

Date de dépôt : 10 janvier 2017

- a) **RD 1139-A** **Rapport de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'actions du réseau routier 2015-2018**
- b) **R 818** **Proposition de résolution de M^{me} et MM. François Lance, Antoine Barde, Michel Ducret, Nathalie Hardyn, André Pfeffer, André Python, Bernhard Riedweg, Jean Romain, Jean-Marie Voumard approuvant le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 et demandant au Conseil d'Etat de le compléter**

Rapport de majorité de M. François Lance (page 1)

Rapport de première minorité de M^{me} Caroline Marti (page 23)

Rapport de seconde minorité de M. Mathias Buschbeck (page 28)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. François Lance

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil traitant du plan d'actions du réseau routier 2015-2018 lors de neuf séances soit les 21 juin 2016, 30 août 2016, 13, 20, 27 septembre 2016, 11 et 18 octobre 2016 et 8 et 22 novembre 2016.

La commission a bénéficié de la présence de M. Luc Barthassat, Conseiller d'Etat, ainsi que de l'aide de M. David Favre, directeur général de la Direction

générale des transports (DGT), de M. Alexandre Prina, directeur de la DGT, et de M. Matthieu Baradel, chef de projet à la DGT.

Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté au travail de la commission.

Les procès-verbaux ont été tenus par Mesdames Clémentine Cyprien et Tina Rodriguez, MM. Vincent Moret et Sylvain Maechler que je remercie pour la qualité de leur travail.

Les principales idées à retenir

Le **plan d'actions du réseau routier 2015-2018** définit l'action de l'Etat en matière d'aménagement multimodal sur le périmètre de la voirie pour les prochaines années.

C'est le **troisième document** de ce type concernant le réseau routier. Il est revu en début de chaque législature.

Le **cadre légal** dans lequel s'inscrit le PARR 2015-2018 a **fortement évolué** entre la validation du document par le Conseil d'Etat et l'examen du document en commission des transports : validation de la **Loi pour la mobilité** (H 1 20) le 23 septembre 2016, validation de la **loi pour une mobilité cohérente et équilibrée** (H 1 21) en votation populaire le 5 juin 2016.

La Commission des transports a procédé à l'introduction de cette évolution du cadre légal dans le PARR 2015-2018 par l'intermédiaire d'une **proposition de résolution** :

- Mettant à jour le chapitre consacré au cadre légal cantonal et fédéral
- Intégrant un nouveau chapitre inscrivant dans le document la carte définissant les zones de priorisation différenciée en lien avec la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée.

Le plan d'actions du réseau routier 2015-2018

Le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 (PARR 2015–2018) définit l'action de l'Etat en matière d'aménagement multimodal sur le périmètre de la voirie pour les prochaines années.

C'est un document qui s'intègre dans un cadre plus général portant sur les planifications directrices fédérales et cantonales, mais également dans la perspective de l'agglomération franco-valdo-genevoise. À ce titre, il s'inscrit dans la déclinaison et la mise en œuvre à court terme du Plan directeur cantonal, du projet d'agglomération et de Mobilités 2030.

C'est le troisième document de ce type concernant le réseau routier.

Il dresse tout d'abord un bilan des mesures réalisées durant la période 2011 – 2014, faisant état d'une maturation de plusieurs réflexions qui doivent maintenant trouver leur concrétisation.

Il aborde ensuite le fonctionnement actuel du réseau routier et les perspectives y relatives, que ce soit en termes d'offre, d'usages ou bien encore d'enjeux.

Il définit ensuite les objectifs auxquels les différentes actions constitutives de ce document devront répondre ; ces objectifs s'inscrivant selon 5 axes :

- Fluidifier le trafic
- Sécuriser les réseaux
- Développer les réseaux
- Améliorer l'exploitation du réseau routier
- Accompagner les développements

La hiérarchie du réseau routier à l'horizon 2018 est également définie par l'intermédiaire d'une carte insérée dans le document. La classification, dans le Plan d'actions, de l'ensemble des voiries du canton en réseau primaire, secondaire et de quartier est en effet une exigence de la loi sur les routes.

Enfin, le document présente les 64 actions multimodales constituant ce plan d'actions du réseau routier. Dans ce cadre, il est fait état de la planification envisagée de chacune des actions et des sources de financement de ces dernières. Le contenu de chaque action est détaillé dans une fiche spécifique présentant, outre les objectifs assignés à l'action, sa description, ses enjeux, le niveau d'avancement actuel et les parties prenantes.

Le document a été élaboré en étroite collaboration avec les directions générales du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) concernées : direction générale des transports, direction générale du génie-civil, direction générale de l'agriculture, de la nature et du paysage, direction générale de l'environnement, du département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE) : office de l'urbanisme, du département présidentiel (PRE) : équipe du Projet d'agglomération et du département de la sécurité et de l'emploi (DSE) : service de la promotion économique et la Police.

Il a donné lieu à deux consultations des 45 communes, en mai-juin 2014 puis au printemps 2015, et il a été présenté au Conseil des déplacements (CODEP) qui a formulé plusieurs remarques qui ont permis d'en préciser le contenu.

Un cadre légal ayant évolué

Entre la validation du PARR 2015-2018 par le Conseil d'Etat, le 23 mars 2016, en vue de son examen par le Grand Conseil et le début de l'examen du document par la commission des transports, le cadre légal dans lequel s'inscrit ce document a fortement évolué.

Ainsi, le Grand Conseil a validé le 23 septembre 2016 **la loi sur la mobilité (H 1 20)**. cette nouvelle loi vient d'une part préciser la Constitution de la République et canton de Genève concernant le principe de coordination entre politique de mobilité et les autres politiques publiques, à savoir, les politiques d'aménagement du territoire, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la sécurité.

D'autre part, cette nouvelle loi définit la structure des documents de planification en matière de transport en les hiérarchisant selon la logique décrite le PARR 2015-2018 et donne ainsi toute sa place aux plans d'actions thématiques portant sur le réseau routier, la mobilité douce, les transports collectifs et le stationnement.

En outre, **la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21)**, élaborée par une sous-commission parlementaire au cours de l'année 2015 et proposée en tant que contreprojet à l'initiative 154 « Pour des transports publics plus rapides ! » a été très largement soutenue en votation populaire le 5 juin 2016.

Ainsi, cette nouvelle loi traite des besoins de l'ensemble des modes de déplacement. Elle définit les modalités d'exploitation visant à améliorer les conditions de déplacement et à fluidifier les réseaux de transports.

Dans ses dispositions générales, elle détermine les infrastructures multimodales et services de transport à la base de la politique de mobilité, puis elle traite de la gestion du stationnement du point de vue des usages.

Elle définit ensuite la mise en œuvre du principe constitutionnel de complémentarité et de liberté individuelle du choix du mode de transport à travers une organisation du canton en zones - à l'intérieur desquelles sont priorisés les modes doux et les transports publics - et en réseaux structurants. Cette mise en œuvre porte notamment sur les objectifs assignés aux zones et aux réseaux structurants et les modalités pratiques de priorisation des modes entre eux : zones piétonnes, zones 30, dérogation au principe de compensation du stationnement à l'intérieur des zones, mise en œuvre de « Bus à haut niveau de service », accès aux parcs-relais, aménagements propres et séparés sur les pénétrantes, ...

