

Date de dépôt : 11 octobre 2019

- a) **RD 1258-A Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023**
- b) **R 897 Proposition de résolution de M^{mes} et MM. Thierry Cerutti, Delphine Klopfenstein Broggin, Jacques Blondin, Mathias Buschbeck, Christo Ivanov, François Lance, Caroline Marti, Fabienne Monbaron, Philippe Morel, Helena Verissimo de Freitas, Patrick Dimier, Alexandre de Senarclens, Pierre Vanek, Rolin Wavre, Thomas Wenger approuvant le Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023**

Rapport de M^{me} Delphine Klopfenstein Broggin

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié le rapport du Conseil d'Etat 1258 lors des séances du 19 mars, 26 mars, 7 mai, 21 mai, 28 mai, 4 et 11 juin 2019, sous les présidences de MM. André Python, Philippe Morel et Thierry Cerutti. En présence de M^{me} Charat Chrystelle, Directrice de projets, M. Dal Busco Serge, Conseiller d'Etat, M. Favre David, Directeur général des transports, M. Schrenzel Guy, Secrétaire général adjoint. Le procès-verbal a été tenu par M. Moret Vincent.

Position de la commission

L'unanimité de la commission a approuvé le Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023. Elle a toutefois conditionné son soutien à

une résolution de commission pour pallier quelques lacunes dans le rapport, à savoir l'ajout des compléments suivants :

- l'augmentation de la part modale dédiée aux transports de marchandises par rail,
- l'étude du développement du transport de marchandises fluvial et lacustre,
- le développement du transport de marchandises par mobilité douce,
- l'augmentation de places de livraison pour les véhicules transportant des marchandises.

Note : plusieurs questions de député.e.s se réfèrent à la présentation du plan d'action, disponible en annexe à ce rapport.

Présentation du plan d'action marchandises et logistique urbaine par M^{me} Charat, directrice de projets

C'est une feuille de route pragmatique avec des fiches d'action. Elle explique tout d'abord les raisons pour lesquelles ils ont élaboré un plan d'action. Ce document est une concertation avec les associations. C'est le premier plan d'action que le département élabore. Elle présente ensuite le contexte d'un secteur dynamique en apportant quelques chiffres. Le transport de marchandises se fait massivement par la route. Les objectifs de ce plan d'action sont les suivants : optimiser l'usage des infrastructures et éviter les conflits, promouvoir l'innovation et les services contribuant à une logistique efficace, améliorer la performance environnementale liée aux transports de marchandises et aider les acteurs à s'organiser. Ce plan d'action a ainsi été défini par et pour les professionnels en intégrant un certain nombre d'acteurs. Il y a eu au total 80 acteurs qui ont participé à 6 mois de travail.

Afin de comprendre au mieux la thématique, ils ont défini 5 angles différents qui ont donné lieu, chacun, à un groupe de travail. Le groupe créé pour les chantiers peut paraître étonnant, mais il a toute son importance au regard du nombre de chantiers à Genève. Elle présente ensuite un camembert exposant la composition des groupes de travail. Elle présente finalement le calendrier de traitement et indique que ce plan d'action doit faire l'objet d'un vote de la part du Grand Conseil.

Elle explique ensuite la liste des actions contenues dans le plan. Elle indique qu'ils voulaient débiter le travail en 2018. Il y a 3 mesures transversales qui concernent des mesures de monitoring et de communication. La mesure concernant la création d'une carte de la réglementation liée aux livraisons dans le centre-ville de Genève peut paraître

être une évidence. Toutefois, de loin pas toutes les entreprises ont les mêmes horaires de livraison, les mêmes lieux ou les mêmes moyens de transport. C'est donc quelque chose d'important qu'ils feront avec les communes. La création d'une plateforme logistique en centre-ville concernerait le secteur de la Praille qui est intéressant, car situé au centre-ville et connecté au rail. Cela pourrait être une seconde porte d'entrée pour le canton afin de desservir les périmètres plus denses ou compliqués.

Elle indique qu'ils ont exactement dix priorités pour l'année 2019. Ils ont pour cela choisi une dizaine de mesures qu'ils désirent appliquer rapidement. Voir en annexe.

