite aborder avec les professionnels : l'impact du macaron multizones + et l'organisation des livraisons en ville.

M. Favre entre dans le détail du texte et liste les problèmes de formulation que le département a décelés. Il annonce que l'art. 3, al. 1 porte une contradiction, car il laisse entendre que le transport professionnel n'est pas un mode de transport. Il indique que l'art. 3B, al. 2 signifie que tout est prioritaire sur les réseaux primaires, secondaires et de quartier. Il déclare que l'expression « en tout temps » de l'art. 3B, al. 4 est trop vague pour être appliquée stricto sensu, car cela signifierait que les 40 tonnes doivent pouvoir accéder à l'ensemble des réseaux à tout instant, ce qui est irréalisable. Concernant la commission du transport professionnel, M. Favre indique que le groupe mentionné ci-dessus existe et que l'activité du CODEP, notamment

de ses sous-commissions, ne doit pas être négligé. Il affirme néanmoins que la création d'une commission officielle est intéressante.

M. Baradel rappelle que la matrice de hiérarchisation du réseau routier que la commission des transports du GC a ajouté au Plan directeur du réseau routier prend en compte le transport professionnel, qui est symbolisé par le pictogramme représentant une camionnette. Il annonce que la DGM prend en compte le transport professionnel dans toutes ses réflexions et dans tous les documents de planification depuis deux ou trois ans.

Pour la poursuite des travaux, la commission décide de trois auditions : l'ATE, le GTE et une représentation mixte de l'ASTAG, de l'AGED et de l'AGET.

2. Séance du 11 juin 2013

Audition des membres du comité de la section genevoise de l'ATE, M. Thomas Wenger, président, accompagné de M. Damien Bonfanti

M. Wenger commence par annoncer que malgré son importance, la problématique de la mobilité professionnelle a souvent été laissée de côté dans les réflexions portant sur la mobilité. Il rappelle que le manque de fluidité du trafic à Genève est un réel problème pour l'ensemble des modes de transport et pour la mobilité professionnelle en particulier. Il signale que le transport professionnel possède ses enjeux et problèmes propres. M. Wenger rappelle que la mobilité est appelée à se développer ces prochaines années. Il indique que l'augmentation de la population prévue entraînera une hausse de la demande en transport professionnel. Il signale que le transport professionnel représente des nuisances importantes pour la population, notamment en termes de bruit, de pollution de l'air et de sécurité.

M. Wenger évoque plusieurs mesures qui permettraient d'améliorer, et non pas de régler, la situation du transport professionnel : le développement du transport de marchandises par le rail, la mise en place d'un service de transport sur les rails de tram et l'introduction de transport fluviale à travers le lac. M. Wenger précise que le développement du transport par le rail doit être favorisé par un développement des infrastructures. Concernant la dernière mesure, il rappelle que les ordures sont transportées jusqu'à l'usine d'incinération par bateau sur le Rhône. Il ajoute que la situation du transport professionnel pourrait être améliorée par une utilisation accrue de modes de transport innovants et propres, comme par exemple le vélo et les triporteurs. M. Wenger évoque l'exemple de Caddie Service.

M. Bonfanti témoigne de son expérience en tant qu'auteur d'une enquête sur le transport professionnel à Genève, pour laquelle il avait travaillé tant

avec les associations de transporteurs que les principaux magasins de la ville. Il annonce qu'un problème récurrent est l'utilisation indue des places de livraison. Il rappelle que de nombreux véhicules individuels privés utilisent ces places. Il déplore le manque de volonté de réprimer ces infractions.

M. Bonfanti indique que les véhicules professionnels qui ne trouvent pas de place libre se parquent à un endroit inapproprié, ce qui peut avoir de graves conséquences sur la fluidité du trafic et la sécurité des autres utilisateurs, ou tourne dans la ville jusqu'à ce qu'une place se libère. Il annonce donc que des véhicules de livraison circulent en ville pour rien. M. Bonfanti précise que les places livraison sont en nombre suffisant dans l'hyper-centre – les zones macaron A, B et C –, mais qu'elles sont souvent mal utilisées. Il signale qu'il serait peut-être opportun de prévoir des places de taille différente, même s'il rappelle que 80 % des véhicules professionnels en ville sont inférieur à 3,5 tonnes. Il annonce qu'il est nécessaire de mettre en place une centrale logistique, ce dont dispose la plupart des villes. Il espère que la réalisation du PAV permettra de remédier à ce problème.

M. Bonfanti déclare que Genève accuse un retard d'environ 20 ans en matière de politique de fret urbain. Il précise qu'il ne connaît les derniers développements de la situation, mais indique qu'il y a six ans, lors de la réalisation de son étude, aucune politique globale n'était menée. Il termine en signalant que l'essor des systèmes de livraison à domicile de courses entraînera une augmentation de la mobilité professionnelle. Il annonce que 80 % des marchandises qui sont transportées dans le canton de Genève circulent uniquement à l'intérieur du canton. M. Bonfanti se réjouit de constater qu'une vision à long terme est en train d'être mise en place.

M. Wenger énonce ensuite quelques remarques au sujet du texte du PL. Concernant l'art. 3, al. 1, il estime que la précision « ainsi que ceux du transport professionnel » n'est pas nécessaire, étant donné que l'expression « tous les modes de transport » comprend de facto la mobilité privée professionnelle.