Cette dernière loi s'appuie, pour sa mise en œuvre, sur une carte définissant les zones de priorisation différenciée et le réseau structurant, devant être formalisée dans le Plan d'actions du réseau routier.

Examen du plan d'actions du réseau routier 2015-2018

L'examen page par page du document soumis à la Commission des transports du Grand Conseil a donné lieu à plusieurs questions auxquelles les représentants du Département ont apporté des réponses.

Les principales questions ont porté sur la pertinence de certaines actions en regard de la situation actuelle, de l'évolution de certains quartiers ainsi que de la conformité avec la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée plébiscitée par les citoyens en juin 2016.

Les membres de la Commission ont souhaité à travers une proposition de résolution que quelques chapitres particuliers du document soient précisés, sans toutefois remettre en cause le fond du document.

Examen de la proposition de carte accompagnant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée

Dans le cadre de l'élaboration de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée par la sous-commission des transports y relative durant l'année 2015, une carte définissant les zones de priorisation différenciée avait été élaborée et présentée par le Département.

Les zones ainsi définies l'ont été sur la base d'une analyse objective réalisée par l'observatoire universitaire de la mobilité basée sur les caractéristiques actuelles du territoire et plus précisément une combinaison des densités de population, d'emploi, de services et de bâti et d'accessibilité aux principales interfaces de transport public.

Ce critère ainsi obtenu a ainsi permis de définir les zones I et II au sens de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée.

Il convient de souligner que cette carte correspond à un « instantané » actuel du territoire et que la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée impose la révision de cette carte en début de chaque législature, dans un souci d'évolutivité.

Les commissaires ont émis plusieurs remarques et questions sur la carte qui accompagnait la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée et en particulier sur quels critères elle avait été établie en fonction de la connaissance et de la réalité de différents quartiers. Compte tenu de ces questionnements, la commission a émis le désir que les 45 communes soient à nouveau consultées.

Consultation des 45 communes

La Commission des transports a demandé au Département de procéder à une consultation des 45 communes du canton afin qu'elles se prononcent sur le contenu de la carte proposée et également pour pouvoir affiner le périmètre des zones I et II.

Cette consultation s'est déroulée durant le mois d'octobre 2016.

À la suite de cette consultation, et après validation par la Délégation du Conseil d'Etat aux transports et à l'aménagement, le Département a proposé que les amendements suivants soient apportés à la carte définissant les zones actuelles.

- Extension des limites de la zone II, pour mieux tenir compte des spécificités locales, au niveau de :
 - Versoix
 - Meyrin
 - Onex
- Intégration d'une « nouvelle zone II périphérique » au niveau de Vernier-village
- Adaptation des limites de la zone I en rive droite au niveau de la rue des Alpes, selon la demande de la Ville de Genève.

L'adaptation de la carte, suite à la consultation des communes, a suscité plusieurs remarques et questions, comme par exemple la non prise en considération de nouveaux quartiers en construction et ainsi que l'adaptation de la zone I en Ville de Genève sur la rive droite. A ce sujet, il est expliqué qu'en zone I, le stationnement est payant conformément à la teneur de la loi sur la mobilité cohérente et équilibrée, ce qui n'est pas le cas avec une zone bleue macaron. Le Département rappelle, à ce sujet, que la zone I de la carte de base n'intégrait ni les Pâquis, ni les Eaux-Vives étant donné que le stationnement n'est pas payant dans ces deux quartiers.

Prise en compte de l'évolution prévisible des zones

Au-delà de l'intégration dans le PARR d'une carte définissant les zones actuelles de priorisation différenciée, les commissaires ont souhaité disposer d'une vision prospective quant au développement des zones à moyen et long terme.

Pour ce faire, le Département a produit, en collaboration avec l'Office de l'urbanisme deux cartes prospectives définissant l'extension prévisible des périmètres à l'horizon 2025 et à l'horizon 2030.

Ces cartes prospectives sont à considérer comme une tendance ; le périmètre des zones évoluant par étape, en fonction des développements effectifs des différents secteurs du canton et à la faveur des révisions successives de la carte actuelle des zones, en début de chaque législature.

Proposition de résolution du Grand Conseil

Sur la base de ces nouveaux éléments, la Commission des transports a proposé une résolution visant amender le document, d'une part sur les quelques précisions concernant le document de base et d'autre part sur l'intégration des évolutions législatives récentes et de la carte relative à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée.

Les évolutions portant sur les précisions à apporter au document concernent notamment :

- Des précisions concernant certains schémas (ajout de légendes)
- Des éclaircissements concernant les points noirs TC
- Des précisions portant sur l'implication de l'entrée en vigueur de la H 1 20 et de la H 1 21 dans certains chapitres du PARR, concernant :
 - Les contournements de villages (chapitre 5.3)
 - La prise en compte des enjeux environnementaux (chapitre 5.4)

Les évolutions législatives, et notamment la description de la Loi sur la mobilité (H 1 20) et de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21) sont à intégrer dans le chapitre 2.2 – Bases légales cantonales.

Il est proposé d'amender le chapitre 5 – Objectifs du plan d'actions du réseau routier 2015-2018 avec une nouvelle section décrivant l'organisation du territoire en zones de priorisation différenciée, décrivant la méthode d'élaboration du périmètre des zones, les implications de la H 1 21 pour ces zones, l'identification des axes structurants et leur cohérence avec la hiérarchie du réseau routier et les évolutions tendanciennes de ces zones.

La carte actuelle, amendée suite à la consultation communale, ainsi que les cartes prospectives, étant également intégrées à ce chapitre.

Le Département rappelle que dans une année, il faudra remettre en chantier le plan d'actions du réseau routier pour la période 2019-2022. Il sera nécessaire d'établir un bilan et de rencontrer les communes pour récolter leurs demandes et leurs projets. Un nouveau plan d'actions sera produit et celui-ci contiendra une nouvelle carte de zonage.

Déclaration des groupes :

Le groupe PDC votera la résolution de ce plan d'action du réseau routier et salue le travail effectué depuis plusieurs années pour produire un tel document. Il estime que ce document est très complet et prend en considération les contraintes politiques, techniques et financières. Il tient compte également de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée.

Le groupe des Verts salue également le travail fourni, toutefois il déplore que la majorité du travail ait été effectuée avant la votation sur la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée et que, seuls quelques amendements aient été pris en compte. Pour les Verts, il n'est pas possible d'adopter ce plan d'action sans prendre en considération la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée votée par les citoyens.

Les représentants du groupe socialiste saluent le travail effectué, mais s'abstiendront ou refuseront ce plan d'action. En effet, le groupe émet des doutes quant à la méthodologie de l'établissement de la carte des zones et estiment que certaines mesures manquent d'anticipation sur des projets à venir. D'autre part, ils ne sont pas d'accord avec certaines mesures projetées contenues dans le document.