Discussion avec les député.e.s

Un député UDC demande des précisions concernant la possibilité de rester stationné deux fois 20 minutes sur les places de livraison et s'il est prévu de généraliser les bornes lumineuses partout dans les zones périphériques. M^{me} Charat indique que la durée légale de stationnement est de 20 minutes. Il est possible de rester 20 minutes supplémentaires sur une case livraison s'il y a une opération de chargement ou de déchargement qui continue. Elle explique que la borne lumineuse n'est pas rétractable et que sa fonction est d'indiquer avec un signal lumineux rouge si une voiture est stationnée depuis plus de 20 minutes sur une case livraison. Le but n'est pas d'en mettre partout en raison du coût d'une borne. L'idée est d'identifier des secteurs clés pour ce dispositif. Le député relève que la mesure de la page 29 (de l'annexe) est très compliquée à mettre en place en ville à part dans le PAV. Il demande ainsi s'ils ont localisé d'autres emplacements, notamment du côté de la future gare des Eaux-Vives. M^{me} Charat confirme que le but est de cibler la Praille. Idéalement, il aurait fallu imaginer quelque chose sur la rive gauche, car la traversée entre les deux rives est toujours compliquée. Il y a par ailleurs des contraintes urbaines dans le quartier des Eaux-Vives et que la disponibilité foncière est compliquée.

Une députée Verte relève que le transport de marchandises se fait très majoritairement sur la route. Toutefois, deux zones industrielles sur trois à Genève ont une desserte ferroviaire. Elle demande ainsi des explications concernant ce chiffre : 70% de transports par la route et 30% par le rail et s'il est prévu d'augmenter la part liée au rail. Elle demande également s'ils prévoient d'évacuer les déchets de chantier par train. Elle demande des statistiques sur les marchandises arrivant aux zones industrielles de la Praille et de Vernier. Elle demande finalement si les SIG utilisent encore le rail. M^{me} Charat explique tout d'abord que la part du rail est plus faible que la

route, car le transport de marchandises est beaucoup moins onéreux par la route. En effet, il permet d'arriver directement d'un point A à un point B. En outre, la disponibilité des sillons a toujours été en faveur des personnes plutôt que des marchandises sur le rail. Ils pourraient imaginer d'utiliser le ferroutage. La proportion de 70% pour la route et 30% pour le rail n'est pas une spécificité suisse. Elle affirme par ailleurs que beaucoup de choses dépendent de la Confédération à ce niveau. La volonté de l'Etat est clairement présente. Dans les faits, de nombreux aspects les dépassent. Concernant la question sur la levée de la tolérance pour les déchets, il n'y a pas eu d'augmentation de trafic à ce niveau. Pour les chantiers, il faudrait pouvoir traiter les déchets dans des périmètres assez proches plutôt que de les emmener loin. L'orientation prise dans ce plan d'action avec les professionnels consiste à mettre en place un traitement qui soit le plus local possible. Elle transmettra les chiffres sur les zones industrielles et vérifiera pour l'utilisation du rail par les SIG.

Une députée PLR demande des précisions concernant le groupe de travail dont il est fait mention à la page 51 (voir en annexe). Également si les boîtes de consigne dont il est fait mention à la page 35 (voir en annexe) sont multi-opérateurs. M^{me} Charat indique qu'ils ont créé un groupe de travail spécifique là-dessus. Elle peut récupérer le compte rendu de ce groupe de travail pour leur donner la vision des professionnels. L'intérêt de se poser cette question et de savoir ce qu'il faut réserver dans ce secteur. C'est un enjeu important. Concernant les boîtes de consigne, elle confirme que le but serait d'avoir une entente entre les acteurs principaux. Les clients en bout de chaîne auront potentiellement un impact à ce niveau. Le plan d'action contient des retours d'expérience à la page 38 (voir en annexe), par exemple avec Citybox en Espagne.

Un député socialiste demande s'il sera possible de faire passer des marchandises de France en Suisse avec l'inauguration du Léman express. Également si des réflexions concernant le transport fluvial ont été menées. M^{me} Charat affirme qu'aucun transport de marchandises n'a été prévu. Cela a toutefois été discuté. Le transport de marchandises n'était pas le bienvenu, car c'était irréalisable, notamment en raison des nombreux tunnels. Et aucune réflexion sur le transport fluvial n'est à l'ordre du jour. Le député relève que les associations de mobilité douce n'étaient pas représentées dans les discussions. Il affirme que ce serait bien de les inclure lors de la discussion du prochain plan d'action. M^{me} Charat confirme que le casting s'est tourné vers les professionnels et a de ce fait écarté certains représentants. Le député demande s'ils ont évoqué le transport de marchandises par drone. M^{me} Charat affirme que toute innovation pouvant bénéficier aux professionnels doit être

prise en compte. Toutefois, concernant les drones, aucune solution n'a été proposée à ce sujet, car cette technologie n'est pas encore prête.