Il annonce que la nouvelle teneur de l'art. 3B, al. 4, pose le problème de savoir ce que définit clairement l'expression « en tout temps ». Il se demande si l'application de cette disposition ne sera pas problématique, car il estime qu'il n'est pas possible de livrer dans toute la ville à toutes les heures du jour et de la nuit.

Concernant la création d'une commission pour la mobilité professionnelle, M. Wenger annonce que l'ATE approuve le fait de la rattacher au département chargé de la mobilité et d'associer à ses travaux le département en charge des constructions. Au sujet de la composition de la

commission, il propose de réserver un des quatre sièges attribués au transport de choses ou de personnes à un représentant du transport de choses ou de personnes non motorisé.

M. Wenger jugerait également opportun d'ajouter deux sièges pour les associations de mobilité, dont l'expertise est précieuse, à savoir l'ATE le CDT, le TCS et le GTE. M. Wenger se demande si l'Etat participera aux débats de la commission et s'il y sera représenté. Il annonce que l'ATE défend le fait que des représentants de l'Etat siègent à la commission, de même qu'un représentant de la Ville et un de l'ACG.

M. Bonfanti précise à ce titre qu'il est primordial d'inclure toutes les entités concernées par le transport professionnel dans les réflexions, au risque de susciter des oppositions et des frustrations, qui mettraient en péril l'instauration d'une politique commune sur le long terme.

Le Président remercie les audités pour leur présentation et leurs suggestions et passe la parole aux commissaires pour leurs questions.

Une députée (Ve) demande aux représentants de l'ATE de préciser leur point de vue au sujet de possible restrictions d'horaires et sur la possibilité de distinguer différents types de véhicules, et en particulier la mobilité douce.

M. Bonfanti répond que la Scandinavie distingue déjà les véhicules. Là-bas, certaines zones ne sont accessibles aux véhicules très polluants qu'à certaines heures, alors que les véhicules peu ou pas polluant y ont accès en tout temps. Il attire l'attention des commissaires sur le fait que les heures où le plus de marchandises sont transportées sont entre 8h et 11h, ce qui correspond au pic de mobilité des heures de pointes. Il émet l'hypothèse d'inciter les entreprises à commencer les livraisons plus tôt dans la journée. M. Bonfanti annonce qu'il est important d'instaurer des restrictions intelligentes et simples, afin d'éviter que transporteurs soient amenés à enfreindre des règles dont ils jugeront l'application trop contraignante.

M. Wenger rappelle qu'il existe une volonté de développer la mobilité douce à Genève, comme l'atteste l'approbation de l'IN 144. Il indique que les triporteurs électriques peuvent, sur certains tronçons, se déplacer plus rapidement qu'un véhicule motorisé. Il affirme que ces modes peuvent représenter une alternative économiquement viable.

M. Bonfanti indique qu'il serait intéressant d'introduire un système qui permette de faciliter la gestion des places de livraison, comme cela est le cas dans d'autres villes d'Europe. Il évoque un système qui indique en temps réel quelles places sont libres.

M. Bonfanti annonce qu'il ne faut pas vouloir appliquer une solution qui a fait ses preuves ailleurs, mais bien développer des solutions spécifiques pour Genève.

M. Wenger confirme qu'il est nécessaire de discuter des problèmes avec le plus d'acteurs possibles, afin de trouver des solutions acceptables et intéressantes pour toutes les branches de l'économie.

Une députée (S) rappelle que le PL met tous les modes sur un même pied d'égalité. Elle demande comment il est possible de concilier transport individuel privé et transport professionnel. Elle évoque le problème de la vieille ville, où des véhicules qui n'ont rien à y faire bloquent le passage des bus ou des véhicules de livraison. Par ailleurs, elle rappelle que des restrictions d'horaires existent dans tous les pays du sud. Elle juge nécessaire d'introduire ce genre de restriction.

M. Wenger répond tout d'abord que le PL distingue le transport privé motorisé du transport professionnel motorisé, ce qui revient en soi à opérer des choix. Il rappelle que l'ATE défend la priorisation de certains modes à certains endroits. Il rappelle qu'une partie des problèmes de mobilité de Genève s'explique par la politique du non-choix, qui tente de concilier tous les modes partout, ce qui est illusoire.

M. Wenger déclare qu'il est tout à fait possible d'accorder la priorité aux véhicules du transport professionnel à certaines conditions. Il signale que le respect des interdictions peut être favorisé en travaillant sur deux axes : l'aménagement (signalétique y compris) et le contrôle, même si cela ne plaît pas à tout le monde.

M. Bonfanti rappelle que les restrictions évoquées par cette députée, introduites dans les pays du sud de l'Europe, n'ont pas été acceptées sans opposition, mais que le respect de ces règles a nécessité un contrôle important. Il rappelle qu'à Genève de nombreuses places de livraison sont utilisées par des véhicules qui n'ont rien à y faire.

Un député (PLR) demande des précisions sur la définition de l'hyper-centre et du centre-ville.

M. Bonfanti répond que l'hyper-centre correspond au périmètre des zones macaron A, B et C. Il ajoute que le centre englobe l'ensemble de la zone urbaine autour de l'hyper-centre. M. Bonfanti annonce qu'il est important de distinguer le centre de l'hyper-centre, car ce dernier souffre de problèmes qui lui sont propres.