Le groupe UDC félicite le Département pour le travail accompli. Il constate que le Grand Conseil devra se prononcer sur ce document alors que sa validité se termine déjà à fin 2018. Il en ressort de très bonnes analyses et intentions dans la perspective du projet d'agglomération et de Mobilités 2030. Ce document propose 64 actions concrètes dont la finalité est l'amélioration durable des différents moyens de mobilité sur le canton. Le groupe retient que ce plan d'action traite de cinq axes : la fluidité du trafic, la sécurisation des réseaux, le développement des réseaux alternatifs, l'amélioration de l'exploitation des réseaux et l'accompagnement du développement urbain. Le groupe UDC acceptera la résolution jointe à ce RD 1139.

Le groupe PLR considère que le document n'est pas parfait, mais il est appelé à s'améliorer au fil du temps. Il n'est pas possible de changer un système de circulation sans investissement concomitant afin de le faire fonctionner. Le groupe PLR ne désire pas bloquer le processus, mais pour aller réellement de l'avant, il faudra passer à quelque chose de plus concret. Si l'on veut par exemple une ceinture, il faut qu'elle fonctionne complètement, or selon, les mouvements, les automobilistes ont tout intérêt de passer par l'hyper centre. Néanmoins, le groupe PLR ira dans le sens d'une acceptation de la résolution tout en disant qu'il faut aller plus loin de ce qui est proposé actuellement.

Le groupe MCG salue le travail effectué par le Département et votera cette résolution.

Le groupe EAG ne votera pas ce plan d'actions. Il reconnaît le travail effectué, mais il émet des doutes quant à son application en précisant qu'il ne suffit pas d'établir quelques cartes et quelques schémas, mais qu'il faut passer à l'acte.

M. Luc Barthassat, Conseiller d'Etat, rappelle qu'il n'existait rien il y a trois ans et que ces projets sur la mobilité ont été élaborés en un peu moins de trois ans. Il estime qu'il faut avancer par étape en rappelant que la loi sur une mobilité cohérente et équilibrée a été plébiscitée par les électeurs en juin dernier et que les plans d'actions du réseau routier et de la mobilité douce font partie de ces étapes.

Vote de la commission lors de la séance du 22 novembre 2016

Le Président met aux voix la proposition de résolution validant le Plan d'actions du réseau routier 2015 – 2018 et demandant au Conseil d'Etat de le compléter.

La proposition de résolution est acceptée par :

Pour :	9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)
Abstention:	1 (1 S)

Commentaires du rapporteur de majorité

Il faut relever le travail important qui a été engagé pour l'élaboration de ce plan d'actions du réseau routier qui prend en compte les contraintes politiques, techniques et financières à un moment donné. Il faut rappeler que ce document porte sur la période 2015-2018 et qu'une nouvelle version devra être élaborée rapidement pour la période 2019-2022 et que celle-ci tiendra compte d'ajustements en fonction de l'évolution et le développement de nouveaux quartiers ainsi que de l'expérience acquise sur le terrain.

La majorité de la commission vous recommande de prendre acte de ce document et d'accepter la résolution qui l'accompagne.

Annexes :

- *Carte de priorisation des zones arrêtée à fin 2016*
- *Cartes prospectives de l'évolution des zones*

Annexe consultable sur internet :

- *plan d'actions du réseau routier 2015-2018*
<http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01139.pdf>

Secrétariat du Grand Conseil**R 818**

Proposition présentée par les députés :

M^{me} et MM. François Lance, Antoine Barde, Michel Ducret, Nathalie Hardyn, André Pfeffer, André Python, Bernhard Riedweg, Jean Romain, Jean-Marie Voumard

Date de dépôt : 10 janvier 2017

Proposition de résolution

approuvant le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 et demandant au Conseil d'Etat de le compléter

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

le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 (RD 1139),

approuve

le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 (RD 1139), moyennant les modifications suivantes :

1. Chapitre 2.2 – Bases légales cantonales Titre « Le projet de loi sur la mobilité »

Le paragraphe « Le projet de loi sur la mobilité » est supprimé et remplacé par l'annexe 1 à la présente résolution décrivant :

- Le contenu de la loi sur la mobilité (H 1 20)
- Le contenu de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21)

2. Chapitre 4.4 – Usages et tendances Titre « Point noirs TC »

- Ajout d'une légende à la carte présentée
- Ajout d'une phrase mentionnant que : « Les points noirs TC représentés sur la figure ci-dessus identifient les lieux où les transports collectifs

subissent des perturbations et retards de manière récurrente, notamment aux heures de pointe. »

3. Chapitre 4.5 – Enjeux environnementaux

Titre « Pollution de l'air »

- Ajout d'une légende à la carte présentée

Titre « Risques d'accidents majeurs »

- Ajout d'une légende à la carte présentée

4. Chapitre 5 – Objectifs du plan d'actions du réseau routier 2015-2018

- Ajout d'un nouveau chapitre selon l'annexe 2 à la présente résolution décrivant l'organisation du territoire en zones de priorisation différenciée
- Ajout de la carte définissant les zones I et II, la moyenne ceinture et le réseau structurant telle qu'annexée à la présente résolution (annexe 3)
- Ajout des cartes prospectives aux deux horizons du Plan directeur cantonal tel qu'examiné par la Commission consultative d'aménagement du territoire, annexées à la présente résolution (annexe 4).

5. Chapitre 5.3 – Axes pour orienter les mesures

Axe 3 – Développer les réseaux

Titre « Contournement de villages »

- Ajout, à la suite de la phrase « En effet, des mesures d'aménagement (maîtrise de la vitesse, marquage, signalisation, ...) ou d'assainissement des nuisances peuvent prétendre répondre aux attentes des riverains et adoucir certaines tensions entre usagers. », de la phrase : « En outre, les nouvelles dispositions offertes par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, et notamment son article 7, alinéa 6, lettre c permettent dorénavant de limiter à 30km/h la vitesse sur les axes primaires et secondaires traversant les localités. »

6. Chapitre 5.4 – Prise en compte des enjeux environnementaux

- Ajout, à la suite de la phrase « Dans ce type de cas, il convient de prendre des mesures renforcées pour limiter les atteintes dues au trafic motorisé en particulier dans les zones où les immissions de bruit et d'air dépassent les valeurs limites fixées par la Confédération (OPB et OPair) ; c'est le cas dans le centre-ville et dans les environs de l'aéroport. », de la phrase : «

L'application de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21) contribuera à diminuer la pollution de l'air due au trafic routier en particulier au centre-ville (dioxyde d'azote, particule fines). En outre, compte-tenu de la récente entrée en vigueur de la loi sur la mobilité (H 1 20), précisant notamment la coordination entre politiques publiques, le Conseil d'Etat prendra en compte ces orientations dans l'actualisation du plan de mesures OPAIR actuel 2013 – 2016 pour la période 2017- 2020. »

7. Chapitre 6.4 – Programmation des actions Titre « sources de financement »

- Ajout un renvoi en bas de page, concernant l'action N°64 – Réalisation du bouclage autoroutier indiquant : « le Financement par la Confédération est à envisager dans le cadre d'un préfinancement cantonal des infrastructures tel que décrit dans le plan d'actions du Conseil d'Etat.».