Une députée socialiste demande s'ils ont eu des discussions avec les organisations syndicales concernant les changements d'horaires pour le ramassage de déchets. Elle demande également s'il est prévu d'interdire la livraison à domicile pour les particuliers à certains horaires ou avec certains types de véhicules, notamment sur les zones particulièrement congestionnées. M^{me} Charat indique qu'ils n'ont pas discuté avec les organisations syndicales. Une modification d'horaires devra faire l'objet de discussions avec les organisations concernées. Il y a certainement une limite raisonnable qui, sans détériorer les conditions de travail, pourra améliorer le transport en ville. M. Schrenzel dit que les livraisons comme envisagé ici entrent dans la liberté économique. Une liberté peut être réduite, mais il faut, pour cela, une base légale, un intérêt public et le respect du principe de la proportionnalité. Il faudra également voir si le canton peut faire cela dans les limites de ses compétences. Ces critères sont imposés par le droit fédéral et la jurisprudence.

Un député UDC relève qu'il y a un dépôt des SIG à la Jonction avec des possibilités pour la voirie de trier les déchets. Ces derniers sont ensuite amenés en barge jusqu'aux Cheneviers. Il demande s'ils ont envisagé dans cette zone le même système de déplacement que les SIG. Il s'agit d'une opportunité. Il demande aussi quelles sont les dispositions prises en matière de sécurité pour le transport de marchandises. M^{me} Charat indique, pour le transport de matière dangereuse, que les mesures sont indiquées à la page 82, fiche 5.2 (voir en annexe). Ils ont identifié avec leurs partenaires qu'il était nécessaire de mettre en place des itinéraires pour le transport de matières dangereuses. L'idée est donc d'avoir une bonne connaissance des matières dangereuses transportées et de mettre en place des itinéraires. Ce type de transport doit être traité comme les autres transports et être au bénéfice d'itinéraires spécifiques.

Une députée PLR demande pourquoi les données sur le transport de marchandises par rail pour la ZIMEYSA et la Praille datent de 2010. M^{me} Charat explique que, s'il avait fallu faire des enquêtes pour réajuster ces données, cela aurait pris une année. Ils ont ainsi décidé de s'appuyer sur les données qu'ils avaient à disposition.

Un député PLR relève qu'il y a un imbroglio de circulation à Genève où le public, le privé et le professionnel se mêlent. Les professionnels devraient avoir la priorité, mais ces derniers véhicules sont parfois incompatibles avec la circulation la journée, ce qui fait perdre du temps à tout le monde. Il demande, dans l'ensemble de ces actions prioritaires, quelles sont les actions

qui vont vraiment imposer une différence pour la circulation à Genève. M^{me} Charat indique qu'une des actions qui changera le quotidien des professionnels, ce sont les cases livraisons, soit l'action 1.3 (voir en annexe).

Ils vont pour cela travailler avec la Fondation des parkings pour le contrôle du stationnement afin de tout simplement contrôler plus les cases livraison. Le député demande s'il y a assez de cases livraison. Il estime qu'il en manque beaucoup et qu'elles ne sont pas bien localisées. Il demande par ailleurs s'ils ont prévu de réserver certains axes uniquement aux professionnels. Il partage le sentiment que les transports professionnels paraissent les moins importants alors qu'ils sont pourtant très importants. Si cela doit se faire au détriment de certains transports, comme le déplacement privé, c'est bien de le faire. M^{me} Charat répond qu'il y a 1500 cases livraison dans le centre. Les professionnels n'en demandent pas forcément plus. Si un livreur désire livrer un frigo, il n'utilisera pas forcément une case, mais ira au plus proche possible du lieu de livraison. Les professionnels demandent simplement qu'elles soient mieux respectées. Ensuite, concernant la signalétique, ils vont démarrer rapidement des travaux afin d'avoir des résultats dès 2021, car tout cela ne se fait pas en un mois. Dans le fonctionnement des zones industrielles, ce serait un vrai plus pour les professionnels qui s'y rendent pour décharger ou charger. En outre, les actions 2.1 et 2.2 (voir en annexe) auront des effets importants dans les rues basses pour les commerçants et les gens. Il n'est par ailleurs pas prévu d'axes réservés aux professionnels pour des raisons de fluidité du trafic en général.

M. Favre relève qu'il n'y a pas encore de plan d'action marchandises dans d'autres villes en Suisse. Il existe simplement quelques exemples en France. Ils seront certains plus fins dès 2024. Ce sont des actions concrètes, mais toute la mise en œuvre de la LMCE, le développement des TPG, la création du U Lacustre et l'action sur le stationnement, ce sont aussi des façons de faire en sorte que les transports professionnels soient prioritaires. C'est un package complet d'actions et ils sont au début de tout cela.

