

Date de dépôt : 29 juin 2021

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Mathias Buschbeck, Katia Leonelli, Frédérique Perler, Marjorie de Chastonay, Yvan Rochat, Pierre Eckert, Jean Rossiaud, David Martin, Boris Calame, Philippe Poget, Alessandra Oriolo, Yves de Matteis modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21) (Priorité aux piétons dans le centre-ville)

Rapport de majorité de M. Christo Ivanov (page 1)

Rapport de minorité de Mme Marjorie de Chastonay (page 59)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a traité le PL 12625 modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21) (Priorité aux piétons dans le centre-ville) lors de ses séances des 28 janvier, 25 février, 3 mars et 21 avril 2020, ainsi que des 8 et 15 juin 2021.

La commission a siégé sous les présidences de MM. Thierry Cerutti et Alexandre de Senarclens. Les procès-verbaux ont été établis par M^{me} Mariama Laura Diallo, M^{me} Marine Peray, M^{me} Eliane Monnin, M^{me} Garance Sallin et M. Vincent Moret.

Les personnes suivantes ont assisté aux débats de la commission des transports : M. David Favre, directeur général, OCT, DI ; M. Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac, OCT, DI ; M. Guy Schrenzel,

secrétaire général adjoint, DI ; M. Alexandre Prina, directeur de la planification des transports, DI ; M. Jean-Luc Bourget, directeur de la signalisation et des marquages, OCT, DI.

Qu'ils soient ici remerciés pour leurs participations actives aux débats de la commission des transports.

Séance du 28 janvier 2020

Présentation du PL 12625 par M. Mathias Buschbeck, auteur

M. Buschbeck relève que la LMCE a été mise de côté depuis son vote. La LMCE subdivise le canton en trois zones. Une année après le vote de ce texte, le Conseil d'Etat a proposé 100 mesures de mise en œuvre de cette loi. Ces 100 mesures reposent sur six principes. Celui qui les intéresse aujourd'hui concerne l'hypercentre et ses mesures sur la piétonnisation. Ce principe n'est pas allé aussi loin que souhaité. Il aurait voulu voir une vraie politique de développement des zones piétonnes de la part du département. Leur but est d'inverser la tendance et de rendre le piéton prioritaire dans l'hypercentre et ensuite de rédiger les exceptions autour de cela.

Un commissaire (UDC) relève qu'il y a un problème. Depuis qu'ils ont mis des bornes dans la Vieille-Ville, entre 15 et 20 commerces ont fermé. Les entreprises ont besoin de travailler. M. Buschbeck a indiqué qu'il souhaite piétonniser et mettre les places en sous-terrain, alors qu'il combat le parking de Clé-de-Rive qui va dans ce sens. Il ne demande pas s'il ne faudrait pas au contraire privilégier des zones de rencontre.

M Buschbeck souhaite faire des voies piétonnes quand ça se prête et des zones de rencontre quand cela ne se prête pas. Les rues qui ont été piétonnisées en ville de Genève n'ont pas perdu des visites. Le problème ne concerne pas l'affectation de la rue, mais le fait que les loyers sont doublés ou triplés lorsque les rues deviennent piétonnes car l'attractivité augmente fortement. Aujourd'hui, ils ne sont pas satisfaits, car le nombre de mesures annoncées qui n'ont pas été mises en œuvre relève de l'échec de la mise en œuvre de cette loi.

En 2018, il a été annoncé que d'ici la fin 2018 les places de stationnement dans la zone I seraient toutes payantes. Ce n'est toujours pas le cas aujourd'hui. Il y a de nombreuses mesures qui ne sont toujours pas mises en place. Il ne blâme pas le département qui fait face à de nombreuses personnes qui ne veulent pas que cette loi soit mise en œuvre. Il faut donc inverser la logique et appliquer le principe de la rue piétonne afin de mettre en œuvre cette loi.

Une commissaire (PLR) relève toutefois que la voirie est composée de l'ensemble des voies de circulation.

M. Buschbeck indique qu'il souhaite parler des chaussées.

Un commissaire (PLR) a le sentiment que la guerre des tranchées s'ouvre une nouvelle fois. Les milieux de droite ont soutenu ce projet et ils peuvent se sentir trahis. Il demande également sa position concernant Clé-de-Rive.

M. Buschbeck relève que la priorité appliquée jusqu'à maintenant était donnée à la moyenne ceinture. Les parkings souterrains sont plutôt en train de se vider. Il y a un gros effort à faire.

Un commissaire (EAG) rappelle que le groupe Ensemble à Gauche n'était pas totalement pour cette loi. Il souhaitait soutenir l'initiative qui prévoyait de faire une loi moins compliquée et qui permettait un véritable choix. Il s'agit toutefois effectivement d'un échec dans la mise en œuvre, ce qui est logique. Il relève que dans son texte est indiqué à l'al. 3 que la voirie est piétonne ou à priorité piétonne alors que les zones I et II prévoient une priorité donnée à la mobilité douce et aux TPG. Il dégrade ainsi la priorité des TPG. Des éléments sont contradictoires, et il demande comment M. Buschbeck voit cela.

M. Buschbeck rappelle que la volonté du législateur était de favoriser les piétons en zone I et les vélos et les TPG en zone II. Il croit bien que cela est en accord avec la volonté de la sous-commission. En zone I, il y a très peu de transports publics.

Un commissaire (EAG) indique réellement avoir un souci sur cette contradiction qui ne donne plus la priorité aux transports publics en zone I. Légalement, il y a un souci entre l'al. 2 et l'al. 3. Il suit volontiers M. Buschbeck sur différents éléments, mais il estime qu'il faut corriger cette contradiction.

M. Buschbeck indique ne pas avoir la même lecture que lui à ce propos.

Un commissaire (S) indique justement qu'il avait les mêmes questions et inquiétudes que son préopinant. La zone I comprend également les Pâquis. Cela veut dire qu'il faut passer l'ensemble des voiries des Pâquis en zone de rencontre et que chaque bus devra s'arrêter pour laisser passer les piétons. Le groupe socialiste souhaite donner la priorité aux TPG.

M. Buschbeck indique que son but n'est pas de péjorer les transports publics.

Un commissaire (S) rétorque qu'il faut ainsi réécrire ce projet de loi.

Un commissaire (EAG) demande si le succès de la LMCE n'a pas été dû à ces équilibres. Il trouve que la remarque de son collègue (S) est juste. Il

comprend ses préoccupations et son souhait d'aller plus vite. Il fait tout de même remarquer que le centre-ville se transforme à grands pas. Il demande pourquoi il n'a pas déposé une proposition de motion. Ce serait plus conforme à la volonté d'accélération. Il précise toutefois ne pas être en opposition avec la densification de la zone piétonne.

M. Buschbeck trouve que ce projet de loi serait plus efficace, car il permet d'inverser la logique.

Séance du 25 février 2020

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI

M. Dal Busco indique que son département avance de façon résolue et en consolidant les positions, de façon à amener le Grand Conseil à du pragmatisme et du réalisme par opposition à l'idéalisme et à l'aventurisme. En 2016, le peuple a voté la LMCE qui fixe le cadre et qui est la quintessence de la paix retrouvée entre les différents fronts et protagonistes qui se sont fait la guerre pendant des années. Malgré le fait que le cadre existe, ils n'arrivent pas à consolider le tout aussi vite qu'ils le souhaiteraient. Ils espèrent que les groupes représentés au Grand Conseil maintiendront leur position pour la votation à venir sur le stationnement.

Il est clair que, dans le contexte mentionné, toute velléité d'accélérer quoi que ce soit, comme ces projets de lois [le PL 12625 et le PL 12619], fait courir le risque de rallumer un certain nombre de mèches qui seraient préjudiciables dans le contexte susmentionné. Quoique ces deux projets de lois soient appréciables et déposés avec de bonnes intentions, ce n'est pas la bonne méthode.

La zone I, soit celle qu'ils proposent de modifier, voit la priorité être accordée aux piétons, au détriment des transports publics et des vélos. S'agissant des transports en commun, il rappelle que des pôles comme Cornavin sont précisément concernés dans cette zone. Ainsi, le PL 12625 ne donnerait même plus la priorité aux TPG, ce qui serait un gros problème. En conclusion, il pense que ces deux projets de lois ne sont pas opportuns et il invite la commission à ne pas entrer en matière, ni sur l'un ni sur l'autre.

Un commissaire (EAG) estime qu'il y a un problème dans la façon avec laquelle ces deux projets de lois ont été présentés par M. Dal Busco. Concernant le PL 12619, ce sont des objectifs assez minimalistes. Il rappelle que le groupe Ensemble à Gauche était de toute façon opposé à la LMCE.

En dehors de la LMCE, il existe d'autres principes comme la stratégie biodiversité qui veut renforcer le programme Nature en ville. Pour ces

espaces de biodiversité, il faut justement trouver des endroits, et il se demande à quels endroits, autres que ces places de parkings, il est possible de faire cela.

M. Dal Busco indique que cela ressort de la compétence de la Ville de Genève et que cette dernière, avec une majorité de gauche, a largement minéralisé les places plutôt que de les verdir. Entre ce qui pourrait être fait et ce qui est possible, il y a une différence.

Un commissaire (Ve) indique que le groupe des Verts a soutenu la LMCE. Quatre ans se sont écoulés depuis le vote de la LMCE et ils se sentent floués. Il a fallu attendre une année pour obtenir les 102 mesures. De nombreuses mesures qui devaient être mises en œuvre en 2019 n'ont pas encore été appliquées. Les travaux ont commencé par la moyenne ceinture, ce qui a nécessité une exception à la compensation. Il relève par exemple que tout le stationnement en zone I doit être payant et ce n'est toujours pas le cas. Il demande comment cela est possible au regard de la facilité d'appliquer une telle mesure. La votation du mois de mai permettra peut-être de débloquent quelque chose.

M. Dal Busco partage la même frustration que lui et cite, à titre d'exemple, la situation de la rue de la Croix-Rouge. Un projet a été déposé pour faire un essai de mobilité douce et un recours a été déposé. Ils ne peuvent absolument rien faire contre cela. La question de la moyenne ceinture n'a rien à voir avec une question de temporalité ou avec une question de préférence en termes de mobilité. Ils accélèrent le mouvement autant qu'ils peuvent et le parlement a d'ailleurs été saisi pour accélérer le processus.

En parallèle, ils travaillent rapidement pour pacifier un certain nombre de quartiers. Un grand nombre de projets sont coincés en raison de la compensation. Il rappelle encore que, si le référendum du 17 mai prochain est perdu, ils prendront beaucoup de retard. Il rappelle également que, à l'approche des élections communales, certains partis politiques font preuve d'imagination en termes d'initiatives et de projets de lois.

M. Favre ajoute qu'il est faux de dire que rien n'a été fait. Si le Conseil municipal de la Ville de Genève met deux ans pour voter un crédit pour une piste cyclable, cela ne fait que de créer des blocages et des retards. Il indique également qu'il est contre-productif de rendre maintenant toutes les places de stationnement payantes en zone I au regard de la situation actuelle.

Il faut mettre en place des mesures d'accompagnement afin de ne pas pénaliser les habitants des quartiers concernés. Cette mesure sera mise en place, mais ce serait contre-productif de commencer par là.

Un commissaire (Ve) pense que tout a été fait pour la rue de la Croix-Rouge et dénonce le recours qui a été déposé. Il se demande toutefois ce qu'ils attendent pour mettre en place les autres mesures. Il demande combien de zones piétonnes et de zones à priorité piétonne ont été réalisées en quatre ans. C'est la raison pour laquelle il a déposé ce projet de loi. Il demande également s'ils ont d'autres méthodes pour faire avancer ces projets.

M. Dal Busco indique qu'une solution extrêmement claire pour faire avancer la situation est le parking de Clé-de-Rive qui permettra de pacifier de nombreuses rues. Le projet de Cornavin ira dans le même sens.

M. Favre indique que les Pâquis ont également été largement pacifiés.

Un commissaire (Ve) demande ce qu'il en est de Saint-Gervais.