8. Fiche Action N°19 – Boulevard des Abarois et accessibilité au Grand projet Bernex

Titre « sources de financement »

- Ajout d'une légende à la carte

Annexe 1

LA LOI SUR LA MOBILITÉ (H 1 20)

Le 25 février 2015, le Conseil d'Etat a adopté et soumis au Grand Conseil un nouveau projet de loi cadre dit « Loi sur la mobilité » (H 1 20).

Validée par le Grand Conseil le 23 septembre 2016, cette nouvelle loi vient d'une part préciser la Constitution de la République et canton de Genève concernant le principe de coordination entre politique de mobilité et les autres politiques publiques, à savoir, les politiques d'aménagement du territoire, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la sécurité.

D'autre part, cette nouvelle loi définit la structure des documents de planification en matière de transport en les hiérarchisant selon la logique explicitée dans le schéma N°1 du présent plan d'actions.

LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE (H 1 21)

En septembre 2014, le DETA a lancé les « États généraux des transports ». Cette large consultation avait comme objectif d'écouter les Genevois sur une base de compromis concernant la mobilité, à même d'apaiser la situation. À cette occasion, quelques 12'598 personnes ont pu s'exprimer sur la façon dont elles concevaient l'avenir en matière de mobilité et sur le principe d'une priorisation des modes de transport selon une logique de zone.

Leurs réponses ont concrètement permis de soumettre en février 2015 au Grand Conseil un projet de loi qui organise le territoire en zones, évolutives avec le temps, dans lesquelles des modes de transport sont priorisés tout en garantissant l'accessibilité des résidents et des transports professionnels.

Repris par une sous-commission parlementaire qui s'est réunie à

26 reprises au cours de l'année 2015, ces travaux ont permis de développer un compromis qui a été présenté comme contreprojet à l'initiative 154 « Pour des transports publics plus rapides ! ».

Soumis en votation populaire cantonale le 5 juin 2016, cette « loi pour une mobilité cohérente et équilibrée » a été soutenu par près de 68% de la population.

Ainsi, cette nouvelle loi traite des besoins de l'ensemble des modes de déplacement. Elle définit les modalités d'exploitation visant à améliorer les conditions de déplacement et à fluidifier les réseaux de transports.

Dans ses dispositions générales, elle détermine les infrastructures multimodales et services de transport à la base de la politique de mobilité, puis elle traite de la gestion du stationnement du point de vue des usages.

Elle définit ensuite la mise en œuvre du principe constitutionnel de complémentarité et de liberté individuelle du choix du mode de transport à travers une organisation du canton en zones - à l'intérieur desquelles sont priorités les modes doux et les transports publics - et en réseaux structurants. Cette mise en œuvre porte notamment sur les objectifs assignés aux zones et aux réseaux structurants et les modalités pratiques de priorisation des modes entre eux : zones piétonnes, zones 30, dérogation au principe de compensation du stationnement à l'intérieur des zones, mise en œuvre de « Bus à haut niveau de service », accès aux parcs-relais, aménagements propres et séparés sur les pénétrantes, ... »

Annexe 2

« 5.1 ZONES DE PRIORISATION DIFFERENCIEE

CARTE ASSOCIEE A LA LOI POUR UNE MOBILITE COHERENTE ET EQUILIBREE

La nouvelle « loi pour une mobilité cohérente et équilibrée » organise le territoire cantonal en zones à l'intérieur desquelles la mobilité douce et les transports publics sont priorités.

En outre, elle définit un réseau structurant visant à fluidifier le trafic automobile et assurer l'efficacité des transports publics.

Concernant le trafic transfrontalier, sur les axes pénétrants, l'objectif est de développer de nouveaux « bus à haut niveau de service » pour rationaliser le trafic automobile pénétrant dans le canton et inciter au transfert modal. En dehors de ces axes, il s'agit de protéger les quartiers du trafic de transit et de ses nuisances.

Elle prévoit en outre que la carte définissant ces zones ainsi que le réseau routier structurant soit intégrée au présent plan d'actions du réseau routier et ainsi mise à jour à l'occasion de chaque nouveau plan d'actions.

DEFINITION DES ZONES

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, définit deux types de zones au sein desquelles les mobilités douces et les transports publics sont priorités. En zone I, l'accès par les autres modes de transport est restreint. En zone II, le trafic de transit est fortement restreint.

Ces zones sont définies sur la base de critères socio- démographiques actuels, notamment basés sur les densités de population, d'emplois, de commerce et de service, le coefficient d'occupation du sol et l'indice de compacité du bâti.

Plus précisément, ces critères de base sont pondérés au sein d'un « indicateur composite » calculé sur tout le canton au niveau d'un découpage en 475 secteurs statistiques.

Ainsi, la **Zone I**, correspondant actuellement essentiellement à « l'hypercentre », rassemble les plus fortes densités de population, d'emplois, de commerce et de service. Elle s'articule autour des principales interfaces de transport public.

La **Zone II**, comprend les secteurs où sont rassemblées les densités de population, d'emplois, de commerces et de services fortes au regard de la moyenne cantonale. Cette zone II couvre ainsi les centres urbains du canton, à savoir, l'essentiel de la ville de Genève non couverte par la zone I, une partie de Carouge et les centres de Versoix, Meyrin, Bernex, Onex, Lancy, Plan-les-Ouates, Thônex et Chêne- Bourg.

MISE EN ŒUVRE DE LA PRIORITE MODES DOUX ET TRANSPORTS PUBLICS DANS LES ZONES

Au-delà de la détermination des modes de transports priorités en zone I et II, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée définit également les objectifs et modalités de mise en œuvre de cette priorité.

En **zone I**, l'accès aux autres modes de transport est restreint, tout en restant garanti. L'objectif global de vitesse pratiquée est fixé à 30 km/h et la vitesse autorisée de certains axes à plusieurs voies par sens est variable : 30km/h aux heures de forte demande et 50km/h le reste du temps. Au sein de la zone I, les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité sont favorisées. Enfin, la loi introduit une possibilité de déroger au principe de compensation du stationnement pour des aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de transport.

En **zone II**, le trafic de transit est fortement restreint. Les axes routiers structurants à l'intérieur de la zone II sont aménagés pour garantir la fluidité du transport individuel motorisé et favoriser l'accessibilité aux différents secteurs de cette zone. De la même façon, des axes sont aménagés pour favoriser la circulation des vélos. La création de zones 30 y est favorisée et la dérogation au principe de compensation reste possible.

IDENTIFICATION DES AXES STRUCTURANTS

Parallèlement à la logique de zone de priorisation différenciée introduite par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, un réseau structurant est identifié.

Ce réseau structurant est majoritairement constitué du réseau routier primaire tel que défini dans la hiérarchie proposée du réseau contenue dans ce plan d'actions. Celui-ci est organisé dans une logique « radio-concentrique », à savoir :

- Des axes pénétrants pour chacun des grands couloirs de déplacement de l'agglomération. Ces axes permettent notamment d'accéder aux

différents parkings-relais du canton ainsi qu'aux parkings situés en périphérie de la zone II.

- Des axes constituant « une moyenne ceinture » qui a vocation à contourner le centre-ville pour mettre en place une logique « d'accessibilité par poches » contribuant notamment à supprimer le trafic de transit du centre et de l'hypercentre du canton.