Un député Vert s'interroge aussi sur les cases livraison. Il a beaucoup de retours à propos de commerçants à ce propos. Il demande si la solution ne serait pas d'augmenter le prix du macaron. M. Favre ne pense pas que ce soit une bonne solution. Les macarons servent à parquer une voiture près de son habitation. Ce qui agace les professionnels concerne la mauvaise utilisation des places existantes. M^{me} Charat ajoute qu'ils ont même sollicité les professionnels en leur proposant de privatiser les cases livraison. Assez étonnamment, il n'y avait pas de volonté dans ce sens de leur part et ces derniers n'ont pas voulu de cela. Ils désirent juste qu'elles soient disponibles lorsqu'ils en ont besoin. Le député demande s'il y a une stratégie pour

augmenter le taux de rotation des places en surface. M^{me} Charat relève que les Genevois paient assez peu leur stationnement. Il y a bien entendu des leviers en matière de stationnement. La tarification et le contrôle jouent un rôle important pour cela. M. Favre ajoute qu'il y a projet pour modifier la durée de stationnement de certaines places devant les petits commerçants. Ils suivent énormément l'évolution des moyens technologiques pour améliorer cela.

Un député PLR demande, concernant la question 5 (voir en annexe), ce que ces chiffres représentent en pourcentage. M^{me} Charat indique que cela représente 20% pour le rail et 80% pour la route.

Un député PDC demande si une grande campagne de sensibilisation et communication ne serait pas utile. Un député PLR estime que le principe d'accessibilité des commerces pour les fournisseurs lui paraît intuitivement accepté pour la population. M^{me} Charat relève que le transport professionnel n'a pas très bonne presse auprès de la population. Ils se sont dit, à minima, que chaque mesure concrète soit accompagnée d'une communication. Ce plan d'action marchandises est modeste. Quoi qu'il en soit, ils ne sont pas restés dans la démagogie.

Discussion autour d'une résolution de commission pour compléter le RD 1258

Une députée Verte relève que pour le groupe des Verts, il y a un souci en lien avec la volonté affichée du Conseil d'Etat sur la question du transfert modal entre le transport de marchandises sur route et celui sur les rails. D'après les statistiques, 70% de la marchandise est transportée par route et 30% par rail. Les Verts souhaitent voir une volonté à ce que la part modale dédiée aux rails soit augmentée à terme et affichée dans une résolution de la Commission. Elle ajoute que deux zones industrielles sur trois à Genève sont desservies par voie ferroviaire. Par conséquent, cette demande leur semble adéquate dans la configuration actuelle.

Une députée socialiste pense que le parti socialiste va soutenir cette démarche. Elle pense que c'est une option politique qui doit être affichée et qui répond aux objectifs de développement durable et de saturation routière. Étant donné que la RGC permet de par une résolution d'amender un rapport divers, les socialistes s'inscrivent volontiers dans cette démarche.

Un député UDC estime que l'idée d'une résolution est bonne, mais il souhaite augmenter le nombre de places de livraison et voir dans quelle mesure ils peuvent soutenir le localisme et éviter les déplacements.

Un député socialiste souhaite revenir sur la question du transport de marchandises via la mobilité douce comme par exemple à l'aide de triporteur. Cette question est peu abordée dans le rapport et il estime qu'il faudrait étudier les possibilités de transport de marchandises par le lac ou par voie fluviale. Il pense qu'il faudrait rajouter ces éléments dans la résolution. Pour finir, il juge que la création du groupe de travail ne prévoit pas de représentants des associations de la mobilité douce (la coordination de transport et de déplacement, la TE etc.). Par ce manque de représentation, il n'y a pas eu de réflexion sur d'autres modes de transport de marchandises.

Un député PLR ajoute que le groupe PLR soutiendra ce rapport. Il revient sur la question des livraisons qu'il pense va devenir de plus en plus délicate. Il souligne que la multiplication des petites livraisons en ville pose le problème du stationnement. C'est pourquoi le Département devrait aborder ces points dans son agenda divers. En tant que cycliste et automobiliste, il est facile de constater que le transport professionnel de détail peine à trouver sa place, alors ils prennent celles des autres. Il constate une réaction au sein de la population et du monde économique. À son avis, la Commission devrait se préoccuper de ce problème.

