

*Projet présenté par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Thomas Wenger, Caroline Marti, Roger Deneys, Christian Frey, Cyril Mizrahi, Salima Moyard, Isabelle Brunier, Irène Buche*

*Date de dépôt : 30 janvier 2015*

## **Projet de loi**

### **ouvrant un crédit d'étude préliminaire de 108 000 F sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain pour l'avenir des transports publics à Genève**

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

#### **Art. 1 Crédit d'étude**

<sup>1</sup> Un crédit d'étude de 108 000 F (y compris renchérissement et TVA) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de mener une étude sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain à Genève en matière de congestion du trafic, de pollutions, de coûts et de recettes.

<sup>2</sup> Le montant indiqué à l'alinéa 1 se décompose de la manière suivante :

Frais d'étude	100 000 F
TVA (8%)	8 000 F
Renchérissement (estimé à 0%)	<u>0 F</u>
Total	108 000 F

#### **Art. 2 Budget d'investissement**

<sup>1</sup> Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2014 sous la rubrique [l'identification finale de la rubrique budgétaire sera effectuée au plus tard lors du vote du projet de loi par le Grand Conseil].

<sup>2</sup> L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

**Art. 3 Financement et charges financières**

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

**Art. 4 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

**Art. 5 Suivi des travaux d'étude**

Le Grand Conseil est régulièrement tenu informé de l'avancement de l'étude.

**Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La mobilité est une préoccupation majeure des Genevois et Genevoises. Le dynamisme économique, la présence de la frontière, le manque de logements et l'évolution des pratiques en matière d'emplois ou de loisirs des habitants de notre région conduisent à de sérieux problèmes en termes de mobilité, de pollution de l'air et de bruit à Genève.

Le rapport Mobilités 2030, adopté par le Conseil d'Etat en mai 2013 et répondant à la demande du Grand Conseil que soit élaborée une vision stratégique du canton concernant la mobilité, fournit un état des lieux de la mobilité préoccupant : en matière de trafic individuel motorisé, la situation est « proche de la saturation » et « si tendue que toute perturbation du réseau routier au centre-ville (...) produit une paralysie quasi générale de la circulation, au détriment de l'ensemble des usagers.»<sup>1</sup> Les infrastructures de mobilité sont jugées insatisfaisantes pour répondre aux contraintes spécifiques de Genève : un « cœur unique et très dense de l'agglomération », « la structure très radiale du réseau routier obligeant trop de voitures à pénétrer au centre-ville », un réseau de transport public insuffisant au niveau régional, « un espace de voirie insuffisant au centre pour assumer le trafic qui s'y présente » ou encore la fait qu'il existe « encore trop d'entreprises mettant à disposition des places de stationnement gratuites sur le lieu de travail de leurs employés.»<sup>2</sup>

La mobilité, principalement individuelle et motorisée, est d'autre part une source de pollution de l'air importante dont les conséquences sont souvent négligées. Selon le « Plan de mesures OPair 2013-2016 » élaboré par le canton et adopté par le Conseil d'Etat en février 2013 «après plusieurs années de lente amélioration, la qualité de l'air dans le canton de Genève affiche une tendance à la stagnation. Les valeurs limites (VLI) OPair pour les principaux polluants ne sont toujours pas respectées dans certaines parties du territoire. Les VLI OPair pour les principaux polluants (dioxyde d'azote, ozone et particules fines) ne sont toujours pas respectées dans certaines parties du territoire, notamment au centre de l'agglomération et près de l'aéroport. Le trafic motorisé, les chauffages et la construction sont les principaux émetteurs

---

<sup>1</sup> *Mobilités 2030, Une stratégie multimodale pour Genève*, Direction générale de la Mobilité, Mai 2013, p.9