L'objectif de cette organisation du réseau routier est d'assurer une distribution du trafic la plus efficace possible pour accéder au centre-ville et à proximité de l'hypercentre, en favorisant son contournement et en protégeant les localités du trafic de transit.

Ainsi, sur ces axes, l'objectif est d'assurer la fluidité du trafic, et l'efficacité des transports publics. En particulier, l'exploitation des « pénétrantes transfrontalières » vise à maîtriser le trafic entrant dans le canton et favoriser le transfert modal et l'intermodalité par l'intermédiaire d'un report dans les parcs-relais.

COHERENCE AVEC LA HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER

Le tableau figurant en page 39 du présent plan d'actions montre l'étendue des fonctions qui doivent être assurées par les réseaux primaires et secondaires.

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, vient ainsi préciser les fonctions assignées au réseau routier structurant :

- À l'intérieur des zones I et II, ce réseau routier structurant a vocation à assurer l'accessibilité des quartiers. Il n'a ainsi pas vocation à accueillir le trafic de transit ; à terme, le trafic routier sur ce réseau structurant diminue.
- En dehors de ces zones, ce réseau routier structurant a vocation à assurer des échanges fluides pour le trafic routier et les transports publics. Il a vocation à accueillir tout type de trafic et structure ainsi l'accessibilité du canton.

Cette première précision quant à la vocation du réseau routier structurant induite par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée permet d'ores-et-déjà de mettre en application le lien entre hiérarchie du réseau routier et zones de priorisation différenciée introduit par cette dernière.

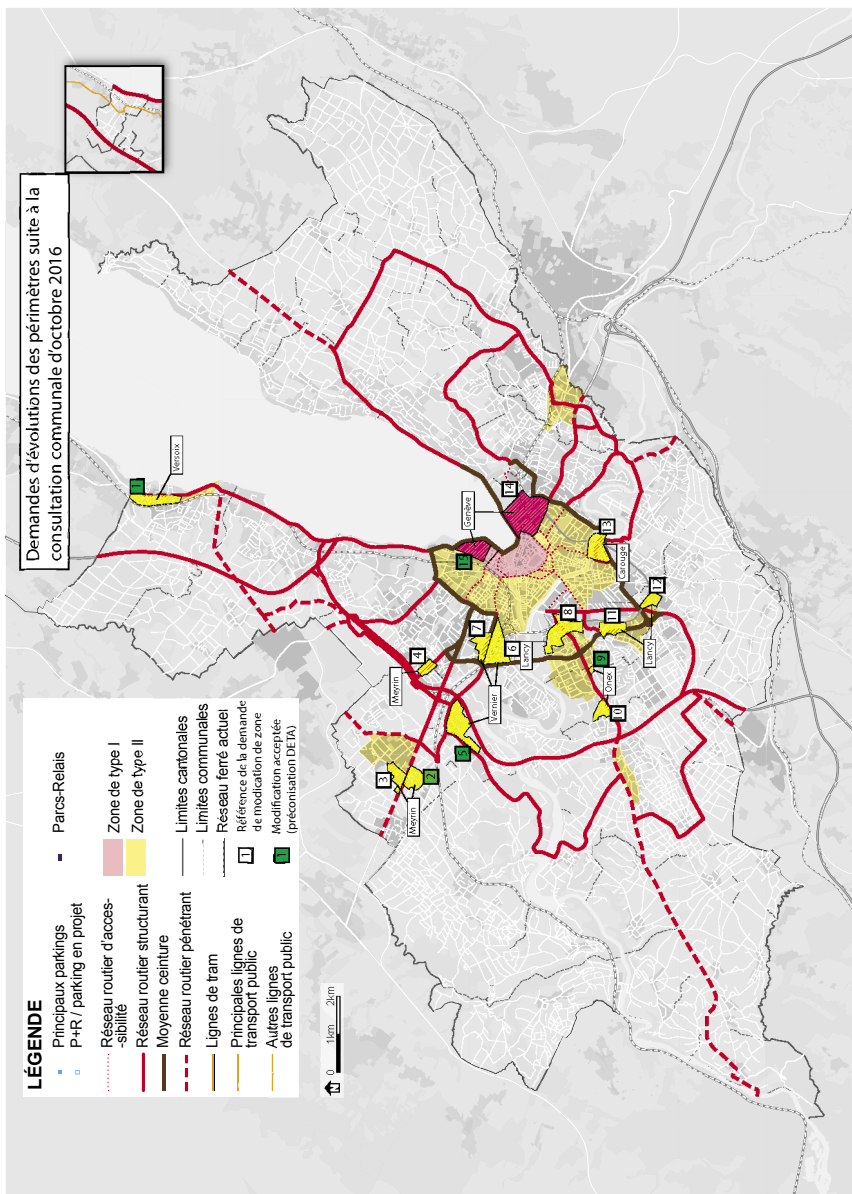
La carte présentée ci-après a donné lieu à une consultation des 45 communes genevoises en septembre – octobre 2016.

DES ZONES AMENEES A EVOLUER

Le développement du territoire va nécessairement amener une évolution du périmètre des zones I et II. Dans cette logique, un travail prospectif mené avec l'Office de l'urbanisme a permis d'évaluer les tendances d'évolution de ces zones à moyen et long terme.

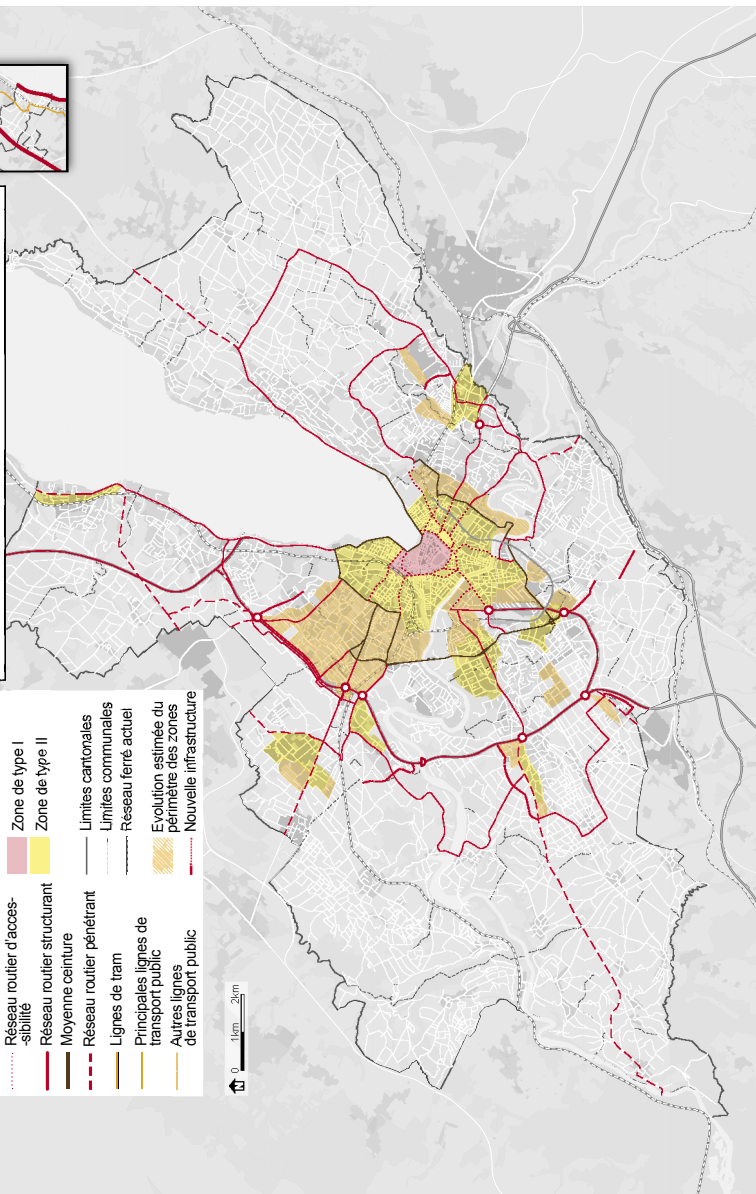
Ces évolutions sont présentées sur les cartes ci-après.