Le Conseiller d'Etat trouve les remarques soulevées par les députés pertinentes. L'utilisation accrue du rail pour le transport de la marchandise et des personnes correspond à la vision du Département. Il ne peut que féliciter la Commission si celle-ci décide d'enrichir l'adoption de ce plan d'action dans une résolution qui appuierait ces orientations. Il y a un changement au niveau logistique et de consommation. Dans le fond, ce plan d'action est pragmatique avec des mesures ciblées identifiées par les acteurs de la logistique et du transport de marchandises dans un travail participatif. Il est d'ores et déjà orienté vers l'identification des problèmes et des solutions. Les remarques vont dans le sens de ce rapport. Si le parlement devait le renforcer en ce sens, il n'y aurait aucun inconvénient.

Un député PDC annonce que le groupe PDC soutiendra ce rapport. Il relève qu'avec la fiche d'action 3.2 (voir en annexe) du PAV à la Praille, on voit que les choses évoluent, car avant on pensait délocaliser toutes ces activités. D'après lui, il est important de discuter les tarifs des wagons avec les CFF, car un wagon pas plein coûte cher. L'économie complique la réalité de la logistique. Il pense que pour les petites dessertes, les CFF n'ont pas beaucoup de succès.

Un député MCG annonce que le groupe MCG soutiendra ce rapport et qu'il pense également que certains éléments doivent être ajoutés dans une résolution.

Un député Ensemble à gauche est d'avis à ce qu'un projet de résolution tourne afin que chacun puisse y apporter des commentaires.

Un député UDC rappelle que le département avait l'air perdu concernant les questions fluviales. Il a rappelé à cet effet que les SIG transportent des déchets sur le Rhône. Il demande si l'ASTAG était représentée lors de ces réunions. M^{me} Charat confirme.

M^{me} Charat explique que le département insiste sur la nécessité d'un report de la route vers le rail. Il faudra que cela soit renforcé dans la partie introductive. Concernant le volet spécifique pour le ferroviaire et les zones industrielles, cette volonté de report de la route vers le rail pourrait également être affirmée. Concernant les cases livraison, un volet entier le mentionne dans le plan d'action. Ils pourraient sans autre ajouter une partie à propos de la création de cases livraison. Ils ne peuvent toutefois pas indiquer un chiffre précis, car les emplacements devront être étudiés avec les professionnels. Ce point sera mis à l'ordre du jour de la prochaine réunion avec tous les professionnels du transport de marchandises. Concernant le transport fluvial, ils n'ont pas du tout abordé cela dans le plan d'action marchandises. Ce plan se veut pragmatique sur les cinq prochaines années. Ils sont ainsi plus empruntés sur la manière dont ils peuvent intégrer le transport fluvial. Elle rappelle que les professionnels n'ont jamais évoqué cette solution lors des discussions qui ont abouti à l'élaboration de ce plan.

Compte tenu des discussions et des propositions de chacun, une députée Verte propose la formule suivante pour la résolution :

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

- le transport de marchandises se fait très majoritairement sur la route, soit 70% des transports en camion contre 30% par le rail,*
- deux zones industrielles sur trois à Genève ont une desserte ferroviaire, à savoir les zones industrielles de Zimeysa et de la Praille,*
- le développement du transport marchandise fluvial et par mobilité douce est absent du rapport,*
- le plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques 2018-2022 est adopté et intégré dans le plan climat cantonal.*

approuve le Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023, sous réserve de l'ajout des compléments suivants :

- l'augmentation de la part modale dédiée aux transports de marchandises par rail,*
- l'étude du développement du transport de marchandises fluvial et lacustre,*
- le développement du transport de marchandises par mobilité douce,*
- l'augmentation de places de livraison pour les véhicules transportant des marchandises.*

La résolution de commission est mise au vote.

Détail du vote de la proposition de résolution « approuvant le Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023 » :

Pour : 10 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : ---

Abstention : ---

Le RD est ensuite mis au vote.

Détail du vote du RD 1258 « approuvant le Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023 » :

Pour : 10 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : ---

Abstention : ---

Au vue du résultat très net du vote, l'unanimité de la commission, vous invite, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à prendre acte du rapport RD 1258 et à soutenir la résolution de commission qui l'accompagne.