M. Dal Busco indique que l'accord a été passé pour faire une zone de rencontre sur le quai des Bergues. Ils travaillent actuellement sur deux projets distincts. Il y a en effet la partie concernant le quai des Bergues, où il y a eu un accord entre les commerçants et la Ville de Genève. Il rappelle que 70% du trafic à Saint-Gervais est du trafic de transit. Normalement, seul le trafic à destination du parking Manor sera autorisé.

Il est convaincu que, face aux difficultés du commerce de détail, il faut prodiguer une expérience de qualité. Il importe au Conseil d'Etat que les conditions d'exploitation d'un tel magasin puissent être garanties. L'écrasante majorité des personnes utilisent les transports publics et la mobilité douce pour se rendre à Manor, mais certaines personnes ont besoin d'une voiture pour faire de gros achats et ils souhaitent permettre cela.

Un commissaire (UDC) relève qu'ils ont fermé un bout de la rue du Berne et de la rue de Zurich. La baisse de fréquentation des commerces est de 30% à 40% et il demande s'ils sont prêts à compenser les chiffres d'affaires des commerçants comme c'est prévu par la loi.

M. Dal Busco se demande pourquoi ce qui marche très bien dans d'autres villes ne marche pas ici. Cela ne concerne pas la structure de la ville. Il faut permettre un accès motorisé mais dans une certaine mesure. Concernant les places de livraison, il est d'avis qu'il faut améliorer la possibilité de les utiliser. Selon lui, autant il n'est pas utile d'avoir des places devant chaque immeuble comme sur le quai des Bergues, autant il est nécessaire que les places de livraison ne soient pas squattées.

Un commissaire (UDC) indique que Saint-Gall dispose de 21 parkings pour 35 000 habitants. Il est d'accord sur le fait qu'il faut combattre les voitures ventouses. Il relève qu'il est totalement possible de régler ce problème en faisant des places de stationnement à 30 minutes.

M. Dal Busco pense que cette conception d'imaginer que le salut des entreprises et des commerces consiste à permettre aux personnes de se garer à côté du commerce est éculée. C'est une question de cohérence et cette dernière est contenue dans la loi.

Un commissaire (UDC) rétorque que Genève a vu son nombre d'habitants croître de 350 000 à plus de 500 000 habitants en 20 ans. Le nombre de frontaliers a également fortement augmenté. Cela a forcément un impact gigantesque sur la mobilité et il faut en tenir compte adéquatement.

M. Dal Busco indique qu'il a été chef d'entreprise et qu'il a été biberonné à la voiture. Il affirme simplement qu'il n'est pas possible d'aller partout et en tout lieu avec sa voiture. Il ne fait rien d'autre qu'appliquer la loi qui est une question de cohérence. Il se trouve qu'il est chargé de cette politique et qu'il espère pouvoir faire progresser tout cela. Il s'adresse à la gauche et leur affirme que ces projets de lois fort sympathiques viennent de déclencher de nombreuses réactions. Il les invite à prendre conscience de cela. Il rappelle également que, pour les entreprises, la pacification des routes sera fortement bénéfique.

Un commissaire (EAG) demande s'il est d'accord avec l'idée qu'un de leurs plus grands problèmes est le trafic pendulaire.

M. Dal Busco répond positivement.

Un commissaire (MCG) demande pourquoi son département s'oppose aux mesures pour le covoiturage.

M. Dal Busco affirme que ce n'est aucunement le cas. Ils mettent en œuvre de nombreuses mesures, par exemple en collaboration avec la Fondation des parkings.

Un commissaire (MCG) demande si son administration est d'accord avec le fait qu'il faut tout entreprendre pour arrêter ce trafic.

M. Dal Busco rétorque que, si 87% des frontaliers viennent en voiture et que la majorité dit n'avoir aucun problème pour se garer, c'est qu'il y a en amont un problème de stationnement.

Séance du 3 mars 2020

Audition de MM. Yves Gerber et Robert Angelozzi, du Groupement transports et économie (GTE)

M. Gerber indique que ce projet de loi pose un problème quant à la loi qu'il veut modifier. Ils ont ensemble travaillé sur la LMCE, elle est le fruit d'un compromis ; or la modification de l'art. 7, al. 3, lettre a cherche à déséquilibrer l'intention de la loi. L'argumentation présentée évoque

l'article 3, qui mentionne un à un les différents modes de transport qui peuvent être utilisés en mettant l'accent sur des aménagements en faveur des piétons.

Ils relèvent que d'autres alinéas de l'article 3 pourraient être mis à mal : celui concernant un réseau de transports publics efficace (selon la vision qu'on a d'une piétonnisation totale, il n'y a plus de place pour les transports publics), et celui lié aux TIM (lettre c), qui traite de la moyenne ceinture et d'un réseau routier structurant. Il estime qu'il manque une définition commune de ce que sont les axes structurants. Au GTE, ils sont d'accord avec l'approche selon laquelle dans la zone I il y a une priorisation aux piétons, mais considèrent que cela est déjà très bien formulé dans la loi actuelle.

M. Angelozzi aborde la question du transport professionnel. Le projet de loi tel que proposé et les explications données ne la prennent pas en compte. Il est important de maintenir une économie dynamique et circulaire et de laisser se développer la mobilité professionnelle. Il est question des personnes mais aussi des biens et services, comme le transport des déchets. Cela concerne aussi les personnes à mobilité réduite, qui utilisent des prestataires publics ou privés pour se déplacer. Il y a aussi les entreprises qui doivent pouvoir travailler normalement et ne pas avoir un frein au centre-ville.

M. Angelozzi précise qu'il représente aussi l'association des garages et qu'elle ne s'oppose pas fondamentalement à la piétonnisation du centre-ville, car il faut alléger cette zone. Par ailleurs, cela pose la question des TPG : si on priorise les piétons, cela peut pénaliser les transports en commun aussi : les bus peuvent prendre des retards car les piétons entravent les voies. Le projet de loi n'est selon eux pas exhaustif.

Un commissaire (Ve) affirme que les centres-villes piétons avec encore du transport professionnel et des transports publics sont la règle, en Europe, plutôt que l'exception.

Les transports publics sont en premier lieu concernés par des exceptions au principe de piétonnisation : dans les Rues Basses, il y a une priorité aux piétons et cela ne gêne pas les transports publics. Les transports publics ne sont pas une grande problématique en zone I. Quant à leur deuxième question, il y est aussi sensible : pour garder un centre-ville dynamique, qui est aujourd'hui concurrencé par les centres commerciaux en périphérie et le commerce en ligne, il faut garder l'accessibilité pour les transports professionnels. Les services indispensables pour faire fonctionner l'économie

de cette zone I auront évidemment des régimes spéciaux. Il leur demande s'ils avaient soutenu la LMCE à l'époque.

M. Gerber répond par l'affirmative.

Un commissaire (UDC) déclare qu'il faut éviter de retomber dans une guerre des transports. Il faut aussi voir ce qui va se passer à l'issue des votations du 17 mai. Pour le projet Clé-de-Rive, d'un côté, il y a un parking privé qui va revenir à la Ville de Genève et, d'un autre côté, ceux qui sont pour une piétonnisation sont derrière le référendum. Il y a un double discours très incohérent. Il a une question par rapport aux zones de rencontre : il y a une tendance à Genève où l'on ferme des rues, par exemple les rues de Berne, du Mole, de Zurich et de la Navigation, il n'y a plus de possibilité de circuler, les entreprises sont pénalisées.

Cela donne lieu à une chute du chiffre d'affaires des commerçants (-30% à -40% en deux mois), les livraisons et la sécurité sont problématiques. Il demande si, plutôt que de piétonniser, il ne serait pas mieux de faire des zones de rencontre 20 ou 30 km à l'heure et mettre des parcomètres 30 minutes pour que les commerçants puissent travailler.

M. Gerber précise qu'une zone de rencontre n'est pas une zone 30 ; une zone de rencontre donne la priorité à la mobilité douce et une zone 30 donne la priorité aux transports individuels motorisés (TIM). La seule chose qui les réunit est que les piétons peuvent traverser où ils veulent. Les notions de sécurité routière ne sont pas du tout les mêmes. Les observations dans les grandes villes sont que l'économie n'est pas mise à mal, mais qu'il y a un changement dans l'économie. En général, cela s'accompagne d'une vision globale sur la place des TIM et sur la manière dont on redistribue le trafic ailleurs. La ville de Baden a été primée pour la pacification de son centre-ville, mais cela s'est fait sur des décennies et dans une vision globale.

Neuchâtel n'a pas vu mourir ses commerces en piétonnisant son centre-ville, il faut seulement bien se préparer. En général, c'est la phase de transition qui est pénible pour les commerçants. Par rapport au parking Clé-de-Rive, cela concerne d'autres enjeux quant au nombre de places en surface. Il ne faut pas faire l'économie de la réflexion du visiteur et du résident. Il y a encore de nombreux résidents qui ont des voitures, et d'ici à 2040 il y aura une augmentation de l'utilisation des TIM ; cela prendra toujours de la place pendant quelques décennies.

Pour en revenir à la loi, tant qu'il n'y a pas une définition commune de ce qu'est un axe structurant par zone, il y aura ce genre de débats. L'intention est louable et bonne, mais figure déjà dans la loi. Le constat que rien ne s'est fait en trois ans pourrait aussi être fait à l'échelle nationale sur les routes : il y

a un fonds avec des milliards à disposition qui ne sont jamais dépensés pour plusieurs raisons inhérentes à la manière dont notre démocratie fonctionne. Fonder une argumentation là-dessus ne fonctionne pas ; ce problème est récurrent.

Il suggère par exemple de mettre, dans l'art. 7, la lettre d en lettre a, comme ça la zone piétonne est mentionnée en premier et il est clair que c'est une priorité. Il indique par ailleurs que cela le fait sourire que la notion de zone 30 disparaisse dans ce projet de loi. Il ne faut pas sans arrêt vouloir tordre cette LMCE qui a été le fruit d'un consensus et qui est malgré cela souvent l'objet de proposition de motions qui visent à rompre son équilibre.

Un commissaire (S) demande si le GTE a tiré un pré-bilan du Léman Express et du tram 17 vers Annemasse, notamment dans le sens de l'économie et du commerce.

M. Gerber répond que le premier effet est que, dans les mesures d'accompagnement du Léman Express, il y a eu une régulation des feux à certains carrefours qui a péjoré des commerçants. Ils ont obtenu une réponse du canton qui leur a expliqué la situation de manière transparente. Ils pensaient que ce n'était qu'un sentiment, mais c'était un fait. Ce premier retour ne marque donc pas une détente du trafic, mais la phase de transition a été compliquée avec la grève et les problèmes de processus entre la France et la Suisse. Les habitants de la rive droite ont vu leur situation péjorée.

M. Angelozzi confirme que le trafic ne s'est pas détendu. Il faut sans doute encore un peu de temps pour observer cela. Les travailleurs frontaliers ont voulu prendre le Léman Express, mais à cause de certains problèmes rencontrés ils ont préféré reprendre leur ancien moyen de locomotion pour être sûrs d'arriver à l'heure.

Un commissaire (S) se souvient que le GTE avait soutenu en commission l'assouplissement de la compensation des places de stationnement. Il demande s'il aura une position officielle.

M. Gerber répond que le GTE doit être unanime pour prendre position, or un de ses membres est contre cet assouplissement. Il n'y a actuellement toujours pas de position unanime du GTE et il n'y aura donc vraisemblablement pas de position officielle.

Un commissaire (PLR) relève que le projet de loi évoque les frustrations des milieux de gauche par rapport à la mise en œuvre de la LMCE. Il demande si le GTE en a également.

M. Angelozzi répond que le problème est qu'il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs. La LMCE a été adoptée en 2016 et est depuis constamment querellée par des motions et projets de lois qui l'empêchent

d'être mise en œuvre. Il faut d'abord définir les axes structurants, puis la façon dont on va gérer les véhicules en surface, et enfin affiner certaines zones comme la zone I. Aujourd'hui, cette loi a de la peine à vivre.