En tout état de cause, l'élaboration du prochain plan d'actions du réseau routier tiendra compte des tendances présentées ci-avant. »



ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DES ZONES À L'HORIZON 2025

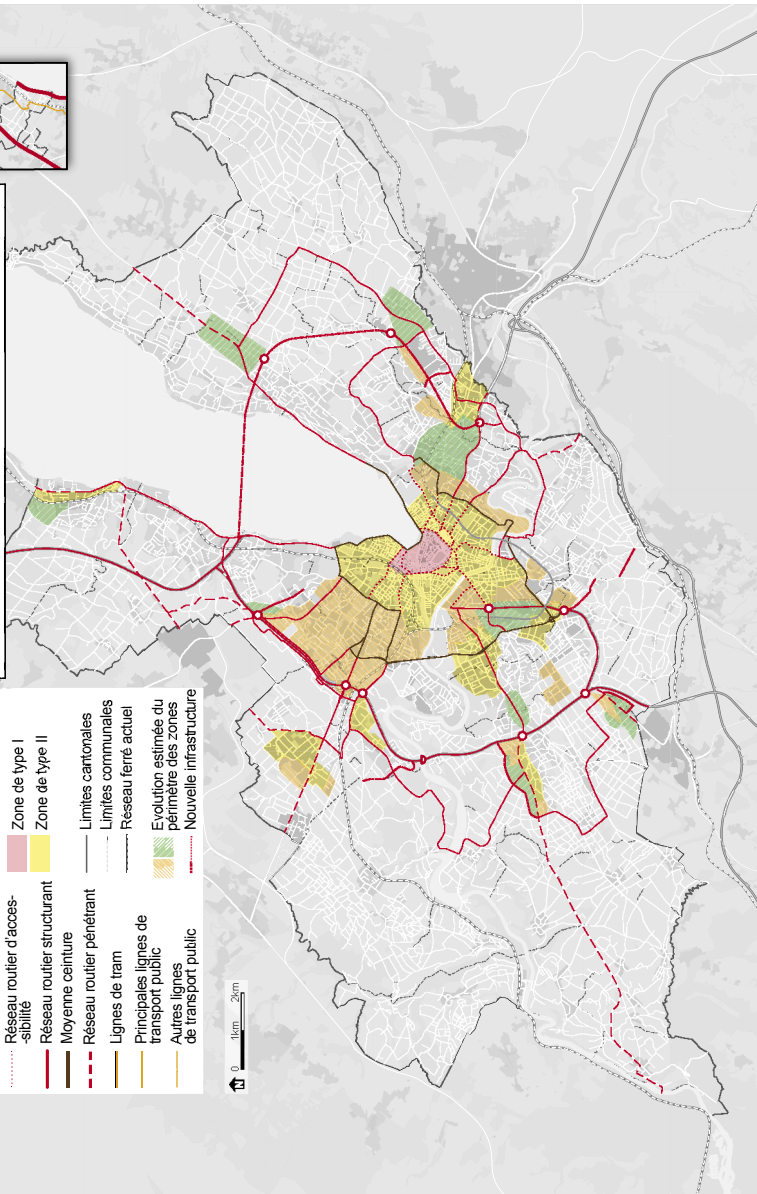
LÉGENDE	■ Parcs-Relais
■ Principaux parkings	■ Zone de type I
■ P+R / parking en projet	■ Zone de type II
● Réseau routier d'accessibilité	— Limites cantonales
● Réseau routier structurant	— Limites communales
● Moyenne ceinture	— Réseau ferré actuel
● Réseau routier pénétrant	■ Evolution estimée du périmètre des zones
● Lignes de tram	■ Nouvelle infrastructure
● Principales lignes de transport public	
● Autres lignes de transport public	



ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DES ZONES À L'HORIZON 2030 ET AU-DELÀ

LÉGENDE	■ Parcs-Relais
■ Principaux parkings	■ Zone de type I
■ P+R / parking en projet	■ Zone de type II
⋯ Réseau routier d'accessibilité	— Limites cantonales
— Réseau routier structurant	— Limites communales
— Moyenne ceinture	— Réseau ferré actuel
— Réseau routier pénétrant	■ Evolution estimée du périmètre des zones
— Lignes de tram	■ Nouvelle infrastructure
— Principales lignes de transport public	
— Autres lignes de transport public	

0 1km 2km



Date de dépôt : 10 janvier 2017

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Mme Caroline Marti

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le plan d'actions du réseau routier 2015-2018 (PARR) a été soumis pour approbation du Grand Conseil le 23 mars 2016. Il a donc été rédigé avant l'adoption de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21) en votation populaire le 5 juin 2016. Tel que prévu par l'article 6 alinéa 2 de cette nouvelle loi, il a fallu intégrer à ce plan l'actions une carte de délimitation des différentes zones définies par la loi H 1 21. A ce titre, la minorité souhaite saluer le travail sérieux entrepris par la commission des transports, de même que par les collaborateurs-trices du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) pour assurer la mise en œuvre rapide de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée à travers ce présent document.

Si la minorité de la commission reconnaît la nécessité d'aller rapidement de l'avant dans l'application concrète de cette loi, nous conservons néanmoins de sérieuses réserves sur plusieurs grandes orientations et priorités formulées dans ce document, sur un certain nombre d'actions concrètes qui y sont développées ainsi que sur l'élaboration de la carte des limites de zones.

Des retards dans l'aménagement du réseau routier de certains grands projets.

Le développement et les aménagements du réseau routier est intrinsèquement liés aux développements des Grands Projets d'aménagement prévus par le plan directeur cantonal 2030 (PDCant 2030). Que ce soient des projets de densifications urbaines et, à plus forte raison, de développement en extension sur la zone agricole, la création de nouveaux quartiers nécessite une adaptation du réseau routier en conséquence. En effet, les quartiers nouvellement créés doivent pouvoir être desservis de manière satisfaisante dès l'arrivée des premiers habitant-e-s et nouvelles entreprises. De même, les quartiers densifiés doivent bénéficier d'infrastructure de transports, notamment collectifs, susceptibles de répondre aux besoins croissants en

matière de déplacements. Un retard dans la planification et la mise en œuvre de ces infrastructures et aménagements routiers risque de mettre en péril la réalisation de ces développements urbains et au passage, la création de milliers de logements dont la population a tant besoin.