Secrétariat du Grand Conseil**R 897**

*Proposition présentée par la commission des transports :
M^{mes} et MM. Thierry Cerutti, Delphine Klopfenstein Broggin, Jacques Blondin, Mathias Buschbeck, Christo Ivanov, François Lance, Caroline Marti, Fabienne Monbaron, Philippe Morel, Helena Verissimo de Freitas, Patrick Dimier, Alexandre de Senarclens, Pierre Vanek, Rolin Wavre, Thomas Wenger*

Date de dépôt : 11 octobre 2019

Proposition de résolution approuvant le Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023

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

- le transport de marchandises se fait très majoritairement sur la route, soit 70% des transports en camion contre 30% par le rail,
- deux zones industrielles sur trois à Genève ont une desserte ferroviaire, à savoir les zones industrielles de Zimeysa et de la Praille,
- le développement du transport marchandise fluvial et par mobilité douce est absent du rapport,
- le plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques 2018-2022 est adopté et intégré dans le plan climat cantonal.

approuve le Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023, sous réserve de l'ajout des compléments suivants :

- l'augmentation de la part modale dédiée aux transports de marchandises par rail,
- l'étude du développement du transport de marchandises fluvial et lacustre,
- le développement du transport de marchandises par mobilité douce,
- l'augmentation de places de livraison pour les véhicules transportant des marchandises.

PLAN D'ACTION MARCHANDISES ET LOGISTIQUE URBAINE 2019-2023

COMMISSION DES TRANSPORTS

19 MARS 2019



19/03/2019 Page 1

SOMMAIRE

I- CONTEXTE

II. GOUVERNANCE ET CALENDRIER

III- LES ACTIONS

IV- FOCUS SUR 10 ACTIONS

V- CONCLUSION

CONTEXTE : POURQUOI UN PLAN D'ACTION?

- Loi sur la mobilité LMob H 1. 20 Art.12 Plans d'actions thématiques pluriannuels alinéa e)
Besoin d'une planification sur le thème des marchandises et de la logistique urbaine (en complément des autres planifications directrices : mobilité 2030, réseau routier, stationnement, mobilité douce, transports collectifs)
- Nécessité d'une vision stratégique et opérationnelle en matière de distribution des biens sur le canton et à l'échelle du Grand Genève
- Volonté du DI d'associer les professionnels, communes, organisations faitières, directions et services de l'Etat dans son élaboration.

Temporalité

- Un premier plan d'action opérationnel couvrant la période 2019-2023 pouvant intégrer des objectifs de plus long-terme.

20/03/2019 - Page 3

CONTEXTE : LE TRANSPORT DE MARCHANDISES À GENÈVE

Un plan d'action marchandises et logistique urbaine qui reconnaît les attentes légitimes d'un acteur majeur des déplacements à Genève. Cette feuille de route permettra d'assurer au canton:

- > **VITALITÉ ÉCONOMIQUE**
- > **PROSPÉRITÉ DURABLE**
- > **QUALITÉ DE VIE DES RIVERAINS**

19/03/2019 Page 4

CONTEXTE : UN SECTEUR DYNAMIQUE



- 6,4 millions de tonnes transportées
- 6,6 milliards de kilomètres parcourus
- 1'200 places de livraison



- 69% des marchandises transitent par la route
- 74% du volume entre par le canton de Vaud
- 22'400 véhicules immatriculés

19/03/2019 Page 5

CONTEXTE : DES OBJECTIFS AU SERVICE DE TOUS

- > OPTIMISER L'USAGE DES INFRASTRUCTURES ET ÉVITER LES CONFLITS
- > PROMOUVOIR L'INNOVATION ET LES SERVICES CONTRIBUANT À UNE LOGISTIQUE EFFICACE
- > AMÉLIORER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE LIÉE AU TRANSPORTS DE MARCHANDISES
- > AIDER LES ACTEURS À S'ORGANISER

19/03/2019 Page 6

CONTEXTE : UN PLAN DÉFINI PAR ET POUR LES PROFESSIONNELS

- > **VOLONTÉ DU DE L'ÉTAT DE CONCERTE LES TRANSPORTEURS, LES MILIEUX ÉCONOMIQUES, LES COMMUNES, LES ORGANISATIONS FAITIÈRES ET LES SERVICES DE L'ETAT**
- > **AU TOTAL, CE SONT 80 PARTICIPANTS QUI ONT ACTIVEMENT CONTRIBUÉ À L'ÉLABORATION DU DOCUMENT. CETTE CO-CONSTRUCTION DU RAPPORT S'EST DÉROULÉE SUR UNE ANNÉE, DE JANVIER À DÉCEMBRE 2018**