<sup>2</sup> *Ibidem*, p.19

de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et de particules fines (PM<sub>10</sub>). Les composés organiques volatils (COV), issus du trafic et des industries, sont des précurseurs importants de l'ozone. Les prévisions les plus défavorables de la qualité de l'air aux horizons 2016 et 2020 montrent que les émissions et immissions d'oxydes d'azote poursuivront lentement la baisse amorcée au cours des deux dernières décennies. Les émissions de particules fines (PM<sub>10</sub>) n'affichent qu'une faible diminution d'ici à 2020 et leurs immissions continueront à dépasser les VLI OPair sur une grande partie du territoire – d'où la nécessité de renforcer les mesures de réduction des PM<sub>10</sub>»<sup>3</sup>. « Cette pollution génère des coûts importants pour la collectivité, en raison des maladies, des décès précoces, des incapacités de travail, des pertes de récoltes et des dégâts causés au patrimoine bâti et aux matériaux. »<sup>4</sup> La pollution de l'air cause chaque année entre 3'000 et 4'000 décès prématurés, 45'000 affections bronchiques et 23'000 crises d'asthme chez les enfants. Les particules fines provoquent de nombreuses allergies, bronchites, augmentent le risque d'infarctus et de thrombose et peuvent s'avérer cancérigènes.

A l'occasion de la journée internationale contre le bruit du 29 avril 2014, le Conseiller d'Etat Luc Barthassat rappelait d'autre part que la mobilité est l'une des sources majeures de bruit « l'une des nuisances environnementales les plus répandues, dans un canton urbain comme Genève, mais aussi en Suisse et en Europe. Les nuisances sonores constituent une menace à ne pas négliger pour la qualité de vie de chacun et la santé publique; par ailleurs, il faut aussi être conscient que le bruit représente un coût économique très important, puisque l'Office fédéral de l'environnement l'évalue à plus d'un milliard par an ! Le trafic routier est la principale source de bruit, en terme de nombre de personnes touchées : en Suisse, plus d'un million d'habitants souffrent du bruit ; à Genève, 120'000 personnes subissent des niveaux de bruit excessifs, soit environ un tiers des habitants du canton. »<sup>5</sup>

Depuis l'entrée en vigueur de l'Ordonnance fédérale sur la Protection contre le Bruit (OPB), les collectivités publiques ont l'obligation légale d'assainir les routes les plus bruyantes qui dépassent les limites légales d'exposition au bruit d'ici à 2018. Passé ce délai la Confédération ne subventionnera plus les retardataires, ce qui pourrait coûter très cher au canton et aux communes. La Commission d'Evaluation des Politiques

---

<sup>3</sup> *Plan de mesures OPair 2013-2016*, Direction générale de l'environnement, février 2013, p.3

<sup>4</sup> *Ibidem*, p.5

<sup>5</sup> *Journée internationale contre le bruit : Comment Genève piège le bruit routier*, communiqué du 29 avril 2014, disponible sous <http://ge.ch/bruit/actualites/journee-internationale-contre-le-bruit-comment-geneve-piege-le-bruit-routier>

Publiques (CEPP) soulignait en janvier 2013, lors la parution de son rapport d'évaluation commandé par la commission de contrôle de gestion du Grand Conseil au sujet du bruit, que des « mesures d'assainissement contre le bruit routier sont en cours. Elles accusent toutefois un retard important ». <sup>6</sup>

### ***Mobilité : demain pire qu'aujourd'hui ?***

La mobilité pose aujourd'hui des problèmes majeurs en matière de congestion du trafic, de pollution de l'air ou de bruit. Toutes les études prévoient que cette même mobilité explosera dans les prochaines décennies ! « Les études estiment en effet que chaque habitant réalise en moyenne 3,5 déplacements par jour, tous modes confondus. Ainsi, une croissance de 100'000 habitants supplémentaires dans le canton à l'horizon 2030 signifiera 350'000 déplacements de plus à gérer chaque jour, auxquels il faudra ajouter les déplacements liés aux emplois depuis l'extérieur du canton. L'ensemble de ces nouvelles contraintes viennent s'ajouter à la situation proche de la saturation que connaît déjà Genève. Intégrer l'augmentation massive des demandes de mobilité à venir implique dès lors **un changement radical de politique de mobilité**, (mis en évidence par les signataires) sans quoi les problèmes de déplacement que le canton connaît actuellement seront exacerbés et deviendront ingérables. » <sup>7</sup>