M. Gerber ajoute que la LMCE était satisfaisante, résultait d'un consensus, mais que depuis qu'elle est née plein d'objets tentent de la modifier, la plupart étant anti-TIM.

Un commissaire (Ve) demande, s'ils sont favorables à la priorité donnée à la mobilité douce au centre-ville, comment ils envisagent que ce soit appliqué alors qu'ils estiment que les solutions normatives ne sont pas idéales.

M. Gerber répond qu'il faudrait définir ensemble quels sont les axes où l'on conserve du trafic, même en zone I. Les quartiers avec des résidents doivent avoir un accès. Il faut aussi une vision de ce trafic, savoir ce qu'on en fait, où on le met, afin de pacifier le reste.

Un commissaire (PDC) cherche à comprendre leur position par rapport à la LMCE. La volonté du département est de la mettre en œuvre, et la modification de la loi sur la compensation des places de parking est justement un moyen de le faire. Ils disent être pour la LMCE et trouvent qu'elle est retardée par les différents objets qui veulent la modifier, mais le TCS a lancé un référendum contre cette loi sur la compensation des places de parking.

M. Gerber répond au nom du TCS : le paradigme est bon, mais le problème est dans la vitesse. Il faut aussi prendre en compte les enjeux de la mobilité de demain et ne pas aller trop vite sans tenir compte de certains facteurs.

Par exemple, si de plus en plus de citoyens passent à la mobilité de partage, il faut élargir la flotte et trouver de la place quelque part. Pour le free-floating, il faut que cela reste en surface puisque cela fonctionne par GPS. Leur préoccupation est que la frontière entre transport public et transport privé va s'atténuer, notamment avec les navettes automatisées. La LMCE ne parle pas vraiment de tout cela. Si on accélère la mise en œuvre, on risque de manquer d'anticipation. Il ne s'agit pas de défendre une vieille vision où l'on prend sa voiture à la moindre occasion.

Un commissaire (MCG) demande s'ils pensent que les navettes automatiques sont une alternative au trafic urbain.

M. Gerber répond que ce sont plutôt des modèles dans la frontière entre transport public et transport privé qui s'imposent, ce sont plutôt des flottes qui vont s'attaquer à ce marché. Les CFF s'y intéressent, les transports publics également. Cela fait partie des modèles les plus sérieux pour une mise en application rapide.

Un commissaire (MCG) demande s'ils connaissent le nouveau projet qui utiliserait les voies de tram pour le transport individuel.

M. Gerber répond qu'il en a entendu parler.

Un commissaire (MCG) demande si c'est selon eux une alternative intéressante.

M. Gerber répond qu'il n'a pas pu appréhender le dossier en détail. Il faut savoir quel prestataire fait cela et avec quel sérieux.

Séance du 21 avril 2020

Suite des questions au département concernant l'avancement des 102 mesures sur la LMCE – Présentation de MM. David Favre, Alexandre Prina, Gérard Widmer, Thierry Messenger, Olivier Caume et Jean Luc Bourget

Un commissaire (PDC) a une question d'ordre général par rapport aux conséquences de la pandémie. Il demande si les retards ont été estimés par rapport à la mise en œuvre de ce qui a été présenté lors de la dernière séance. Pendant cette pandémie, des mesures ont été rapidement prises par le Conseil d'Etat comme la mise en place de macarons pour le personnel soignant venant de France voisine. Il estime que c'est remarquable, car cela facilite le trafic alors qu'en temps normal des discussions sont nécessaires pour que des voies soient réservées pour le covoiturage à certaines douanes.

Il demande s'ils ont mesuré les effets sur la circulation des fermetures des frontières. La votation du 17 mai a été reportée, avec le vote sur le référendum de la loi sur la compensation de places de parking. Il demande des informations sur les conséquences de ces problématiques. Il a enfin une question plus précise, car, lors de l'audition du GTE, le directeur du TCS a plusieurs fois dit qu'au niveau des axes structurants cette notion n'était pas bien définie entre le département et le TCS et il souhaite entendre le département à ce sujet ; la commission a par ailleurs reçu une lettre du GTE à ce sujet le 5 mars dernier.

M. Favre répond qu'ils n'ont pas commencé à évaluer les retards durant cette période, il est prématuré à ce stade de tirer des conclusions concrètes sur les objets en lien avec la LMCE. Les équipes de l'OCT continuent de travailler et de produire des prestations intellectuelles. L'OCT fonctionne à 85-90% tout en assurant les urgences sur le terrain. En ce qui concerne les mesures prises rapidement comme les fermetures de douanes ou la mise en place de macarons, il faut savoir que l'état de nécessité permet ces mesures et que les services de l'OCT ont été impliqués pour donner des conseils, mais

pas dans la gestion de ces mesures d'urgence qui ont été prises par les services de douane et de police en coordination avec les administrations fédérales.

C'est l'état de nécessité qui permet de prendre de telles mesures aussi drastiquement. Sur la question du TCS sur les axes structurants, c'est un débat qui a déjà eu lieu à maintes reprises. On a vu une baisse évidente du trafic automobile qui est quelque peu remonté ces derniers jours, ainsi qu'une baisse de la fréquentation de transports publics qui remonte également.

Il ajoute que la confusion autour des axes structurants vient du fait qu'il y a des critères qui ont été définis dans la cadre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Le réseau a été renommé. Il y a des axes pénétrants, structurants, de desserte et de distribution qui sont confondus avec la hiérarchie du réseau routier entre les réseaux primaires, secondaires et de quartier. L'exemple de la rue de la Croix-Rouge a fait beaucoup discuter, sur laquelle ils souhaitaient faire un essai. C'est la carte qui a été votée par le Grand Conseil qui fait foi et qui domine, et typiquement la Croix-Rouge n'est pas du tout un axe structurant dans l'acception de la LMCE, car c'est un axe en plein dans la zone du centre-ville.

Il pense que le prochain plan d'action du réseau routier qui sera soumis l'année prochaine va permettre de lever les dernières ambiguïtés pour respecter la volonté populaire avec la LMCE. La situation est en soi assez claire à des exceptions près. Selon eux, il n'y a pas lieu de rouvrir le débat. Quand des axes sont dans des zones urbaines, ils ne sont pas structurants, mais des axes sont plus importants dans ces zones car il faut pouvoir irriguer les différents quartiers.

Un commissaire (PDC) demande quelles seront les conséquences des retards qui seront pris sur les gros chantiers, notamment pour le tram de Bernex ou au Grand-Saconnex.

M. Favre répond qu'il est trop tôt pour tirer des conclusions à ce sujet. Ils sont en train de définir de nouveaux plannings. Il s'agit de raccrocher ces retards à un wagon de changement d'horaire TPG. La situation actuelle est mouvante, y compris au niveau national, car la question d'un changement d'horaire en fin d'année se pose, il y aura peut-être des changements au mois de juin. Le tunnel du Ceneri devait être terminé, donc l'horaire ne sera pas respecté et, vu la situation actuelle, il y a aura un certain nombre d'impacts. Leur analyse commence au cas par cas et il serait prématuré de faire une liste et d'analyser les conséquences sur tous les projets à ce stade.

Un commissaire (S) a une question au sujet de la lettre de l'ATE, de ProVélo et d'autres associations du Grand Genève, envoyée à

L'Administration fédérale des douanes par rapport à la réouverture de la douane située sur la voie verte entre Annemasse et Genève. L'Administration fédérale a répondu dans un article de presse que ce n'était pas à l'ordre du jour, car un nombre restreint de frontaliers l'utilisaient et que ce n'était pas leur priorité. Il demande si un contact a eu lieu entre le département et l'Administration fédérale des douanes, car pour ces associations et pour les commissaires c'est important en termes de signal politique pour la mobilité douce d'avoir cette possibilité de passage au niveau de la voie verte.

M. Favre répond que les demandes ont été entendues à ce sujet, mais il appartient au Conseil d'Etat de faire remonter ces aspects liés au passage des frontières, aux contrôles qui y sont faits et de manière globale pour tous les moyens de transport. Avec la reprise progressive des activités, il va falloir trouver des solutions. L'approche globale prime à l'heure actuelle. L'Administration fédérale des douanes est compétente en la matière et a pris les décisions qu'elle estimait pertinentes, mais les choses peuvent évoluer et il y a des contacts, et des analyses sont actuellement faites.

L'Administration fédérale a considéré qu'il y avait sept itinéraires transfrontaliers ouverts dans le cadre de douanes, et la voie verte est une nouveauté qui n'a aucun dispositif de contrôle en tant que tel, au contraire d'une douane. Pour l'heure, la voie verte a juste été bouchée. Il pense que la réticence vient aussi du fait qu'il faudrait mettre des personnes en permanence, car il rappelle qu'à l'heure actuelle il y a une fermeture des frontières, hormis des exceptions spécifiques notamment pour le personnel soignant. Le vélo en soi, dans le cadre de la mobilité sous covid, permet à la fois d'être un mode de transport individuel, ce qui est bien par rapport aux mesures sanitaires, tout en étant un mode doux, mais l'autorité qui prend les décisions à l'heure actuelle n'est pas l'OCT.

Un commissaire (S) demande si le département a été consulté par l'Administration fédérale des douanes avant qu'elle ne décide de fermer la voie verte.

M. Favre répond par la négative. La décision a été mise en application sans dialogue, ce qui ne les a pas choqués au vu de l'état de nécessité et la décision de fermeture des frontières. Ils ont été indirectement consultés par rapport à des passages de frontières pour des véhicules de transport public et ils ont contribué à trouver des solutions pour le personnel sanitaire.

Un commissaire (S) rappelle, par rapport à la gestion du trafic, qu'on a investi environ 50 millions de francs pour une signalisation plus dynamique et une gestion plus flexible de celle-ci. On voit qu'avec le covid il y a moins

de transport public et de trafic motorisé et il demande s'ils ont adapté les feux de signalisation et, si oui, en faveur de quel mode de transport.

M. Favre répond qu'ils ont observé ce qui s'est passé dans d'autres villes, et pour plusieurs raisons, notamment le fait que le système n'est pas centralisé, ils ont renoncé à modifier la signalisation lumineuse, sachant que le trafic TPG va reprendre rapidement et qu'il faut s'attendre à ce que la mobilité reprenne également, y compris en matière automobile. Il y a aussi une question de renoncer à faire des tâches sur le terrain qui impliqueraient le non-respect des mesures sanitaires. Il laisse M. Bourget s'exprimer sur le dossier.

M. Bourget indique qu'il y a 460 carrefours équipés de signalisation lumineuse sur Genève reliés à leur centrale. Si on voulait mettre un autre programme de feu, il faut qu'il existe dans le contrôleur, ce qui demande des interventions humaines sur les armoires électriques, et, vu les conditions il y a un mois et les connaissances sur le covid, ils ont jugé préférable de ne pas envoyer de personnes sur le terrain au risque de toucher à leur santé. Ils se sont dit qu'il y avait tellement peu de trafic qu'ils pouvaient s'abstenir de mettre en danger la santé de personnes pour adapter les carrefours.

Un commissaire (PLR) estime qu'on s'éloigne du PL 12625. Il est sidéré de voir que, en période de confinement avec des règles strictes élaborées par le Conseil fédéral, on parle de la voie verte et du franchissement de la frontière, sachant que le confinement en France est bien plus strict et que les règles en Suisse sont de rester à la maison et de ne sortir que pour acheter de la nourriture, aller chez le médecin, à la pharmacie, aller aider quelqu'un ou pour travailler. Il ne comprend pas la question de la voie verte ni la volonté de remettre en route la mobilité douce, cela lui paraît inadéquat. On est dans une situation, lorsque l'on va sur la voie verte, qui est contraire aux recommandations fédérales. Il rappelle enfin que ce virus est extrêmement létal et qu'il y a une mortalité record dans le canton.

Un commissaire (S) répond que son collègue voit la voie verte comme un lieu de loisirs, alors qu'il la voit comme un vrai lieu de mobilité. A partir du 27 avril 2020 avec l'ouverture des commerces, on aura peut-être 50 000 ou 60 000 frontaliers qui vont repasser la frontière, notamment avec la mobilité douce. L'importance de rouvrir la voie verte est qu'elle permet un moyen de transport pour aller à son travail et en revenir.