19/03/2019 Page 7

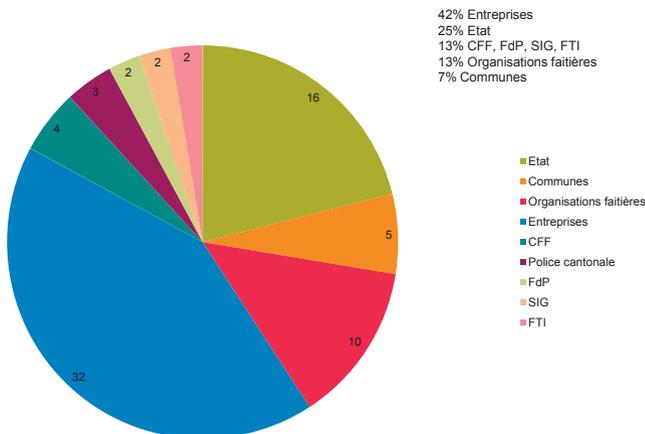
GOVERNANCE SUR LE MODE DE LA CONCERTATION

5 groupes de travail thématiques composés de professionnels, d'experts, de représentants d'associations d'utilisateurs, de techniciens de communes et du Canton.

GT 1 : Fonctionnement et régulation	Optimisation du système actuel (horaires, circulation privilégiée, cases de livraison, etc.)
GT 2 : Economie servicielle et innovation	Nouveaux modèles d'approvisionnement (stockage déporté, show-rooms, consigne pour livraisons, etc.)
GT 3 : Zones industrielles	intégration de pôles d'échange route-rail, mise en place de partenariats public-privés et de projets interentreprises, gestion de zone
GT 4 : Chantiers	Approvisionnement matériaux et gestion des déchets, mutualisation, valorisation in-situ
GT 5 : Marchandises dangereuses et convois exceptionnels	Axes OPAM, gestion des risques, tracé préférentiels, etc.

20/03/2019 - Page 8

GOVERNANCE : COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL



[Mise à disposition d'une plateforme collaborative
www.interface.transport.com/PAMGeneve](http://www.interface.transport.com/PAMGeneve)

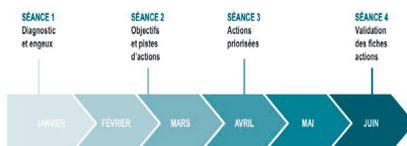
20/03/2019 - Page 9

GOVERNANCE ET CALENDRIER

- 5 groupes de travail (GT) assimilés à des comités techniques.
- Un comité de pilotage constitué par le conseil du transport professionnel privé de marchandises

Calendrier

- 23 janvier 2018 : 1ere plénière
- 4 séances des groupes de travail



- Comités de pilotage (en 2018 : 28 février, 8 mai, 10 juillet, 18 septembre, en 2019 le 5 mars)
- Rédaction du plan d'action : juillet-août 2018
- Relecture et corrections : septembre 2018
- 1^{er} octobre 2018 : dernière plénière restitution
- Transmission pour avis aux départements (DSE, DALE, DF) : octobre 2018
- Examen par le Conseil d'Etat pour adoption : 5 décembre 2018
- Renvoi en commission des transports : 25 janvier 2019
- Entrée en vigueur : après le vote du Grand Conseil .

20/03/2019 - Page 10

LES ACTIONS

UN PLAN D'ACTION SUR LE MODÈLE D'UNE FEUILLE DE ROUTE, SOIT 22 ACTIONS, ARTICULÉES AUTOUR DE 6 THÉMATIQUES:

1. Régulation et fonctionnement
2. Économie de services et innovation
3. Zones industrielles et ferroviaires
4. Approvisionnement et gestion des chantiers
5. Transports spéciaux, véhicules agricoles et marchandises dangereuses
6. Communication et suivi des mesures (actions transversales)

20/03/2019 - Page 11

LISTE DES ACTIONS

Action									
N°	Porteur	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Long terme	
Actions transversales									
A	Créer sur le site de la DGT une page supplémentaire dédiée au transport de marchandises et destinée à un public professionnel	OCT							
B	Mettre en place un système de monitoring de la mise en œuvre du plan d'action marchandises	OCT							
C	Accompagner les actions à l'aide de supports de communication existants au sein de l'Etat et auprès des partenaires impliqués	OCT/ Organisations Faitières /Entreprises							
GT1 Fonctionnement et régulation									
1.1	Créer une carte de la réglementation liée aux livraisons dans le centre-ville de Genève	OCT puis communes							
1.2	Mettre en place des mécanismes incitatifs pour promouvoir les véhicules à faibles nuisances (pollution, bruit)	OCT/SABRA							
1.3	Améliorer l'usage des cases de livraison et faciliter les interventions professionnelles	Fondation des Parkings							
1.4	Optimiser les horaires et l'accessibilité de la levée des déchets au centre-ville	Service Voirie Ville Propre							
1.5	Créer une plateforme logistique en centre-ville	OCT							

