

Projet présenté par les députés :

MM. Patrick Dimier, Florian Gander, Christian Flury, Jean-Marie Voumard

Date de dépôt : 12 septembre 2019

Projet de loi

modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21)

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

Art. 1 Modifications

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016, est modifiée
comme suit :

Art. 1 But (nouvelle teneur)

La présente loi a pour but de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à
la mobilité énoncés à l'article 190 de la constitution de la République et
canton de Genève, dont celui de la fluidité des trafics.

Art. 3, al. 2, lettre c, et al. 3, lettre b (nouvelle teneur)

² Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le
respect de la hiérarchie du réseau routier, telle que définie aux articles 3 et
suivants de la loi sur les routes, du 28 avril 1967, comprenant notamment :

- c) un périphérique autoroutier qui contourne l'ensemble de
l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière homogène et
lisible comprenant notamment le « U lacustre » dans l'attente d'un
boucllement autoroutier par une traversée du lac. Ils seront complétés
d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du
territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue
de réduire les charges de trafic et de limiter le transit dans les centres
urbains;

³ La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité, qui visent à réduire la charge sur les infrastructures et services de mobilité aux heures de pointe et pour lesquelles l'Etat et les établissements publics autonomes doivent être exemplaires, notamment en encourageant :

- b) le recours au co-voiturage par les usagers pendulaires qui ne peuvent pénétrer gratuitement sur le territoire cantonal qu'avec trois personnes au moins à bord d'un même véhicule; les usagers seuls à bord doivent, quant à eux, s'acquitter d'une taxe CO₂ équivalente au double du prix de la carte journalière TPG à chaque passage de la frontière cantonale; ne sont pas concernés par cette mesure les véhicules électriques ou fonctionnant à l'hydrogène ou encore utilisant des carburants n'émettant pas de CO₂;

Art. 4, al. 1, lettre b (nouvelle teneur)

¹ La politique globale de la mobilité s'appuie sur une offre de stationnement qui répond aux différents usages tout en encourageant des comportements rationalisant les déplacements, notamment en distinguant :

- b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal, notamment par le biais d'une réglementation du stationnement restrictive des usagers pendulaires dans les centres-villes et en limitant leur transit urbain;

Art. 7, al. 4, lettre a (nouvelle teneur)

⁴ En zone II :

- a) le trafic de transit par les pendulaires, au-delà d'un kilomètre de la frontière, est payant pour les usagers seuls à bord de leur véhicule;

Art. 8 Dispositions d'application (nouvelle teneur)

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'application, dans les six mois à dater de l'entrée en vigueur de la loi, notamment toute la réglementation liée à l'inscription dans un registre ad hoc des immatriculations des véhicules des travailleurs et travailleuses non résidents dans le canton, de même que la mise en place des infrastructures de contrôle.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le constat de l'engorgement croissant du trafic individuel, en violation manifeste de l'art. 190 de la constitution genevoise qui garantit, outre la complémentarité des modes de transports, leur libre choix, la fluidité du trafic, il devient nécessaire de poser des règles strictes d'accès du trafic pendulaire au territoire dans la mesure où c'est lui qui est le principal perturbateur.

Plusieurs mesures ont déjà été prises pour endiguer ces flux et reflux quotidiens qui ne portent pas seulement atteinte à la circulation dans les zones I et II, mais sur l'ensemble du territoire et, en plus, polluent outrageusement nos campagnes. Les statistiques récemment publiées dans la presse font état d'un usage au-delà de 80% des véhicules automobiles par des personnes seules à bord.

Au moment où la planète entière souffre du réchauffement climatique et où certains courants politiques en particulier s'en préoccupent, au moment où notre jeunesse tente comme elle peut de réveiller nos sociétés, il est temps de faire des propositions qui vont dans le sens d'une régulation raisonnable du trafic, à commencer par le plus désagréable et le plus polluant en raison des congestions qu'il génère aux heures de pointe, le trafic pendulaire.

Il s'agit ici de l'ensemble des pendulaires et non pas, comme seraient tentés de le faire accroire certains, celui des frontaliers. Les pendulaires immatriculés dans d'autres cantons suisses sont également concernés par ce projet de loi.

Echapperont à ces restrictions les usagers en visite à Genève, qu'ils soient suisses ou immatriculés à l'étranger.

Genève, outre le fait qu'elle s'est dotée d'une constitution qui garantit à ses résidents un environnement sain, est aussi le siège d'organisations internationales très liées à la question climatique. Elle se doit dès lors d'être novatrice sur la gestion des mouvements pendulaires du trafic privé, a fortiori si le recours à celui-ci est manifestement fait au mépris total de l'intérêt général.

C'est le sens de ce projet de loi qui se veut novateur et incitatif de changement de pratiques de transport.

Comme cela a été justement relevé lors des débats de notre Gand Conseil à propos de la politique de « mobilité » le co-voiturage est fortement soutenu dans la région transfrontalière et des projets pilotes démontrent qu'il y a également chez nos voisins français une volonté de résoudre cette problématique des usagers seuls à bord de leur voiture.

Ce projet s'inscrit dans la logique d'agglomération, tant voulue par certains mais qui ne proposent rien de pratique pour que celle-ci prenne des contours respectueux de l'environnement, notamment en matière de transport individuel.

La mesure proposée répond à l'exigence de la nécessité de mesures fortes pour enrayer ce mal endémique de l'usage solitaire de la voiture.

Par ailleurs, cette mesure est de nature à répondre aux litanies de l'économie qui se plaint sans cesse des heures chômées qu'entraîne cette surcharge du trafic urbain à cause de la politique laxiste en matière de contrôle du trafic pendulaire.

Pour clore, tout le monde attend des miracles de l'entrée en service du Léman Express, à commencer par le Conseil d'Etat qui clame, urbi et orbi, l'étendue de ses espoirs de résolution des questions de mobilité grâce à cet énorme effort financier consenti par les contribuables genevois. Ces espoirs resteront vains tant et aussi longtemps que des mesures incitatives sérieuses ne seront pas prises. Ce n'est manifestement pas la seule entrée en gare des premières rames du Léman Express qui va changer quoi que ce soit dans les pratiques égoïstes que nous constatons tous les jours en observant ces pendulaires seuls à bord de leur voiture. Le temps est venu, notamment grâce à la prochaine entrée en service du Léman Express, de prendre des mesures coercitives pour endiguer ce trafic indésirable et polluant. Sans oublier le coût monstrueux pour l'économie qu'occasionnent tous ces bouchons qui paralysent des véhicules à usage professionnel, provoquant des heures chômées totalement nuisibles à une saine gestion des déplacements.

Nous vous remercions de réserver un bon accueil à ce projet de loi.