Le rapport chiffre les déplacements internes à chaque secteur et note : « En 2009, plus des trois quarts (77%) des déplacements dans l'agglomération – soit près de 2,9 millions de déplacements par jour - sont des déplacements internes aux différents secteurs. Leur nombre est particulièrement élevé au centre de l'agglomération, avec pas loin de 800'000 déplacements internes par jour réalisés par ses habitants, les personnes qui y travaillent ou celles qui viennent y effectuer des activités (loisirs, formation, etc.). » <sup>8</sup> Le rapport note qu'en 2030, ce sont les secteurs de l'agglomération constituant la première couronne autour du cœur de l'agglomération qui verront le nombre de déplacements augmenter le plus fortement.

En ce qui concerne les déplacements entre secteurs de l'agglomération, le rapport note : « en 2009, les déplacements en échange entre les différents secteurs de l'agglomération représentent moins d'un quart du nombre total des

---

<sup>6</sup> *Évaluation de la protection contre le bruit dans le canton de Genève*, communiqué de presse du 10 janvier 2013, CEPP, disponible sous <http://www.cdc-ge.ch/Htdocs/Files/v/6190.pdf/ArchivesCEPP/Domainesdevaluation/Environnement/Protectioncontrelebruit/ceppbruitcommuniquedeppresse.pdf?download=1>

<sup>7</sup> *Mobilités 2030*, p.21

<sup>8</sup> *Ibidem*, p.24

déplacements effectués quotidiennement. Mais plus de deux tiers de ces déplacements se font avec le centre. Le nombre de relations entre le centre et la première couronne (56 %) est beaucoup plus élevé qu'entre le centre et la deuxième couronne (13 %) ou la première et la deuxième couronne (14 %). (...) A l'horizon 2030, (...) les mouvements entre le centre et la première couronne augmenteront d'environ 20 %, représentant plus de 100'000 mouvements supplémentaires (...). Les déplacements en échange entre le centre et les secteurs situés à l'extérieur du canton (deuxième couronne) augmenteront de 17 %, ce qui représente 20'000 déplacements supplémentaires par jour. »<sup>9</sup>

Le rapport souligne au final que la « situation sera particulièrement tendue au cœur de l'agglomération, qui connaîtra l'augmentation la plus importante et continuera à concentrer la demande de mobilité, sur un territoire réduit et surtout très contraint, avec des réseaux saturés. Le cœur d'agglomération constitue de ce fait le nœud du problème. »<sup>10</sup>

### *Mobilités 2030 n'est pas à la hauteur de l'enjeu*

Mobilités 2030 décrit la situation actuelle, son évolution probable et indique qu'un « changement radical » en matière de politique de la mobilité est nécessaire. Pourtant, les solutions proposées ne sont pas à la hauteur de l'enjeu, notamment pour le cœur de l'agglomération, décrit comme le secteur le plus critique. La stratégie multimodale visée prévoit que les déplacements au cœur et vers le cœur de l'agglomération se fassent de préférence en transport collectif et que les déplacements individuels motorisés diminuent. Pour cela, trois étapes sont envisagées : développer le RER, élargir l'autoroute de contournement puis réaliser la traversée du lac.

Si la nécessité de ces chantiers peut faire débat, comment imaginer qu'ils puissent suffire à réaliser, au cœur de l'agglomération, l'indispensable transfert modal du trafic individuel motorisé vers le transport collectif ou la mobilité douce ?

Alors que toutes les études indiquent que la construction de nouvelles infrastructures routières provoque entre autres une augmentation du trafic, comment juguler, sans mesures incitatives ou prohibitives, la congestion automobile au cœur de Genève ?

Alors que le canton de Genève se débat dans d'importantes difficultés budgétaires et que les prestations actuelles des TPG sont remises en cause par

---

<sup>9</sup> Ibidem, p.25

<sup>10</sup> Ibidem, p.22

certainis partis dès lors que la population prend position pour des tarifs modérés, comment financer l'important développement des prestations de transport public rendu nécessaire par le transfert modal attendu ?