Un commissaire (PDC) estime qu'il est normal de parler de mobilité. Il revient sur la problématique du lacustre et des travaux qui doivent être réalisés au quai Wilson. Lors de la présentation du département du 3 mars dernier, il a été dit que les autorisations de construire et les demandes de

crédit étaient en cours et qu'un planning intentionnel de travaux était fixé en septembre 2020. Il demande s'ils ont conditionné à la modification de la loi sur la compensation des places de parking. Il demande ensuite quel est l'état à l'heure actuelle. Cela devait être discuté à la Ville de Genève au Conseil municipal.

M. Favre répond que l'assouplissement de la compensation dans le cadre global va aider à plein de projets, mais ce projet est un des rares qui permette de respecter cette règle du cumul de la sécurité de la fluidité qui permet de déroger à la mise en œuvre des principes de compensation en fonction des quotas prévus dans la LMCE actuelle.

M. Messenger ajoute que, sur les délais, ils n'ont pas d'information de changement de planification de la Ville, c'est un projet qui est sous maîtrise d'ouvrage de la Ville et cela reste un projet prioritaire pour le canton et pour la Ville car c'est le premier maillon de tout le dispositif de mise en place de l'apaisement au centre-ville dans le projet de pacification de Cornavin. C'est un projet important qui sera traité prioritairement aussi bien par le canton pour adapter les feux, que par la Ville pour les travaux. Vraisemblablement, le planning intentionnel aura quelque temps de retard.

Un commissaire (PDC) demande s'ils attendent que les crédits soient votés au niveau de la Ville.

M. Messenger répond qu'il y a effectivement un volet financier et un volet relatif aux travaux. Ils ont des discussions régulières avec la Ville pour s'assurer de l'avancement des deux aspects et ils reprendront contact à partir du moment où les chantiers vont redémarrer pour re-planifier l'ensemble de ces éléments.

Un commissaire (PDC) rappelle que M^{me} Marti n'est toujours pas présente pour des raisons techniques.

M^{me} Tina Rodriguez, secrétaire scientifique, indique qu'elle est en discussion avec la députée et qu'elle se charge de régler ce problème.

Un commissaire (Ve) pense que la question de la situation des transports déborde largement du PL 12625 au vu de la situation spéciale et il trouve cela légitime.

La situation est unique pour réaliser des tests en matière de mobilisation et de sécurité, alors qu'on dit souvent qu'il est impossible de faire des choses à Genève. Cette situation permet de voir les baisses de fréquentation du réseau, en matière de transports publics et privés. Il trouverait bien de prendre un moment en début de séance prochainement pour avoir des informations sur ce que fait le département et qu'on profite de cette période pour observer et réaliser des choses qu'on ne pourrait faire à aucun autre moment. Il se

demande comment avancer les travaux sur le PL 12625 qui sont repris comme si la commission les avait arrêtés hier, alors que beaucoup de choses ont changé.

Un commissaire (PDC) a le même problème que M. Buschbeck. En effet le temps est passé et les paradigmes changent vite. Il y a des informations dont ils ont parlé la dernière fois et qui manquent, notamment la problématique des pénétrants relevée par l'ATE et le TCS, et la gare de Cornavin.

M. Favre dit qu'il y avait la question de la LMCE, il considère que le zoom à ce sujet a été fait. Il avait promis une discussion sur la gare Cornavin au sens large avec l'ensemble des projets présentés et il n'y a aucun problème pour y revenir très rapidement et dès la semaine prochaine.

M. Messager ajoute que cela doit se faire avec la Ville et il faut prévoir une heure.

M. Favre répond par l'affirmative et il pense que cela peut se faire dès la semaine prochaine et avec la Ville par vidéoconférence, si possible. Il précise que c'est au niveau des fonctionnaires et pas des conseillers administratifs.

Un commissaire (Ve) demande si le département pourrait faire un compte-rendu de ce qu'il a observé et trouvé intéressant sur cette période en matière de mobilité, comme les chiffres de fréquentation des grands axes, les baisses de fréquentation selon les périodes, etc.

M. Favre précise que le département est à disposition, mais qu'il ne faut pas s'attendre à des choses faramineuses, faute de recul sur ce qui se passe en matière de mobilité. Il peut livrer une série de chiffres, mais à l'heure actuelle cela ne permettra pas d'avoir des éléments très percutants avant plusieurs semaines. Par contre, on participe au niveau genevois à une étude menée par le P^r Kaufmann qui vise à analyser les comportements de mobilité dans le cadre du semi-confinement. En matière de mobilité, leur rôle est d'accompagner d'abord le confinement, et maintenant cette stratégie de semi-déconfinement progressif prévu par le Conseil fédéral.

Il n'est pas possible en un mois, au vu des défis de cette période, de parvenir à une conclusion. Il relance les commissaires sur un autre sujet qui attend une audition qu'ils ont sollicitée régulièrement. Si leur agenda le permet, ils sont prêts à venir leur présenter l'étude sur le péage urbain commandée par le Grand Conseil il y a trois ans en débloquant un crédit de 250 000 francs.

La présentation des résultats de cette étude peut se faire dès la semaine prochaine.

M. Prina précise qu'il faut prévoir une bonne heure pour cette présentation.

Le président demande si cela peut être envisagé dès la semaine prochaine et avec la Ville.

M. Favre dit que la question de Cornavin peut être envisagée la semaine prochaine avec la Ville, si elle est disponible, ou alors la question du péage urbain si elle n'est pas disponible. Il serait bien que M. Dal Busco soit présent pour la séance sur le péage urbain.

Un commissaire (PLR) relève que l'on parle de mobilité à une période d'immobilité obligatoire. Il aimerait connaître, lors du bilan, les conséquences de cette immobilité sur l'ensemble du réseau de transports publics.

M. Favre dit que de ce côté-là, des questions urgentes ont été posées au Grand Conseil et indique qu'ils peuvent tout à fait fournir des éléments en marge d'une prochaine séance.

Séance du 8 juin 2021

Le président indique que la commission a commencé à étudier ce PL il y a bien longtemps, en février ou mars 2020. Les commissaires avaient bénéficié de l'audition du premier signataire, à savoir M. Mathias Buschbeck, du département, du conseiller d'Etat M. Serge Dal Busco, ainsi que du Groupement transports et économie en date du 3 mars 2020. Le président cède la parole à M. David Favre pour un point de situation du département.

Point de situation du département

M. Favre rappelle que, dans les archives, M. Buschbeck avait mentionné que l'époque covidienne était l'occasion de tester de nouvelles choses et d'analyser ce qui se passait en matière de mobilité. A ce propos, il avait demandé des chiffres sur les charges de trafic. Pour y répondre, et bien que le lien avec la LMCE soit relativement ténu, le département, et plus précisément M. Bourget, directeur de la signalisation et des marquages à l'OCT, propose de présenter aux commissaires un petit bilan du trafic routier en fonction des différentes phases de la crise sanitaire. De plus, un point de situation sera également fourni par M. Pavageau, directeur des transports collectifs, concernant la fréquentation des voiries et du bus.

A la suite de ces deux petites présentations, qui devraient être intéressantes en termes d'historiques, et des questions qui s'ensuivraient,

M. Favre reprendra la parole pour rappeler la position du département sur ce PL 12625 modifiant la LMCE.

M. Bourget explique que les charges de trafic à l'état pur, en valeurs absolues, sont des chiffres difficiles à arrêter, car l'ensemble des axes ne sont pas équipés de compteurs de trafic. Ces chiffres sont toutefois significatifs, car le département a pris une donnée de référence. Il porte l'attention sur le graphique présentant l'évolution des charges de trafic en pourcentage. Le pourcentage de référence (100%) est basé sur le mois de juin 2019. A partir de là, à chaque étape de confinement, semi-confinement ou sortie de confinement, le département a évalué les charges de trafic pour voir le comportement des usagers. Il fait cependant remarquer que la non-utilisation des transports publics était considérée comme le 6^e geste barrière par beaucoup.

Il précise que la courbe bleue indique la charge de trafic de la moyenne ceinture, et la courbe orange les axes pénétrants. La police avait besoin de connaître les charges de trafic aux frontières, donc le département a pris les axes structurants. Sur la base de ses quatre compteurs, le département a pu voir l'évolution de ces charges. Lors du premier semi-confinement, annoncé au mois de mars 2020, il y a eu une chute de -30% des charges de trafic habituelles, tant pour la moyenne ceinture que les frontières. A la sortie de cette phase, les charges sont rapidement remontées à 80%. Il manque malheureusement des données entre les périodes, mais ces charges ont régulièrement été très proches des 95% habituels.

M. Bourget continue son exposé en expliquant que, en outre, les observations ont rapporté que les origines de destinations étaient totalement différentes de 2019. Cela signifie que beaucoup de gens avaient abandonné le déplacement en transports publics au profit de leur voiture. Avec le semi-confinement genevois du mois d'octobre 2020, le département a constaté que les charges avaient un peu baissé, pour atteindre les 70% à 80% à l'intérieur de la moyenne ceinture, quels que soient les événements qui se sont produits. Ainsi, durant le confinement genevois, le semi-confinement décidé par la Confédération, puis au sortir du semi-confinement de la Confédération et jusqu'à l'ouverture des bars et restaurants, les charges ont oscillé entre 70% et 80%.

Il est possible de constater que les dernières mesures ont eu très peu d'impact sur la mobilité en matière de transport individuel motorisé au niveau de la moyenne ceinture. Les fluctuations ont été un peu plus importantes aux frontières, notamment parce que la France était dans un confinement presque total et avait instauré un couvre-feu. Malgré ces baisses de charges de trafic relativement importantes (-50%), une hausse a été

enregistrée sur l'autoroute lorsque les gens devaient rentrer chez eux ; des bouchons se formaient encore régulièrement à Bardonnex.

M. Bourget relève que le transport individuel motorisé (TIM) est fortement utilisé ; les analyses par observation ont montré des comportements inhabituels par rapport à 2019. M. Bourget en conclut qu'un report a eu lieu vers le TIM, notamment en raison du « 6^e geste barrière » qui consistait à éviter les transports publics.

M. Favre précise que le département a tenté de juguler ce report avec les 7 km de pistes cyclables temporaires. En effet, il est possible de constater que les charges de trafic en ville remontent jusqu'à des phénomènes de quasi-surcharge. Des réflexes malheureux sont pris, en réponse à l'aspect repoussoir des transports publics, instigué par la Confédération elle-même, qui a dissuadé dans un premier temps la population d'utiliser les transports publics. Un travail important a ensuite dû être fourni pour remonter la pente.

M. Favre fait remarquer que l'un des graphiques montre de manière plus précise les chiffres exacts des charges et les jalons en fonction des différentes périodes.

M. Bourget indique que le graphique dont parle M. Favre démontre chaque phase des événements depuis début 2020, avec l'entrée dans le semi-confinement, la sortie, l'ouverture des bars et restaurants, les restrictions genevoises, à nouveau le semi-confinement imposé par la Confédération, puis l'ouverture des bars et restaurants dernièrement. Il cède ensuite la parole à M. Pavageau pour une présentation axée sur les transports publics.

M. Pavageau explique que le premier élément graphique consiste en une comparaison sur l'année 2020, avec le confinement général à la mi-mars et une chute radicale de la fréquentation. Il rappelle que le déconfinement s'est fait par paliers, que ce soit en Suisse ou en France, mais à des dates différentes. Ainsi, chaque marche du graphique correspond à une mesure soit du Conseil fédéral, soit du gouvernement français. Ces mesures ont permis de remonter la fréquentation des transports publics jusqu'à l'arrivée de l'été. Traditionnellement, une baisse est enregistrée durant la période estivale.