Ce député rappelle qu'il fut un temps où il existait des ondes vertes à Genève, mais qu'elles ont été supprimées afin de prioriser les TC. Il signale qu'il était possible d'aller du Vengeron à Annemasse sans s'arrêter. Il affirme

donc qu'il est faux d'annoncer que les TC ne sont pas prioritaires à Genève. Il rappelle que les TC sont prioritaires à la majorité des feux.

M. Wenger précise ne pas avoir affirmé que rien n'a été fait pour les TC. Il estime néanmoins que Genève est seulement en train de rattraper son retard en la matière. Il rappelle que, contrairement aux autres grandes villes de Suisse, les trams continuent de s'arrêter aux feux, comme à Plainpalais ou à Rive.

M. Wenger rappelle que l'ATE est tout à fait favorable aux ondes vertes, mais que les véhicules TC avec plus de deux cents personnes doivent avoir la priorité sur le TIM.

Audition des représentants du GTE, M^{me} Nathalie Hardyn, présidente, et M. Nicolas Rufener, vice-président du GTE et secrétaire général de la Fédération genevoise des métiers du bâtiment

M^{me} Hardyn annonce en préambule que le GTE est, de façon générale, favorable au PL. Elle déclare qu'il est en effet nécessaire d'améliorer les conditions de circulation des transports professionnels, dont le rôle économique est important. Mme Hardyn salue le fait que la DGM a commencé à prendre en compte cet aspect dans ses réflexions et sa politique. Elle déclare que l'aménagement tout particulièrement doit prendre en compte les besoins du transport professionnel.

M^{me} Hardyn propose plusieurs propositions de modification concernant la première partie du PL. Elle signale que la proposition de l'art. 3, al. 1 n'est pas bien formulée. Elle estime en effet que la formule « ainsi que ceux du transport professionnel » est malheureuse et pourrait être remplacée par « y compris ceux du transport professionnel ».

Concernant l'art. 3B, al. 2, M^{me} Hardyn signale que l'adjectif « motorisé » a disparu dans la nouvelle mouture. Elle suppose qu'il s'agit d'une erreur de plume et estime nécessaire que la loi conserve l'adjectif « motorisé ». En outre, elle signale que les termes « trafic public, privé professionnel et privé non professionnel » pourraient être avantageusement remplacés par « trafic public, individuel et professionnel ».

Au sujet de l'art. 3B, al. 4, M^{me} Hardyn annonce que le GTE propose d'enlever « en tout temps », afin de lever les ambiguïtés que pourrait susciter cette adverbe.

Concernant le second volet du PL, la création d'une commission officielle pour la mobilité professionnelle, M. Rufener annonce que le GTE souhaite insister sur la nécessité de maintenir et d'institutionnaliser la commission du transport professionnel. Elle rappelle que cette commission a arrêté de se

réunir à une époque, ce qui est regrettable. Il signale que la commission a repris ses travaux suite à une sorte de chantage politique au GC, travaux qui ont abouti au macaron multizone.

M. Rufener estime que la situation extrêmement tendue qu'a connu Genève aurait pu être évitée par la commission proposée par le PL. Il juge nécessaire que cette commission puisse traiter des problèmes en amont.

M. Rufener annonce que l'aménagement ne prend souvent pas en compte les besoins de la mobilité professionnelle. Il insiste sur les problèmes rencontrés lors de chantier, par exemple la verbalisation de camionnette de livraison. Il termine en évoquant deux exemples qui symbolisent les obstacles auxquels doit faire face le transport professionnel : l'absence de réponse au poste de police du bourg de Four pour obtenir une dérogation pour livrer dans la vieille ville et l'incohérence des restrictions des horaires de livraison selon les rues. Il rappelle que le trafic professionnel est de plus en plus pris en compte par la DGM, comme le prouve les derniers documents de planification, ce qu'il salue.

Le Président remercie les audités pour leurs positions et passe la parole aux commissaires pour leurs questions.

Une députée (PDC) demande des précisions concernant la proposition d'amendement du GTE à l'art. 3B, al. 2, qui consiste à supprimer l'adjectif « privé ».

M. Rufener répond que le trafic individuel motorisé, le TIM, est un concept consacré, mais reconnaît que les notions se recoupe.

Un député (Ve) affirme que tous les groupes du GC sont conscients de l'importance des problèmes que rencontre le transport privé professionnel. Il déclare que le PL ne va pas assez loin et que l'amélioration de la situation du transport professionnel passe par la diminution du trafic privé en ville, ce à quoi s'oppose les groupes auxquels appartiennent les auteurs du PL. Il demande aux représentants du GTE s'ils ont des suggestions qui permettraient de véritablement libérer de la place au centre pour la mobilité motorisée privée. Il rappelle que l'art. 3B, al. 2 veut prioriser tous les modes, à l'exception des vélos, ce qui revient à ne rien prioriser du tout ?

M^{me} Hardyn répond que le GTE s'est prononcé uniquement pas les modifications introduites par le PL. Elle signale que les propositions des derniers documents de planification de la DGM seront certainement suffisantes pour fluidifier les flux du TIM.

M. Rufener convient que la progression du trafic professionnel serait améliorée s'il y avait moins de véhicules privés au centre. Il annonce qu'il est favorable à la réduction du nombre de voitures au centre, mais rappelle que

cette réduction requiert la mise en place d'alternatives, comme par exemple la traversée lacustre.

M. Rufener indique que de nombreux aménagements de trams ont été pensés pour restreindre le trafic individuel motorisé, ce qui est condamnable. Il évoque la nécessité de faire des choix.