Ces derniers mois, les médias ont fait état de vives préoccupations de certaines communes quant à l'offre de mobilité prévue pour desservir leurs futurs quartiers. On pense notamment au Grand Projet Bernex-Est dont le nouveau boulevard des Abarois constitue la pièce maîtresse des infrastructures appelées à relier le futur quartier au réseau routier existant. Or pour l'instant, seul l'étude de faisabilité a été menée et l'avant-projet n'est pas terminé. Il reste donc encore beaucoup de chemin à parcourir avant l'autorisation et la réalisation de l'ouvrage, d'autant plus que le DETA doit se coordonner avec les services de la Confédération en raison du raccordement de cette route avec l'autoroute de contournement, ce qui peut prendre pas mal de temps. La planification temporelle de la réalisation de ce grand projet prévoit toutefois que les premiers immeubles sortent de terre d'ici 2020, autant dire demain en matière de temporalité d'aménagement du territoire. La commune de Bernex craint donc que le boulevard des Abarois ne soit pas prêt à temps pour desservir les premières habitations du quartier et qu'un retard dans le raccordement de ce maillon à l'autoroute le transforme provisoirement en cul-de-sac. Le flou qui règne autour de ce projet et que le DETA n'est pas en mesure de dissiper suscite des inquiétudes, pour ne pas dire des résistances de la commune face au développement du futur quartier Bernex-Est.

Il en va de même pour le projet « Grand Châtelaine » dont une partie s'étendra sur la commune de Vernier. Ce grand projet d'aménagement qui prévoit la réalisation de plusieurs milliers de logement a été conçu en densification autour de la future halte CFF de Châtelaine. Or cette halte initialement prévue à l'horizon 2025-2030 ne verra vraisemblablement pas le jour avant 2040 voir 2050. Pour éviter des blocages dans le développement de ce quartier et éviter une surcharge de trafic liée aux déplacements des nouveaux habitants conjugués à l'absence de l'infrastructure de transports publics initialement prévue, il est impératif de trouver des solutions de secours. C'est d'ailleurs de ce que relève le Conseiller administratif verniolan Yvan Rochat dans un article de la Tribune de Genève du 14 avril dernier. L'élue explique que « tout a été pensé en fonction de la future halte ferroviaire prévue à Châtelaine, qui devait être liée à un pôle multimodal desservi par des bus en sites propres, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, relève Yvan Rochat, magistrat chargé de l'urbanisme verniolan. Or on entend que la halte ferroviaire ne se fera que vers 2040 et que les pistes de bus n'en sont qu'au stade de l'étude

alors qu'il nous les faut dans quatre ans »¹. Or, le plan d'action du réseau routier 2015-2018 reste trop vague sur ces aménagements routiers en faveur de transports collectifs. En effet, dans le cadre de l'action n°54 *Axe fort TC Genève – Vernier – ZIMEYSAVER*, dont l'étude de faisabilité s'étend jusqu'en 2020, il est indiqué que « l'articulation entre la mesure « construction d'un axe de tram entre Genève et Vernier » (mesure 33-16 PAII) et la mesure « Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier » (mesure 33-13 PAII) devra être précisée ». La création d'un axe fort de transports publics entre le centre-ville et la ZIMEYSAVER et desservant le quartier de Châtelaine n'est donc malheureusement pas près de voir le jour.

Des projets d'extension et d'aménagement du réseau routier qui vont à l'encontre des objectifs formulés dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée.

L'article 7, alinéa 6, lettre a de la H 1 21, qui a acquis une large majorité au Grand Conseil et recueilli les faveurs du vote populaire, prévoit que « la gestion et l'aménagement des pénétrantes et des tangentielles structurantes a pour but de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs relais, d'assurer la progression des transports publics et la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le transfert modal ». Or, plusieurs actions présentées dans le présent plan contreviennent à cet objectif, à savoir : inciter les automobilistes à laisser leurs voitures à l'extérieur de la ville pour y pénétrer en transports publics ou en modes doux. On pense notamment à la route des Nations, véritable aspirateur à voitures de la périphérie en direction du centre, aux ondes vertes prévues ou développées sur les routes de Vernier, Chancy et Malagnou visant à favoriser le transit du transport individuel motorisé (TIM) en direction de la ville ou encore au parking de clés de rive, un encouragement inconstatable à se rendre dans l'hyper-centre en voiture. Le Plan d'actions du réseau routier, qui se veut être la concrétisation des mesures prévues par la loi H 1 21 n'est dès lors pas satisfaisant sur ces points.

Un déséquilibre des mesures contre les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et la réduction du trafic entre la Ville et la campagne.

Tel que relevé dans un article de la Tribune de Genève du 15 septembre 2016², les mesures contre la pollution atmosphérique, sonore et le trafic

¹ <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/btir-logement-vernier-veut-gare/story/16492708>

² <http://www.tdg.ch/reflexions/face-traffic-villages-frontiere-bras-long/story/18473917>

motorisé prévues dans le plan d'actions du réseau routier sont déséquilibrées entre la ville et les villages de campagne. En effet, plusieurs actions entérinent des projets de routes de contournement de village (Soral, Meinier, Chancy). Cette priorité faite à la réalisation de contournement de village est contestable pour la minorité de la commission. En effet, de tels maillons routiers produisent un désengorgement que très provisoire et finissent par engendrer de nouveaux déplacements en véhicules motorisés qui aboutissent à une surcharge tant de la route d'origine que de la route de contournement. C'est du moins ce que l'on a pu constater lors de la construction de l'autoroute A41. La circulation dans le village de Cruseilles a certes été réduite dans un premier temps mais est revenue à l'identique quelques années plus tard. Au final, cette nouvelle autoroute n'a fait qu'augmenter le nombre de déplacements. Par ailleurs, les nuisances sonores et la pollution atmosphériques que subissent ces villages sont relativement faibles en comparaison de celles auxquelles sont confrontés les habitants du centre-ville. Or les mesures de lutte contre la pollution et le bruit routier au centre-ville développées dans le PARR sont malheureusement fort peu ambitieuses, quand bien même les normes en la matière sont régulièrement dépassées. Il en va de même pour les mesures de réduction du trafic de transit en milieu urbain (cf. paragraphe précédent).

Un manque de vision prospective et d'anticipation dans la délimitation des zones prévues dans la H 1 21.