20/03/2019 - Page 12

LISTE DES ACTIONS

N°	Action	Porteur	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Long terme
GT2 Services innovants									
2.1	Sas de livraison, consignes : sonder les entreprises et tester ces services dans des secteurs pilotes	OCT et Fondation des Parkings							
2.2	Développer des points-relais dans les quartiers et hôtels d'entreprises	OCT et FTI							
2.3	Promouvoir la reprise des emballages par les transporteurs / fournisseurs et les collectes mutualisée	GESDEC/ communes							
GT3 Zones industrielles									
3.1	Mesurer l'adéquation de l'offre et des infrastructures avec la demande et les besoins des entreprises pour anticiper et promouvoir le développement du fret ferroviaire	CFF et OCT							
3.2	Optimiser et développer les activités logistiques à la Praille	FTI et CFF							
3.3	Aménager des aires de stationnement destinées aux poids lourds dans les zones industrielles	Communes et FTI							
3.4	Améliorer la signalisation autour et dans les ZI	Communes et FTI							

20/03/2019 - Page 13

LISTE DES ACTIONS

N°	Action	Porteur	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Long terme
GT4 Chantiers									
4.1	Développer des mécanismes incitatifs pour une logistique plus vertueuse	GESDEC							
4.2	Améliorer la connaissance amont et le suivi des flux de chantier grâce à la dématérialisation et la digitalisation des procédures	GESDEC							
4.3	Expérimenter dans le cadre des chantiers du « PAV » des solutions en faveur d'une logistique mutualisée et multimodale	Office de l'Urbanisme (DPAV)							
4.4	Mettre en place un guichet unique pour la coordination des rendez-vous de chantiers impactant le domaine public	OCT							
GT5 Transports spéciaux, véhicules agricoles et marchandises dangereuses									
5.1	Renforcer des infrastructures routières sur les axes stratégiques pour les transports spéciaux et éliminer les goulets d'étranglement pour les moins de 40 t.	OCCG							
5.2	Évaluer la pertinence de mettre en place des itinéraires préférentiels pour le transport de marchandises dangereuses en poids lourds	SERMA							
5.3	Améliorer la prise en compte des besoins des engins agricoles de dimension exceptionnelle en lien avec les réfections des routes	OCCG/ Communes							

20/03/2019 - Page 14

FOCUS SUR 10 PRIORITÉS POUR 2019

Actions	Porteur	Appui
Transversale A : page supplémentaire sur le site de l'Etat dédiée aux professionnels dès l'adoption par le Grand Conseil	OCT	
1.1 Carte de la réglementation des livraisons dans le centre-ville de Genève pour 2020.	OCT	
1.3 Améliorer l'utilisation des cases livraison dès 2019.	FdP	FCG, CCIG, FMB...
2.1 Sonder les entreprises sur sites pilotes pour implanter des SAS livraison, consignes, d'ici à 2020.	OCT- FdP	CCIG, FER, FCG...
2.2 Développer les points relais multi-opérateurs dans les quartiers et entreprises d'ici à 2020.	OCT/FTI	CCIG, FER...
3.3 et 3.4 améliorer les aires de stationnement et la signalétique dans les ZI d'ici à 2021.	FTI/ communes	Association AZI
4.1 Mécanismes incitatifs pour logistique plus vertueuse d'ici à 2020	GESDEC	FMB
4.4 Guichet unique pour la coordination des chantiers d'ici à 2021.	OCT	FMB
5.3 Prise en compte des engins agricoles lors des réfections des routes dès l'adoption par le Grand Conseil	OCGC/ communes	AGPT, ASTAG

CONCLUSION

Un plan d'actions tenant compte :

- Du Plan climat cantonal (PCC) : objectif -40% d'émission de gaz à effet de serre (2030)
- De la stratégie de protection de l'air 2030 : action 4 optimiser le transport de marchandises
- De la stratégie électromobilité 2030 (2% en 2020, 10% en 2030)
- Des planifications directrices antérieures (mobilité 2030, stationnement...)

22 actions dont 3 transverses à tous les sujets

- Une vision pragmatique en vue de la réalisation des mesures : identification des porteurs de projets, estimation des coûts... Tout en ayant eu une volonté d'inscrire des projets pour une réalisation au-delà de 2023 (ex. plateforme logistique en centre-ville compte tenu de la complexité de ce type de projet)