Ce député demande aux audités s'ils approuveraient l'élargissement de la représentation de la commission, en attribuant des sièges à l'ACG, à la Ville, au TCS et à l'ATE ?

M^{me} Hardyn répond que le GTE estime que la commission doit être un groupe de travail technique, où seuls les professionnels du transport et la DGM se rencontrent. Elle évoque l'exemple de la commission du standard énergétique, qui apporte satisfaction. Elle attire l'attention des commissaires sur le fait qu'il ne faut pas créer un second CODEP, où des visions politiques et idéologiques s'opposent et bloquent les discussions. M^{me} Hardyn estimerait néanmoins intéressant d'inclure un représentant des communes.

Un député (PLR) demande aux audités leur avis sur le fait d'avancer les heures de livraison et de remplacer les camionnettes par des triporteurs, qui peuvent progresser plus rapidement grâce aux aménagements cyclables.

M^{me} Hardyn rappelle que la situation géographique de Genève, qui se trouve au bout de la Suisse, empêche d'avancer les heures de la plupart des livraisons. Elle répond par ailleurs que les triporteurs sont extrêmement pratiques, mais uniquement pour les transports de petites charges. Elle ajoute que de nombreuses camionnettes transportent des marchandises de valeur, qu'il n'est pas possible de transporter dans un véhicule peu sûr.

M. Rufener annonce que de plus en plus d'entreprises du bâtiment utilisent les modes de transport alternatifs comme le vélo. Concernant les horaires de livraison, il estime que les entreprises agissent du mieux qu'elles peuvent en considérant les contraintes auxquelles elles doivent faire face.

Un député (PLR), en tant que signataire du PL, indique que la teneur de la loi actuelle est : « Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé ». Il confirme que la nouvelle formulation de l'article a omis de reprendre l'article « motorisé », qu'il serait nécessaire de réintroduire dans la loi, afin que la disposition retrouve son sens.

M. Favre annonce que le département présentera ses propositions d'amendement ultérieurement, afin de pouvoir prendre en compte les propositions formulées par les personnes que la commission vient d'auditionner.

3. Séance du 27 août 2013

Le Président ouvre la discussion. Il cède la parole au département pour la présentation de ses propositions d'amendements.

(Le tableau récapitulatif des amendements est annexé au rapport).

M^{me} Künzler indique en préambule qu'elle est très favorable à la création d'une commission telle que proposée par le PL. Elle annonce que le département suggère que le PL soit rédigé sur le modèle de la législation régissant les autres commissions officielles travaillant sur la mobilité. M^{me} Künzler ajoute que le département propose que la composition exacte de la commission soit fixée dans le règlement et non dans la loi, pour plus de facilité en cas de transformation des associations représentantes, comme par exemple un changement de nom.

M. Prina annonce que le tableau présente les versions actuelles de la loi sur les routes (LRoutes) et de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (1^{re} colonne), la lettre du PL 10991 (2^e colonne), les propositions d'amendements du département (3^e colonne) et les commentaires du département sur les propositions d'amendements (4^e colonne).

M. Prina indique que, à l'art. 3, al. 1 de la LRoutes, le département propose de citer tous les modes de transport, plutôt que d'ajouter le transport professionnel à la formule « tous les modes de transport », comme proposé par le PL. La version du département est : « *La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport : **transport individuel motorisés, transports publics, mobilité douce, transports privés professionnels*** ».

M. Prina poursuit en annonçant que le département propose une modification de rédaction à l'art. 3B, al. 2 : « Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic public **et** privé, **professionnel et non professionnel**. Leur aménagement est conçu en ce sens. » Il signale également que la version du département suggère de conserver la deuxième phrase de la loi actuelle, contrairement à ce que propose le PL, peut-être en raison d'un oubli.

M. Prina indique ensuite que le département suggère de supprimer l'art. 3B, al. 4, qui vise, selon la présentation du PL par les signataires, à assurer que l'aménagement physique du réseau garantisse l'accès aux véhicules affectés au transport privé professionnel. En effet, M. Prina indique que l'alinéa 2 du même article répond déjà à ce souci par la formule « l'aménagement est conçu en ce sens ». Comme annoncé par Mme Künzler, le département propose de calquer la formulation du titre de la section

relative à la future commission et des articles qu'elle contient sur la formulation des dispositions relatives au Conseil des déplacements (CODEP). Il signale qu'il conviendrait de modifier le titre de la section afin de recentrer les thématiques relevant du futur conseil sur la question des marchandises, afin d'exclure le transport professionnel de personnes. Il ajoute que cette modification permet en outre de ne pas mentionner explicitement que les représentants des taxis et des limousines sont exclus du conseil, ce que le département juge peu approprié.

M. Prina précise que le département propose de reprendre le contenu des alinéas 2, 3, 4 et 5 du PL dans le cadre du règlement d'exécution de la loi fédérale de la circulation routière (RaLCR). M. Prina indique que le département propose également une nouvelle mouture de l'art. 16B de la LaLCR, basée sur les dispositions régissant le rôle du CODEP. Il ajoute que les éléments du PL non présents dans la version du département sont repris dans le RaLCR.

Questions et remarques des commissaires :

Un député (PLR) remarque que la proposition d'amendement du département à l'art. 16B omet de reprendre la disposition suivante du PL (alinéa 2) : « La commission du transport professionnel est consultée pour tout chantier d'importance touchant le réseau routier. »

M. Prina confirme que cette disposition a disparu et propose de rajouter la phrase du PL en remplaçant « la commission du transport professionnel » par « il » (reprise anaphorique de « conseil »).