A partir de septembre, un retournement de situation s'est fait sentir, avec un plafonnement de la fréquentation, même s'il n'y avait pas encore de mesures sanitaires. Il y a eu ensuite un confinement uniquement sur France, puis un retour au télétravail assez systématique sur le canton, ce qui compose la deuxième vague. M. Pavageau attire l'attention sur des chiffres un peu plus techniques : durant la première vague, la fréquentation des transports publics est tombée à 17% du niveau équivalent de l'année précédente, puis ce

pourcentage est remonté par paliers tout au long du printemps et de l'été, jusqu'à la rentrée scolaire, pour atteindre 83%. Un retour à la normale était alors espéré, mais n'a pas eu lieu puisque le taux de fréquentation a plafonné durant le mois d'octobre. Durant la deuxième vague, le taux est redescendu à 55%, puis était de 60% en fin d'année, avec la période de courses/shopping. Pour 2021, les courbes sont éparées, car les comparaisons étaient délicates avec 2020 et 2019. En effet, il n'existait aucune concordance de dates entre ces années, que ce soit pour les vacances de Pâques, la Pentecôte ou l'Ascension. Il n'était donc pas possible de comparer des semaines ; il a été nécessaire de redresser les chiffres.

M. Pavageau explique que le graphique permet de distinguer différentes étapes : le télétravail obligatoire décidé par le Conseil fédéral le 18 janvier, les vacances de février et de Pâques, le pont de l'Ascension et le lundi de Pentecôte. Concernant le taux, celui-ci était de 60% au retour des vacances de Noël, avec l'instauration du télétravail obligatoire, puis de 65% à la sortie des vacances de printemps. Les premières mesures de déconfinement au mois d'avril/début mai n'ont pas été si efficaces puisque le taux était de 65%. En revanche, depuis les premières mesures décidées par le Conseil fédéral, et notamment la réouverture des terrasses et les premières mesures, de même que le déconfinement français, la fréquentation des transports publics est désormais de 70%. M. Pavageau espère sentir un retour un peu plus élevé avec la fin éventuelle du télétravail obligatoire.

M. Pavageau fait remarquer que le département a observé une modification du comportement journalier des usagers de la route. Durant la semaine 9, à la sortie des vacances de février, le niveau de fréquentation est resté à 66% par rapport à la période équivalente en 2019, mais ce taux n'est pas tout à fait le même en fonction de la journée : aux heures de pointe, 7h-9h le matin et 17h-19h le soir, le taux se situe en dessous du niveau moyen de la journée, alors qu'habituellement ce sont les tranches horaires de pic.

En revanche, en journée, l'atténuation est plus faible, c'est-à-dire que les gens ont décidé de partir un peu plus tôt au travail pour éviter l'heure de pointe dans les transports publics, ou de repousser leur départ le matin. La fréquentation entre 11h et 12h est ainsi de 75%, voire 80%. L'effet atténuant n'est donc pas le même en fonction de la journée. M. Pavageau fait remarquer que les restaurants, cinémas, terrasses et lieux de loisirs n'étaient pas encore ouverts durant cette semaine 9, ce qui explique la chute de fréquentation à environ 40% le soir. Il n'est pas encore certain que ces habitudes perdurent dans le monde « d'après ». Cependant, l'offre genevoise est lisse tout au long de la journée, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de creux ; avec

cet étalement, il ne sera peut-être pas nécessaire de prévoir une suroffre durant la journée.

M. Pavageau attire l'attention sur un schéma fourni par les CFF, qui date du mois de février et qui montre le résultat de l'année 2020, avec quelques premiers éléments de 2021. La forme de la courbe est la même : un creux au mois de mars-avril, une remontée durant l'été, puis l'arrivée de la deuxième vague. Ce schéma montre que la situation n'est pas la même en fonction des usages. Le trafic international est tombé à 0% au mois de mars, puisque les frontières étaient fermées et que tous les trains ont été supprimés. Mais la remontée est très lente, sans tourisme ni déplacements d'affaires ; un retour à la normale est prévu à la fin de l'année 2022. Une différence est également visible entre le trafic de loisirs, le grand pendulaire et l'urbain : plus le déplacement est long, plus l'impact est important.

Pour en avoir discuté avec M. Vincent Ducrot, ce dernier pense que le grand pendulaire est celui qui va avoir le plus de difficulté à revenir ; il reste toutefois optimiste quant au transport d'agglomération. M. Pavageau relève que la personne qui habite loin de son travail et qui avait l'habitude de faire de grands trajets (plus d'une heure), pourrait apprécier la solution du télétravail et donc réduire son utilisation des transports publics. Il y a donc un vrai questionnement sur les chiffres de l'abonnement général pour ces grands déplacements pendulaires à la journée. Au niveau du Léman Pass, il n'est pas possible de comparer 2019 avec 2020 parce qu'il n'y avait pas de Léman Express en 2019. Concernant les chiffres de vente, M. Pavageau précise que certaines personnes avaient déjà acheté leur abonnement annuel ou mensuel en novembre, pour une mise en service en décembre.

La courbe de fréquentation du Léman Express suit celle des autres moyens de transport : une chute au mois de mars, une remontée progressive jusqu'à la rentrée, puis la deuxième vague. M. Pavageau attire l'attention sur le fait qu'une rentrée de 1,7 à 1,8 million de francs de recettes par mois avait été planifiée, mais qu'elle a dépassé ces montants durant les mois de janvier et février 2020.

Une commissaire (Ve) remercie le département pour ces présentations, qui font suite à la demande de M. Buschbeck d'obtenir des chiffres. Elle a vu dans les objets en suspens : « obtenir les chiffres bruts en matière de fréquentation des axes routiers ». Elle a compris des schémas et explications qu'un report vers un trafic individualisé avait augmenté pendant la période covid. Cependant, elle ne voit pas bien le lien entre ces informations et le PL 12625, qui vise à donner une priorité aux piétons dans le centre-ville. Elle demande donc si le département est en possession de données (graphiques, chiffres) sur l'ouverture des 7 km de pistes cyclables temporaires et en

matière de mobilité douce. En outre, elle relève qu'une présentation du projet de Clé-de-Rive avait été dispensée en même temps que celle du PL 12625, et elle souhaiterait donc quelques explications sur le lien entre la piétonnisation, la zone I et la LMCE.

M. Favre répond qu'il n'y a pas de lien direct ; il n'est pas certain que M. Buschbeck, lorsqu'il a formulé sa demande, voyait un lien direct avec le PL. Ce dernier parlait de pandémie comme possibilité de développer d'autres choses et demandait des charges de trafic brutes, que le département présente aujourd'hui.

M. Bourget souligne que l'ensemble des axes ne sont pas inclus dans le graphique, c'est pourquoi il s'est abstenu de parler des charges de trafic, lesquelles ne sont pas forcément représentatives de la globalité, contrairement aux pourcentages.

M. Favre explique que le département a essayé de recontextualiser ce projet de loi. Il s'agissait simplement de répondre à la demande de M. Buschbeck. Il propose de faire un commentaire sur ce projet de loi, pour que les commissaires puissent ensuite débattre. Par ailleurs, il indique qu'il y a eu une augmentation globale de 22% de mobilité douce, ce qui montre l'impact non négligeable des nouveaux axes covid. Cependant, ces chiffres ne sont pas suivis au jour le jour, contrairement aux données qui viennent d'être présentées. La mobilité douce a gagné des parts ; cependant, si le département n'avait pas agi, la situation aurait été compliquée, car le trafic automobile est resté très prégnant.

Le président propose aux commissaires de poser leurs questions concernant la présentation. Cela fait, la commission devra déterminer si elle a besoin de compléments d'information de la part du département pour se positionner sur le PL 12625.

Un commissaire (S) a entendu que le trafic international et le trafic pendulaire étaient tombés à 0%. Toutefois, il se souvient que le Léman Express circulait encore à certaines heures, même en plein confinement. Il demande donc si la fréquentation de ce moyen de transport se retrouve dans les chiffres du transport pendulaire.

M. Pavageau répond que les courbes projetées sont des lignes 100% CFF ; elles ne comprennent donc pas les lignes Lémanis. La courbe marron indique les grandes lignes (TGV, EuroCity), mais le Léman Express n'est pas intégré dans ces chiffres. Par ailleurs, il confirme que le Léman Express a bien fonctionné durant le confinement, jusqu'à la gare d'Annemasse.

Les commissaires n'ayant pas d'autre question sur les présentations, le président propose de revenir sur le sujet du PL 12625. Comme indiqué en

début de séance, il rappelle que la commission avait entendu le département, le conseiller d'Etat ainsi que le GTE en date du 3 mars 2020. Il suggère donc que M. Favre fasse à nouveau un point de situation sur la position du département, puis qu'un débat s'ouvre sur la suite à donner au PL 12625, sur les éventuelles auditions à organiser ou les questions à poser au département.

M. Favre explique que la LMCE vise à prioriser les transports collectifs, les piétons et les vélos dans certaines zones et que ce projet de loi veut accélérer ce processus. Il rappelle que ce projet date de décembre 2019 et qu'il s'est passé de nombreuses choses depuis, dont la période de covid, mais également le fait que le département a pris toute une série d'initiatives. A l'époque, ce dernier avait fait le bilan des 102 mesures de l'ancien catalogue LMCE pour montrer à la commission l'état d'avancement. Récemment, il a été présenté aux commissaires un catalogue, ambitieux, pédagogique et cohérent, avec 168 mesures regroupées et restructurées, sur la volonté de mettre en œuvre rapidement cette loi dont 80% des mesures devraient être terminées d'ici fin 2023, si tout se passe bien. Ce catalogue, qui n'existait pas à l'époque, contient toute une série de mesures ambitieuses concernant les piétons, avec notamment la réalisation d'un schéma de magistrale piétonne, lequel a récemment été intégré par le Grand Conseil au plan d'action de la mobilité douce.

Dans le cadre du covid, il y a eu un travail sur un certain nombre de rues, dans le but de les rendre plus agréables pour les piétons (zones 20 km/h). Le projet Clé-de-Rive, qui prévoyait une zone piétonne, a échoué et doit donc être retravaillé. En outre, le projet Cornavin est en cours de réalisation et prévoit, d'ici à la fin de l'année, que Montbrillant soit libéré du trafic individuel. De plus, le département a la volonté d'autoriser l'accès à Bel-Air uniquement aux transports professionnels, ce qui améliorera la situation des piétons dès la rentrée de septembre. En parallèle, le plan du Conseil d'Etat en lien avec les communes prévoit la mise en place des principes de la LMCE visant à placer la zone I à 30 km/h et les quartiers en priorité piétonne ou à 20 km/h. A ce sujet, il précise que plusieurs rues sont passées à 20 km/h dans le cadre du covid, et que ces aménagements ont maintenant été pérennisés. Tout ceci replace donc le contexte entre la situation actuelle et celle en vigueur lors de l'élaboration du projet de loi.

Parmi les changements, M. Favre cite également les compensations lors de suppression de places de stationnement. Il y a eu la soumission au Grand Conseil d'un projet de loi pour alléger les principes de compensation, qui a été voté, puis attaqué en référendum, pour mieux être accepté à 58% en septembre 2020. Ces éléments donnent au département les coudées franches pour supprimer des places de stationnement et pour créer des zones

partiellement piétonnes, des zones piétonnes, ou des zones à trafic limité pour apaiser la circulation.

Cette volonté est donc bien là et, selon le département, la loi exprime déjà l'essentiel. Or, le département identifie la problématique suivante : le PL modifie l'art. 7 al. 3 LMCE, qui a été accepté à l'époque à 68% par le peuple genevois, puis modifié dans le cadre du « package » d'assouplissements de la compensation, et qui a été de facto remis sur le tapis populaire à 58%. Pour rappel, il indique que l'art. 7 al. 3 let. a LMCE est formulé comme suit : « le département prend les mesures visant à limiter la vitesse à 30 km/h au maximum selon les conditions prescrites par le droit fédéral ».

Il se trouve que ces éléments sont repris dans la volonté du département de mettre en place une nouvelle stratégie vitesse, dont la concertation est terminée ; plus de 110 réponses doivent être analysées cet été. Ainsi, le département a la volonté non seulement d'appliquer les règles de vitesse inscrites dans la loi, mais éventuellement d'aller un peu plus loin sur les questions d'assainissement du bruit en fonction des résultats de la concertation.