La grande innovation de ce nouveau plan d'actions est sans conteste l'intégration de la nouvelle carte de délimitation des zones tel que prévue par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Malgré une large consultation effectuée auprès des communes, force est de constater que rares sont les demandes formulées par ces dernières qui ont été intégrées à cette carte. Outre de petits périmètres situés à Meyrin, Onex et Versoix et dont l'absence dans la zone II de la carte initiale ne relevait que de l'erreur statistique, seul une partie du village de Vernier a pu être intégrée à la zone II suite à l'intervention de la commune. Toutes les autres demandes ont été rejetées au motif que leur densification n'était pas encore suffisamment avancée. Or, si certains périmètres sont effectivement appelés à s'urbaniser sur du plus long terme et trouvent leur place dans la carte prospective de délimitation des zones, sollicités par la commission, d'autres en revanche sont déjà aujourd'hui en cours de densification. Il s'agit notamment du quartier des Vergers à Meyrin ou de la Chapelle à Lancy. La minorité de la commission estime donc que ces périmètres devraient d'ores et déjà être intégrés à la zone II pour que les aménagements notamment routiers et en matière de stationnement de ces futurs quartiers puissent tenir compte des caractéristiques et impératifs liés à cette

zone, et ce, dès leur conception. Ce manque d'anticipation dans la délimitation des limites de zone risque de retarder la mise en œuvre des mesures prévues par la loi H 1 21 puisque les aménagements pour répondre aux principes de priorisation des transports publics et des modes doux devront être réalisés à posteriori alors qu'ils auraient pu l'être en amont.

Finalement, la commission des transports a mis le doigt sur un obstacle conséquent à l'évolution futur de la zone I qui devra impérativement être levé si l'on veut respecter l'esprit de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Suite à une demande d'extension de la zone I aux quartiers des Pâquis et des Eaux-Vives, nous nous sommes aperçu que le système de macaron prévu pour le stationnement des habitant-e-s de ces quartiers ne pourrait pas perdurer. En effet, selon la loi H 1 21, le stationnement en zone I doit être payant. Plus de zones bleues donc... Et comme les macarons ne fonctionnent que sur les zones bleues, le système de macarons tel qu'on le connaît actuellement ne peut pas perdurer dans cette zone. Dans ce cadre, il est donc difficile d'étendre la zone I à des secteurs densément peuplé puisqu'on ne pourrait plus offrir de possibilités de stationnement aux habitant-e-s sur leur lieu de domicile. Toutefois, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée prévoit expressément en son article 6, alinéa 1 que « le périmètre des zones est défini sur la base de critères objectifs d'aménagement du territoire, notamment **la densité de population**, d'emplois, les types d'activités, de services et de loisirs, et les paramètres environnementaux ». On est donc confronté à un problème conceptuel puisque la zone I se définit par une forte densité de population mais ne permet pas de d'offrir au habitant-e-s de cette zone, des places de stationnement. Comme il n'est pas question de renoncer à l'extension futur de la zone I si les critères objectifs d'aménagement sont remplis, tant il s'agit de l'essence de cette loi, il nous faudra trouver rapidement une solution pour permettre le maintien du système de macaron en zone I en dépit de la suppression de la zone bleue dans ces secteurs. Les pistes à envisager selon la minorité de la commission seraient soit de permettre aux titulaires de macarons de stationner sur les zones blanches (horodateurs) soit de créer une zone d'une autre couleur expressément prévue pour les titulaires de macarons. La minorité de la commission regrette le manque de proactivité du département pour régler cette problématique qui pourtant, met à mal un des piliers fondamentaux de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée et ce, malgré l'instance des commissaires de la minorité.

En vertu de ce qui précède, la minorité de la commission vous recommande de ne pas soutenir ce plan d'actions.

Date de dépôt : 10 janvier 2017

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Mathias Buschbeck

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce rapport de minorité s'adressera avant tout à celles et ceux qui s'inquiètent des conséquences de l'inflation législative, ainsi qu'aux personnes sensibles au respect de la volonté populaire.

Mille-feuille législatif et volonté populaire

Le rapporteur tient tout d'abord à remercier les services qui ont élaboré ce plan d'action conformément à son objectif, c'est-à-dire servir d'outil de pilotage pour l'administration. Malheureusement, par les contraintes que le Grand Conseil s'est lui-même imposé, le calendrier de l'élaboration de ce plan d'action ne lui laisse pas la possibilité de faire les choses intelligemment. Par un truchement de lois, le millefeuille nous ordonne de valider ce plan sans tenir compte d'autres éléments pourtant essentiels.

En effet, le Conseil d'Etat a validé ce plan en mars 2016 et l'a transmis pour examen au Grand Conseil. Ce petit rappel chronologique permet de se rendre compte qu'entre le moment où il a été émis et celui où le parlement va l'approuver, a eu lieu, le 5 juin 2016, la votation populaire scellant le compromis historique sur la mobilité, que d'aucuns avait annoncé comme proprement révolutionnaire pour la mobilité genevoise.

Alors que l'on aurait pu s'attendre à une réécriture complète de ce plan afin de mettre en œuvre ce contre-projet « pour une mobilité cohérente et équilibrée », approuvé par la population, le magistrat n'a pas trouvé utile de changer quoi que ce soit à ce document. Il n'y a pas pire que de consulter le peuple et de lui signifier ensuite que, qu'elle ait été son avis, la machine étatique n'allait pas changer sa feuille de route.

Encore une fois, on peut voir, dernière les belles paroles de Luc Barthassat, son mépris de la volonté populaire exprimé le 5 juin 2016.

Pour cette seule raison, ce projet mérite d'être renvoyé à l'expéditeur pour une réécriture complète.

Bizarries parlementaires et coup de Jarnac

De façon assez incongrue, l'approbation de ce plan d'intentions -classé parmi les RD, signifiant « rapport divers »- sera aussi l'occasion de définir des cartes contraignantes, validant les zones I et II, à l'intérieur desquelles la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement est donnée à la mobilité douce et aux transports publics. Si la zone II pourra être légèrement agrandie dans la couronne suburbaine suite à la consultation des communes, la zone I, le centre, sera encore réduite comme une peau de chagrin. Alors que partout ailleurs des centres-villes conviviaux sont en extension, à Genève on planifie sa réduction pour un prétexte fallacieux, la « cohérence avec les zones bleues macarons », la belle affaire ! Avec un peu de créativité, il aurait tout à fait été possible de créer des zones blanches macarons, parfaitement conformes à la législation fédérale. Et accessoirement conforme à l'usage qu'en font déjà les Genevoises et les Genevois aujourd'hui. Quiconque se promène à toutes heures de la journée sur la rue de Carouge ou au cœur des Pâquis peut constater que le premier mode de transport y ait, et de loin, la marche à pied.

Non à un plan d'action méprisant le compromis

Luc Barthassat avait pourtant promis que la mise en œuvre du compromis serait la pierre angulaire de sa politique de transports. On attend donc de sa part qu'il donne priorité au respect de la volonté populaire, en mettant en œuvre, de façon « cohérente et équilibrée » l'ensemble de ce compromis. Au contraire, on assiste aujourd'hui plus souvent à des effets d'annonces sans lendemain ou pire, on pioche dans cette loi des éléments qui arrangent le magistrat, sans respect des différentes sensibilités, issus des différents partenaires, qui ont élaboré cette loi. Quand on constate que la priorité du département est aujourd'hui d'ouvrir les voies bus aux scooters et motos ou de créer des ondes vertes, alors que cela ne figure nulle part dans la loi confirmée par le peuple, on ne peut que constater que l'esprit du compromis est aujourd'hui totalement bafoué. Il reste un peu plus de 12 mois au magistrat pour démontrer qu'il sait mettre en œuvre la volonté populaire, ou alors, gageons qu'à l'heure du bilan, l'électorat saura le lui rappeler !