Un député (PLR) demande pourquoi le département propose de transformer « commission » en « conseil » ?

M^{me} Künzler répond que cette modification a uniquement pour but de répondre à un souci d'uniformité terminologique entre les différents groupes officiels relatifs à la mobilité.

Un député (PLR), rappelant que les différentes propositions de modification de l'art. 3 sont de plus en plus longues, propose que la phrase se termine avec « tous les modes de transport », expression qui comprend par définition tous les modes sans avoir besoin de les nommer.

M. Prina confirme qu'il serait tout à fait possible de ne pas mentionner nommément les différents modes de transport, mais que le PL citait explicitement le transport privé professionnel, raison pour laquelle la proposition du département est aussi longue.

Cependant, rappelant que l'art. 3B mentionne explicitement le trafic professionnel, M. Prina accueillerait favorablement de conserver la version actuelle de l'art. 3.

Le Président met aux voix le vote d'entrée en matière.

L'entrée en matière est acceptée à l'unanimité

13 (1 S, 3 Ve, 1 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Le Président ouvre la discussion sur l'art. 3, al. 1 de la LRoutes.

En l'absence de remarques, il soumet aux voix la proposition de conserver la formulation actuelle.

La formulation actuelle de l'art. 3, al. 1 de la LRoutes est acceptée à l'unanimité

13 (1 S, 3 Ve, 1 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Le Président ouvre la discussion sur l'art. 3B, al. 2 de la LRoutes et la proposition d'amendement du département.

Un député (PLR) se prononce contre l'ajout de la phrase : « *Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée en fonction des plans d'organisation spécifiques à chaque mode.* » Il estime que cette disposition irait à l'encontre de plans d'organisations qui primeraient les plans d'organisation spécifiques à chaque mode.

Il propose un sous-amendement à l'amendement du département, en supprimant la dernière phrase.

Une députée (PDC) signale d'abord sa désapprobation de la formule « pour le surplus ». En outre, elle indique que l'expression « autres modes de transports » fait directement référence à la mobilité douce, qu'il conviendrait alors de nommer explicitement. Enfin, elle estime la formule utilisée particulièrement confuse.

M^{me} Künzler répond que la proposition d'amendement du département revient uniquement à conserver une disposition actuelle.

M. Prina précise que la DGM a pensé que la suppression de cette phrase était le résultat d'un oubli des initiants. Il demande aux signataires si cette suppression répondait à un but précis.

Cette députée demande également si le département craint que la suppression de cette phrase pénalise la mobilité douce.

M. Prina répond que cela ne devrait pas modifier la situation de la mobilité douce, qui est régie par une loi propre (H 1 80).

Elle demande aussi s'il est exact que la construction d'une piste cyclable ne pourrait pas être contestée avec la suppression de cette phrase de l'art. 3B, ce que confirme M. Prina précise que la conservation de la phrase laisse ouverte la possibilité de l'établissement d'un plan directeur du trafic de marchandise.

Un député (PLR) rappelle que la commission avait relevé que la version du PL supprimait la mention « motorisé » contenu actuellement dans la loi. Il indique que cette suppression implique qu'il n'est plus besoin de faire référence à la mobilité douce, qui se retrouve de facto inclut dans la première phrase de l'art. 3, al. 2.

M^{me} Künzler abonde dans le sens de M. Sellegger, mais évoque les transports professionnels non-motorisés, qui sont de plus en plus nombreux.

Un député (L) fait remarquer que le département propose la formule « publique et privé », qu'il juge opportune, mais qui n'est pas signalée par une mise en forme en rouge.

Le Président met aux voix l'amendement PLR à l'art. 3B, al. 2 :

« Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic public et privé, professionnel et non professionnel. Leur aménagement est conçu en ce sens. »

L'amendement est accepté à l'unanimité

12 (1 S, 3 Ve, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Le Président ouvre la discussion sur l'art. 3B, al. 4 et la proposition d'amendement du département de supprimer l'alinéa.

Un député (PLR) estime que l'alinéa 4 est particulièrement important pour l'esprit du PL et estime que sa suppression altère fortement la nature de ce dernier.

M^{me} Künzler estime qu'il n'est pas souhaitable que l'on puisse, « en tout temps », livrer des marchandises à n'importe quel endroit.

M. Prina rappelle que le 1er signataire, avait indiqué que le but de cet alinéa était que l'on ne place pas d'obstacles physiques qui empêchent le passage des véhicules affectés au transport professionnel. En ce sens, l'alinéa 2 du même article, qui évoque un aménagement qui prenne en compte le trafic professionnel, semble suffisant.

Il demande également si, en l'absence de réglementation particulière, on peut livrer au milieu de la nuit,

Un député (UDC) exprime son opposition à la suppression de l'alinéa 4. Il se montre ouvert à l'omission e l'adverbe « en tout temps », mais pas à l'ensemble de la phrase.

M. Prina affirme que toute restriction de trafic fait l'objet d'arrêté de circulation. Il indique que ces documents règlent des situations précises et rappelle que la loi ne peut pas avoir ce degré de finesse.

M. Prina signale que l'art. 3B, al. 2 mentionne clairement l'aménagement. Il déclare que la teneur de l'alinéa 4 va à l'encontre de toutes les réglementations de trafic qui limitent les livraisons dans le temps sur quelques rues du centre-ville.