Or, le projet de loi supprime cette lettre et la modifie comme suit : « la voirie est en principe piétonne ou à priorité piétonne ». Le département y voit plusieurs contradictions : la notion de vitesse et d'apaisement de la zone I disparaît, et même s'il comprend que la volonté est d'aller au-delà, cette modification signifierait que l'ensemble de l'hypercentre deviendrait non accessible aux voitures. Cependant, le projet de loi ne modifie pas le principe cardinal cité à l'art. 7 al. 2 LMCE, à savoir : « En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics ». D'après le département, il est contradictoire de déclarer que la zone I est à priorité piétonne ou en principe piétonne, tout en déclarant dans un article supérieur de la même loi qu'il y a une priorité pour la mobilité douce et les transports publics.

Au regard des principes de régulation présentés ce soir et de la volonté de diminuer jusqu'à 25% la capacité du TIM en zone I, la proposition de ce PL pour le tout piéton entre en contradiction avec les principes de la LMCE en matière de priorisation. En outre, il relève que ces principes sont déjà suffisamment compliqués à arbitrer entre eux, et que ce projet de loi ne permettra pas de les clarifier.

En résumé et en conclusion, M. Favre relève que le projet de loi abroge l'art. 7 al. 3 let. d LMCE, à savoir : « les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées [dans la zone I] » pour placer une partie de son contenu à l'art. 7 al. 3 let. a LMCE ; toutefois,

la notion de vitesse est supprimée, ce qui retire la possibilité de réduire les vitesses dans cette zone. Certes, il n'est pas obligatoire d'inscrire des vitesses dans la loi, mais en cas de mise en application de ce projet de loi il semble au département qu'elle entrerait en contradiction avec les principes indiqués plus haut et les actions du département.

A l'heure actuelle, si la mise en œuvre des zones piétonnes n'est pas plus rapide, c'est en raison du principe de compensation. M. Favre explique qu'il existe des règles de dérogation à ce principe de compensation. Cependant, une zone piétonne ne peut pas avoir pour unique but de fluidifier ou de sécuriser un aménagement ; jusqu'à présent, il a été reconnu que, pour faire une zone piétonne aussi vaste que celle autour de Clé-de-Rive, il fallait construire un parking. Celui-ci n'a toutefois pas été souhaité et, malgré l'assouplissement, il est nécessaire d'avoir suffisamment de places de stationnement dans un rayon de 500 m pour pouvoir piétonner cette zone ; il n'est pas possible d'utiliser la dérogation LMCE.

Par ailleurs, le fait de pacifier cette zone I amènerait des questions quant à la gestion du trafic. Il serait nécessaire de prendre des arrêtés, et ces mesures semblent disproportionnées et excessives aux yeux du département. En effet, d'après ce dernier, la piétonnisation doit être liée à l'hyper-hypercentre, c'est-à-dire à une partie du centre-ville. En outre, les communes ont tout loisir de piétonner certains quartiers au moyen des outils mis en place par le département, pour autant qu'elles aient des projets. Cependant, les municipalités n'ont souvent pas assez de ressources (temporelles, humaines, financières) pour réaliser des projets qualitatifs en nombre actuellement. M. Favre souligne que, à l'heure actuelle, ce n'est pas la loi qui ralentit la possibilité de faire des aménagements pour les piétons. Le fait d'inscrire dans la loi une priorité piétonne, et en contradiction avec les autres principes, ne changerait rien au fait que les procédures et le principe de compensation sont les mêmes.

Séance du 15 juin 2021

Le président déclare que la commission a traité ce dossier la fois dernière. Il convient de passer aux prises de position des différents groupes et au vote d'entrée en matière.

Un commissaire (MCG) déclare que le MCG ne votera pas l'entrée en matière.

Un commissaire (PDC) déclare que le PDC ne votera pas l'entrée en matière sur ce PL.

Un commissaire (UDC) indique que l'UDC n'entrera pas en matière sur ce PL. Il semble qu'on enfonce des portes ouvertes.

Une commissaire (S) déclare que ce PL concerne la zone I de l'hypercentre et que l'objectif est de pouvoir créer une grande zone piétonne, but auquel le PS peut souscrire sous réserve qu'on aménage la possibilité pour les transports publics et les cycles. Il est essentiel que les lignes de transports publics puissent circuler dans l'hypercentre. Elle acceptera l'entrée en matière sur ce PL et aura une proposition d'amendement à faire pour préserver la possibilité de circulation des transports publics et des cycles.

Le président s'exprime au nom du groupe PLR qui refusera l'entrée en matière de ce PL. Quelques années après son entrée en force, c'est une nouvelle volonté de modifier la LMCE alors que cette loi vient d'entrer en force.

Il y a encore beaucoup à faire pour la mettre en œuvre et cette modification rendrait sa mise en œuvre encore plus compliquée avec une priorité aux piétons qui s'appliquerait même aux transports publics. La zone I est déjà définie dans cette loi avec des principes et la priorité voulue pour les transports publics. Il ne convient pas de rendre plus difficile la circulation pour le transport par voiture ou par un autre moyen privé de locomotion.

Une commissaire (Ve) déclare que les Verts entreront en matière sur ce PL. On regrette qu'il n'y ait pas eu plus d'auditions et un plus large débat. C'est un PL qui a été étudié par cette commission en plusieurs temps. On salue toutes les informations qui ont été données sur l'augmentation globale de la mobilité douce. On regrette que le transport individuel motorisé reste très important. Ce PL garde toute son importance notamment en raison de la mise en œuvre de la volonté populaire par la mise en application de la LMCE.

Pour répondre à l'urgence climatique, piétonniser l'hypercentre est faisable et nécessaire. Elle invite les commissaires à réfléchir à leurs positions et les Verts entreront en matière sur la proposition d'amendement du PS si ça peut faire avancer le débat sur la piétonnisation du centre-ville. C'est une question de santé publique, de réduction de la pollution et d'amélioration de la qualité de vie. Les Verts sont prêts à faire un compromis pour donner la priorité aux piétons.

Vote d'entrée en matière sur le PL 12625**Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12625 :**

Oui : 4 (3 S, 1 Ve)

Non : 9 (4 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Abstentions : –

L'entrée en matière du PL 12625 est refusée.

Catégorie de débat préavisée : II (30 minutes)

Projet de loi (12625)

modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21)
(Priorité aux piétons dans le centre-ville)

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

Art. 1 Modification

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

Art. 7, al. 3, lettre a (nouvelle teneur) et lettre d (abrogée)

³ En zone I :

- a) la voirie est en principe piétonne ou à priorité piétonne ;

Art. 2 Entrée en vigueur

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

LMCE – Loi pour une Mobilité Cohérente et Équilibrée



Commission des transports du 03.03.2020 Etat d'avancement des mesures



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Office Cantonal des Transports



OdJ

- LMCE : Bases & principes: rappel
- LMCE : Etat d'avancement & prévisions
- La moyenne ceinture:
 - Localisation des mesures & planning
 - Etapes de réalisation par région & mesures réalisées
- 30 km/h LMCE à Satigny
- 30 km/h LMCE à Capite
- Questions & Conclusion





Principes LMCE

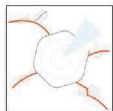
100 MESURES ORGANISÉES AUTOUR DE 6 PRINCIPES STRUCTURANTS



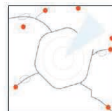
MOYENNE CEINTURE



HYPER-CENTRE



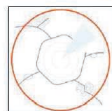
PÉNÉTRANTES
MULTIMODALES



SÉCURISATION DES
TRAVERSÉES DE
LOCALITÉS



CENTRES URBAINS



NOUVEAUX SERVICES
DE MOBILITÉ ET
EXPÉRIMENTATIONS



Département des infrastructures, Office cantonal des transports

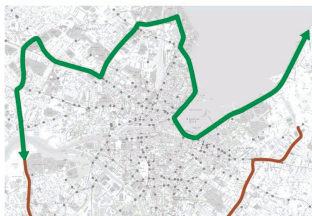
04.03.2020 Page 3



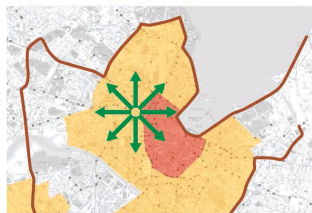
Principes LMCE

FLUIDIFIER POUR APAISER

> UN PRINCIPE DE DÉPLOIEMENT



Fluidification de la moyenne ceinture



Déploiement des mesures dans
l'hyper-centre et le centre urbain



Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020 Page 4

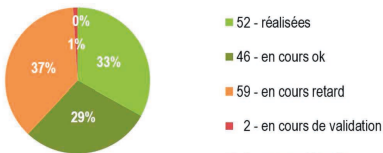


OdJ

- LMCE : Bases & principes: rappel
- LMCE : Etat d'avancement & prévisions
- La moyenne ceinture:
 - Localisation des mesures & planning
 - Etapes de réalisation par région & mesures réalisées
- 30 km/h LMCE à Satigny
- 30 km/h LMCE à Capite
- Questions & Conclusion



Mesures LMCE : bilan fin déc 19



En Cours & réalisées - 159
(30 mesures non initiées)

- **6% TIM** dont 9 réalisées (13%)
- **28% TC** dont 23 réalisées (33%)
- **20% Piétons** dont 10 réalisée (14%)
- **30% Cycle** dont 18 réalisées (26%)
- **16% Autres** (stationnement, z30, ...) dont 10 réalisées (14%)



Principales mesures réalisées

- 1-b NEW carrefours à feu moyenne ceinture: Route de Saint Julien (secteur 28 et 29)
- 3 Réaménagement de l'Avenue de la Paix Phase I: Fluidification TIM et déplacement du terminus bus
- 6-a U-Lacustre cyclable Expérimentation d'un aménagement cyclable sur le pont du Mont-Blanc
- 6-c U-Lacustre cyclable: Section II: quai Gustave-Ador: onde verte et aménagements cyclables
- 7-a Mise en oeuvre de mesures pour optimiser la voie bus sur le pont de Lancy
- 7-b Amélioration du Pont de Lancy: Modification des feux pour améliorer la fluidité moyenne ceinture (route du Grand-Lancy, secteur 27)
- 9-a Améliorations ponctuelles de la capacité pour favoriser la fluidité sur le réseau structurant (écopoints, livraisons, ...)
- 14 Mise en oeuvre de la ligne express bus G+ (Veigy-Douane – OMS)
- 16-c Pénétrante cyclable «Corsier»: Bande cyclable sens entrée de ville niveau Corsier centre
- 16-f Pénétrante cyclable «Corsier»: Nouvelle traversée piétonne Gotettes avec filot et trottoir
- 17-a Onde-verte sur la route de Malagnou
- 18 Mise en oeuvre de la ligne express bus C+ (Jussy-Meurets – Aéroport)
- 19-a Amélioration de la progression des lignes 5 et 25 (différentes variantes d'aménagements de chaussée): Route de Malagnou
- 19-b Amélioration de la progression des lignes 5, 25 et 61 sur la route Blanche
- 19-c Amélioration de la progression des lignes 5 et 25 (différentes variantes d'aménagements de chaussée)
- 22 Réalisation de la pénétrante cyclable «Saint-Julien» (Soral – Certoux – Saint-Julien)
- 24 Mise en oeuvre d'une voie bus dynamique sur la route de Chancy: Amélioration de la progression des lignes K et J