Alors que la construction du CEVA implique des investissements lourds, comment exploiter le plein potentiel de cette nouvelle infrastructure sans une politique volontariste et incitative ?

Alors que les stratégies pour limiter les conséquences de la pollution de l'air et de la lutte contre le bruit se révèlent insuffisantes, comment sauvegarder la santé des Genevois-ses et respecter les obligations légales sans mesures fortes à la source de ces pollutions ?

Pour répondre à ces défis et concrétiser le changement radical de politique attendu, les signataires de ce projet de loi vous proposent d'étudier dans le détail les impacts de l'introduction d'un péage urbain à Genève. Cette solution viserait d'une part à lutter contre la congestion, la pollution de l'air et le bruit, d'autre part à réaliser le transfert modal vers le transport public au cœur de l'agglomération et au final à dégager des recettes afin de financer le développement des transports publics et tendre vers la gratuité des transports public.

### ***Le péage urbain, une solution pour Genève***

Un péage urbain est un système de perception d'une redevance d'utilisation du réseau routier par des véhicules, soit sur l'ensemble d'une zone géographique soit au passage d'une limite de zone. Avec les moyens techniques actuels, il est aisé de croiser les données récoltées sur le terrain (numéros de plaques des véhicules en circulation) le plus souvent par le biais de caméras et celles d'une banque de données des détenteurs ayant réglé une redevance pour utiliser le réseau. Le paiement de la redevance peut se faire de manière simple avec les nouveaux moyens de communications (téléphones portables, ordinateurs). Si aucun système de péage urbain n'est à ce jour en fonction en Suisse, l'intérêt pour ce type de solution va croissant. Le Conseil fédéral a chargé le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de rendre un rapport pour fin 2015 sur l'opportunité de lancer des expériences pilotes de péage urbain. Celles-ci nécessitent en effet l'adoption d'une loi fédérale dérogeant de manière limitée dans le temps au principe constitutionnel prévoyant que l'utilisation des routes ne peut faire l'objet de taxe. Le Grand Conseil genevois aura l'occasion de se prononcer en ce sens en soutenant la résolution valant initiative en matière fédérale « Pour des expériences pilotes de péages urbains » déposée en parallèle à ce projet de loi. La Ville de

Genève, après s'être intéressée à la mise en place d'un péage urbain sur son territoire, a renoncé face à l'obstacle constitué par le droit fédéral en 2008. Le canton, la région et la Ville de Berne ont de leur côté mené à terme une étude relative à l'introduction d'un péage urbain. Ses résultats ont été rendus publics en 2012. Les collectivités impliquées sont parvenues à la conclusion « que l'introduction d'un péage routier constituerait aussi dans la région de Berne un bon moyen pour produire le désengorgement souhaitable et générer les ressources financières absolument nécessaires. »<sup>11</sup>

Le Crédit Suisse, peu susceptible d'être considéré comme un lobby anti-automobilistes, parvient dans une étude parue en mars 2014 relative aux « bouchons pendulaires » à des conclusions qui méritent d'être relevées. « D'un point de vue économique, les bouchons devraient être évités au maximum, le temps que l'on y perd n'étant d'aucune utilité. La solution a priori la plus évidente serait d'élargir les axes concernés. Bien que de telles mesures réduisent les heures de bouchons à court et moyen termes, elles favorisent la mobilité, et donc une poursuite du mitage. Le tunnel de Baregg près de Baden, où la largeur de la route nationale A1 a été portée de quatre à sept voies, en fournit le parfait exemple. L'ouverture du deuxième tunnel a entraîné une augmentation de 36% du trafic moyen pendant les jours ouvrables en l'espace de seulement dix ans. L'extension de la capacité semble donc également favoriser l'intensification du trafic. (...) Une approche efficace pour réduire la surcharge du réseau routier serait la mise en place d'un système de péage, également appelé «road pricing». (...) Contrairement à l'extension des infrastructures, cette approche n'augmente pas la propension à la mobilité, tout en diminuant le nombre d'heures de bouchon. (...) Pour les villes de Zurich et de Genève, une telle solution serait sans doute judicieuse. »<sup>12</sup>