Une députée (Ve) demande s'il est exact que la suppression de l'al. 4 permettrait toujours de donner des autorisations ?

M. Prina confirme.

M^{me} Künzler rappelle qu'il n'existe aucune entrave aux livraisons, à l'exception des quelques rues du centre qui font l'objet de restrictions de trafic. Elle propose que la commission ajoute une formule du genre : « Demeurent réservés les arrêtés de circulation qui permettent de réguler le trafic », même si elle exprime sa préférence pour une version où tout l'alinéa serait supprimé.

Un député (Ve) redoute les éventuels effets pervers de la disposition en débat. Il évoque l'exemple d'un chauffeur de taxi qui justifierait son passage par les Rues Basses en invoquant cet alinéa. Il estime que l'exclusion des obstacles physiques ne nécessite en rien cet ajout.

M^{me} Künzler propose de supprimer « en tout temps » ou d'ajouter la formule proposée ci-dessus. Elles demandent aux commissaires s'ils souhaitent réellement, par exemple, que des livraisons aient lieu le samedi après-midi dans les Rues Basses.

M. Prina rappelle que la disposition ouvrirait la voie à l'utilisation de l'ensemble des rues qui font l'objet d'une restriction de trafic par tous les véhicules professionnels, ce qui reviendrait à autoriser plusieurs milliers de véhicules à utiliser des tronçons tels que la rue du Rhône ou la Rue de la Corraterie. Il rappelle que toute augmentation de trafic dans ces rues impacte très fortement la vitesse commerciale des transports collectifs.

M. Prina déclare que l'alinéa tel que proposé par le PL revient à affirmer que toute restriction de trafic est illégale. Il rappelle que cela s'oppose aux buts affichés par le premier signataire dans sa présentation.

Le Président met aux voix la proposition d'amendement du département (suppression de l'al. 4).

Les commissaires refusent la suppression de l'alinéa 4 par 8 voix

NON : 8 (2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

OUI : 4 (1 S, 3 Ve)

M^{me} Künzler annonce que le département réfléchira à une proposition d'amendement concrète à proposer en 3^e débat ou en séance plénière, afin de permettre des restrictions spécifiques à certaines heures à certains endroits.

Le Président ouvre la discussion sur le titre de la Section 3 de la LaLCR et sur la proposition d'amendements du département.

En l'absence de remarques, le Président met aux voix la proposition de modification du titre de la section 3 :

« Section 3 Conseil du transport privé professionnel de marchandises (nouvelle) ».

La proposition de modification du titre est acceptée sans opposition.

Le Président ouvre la discussion sur l'art. 16A de la LaLCR et la proposition d'amendement du département (refonte des alinéas)

Un député (UDC) demande s'il est véritablement discriminatoire d'exclure les taxis. Il rappelle que la nouvelle LTaxis prévoit la création d'une commission spécifique.

M. Prina affirme que le but du futur conseil est de ne s'intéresser qu'aux marchandises (par opposition aux personnes) et que les taxis auront d'autres moyens pour faire entendre leur voix.

Le Président met aux voix la proposition d'amendement du département.

La proposition n'est soutenue par aucun commissaire et est refusée.

M^{me} Künzler regrette le choix de la commission et rappelle que l'amendement de son département avait uniquement pour but que les articles relatifs au futur conseil ressemble à ceux régissant le CODEP. Elle annonce qu'il est prévu que les détails qui auraient été supprimés de la loi soient repris par le règlement d'exécution. Elle indique que la proposition d'augmenter le nombre de siège à douze répond à la volonté d'améliorer la représentativité

du conseil au sein des milieux concernés (8 sièges ; plus 4 sièges désignés par le CE).

Un député (PLR) fait remarquer que le vote a eu lieu et propose que la confusion soit levée lors du 3^e débat.

Un député (PLR) fait remarquer que la commission a modifié le titre de la section qui mentionne un « conseil », alors que la version du PL comprend l'expression « commission ».

Le Président ouvre la discussion sur l'art. 16B, al. 2 et la proposition d'amendement du département.

M. Prina propose d'amender l'amendement du département en rajoutant, à la fin de l'al. la phrase : « **Il est consulté pour tout chantier d'importance touchant au réseau routier** ».

Un député (PLR) exprime son refus de la proposition d'amendement du département et propose de garder la formulation du PL, tout en remplaçant les occurrences « commission » par « conseil ».

M. Prina fait remarquer que l'alinéa 3 n'a plus de sens, étant donné que le titre exclut de fait le transport de personnes.

Un député (PLR) propose de voter l'amendement du département en tant qu'alinéa 1 et de conserver l'alinéa 2 du PL.

Amendement libéral :

Alinéa 1 :

« Le Conseil du transport privé professionnel de marchandises est associé aux travaux stratégiques liés au domaine de la mobilité ayant des implications sur le domaine du transport privé professionnel de marchandises. Il émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation ou du stationnement des véhicules de transport privé professionnel de marchandises. » (formule du département)

Alinéa 2 :

« La commission du transport professionnel Le Conseil du transport privé professionnel de marchandises est consultée pour tout chantier d'importance touchant le réseau routier. ».

Pas d'alinéa 3.

L'amendement est accepté à l'unanimité

11 (1 S, 3 Ve, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Le Président ouvre la discussion sur l'art. 16C de la LaLCR.