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020

Principales mesures réalisées

- 27-b Réalisation de la pénétrante cyclable «CERN-Prévessin»: Entrée A Cern
- 27-c Réalisation de la pénétrante cyclable «CERN-Prévessin»: Carrefour Mategnin-Meyrin
- 30 Mise en oeuvre de la ligne express bus 5+ (Thônex-Vallard – Aéroport)
- 31 Fluidification et amélioration de la progression des lignes 23, 28, 57 et Y à Pré-Bois
- 32 Mise en oeuvre de la ligne express V+ (Versoix-Montfleury – Aéroport)
- 33-c Réalisation de la pénétrante cyclable «Versoix»: Tronçon ch. Des Mollies
- 33-e Réalisation de la pénétrante cyclable «Versoix»: Rue de Lausanne - Suppression du stationnement
- 38 Zone 30 km/h Délices
- 39 Onde verte vélos rue de la Servette
- 40 Pacification du coeur des Pâquis
- 46 Amélioration de la vitesse commerciale du tram en sortie de Ville quai du Rhône
- 50 Amélioration de la zone 30 km/h Liotard
- 51 Amélioration de l'accessibilité au quartier rue Boissonnas
- 56 Fluidification du réseau structurant: giratoire Roseraie / Colline
- 58 Maintenir et améliorer l'offre de stationnement à destination des habitants et des résidents
- 66 Extension des zones 30 à Chêne-Bourg et Thônex
- 69-b Favoriser le stationnement visiteur dans l'hyper-centre: Phase 2:
- 70-a Augmenter l'offre de places deux-roues motorisés
- 71-a Mesures à court terme dans le secteur de Cornavin: aménagements piétons, régulation, déplacement des arrêts de bus



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020

Principales mesures réalisées

87-a	Amélioration de la sécurité en traversée de Russin (mise à l'essai)
90	Amélioration de la sécurité en traversée de Vandoeuvres
96	Mise en oeuvre de services d'autopartage
98	Développement des plans de mobilité d'entreprise
99-a	Mise à l'essai de voies réservées au co-voiturage à la douane de Thônex-Vallard
103	Motocycles sur les voies réservées aux Bus (2Rm dans les VRB)
106	Adaptation des conditions d'attribution macaron habitants
107	Amélioration de la progression de la ligne 12 sur la route de Chêne
108-a	Amélioration de la progression des lignes 5 et 28 sur la route de Ferney



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020

Principales mesures en cours OK

2	Mise à jour de la signalisation directionnelle (jalonnement) sur l'ensemble de la moyenne ceinture
4	Réorganisation de la place des Charmilles
7-c	Amélioration du Pont de Lancy : Elargissement du pont de Lancy
9-b	Amélioration ponctuelles de la capacité pour favoriser la fluidité sur le réseau structurant
10-a	Amélioration de la capacité et de la fluidité sur la moyenne ceinture: Avenue du Pailly, Avenue Louis-Casaï et route de Meyrin
11-b	Fluidification de la moyenne ceinture en rive gauche: • tronçon Aubert/Rieu/Amandolier
13	Amélioration de la capacité et de la fluidité sur la moyenne ceinture: Avenue du Pailly, Avenue Louis-Casaï et route de Meyrin Amélioration du carrefour route du Pont-Butin / Route de Chancy pour faciliter les mouvements entre moyenne ceinture et la pénétrante de Chancy
16-i	Pénétrante cyclable « Corsier » : Pré-Galland-PallanterieCréation d'une voie TC et piste cyclable direction France (CT)
16-k	Pénétrante cyclable « Corsier » : Tour carrée / chemin de la PerrièreContresens cyclable côté Lac
23	Amélioration de la progression des lignes 42 et D route de Saint-Julien
33-a	Réalisation de la pénétrante cyclable « Versoix » : Traversée de Versoix
36	Adapter le régime de stationnement des parkings à vocation internationale
47	Favoriser le stationnement des visiteurs en ouvrage



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020

Principales mesures en cours OK

48-b	Développement de l'offre de places deux-roues motorisés en ouvrage dans les secteurs à forte fréquentation
63-a	Développement du jalonnement cyclable
64	Augmenter l'offre de places vélos
68	Nouveau fonctionnement des carrefours à feux : stratégie multimodale 2017-2020 (23 sous-mesures, statut variable)
76-a	Mise en oeuvre d'une vitesse adaptative 30-50 km/h sur les axes à plusieurs voies: opportunité/modalité à étudier sur Fazy & Terreaux-du-Temple
76-b	Mise en oeuvre d'une vitesse adaptative 30-50 km/h sur les axes à plusieurs voies: opportunité/modalité à étudier sur Chantepoulet
76-c	Mise en oeuvre d'une vitesse adaptative 30-50 km/h sur les axes à plusieurs voies: opportunité/modalité à étudier sur Dalcroze
77	Pacification du quai des Bergues et amélioration de l'accessibilité du quartier de St Gervais
87-b	Amélioration de la sécurité en traversée de Russin
95	Amélioration de la sécurité en traversée de Soral
100	Expérimentation de déploiement de rues cyclables (vélos prioritaires)
101	Amélioration de la progression des transports publics par la mise en oeuvre de voies bus dynamiques
102	Vélos en libre service
108-b	Amélioration de la progression des lignes 5, 5+ et F sur la route de Ferney



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

www.geneve.ch

Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020

Principales mesures en cours retard

5-a	Augmentation de la capacité et fluidification de l'axe Nations-Charmilles:Phase I: Place des Nations-av. Wendt (Sect. 1 et 38)
6-b	U-Lacustre et U-cyclable:Section I: quai Wilson – quai du Général Guisan: onde verte et aménagements cyclables
8	Réaménagement route du Pont-ButinRéalisation d'une voie bus, sens nord-sud, sur le Pont-Butin
9-b	Améliorations ponctuelles de la capacité pour favoriser la fluidité sur le réseau structurant (écopoints, livraisons, ...) Fluidification en sortie de Ville sur F. Dussaud
10-b	Amélioration de la capacité et de la fluidité TIM-TC sur la moyenne ceinture (Avenue de l'Ain)
12	Amélioration de la capacité du chemin de Grange-Canal
15	Amélioration de la progression de la ligne 33A à Vandoeuvres (création d'une voie bus en entrée de ville) du chemin de la gradelle au chemin bodmer
16-a	Pénétrante cyclable «Corsier»: Nouvelle traversée piétonne et modération au niveau de la Douane
16-b	Pénétrante cyclable «Corsier»: Trottoir mixte piéton / 2RL entre Douane et route de Veigy
16-e	Pénétrante cyclable «Corsier»: Bellebouche Foulis Voie bus avec élargissement et piste cyclable direction ville OU piste cyclable chaque côté (LT)
16-h	Pénétrante cyclable «Corsier»: Tattes-MancyCréation d'un trottoir et piste cyclable côté Voirons (CT)
16-j	Pénétrante cyclable «Corsier»: Chemin de la Perrière/Nant d'ArgentContresens cyclable quai de Cologny (CT)
20	Réalisation de la pénétrante cyclable «Malagnou» (Gaillard – Genève-centre)
25	Réalisation de la pénétrante cyclable «Chancy-Onex-Sézegnin-Genève»
27-a	Réalisation de la pénétrante cyclable «CERN-Prévessin»:Tronçon Auguste-François Dubois
33-b	"Réalisation de la pénétrante cyclable «Versoix»:Traversée de Bellevue«



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

www.geneve.ch

Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020

Principales mesures en cours retard

- 34 Favoriser le transfert modal par le développement et l'unification de l'offre en parc-relais à l'échelle du Grand-Genève
- 35 Nouveau fonctionnement des carrefours à feux: priorité modes doux et transports publics (27 sous-mesures avec différents statuts)
- 37-a Zone 30 km/h quartier de la Jonction:DD108 773 rue des Rois/Diorama/ Synagogue
- 37-b Zone 30 km/h quartier de la Jonction:DD 108305 hors rue des Rois/Diorama/Synagogue
- 41 Zone 30 km/h Sécheron
- 42 Amélioration de la sécurité et du confort des usagers, secteur Baulacre, Vermont, Vidollet
- 43 Fluidification des transports publics rue des Contamines
- 44 Amélioration de la progression de la ligne 1 boulevard du Pont d'Arve
- 45 Amélioration de la progression des lignes 2-6-E-G rue des Eaux-Vives
- 48-a Développement de l'offre de places de vélo en ouvrage dans les secteurs à forte fréquentation
- 52 Amélioration de l'interface transports publics Vibert
- 54-a Pacification du quartier des Eaux-Vives en lien avec la réalisation du «U-Lacustré»
- 55 Amélioration de la vitesse commerciale des transports publics, de la sécurité et du confort des usagers rue des Deux-Ponts
- 57 Zones 30 km/h Roches-Mussard, Contamines-Crespin et Pedro-Meylan
- 59 Amélioration de l'accessibilité du quartier Bd des Promenades
- 61 Fluidification de la route de Malagnou au niveau du carrefour Th. Weber
- 62 Développement du réseau cyclable d'intérêt cantonal
- 63-b Développement du jalonnement des pénétrantes cyclables d'intérêt cantonal
- 65 Zone 30 Lancy-Morgines



Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020

Principales mesures en cours retard

- 67 Zone 30 Bernex
- 69-a Favoriser le stationnement visiteur dans l'hyper-centre:Phase 1: zones macaron A, B et C
- 71-b Mesures à court terme dans le secteur de Cornavin: aménagements piétons, régulation, déplacement des arrêts de bus
- 75 Amélioration de la sécurité et du confort des circulations vélos et piétons au niveau des points noirs identifiés
- 73 Pacification de la Place de la Synagogue
- 78 Réorganisation du pôle transport public / modes doux de Cornavin: Pacification Pl. de Montbrillant, modification plan de circulation, amélioration des TC
- 79 Amélioration de la sécurité et du confort des traversées piétonnes au niveau des carrefours stratégiques
- 80 Amélioration de l'interface transport public Bel-Air
- 81 Amélioration de la sécurité et du confort des usagers Place de Neuve et rue de la Croix-Rouge
- 82 Projet Clé-de-Rive: création d'un parking, piétonisation et réorganisation du pôle TC
- 85 Amélioration de la sécurité de la traversée de Versoix
- 86 Amélioration de la sécurité en traversée de Satigny
- 88 Amélioration de la sécurité en traversée de Choulex
- 89 Amélioration de la sécurité en traversée de Bellevue
- 91 Amélioration de la sécurité en traversée de Collex
- 93 Amélioration de la sécurité en traversée de Cologny
- 94 Amélioration de la sécurité en traversée de Sézegnin
- 97 Mise en oeuvre d'un service de Scooter électrique en libre-service
- 104-a Aménagement et sécurisation de la route de Chêne:Section rue de Chêne-Bougeries



Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020

Principales mesures en cours retard

- 104-b Aménagement et sécurisation de la route de Chêne:Section Vallon - Grange-Canal (giratoire des Grangettes)
- 104-c Aménagement et sécurisation de la route de Chêne:Section Grange-Canal - Amandolier
- 104-d Aménagement et sécurisation de la route de Chêne:Section Grange-Canal - Amandolier, déplacement arrêt Amandolier«
- 105-a Réalisation de la pénétrante cyclable «Vernier-Satigny»:Route de Peney
- 105-b Réalisation de la pénétrante cyclable «Vernier-Satigny»:Carrefour Satigny-Mandement

Liste des mesures en cours de validation

- 99-b Mise à l'essai de voies réservées au co-voiturage à la douane de Bardonnex
- 21 Amélioration du réseau routier structurant au niveau de la route Blanche / chemin Floraire

Liste des mesures bloquées

Pas de mesures bloquées



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POF 7000000 LUG

Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020



OdJ

- LMCE : Bases & principes: rappel
- LMCE : Etat d'avancement & prévisions
- La moyenne ceinture:
 - Localisation des mesures & planning
 - Etapes de réalisation par région & mesures réalisées
- 30 km/h LMCE à Satigny
- 30 km/h LMCE à Capite
- Questions & Conclusion



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

POF 7000000 LUG

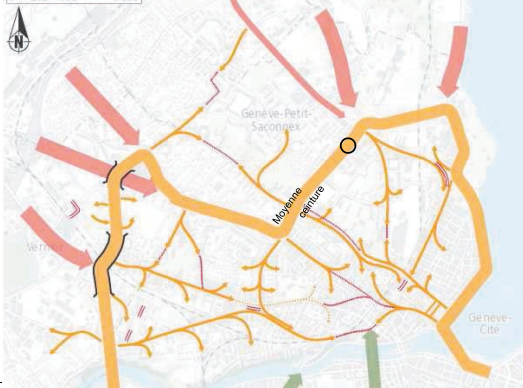
Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020 Page 16



Concept LMCE Rive droite

Echelle [m]
0 250 500 1000



La moyenne ceinture constitue l'axe principal multimodal (voitures, transports collectifs et vélos) de la LMCE.