L'impact d'un péage urbain sur le volume de trafic est avéré. L'étude réalisée à Berne table sur une diminution de 15 à 20% avec une redevance de 5 francs et de 30% avec une redevance de 9 francs par jour<sup>13</sup>. A Londres, dès la mise en œuvre du péage urbain en 2003, la baisse de trafic était de 18%

---

<sup>11</sup> *Un péage routier pour désengorger le réseau*, Canton de Berne, communiqué de presse du 9 mars 2012, disponible sous

[http://www.be.ch/portal/fr/index/mediencenter/medienmitteilungen.meldungNeu.html/portal/fr/meldungen/mm/2012/03/20120309\\_0838\\_studie\\_zeigt\\_roadpricingkoenttedasstrassennetzlasten](http://www.be.ch/portal/fr/index/mediencenter/medienmitteilungen.meldungNeu.html/portal/fr/meldungen/mm/2012/03/20120309_0838_studie_zeigt_roadpricingkoenttedasstrassennetzlasten)

<sup>12</sup> *Moniteur Suisse, Les Suisses sont dans les embouteillages*, Crédit Suisse, Mars 2014, p.13, disponible sous [https://entrepreneur.credit-suisse.com/media/pdf/Monitor%20Schweiz\\_03\\_2014\\_FR.pdf](https://entrepreneur.credit-suisse.com/media/pdf/Monitor%20Schweiz_03_2014_FR.pdf)

<sup>13</sup> *Un péage routier pour désengorger le réseau*

pour un péage de 12 euros par jour<sup>14</sup>. A Milan, le péage routier mis en place en 2012 a fait baisser le trafic de 28%<sup>15</sup>.

Considérant que le trafic automobile est responsable pour une bonne part de la pollution de l'air et du bruit en ville, la diminution du trafic aurait un effet notable sur ces pollutions. L'introduction du péage urbain à Milan aurait fait diminuer la pollution aux particules fines de 18% et celle liée au CO<sup>2</sup> de 35%<sup>16</sup>. « L'administration de la ville de Stockholm pour la santé et l'environnement a évalué, à partir des baisses de trafic et de mesures directes d'émissions, à 86M\$ek (8,4 millions d'euros) la valeur monétaire des améliorations environnementales possibles grâce au péage »<sup>17</sup> qui est en fonction depuis 2006.

Sur le plan financier, l'étude menée à Berne table sur des recettes nettes comprises entre 230 et 370 millions de francs par an. Pour parvenir à de telles conclusions, les auteurs considèrent un investissement pour la mise en place du péage de 28,7 millions de francs pour une zone de 90km<sup>2</sup> et 170 points de contrôle sur le terrain. Le coût de gestion du système est évalué à 21,3 millions de francs. Compte tenu de l'amortissement des investissements, le coût annuel se monterait à 26,1 millions de francs<sup>18</sup> alors que les recettes brutes seraient comprises entre 261 et 405 millions par an<sup>19</sup>. Les auteurs de l'étude notent que l'évaluation des coûts est relativement basse par rapport aux coûts des péages urbains fonctionnant à Londres, Stockholm et Oslo en raison de la simplicité des solutions techniques choisies.

Compte tenu du contexte particulier de chaque ville et du nombre relativement restreint d'expériences menées à ce jour, il est évident que ces différents chiffres sont à prendre avec prudence et qu'une étude spécifique à la situation genevoise, à ses flux de trafic et à sa surface notamment, est

---

<sup>14</sup> *Trois expériences de péage urbain : évaluation et bilan et socio-économique*, Charles RAUX, Stéphanie SOUCHE, Damien PONS, Rapport final pour le DRI PREDIT, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, 2009, p.21, disponible sous <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Temis/0065/Temis-0065835/18584.pdf>

<sup>15</sup> *City of Milan – Winner of the 2014 Transport Achievement Award*, <http://2014.internationaltransportforum.org/awards>