M^{me} Künzler rappelle que le PL a été déposé avant le regroupement de la mobilité et des constructions au sein du même département.

Le Président met aux voix l'amendement du département à l'art. 16C de la LaLCR (suppression de l'article).

L'amendement est accepté à l'unanimité

11 (1 S, 3 Ve, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Le Président ouvre la discussion sur l'art. 3.

En l'absence de demande de parole, le Président met aux voix l'art. 3.

L'art. 3 est accepté à l'unanimité

11 (1S, 3 Ve, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Le Président ouvre le 3^e débat.

Un député (L) propose d'amender l'art. 16A en remplaçant le terme « commission » par « conseil » à l'alinéa 1.

« Le Conseil d'Etat nomme une commission du transport professionnel Conseil du transport privé professionnel de marchandises formée de huit membres. Il en désigne le président. »

Une députée (Ve) demande au département de décrire les motivations de sa proposition d'amendement originale.

M^{me} Künzler rappelle qu'un conseil à douze membres permettrait une meilleure représentativité des acteurs, tout en incorporant des représentants du CE. Elle propose aux commissaires de leur transmettre la proposition du règlement d'exécution.

M^{me} Künzler signale en outre qu'il conviendrait de supprimer la mention des taxis et limousines.

Un député (L) rappelle que les taxis auront leur commission propre, mais suggère de ne pas modifier la teneur de l'alinéa 2.

M^{me} Künzler propose d'amender l'alinéa 2 comme suit :

« Quatre sièges sont attribués aux représentants des secteurs du transport de marchandises choses et du transport de personnes, à l'exclusion des secteurs des taxis et des limousines. »

Le Président met aux voix l'amendement libéral à l'art. 16A, al. 1.

« Le Conseil d'Etat nomme une commission du transport professionnel Conseil du transport privé professionnel de marchandises formée de huit membres. Il en désigne le président. »

L'amendement est accepté à l'unanimité

11 (1 S, 3 Ve, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Le Président met aux voix l'amendement de M^{me} Künzler à l'art. 16A, al. 2.

L'amendement est refusé

NON : 5 voix (1 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG)

OUI : 4 (1 S, 3 Ve)

Abstentions : 2 (1 L, 1 MCG)

Le Président met aux voix l'art. 16A tel qu'amendé.

L'article 16A est accepté par

OUI : 7 voix (1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

NON : 2 voix (1 S, 1 Ve)

Absentions : 2 voix (2 Ve)

Concernant l'art. 3B, al. 4 de la LRoutes, M^{me} Künzler propose d'ajouter à la fin la phrase suivante.

« Demeurent réservées les réglementations spécifiques des zones marchandes. »

L'amendement est refusé

NON : 6 voix (1 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

OUI : 4 (1 S, 3 Ve)

Abstention : 1 (1 MCG)

Le Président met aux voix le PL tel qu'amendé dans son ensemble.

Les commissaires acceptent le PL 10991 tel qu'amendé :

Pour : 7 (1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstentions : 4 (1 S, 3 Ve)

A la suite des explications données les commissaires vous proposent, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi.

Projet de loi (10991)

modifiant la loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modifications

La loi sur les routes (LRoutes), du 28 avril 1967, est modifiée comme suit :

Art. 3, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport, ainsi que ceux du transport professionnel.

Art. 3B, al. 2 (nouvelle teneur) et 4 (nouveau)

² Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic public et privé, professionnel et non professionnel. Leur aménagement est conçu en ce sens.

⁴ Les réseaux routiers primaires, secondaire et de quartier sont accessibles en tout temps aux entreprises effectuant des prestations de trafic professionnel au moyen de véhicules utilitaires clairement identifiés.

Art. 2 Modifications à une autre loi

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05), du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Section 3 Conseil du transport privé professionnel de marchandises (nouvelle)

Art. 16A Composition (nouveau)

¹ Le Conseil d'Etat nomme une commission du transport professionnel, Conseil du transport privé professionnel de marchandises, formée de huit membres. Il en désigne le président.

² Quatre sièges sont attribués aux représentants des secteurs du transport de choses et du transport de personnes, à l'exclusion des secteurs des taxis et des limousines.

³ Deux sièges sont attribués aux représentants du secteur de la construction et des artisans.

⁴ Un siège est attribué aux représentants des milieux du commerce.

⁵ Un siège est attribué à un représentant des milieux du tourisme.

Art. 16B Rôle (nouveau)

¹ Le Conseil du transport privé professionnel de marchandises est associé aux travaux stratégiques liés au domaine de la mobilité ayant des implications sur le domaine du transport privé professionnel de marchandises. Il émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation ou du stationnement des véhicules de transport privé professionnel de marchandises.

² La commission du transport professionnel, Conseil du transport privé professionnel de marchandises, est consultée pour tout chantier d'importance touchant le réseau routier.

Art. 3 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

PL 10991 – Tableau de comparaison de l'évolution du PL

Version 3 du 20.08.2013 – Les modifications entre la proposition de PL 10 991 et la proposition du Département apparaissent en rouge

Loi sur les routes (LRoutes) (L1 10)	PL 10 991 (pour mémoire)	PL 10 991 (version proposée par le Département)	Communitaires
<p>Art. 3 al. 1</p> <p>Art. 3¹²² Principes</p> <p>1 La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport.</p>	<p>Art. 3, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>1 La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport, ainsi que ceux du transport professionnel.</p>	<p>Art. 3¹²² Principes (nouvelle teneur)</p> <p>1 La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport : transport individuel motorisés, transports publics, mobilité douce, transports privés professionnels.</p>	<p>Dans sa version existante, on évoque tous les modes de transport. Si le rapport des experts est positif, on pourra dire que le souhait de voir cesser la notion de transport professionnel à ce stade reste confirmé, nous proposons de tous les citer.</p> <p>D'un point de vue juridique, il convient de parler de transport public professionnel, car les transports publics tels que les TFG et les taxis pratiquent également le transport professionnel de personnes.</p>
<p>Art. 3B¹²² Organisation</p> <p>2 Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu en ce sens.</p> <p>Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée en fonction des plans d'organisation spécifiques à chaque mode.</p>	<p>Art. 3B, al. 2 (nouvelle teneur) et 4 (nouveau)</p> <p>2 Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic public, privé professionnel et privé non professionnel. Leur aménagement est conçu en ce sens.</p>	<p>Art. 3B¹²² Organisation (nouvelle teneur)</p> <p>2 Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic public et privé, professionnel et non professionnel. Leur aménagement est conçu en ce sens.</p> <p>Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée en fonction des plans d'organisation spécifiques à chaque mode.</p>	<p>Alinéa 2 : proposition de formulation et reprise d'une phrase de la L1 10, semble-t-il, oubliée, faisant partie de l'alinéa</p> <p>Alinéa 4 : Complé-tenu des objectifs relatifs à cet alinéa exprimés par les militants du PL, lors des débats en commission, il semble que l'alinéa 2 réponde à cette demande (notion "d'aménagement conçu en ce sens").</p>
<p>Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) - H1 05</p>	<p>Art. 16A Composition (nouveau)</p> <p>1 Le Conseil d'Etat nomme une commission du transport professionnel formée de huit membres. Il en désigne le président.</p> <p>2 Quatre sièges sont attribués aux représentants des personnes, à l'exclusion des secteurs des taxis et des limousines.</p> <p>3 Deux sièges sont attribués aux représentants du secteur de la construction et des artisans.</p> <p>4 Un siège est attribué aux représentants des milieux du commerce.</p> <p>5 Un siège est attribué à un représentant des milieux du tourisme.</p>	<p>Section 3 Conseil du transport privé professionnel de marchandises (nouveau)</p> <p>Art.16A Composition (nouveau)</p> <p>Le Conseil d'Etat nomme un Conseil du transport privé professionnel de marchandises formé de 12 membres, représentés de manière équilibrée les organismes faillites et les branches économiques intéressés aux questions du transport privé professionnel de marchandises et de la mobilité. Il en désigne le président.</p>	<p>La proposition du Département se situe sur le les articles relatifs au Conseil des déplacements (CODEP).</p> <p>Le fait d'écarter les taxis et limousines de ce conseil nous paraît discriminatoire. Dès lors, on pourrait envisager un conseil du transport professionnel de marchandises et de personnes, très large, ou un conseil centré sur les problématiques de marchandises. C'est cette dernière option qui est retenue pour la suite.</p> <p>Puôt que "Commission du transport professionnel", il conviendrait de parler de "Conseil du transport privé professionnel de marchandises".</p> <p>Les alinéas 2, 3, 4, 5 sont repris dans le cadre du règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR).</p>
<p>Art. 16B Rôle (nouveau)</p> <p>1 La commission du transport professionnel est associée aux travaux touchant à la planification, à l'aménagement et à la gestion du réseau routier. Elle émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation des véhicules professionnels.</p> <p>La commission du transport professionnel est consultée pour tout travail d'importance touchant le réseau routier, pour lequel le département ne traite pas de la circulation des taxis et des limousines.</p>	<p>Art. 16B Rôle (nouveau)</p> <p>1 La commission du transport professionnel est associée aux travaux touchant à la planification, à l'aménagement et à la gestion du réseau routier. Elle émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation des véhicules professionnels.</p> <p>La commission du transport professionnel est consultée pour tout travail d'importance touchant le réseau routier, pour lequel le département ne traite pas de la circulation des taxis et des limousines.</p>	<p>Art.16B Rôle (nouveau)</p> <p>Le Conseil du transport privé professionnel de marchandises est associé aux travaux stratégiques liés au domaine de la mobilité ayant des implications sur le domaine du transport privé professionnel de marchandises. Il émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation ou du stationnement des véhicules de transport privé professionnel de marchandises.</p>	<p>La proposition du Département se situe sur le les articles relatifs au Conseil des déplacements (CODEP).</p> <p>Les autres éléments sont plutôt repris dans le cadre du règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR)</p>
<p>Art. 16C Rattachement (nouveau)</p> <p>1 La commission du transport professionnel est rattachée au département en charge de la mobilité.</p> <p>2 Le département en charge des constructions est associé aux travaux de la commission.</p>	<p>Art. 16C Rattachement (nouveau)</p> <p>1 La commission du transport professionnel est rattachée au département en charge de la mobilité.</p> <p>2 Le département en charge des constructions est associé aux travaux de la commission.</p>		<p>La H 1 05 concerne le Département de l'intérieur, de la santé, de la jeunesse, des sports et des loisirs, dans les articles 16A et 16B on parle du "Département", on parle du DIME.</p> <p>Le département en charge des constructions (routières ?) fait également partie du DIME.</p>