<sup>16</sup> Ibidem

<sup>17</sup> *Trois expériences de péage urbain : évaluation et bilan et socio-économique*, p.55

<sup>18</sup> *Roadpricing in der Region Bern: Verkehrliche, finanzielle und rechtliche Aspekte*, Ecoplan, IG Modus, 28 février 2012, p. 42, disponible sous <http://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/gesamt/Bericht-Roadpricing-in-der-Region-Bern.PDF>

<sup>19</sup> Ibidem, p. 37

absolument indispensable pour mieux pouvoir évaluer quels seraient les impacts de l'introduction d'un péage urbain. Différentes variantes en matière de zone soumise au péage et de prix du péage devraient être étudiées afin de pouvoir choisir le cas échéant le modèle convenant le mieux à la situation genevoise.

### *Variantes et impacts à étudier*

Les signataires de ce projet de loi proposent par conséquent de prendre en considération les aspects techniques et variantes suivants d'un péage urbain à Genève. Le cas échéant, le mandataire de l'étude pourra proposer d'autres alternatives qu'il jugerait plus pertinentes compte tenu des objectifs assignés au péage.

- 1) Péage de zone: la circulation dans l'ensemble de la zone est soumise à la redevance afin d'éviter des effets secondaires d'évitement indésirables et de faciliter le contrôle. Les impacts en fonction de deux variantes de zones devraient être étudiées : zone A : cœur de l'agglomération soit Ville de Genève, Carouge, une partie de Vernier selon la définition donnée par le rapport Mobilités 2030<sup>20</sup>, zone B : agglomération urbaine dense soit schématiquement Ville de Genève, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex, Carouge, Lancy, Onex, Vernier, Meyrin et Grand-Saconnex.
- 2) Mode de contrôle: à la limite et dans la zone, dans la circulation, à l'exception des tronçons soumis à la vignette autoroutière, par le biais du croisement des numéros d'immatriculation relevés sur le terrain par des caméras et des détenteurs de véhicules ayant acquitté la redevance. Un nombre approprié de points de contrôles, pas forcément actifs simultanément, produit un effet dissuasif suffisant sans faire exploser le volume de données à traiter. Les données récoltées doivent se limiter strictement à l'identification du véhicule, être supprimées dès que le contrôle du paiement de la redevance est effectué et ne pouvoir être utilisées pour aucun autre usage.
- 3) Perception de la redevance pour la journée, le mois ou l'année plutôt qu'en fonction des kilomètres parcourus puisque cette dernière solution implique un « traçage » des véhicules onéreux et peu adéquat.
- 4) Redevance due 24 heures sur 24 ou, à titre de variante d'étude, limitée aux heures de pointes du trafic.

---

<sup>20</sup> *Mobilités 2030*, p.23

- 5) Prix du péage : les impacts en fonction des prix suivants devraient être étudiés : 5 à 10 francs par jour, 100 à 150 francs par mois, 700 à 1'000 francs par année, avec une réduction de 50 à 80% pour les habitants et une exonération complète pour le transport professionnel de personnes et de biens. La fixation du prix est centrale afin d'atteindre les objectifs visés en termes de congestion, pollutions, transfert modal. Le prix doit être incitatif eu égard au prix des opérateurs de transports publics regroupés dans UNIRESO.

Compte tenu des aspects techniques et de leurs variantes décrites ci-dessus, les impacts suivants devront être évalués par l'étude :

- 1) congestion, volume de trafic
- 2) pollution atmosphérique, niveau de bruit
- 3) demande en matière de transports publics
- 4) demande en matière de parkings d'échange
- 5) coûts d'investissements et de gestion du péage
- 6) recettes nettes pouvant être réinvesties dans le développement des transports publics et la diminution des tarifs des transports publics

### ***Charges et couvertures financières***

Ce crédit d'étude préliminaire sera porté au compte des investissements en matière de Mobilité, politique publique J, dans le cadre du volume d'investissements « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat.

Au bénéfice de ces explications, les signataires de ce projet de loi vous prient, Mesdames et Messieurs les député-e-s, de lui réserver un bon accueil.