La circulation sur cet axe doit être **fluidifiée et sécurisée**.

Sa mise en œuvre va permettre de pouvoir pacifier les zones centrales, notamment de la Ville de Genève.

Légende

- Radiales arrivant de l'autoroute et se connectant sur la moyenne ceinture
- Réseau routier structurant «haute pression» arrivant de la rive gauche
- Moyenne ceinture
- Collectrices connectées à la moyenne ceinture pour organiser l'accessibilité au centre mais éviter d'attirer des flux de transit



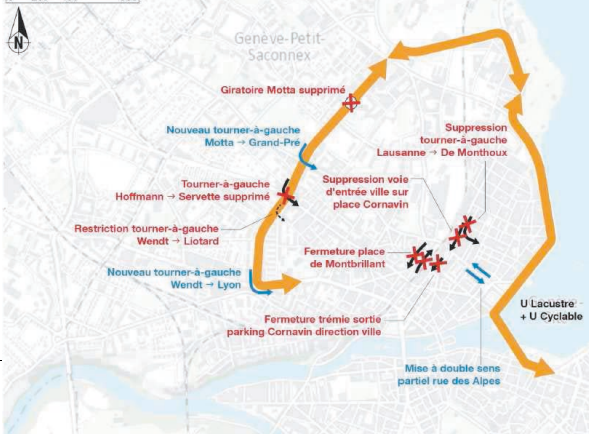
Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020 Page 19

Etape 1 Mise en œuvre de la moyenne ceinture et mesures d'apaisement



Echelle [m]
0 200 400 800



Département des transports

04.03.2020 Page 20



Etape 2

Mise en œuvre de la moyenne ceinture et mesures d'apaisement



OdJ

- LMCE : Bases & principes: rappel
- LMCE : Etat d'avancement & prévisions

• La moyenne ceinture:

- Localisation des mesures & planning

- Etapes de réalisation par région & mesures réalisées/en chantier

-> DRLR

- 30 km/h LMCE à Satigny
- 30 km/h LMCE à Capite
- Questions & Conclusion





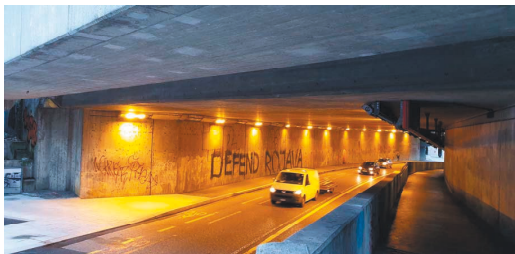
Elargissement quais/trottoirs PI Montbrillant



Réalisé en
décembre 2017



Création d'un trottoir dans le PI alpes



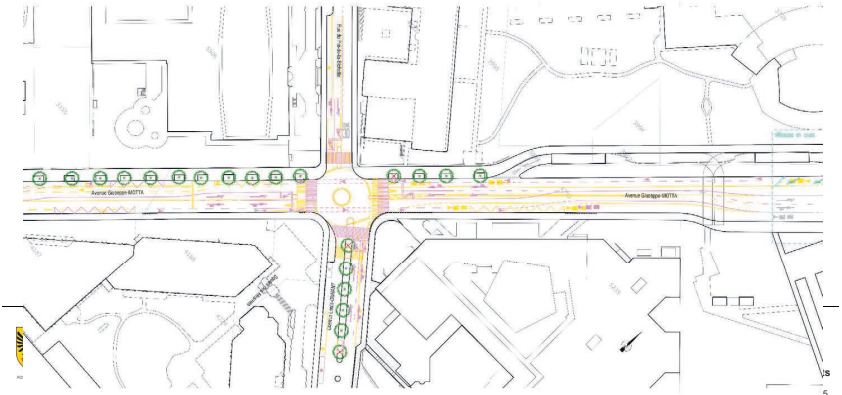
Réalisé en
janvier 2020



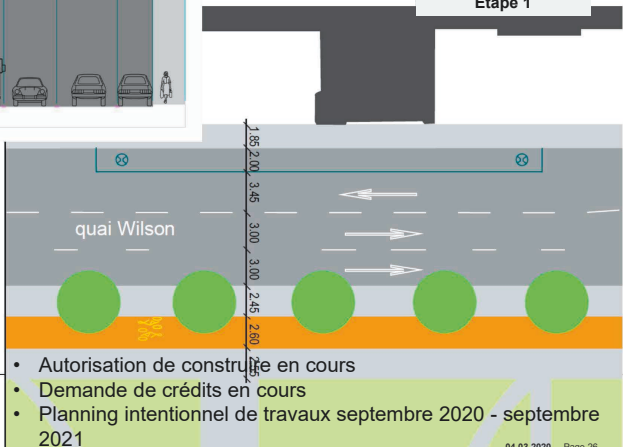
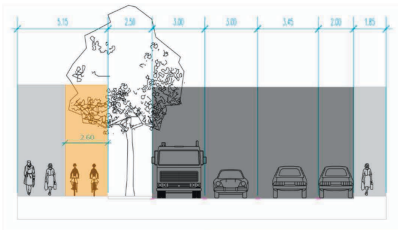
Suppression du giratoire Motta



- Autorisation de construire en cours
- Planning intentionnel de travaux : mai-juin 2020

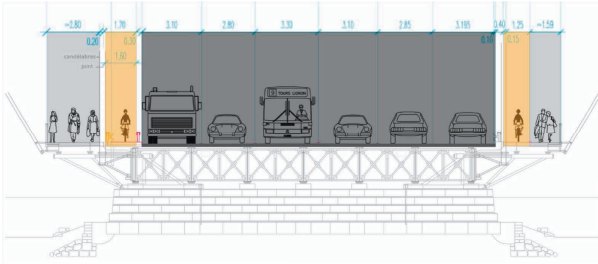


U lacustre : Quai Wilson

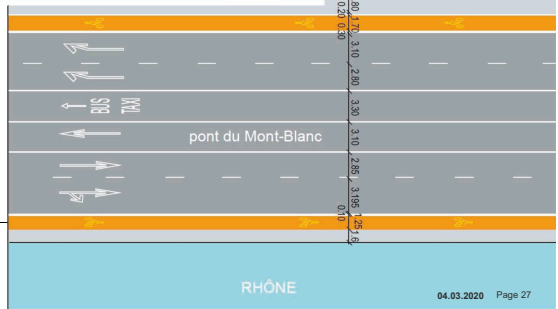


- Autorisation de construire en cours
- Demande de crédits en cours
- Planning intentionnel de travaux septembre 2020 - septembre 2021

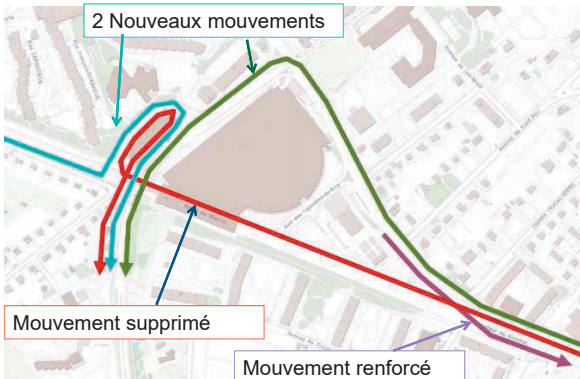
U cyclable : pont du mont blanc



- Autorisation de construire en cours
- Demande de crédits en cours
- Planning intentionnel de travaux été 2021



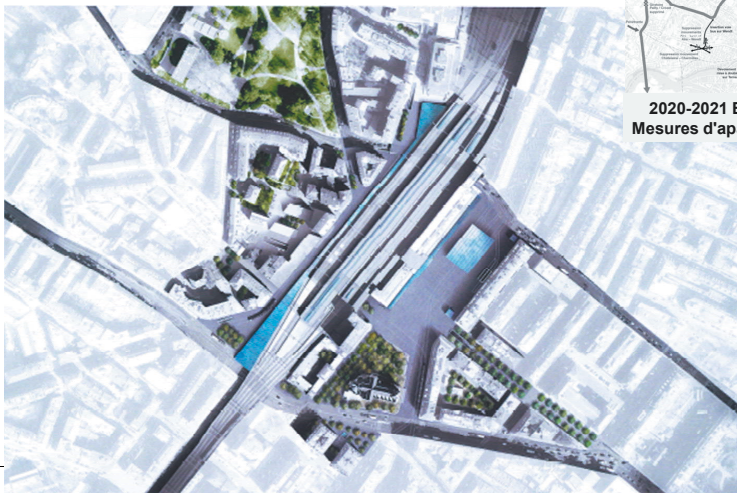
Secteur Bouchet / Casai / Pailly



- Etudes préliminaires 2020,
- Etudes avant projet mi 2020 - mi 2021
- Autorisation de construire 2^{ème} semestre 2021
- Planning intentionnel de travaux 2022



Projet d'espace public Cornavin



Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020 Page 29



OdJ

- LMCE : Bases & principes: rappel
- LMCE : Etat d'avancement & prévisions

• La moyenne ceinture:

- Localisation des mesures & planning

- **Etapas de réalisation** par région & mesures réalisées

-> DRRA

- 30 km/h LMCE à Satigny
- 30 km/h LMCE à Capite
- Questions & Conclusion

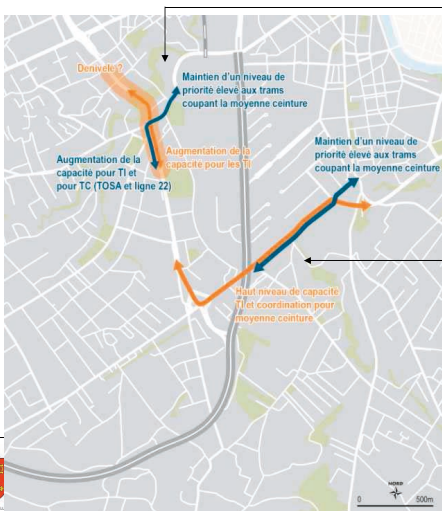


Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020 Page 30



Mise en œuvre de la moyenne ceinture



Grand Lancy

- +12% TIM HPM sur Communes-Réunies
- +28% TIM HPM sur Pont –Butin
- + 9% TIM TJM
- files d'attente réduites
- temps de parcours TIM -> Bachtet baisse de 4'30" (HPS)
- Faible impact tram (bonne priorité)
- Gros gain (jusqu'à 12 minutes) pour les bus -> Bachtet

Rte de Saint Julien-Tunnel Carouge

- temps de parcours TIM baisse 15% à 30% baisse
- Charge TIM stable (malgré + 160% de TC sortie Bachtet)
- files d'attente stables
- Temps de parcours des TC à travers les carrefours maintenus

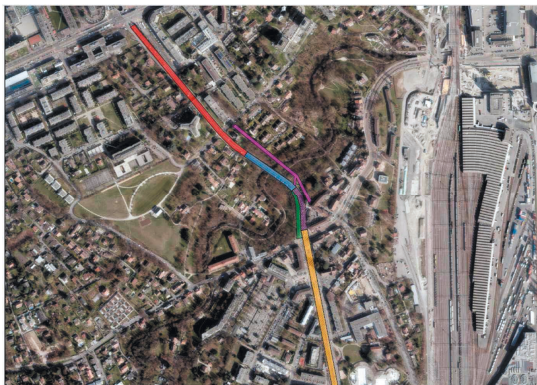
Département des infrastructures, Office cantonal des transports

04.03.2020 Page 31



Moyenne ceinture : développements futurs

Dénivelé Pont de Lancy-Commune réunies





Moyenne ceinture : développements futurs

Dénivelé Pont de Lancy-Commune réunies

Portail Nord

Portail Sud

Points forts

- Amélioration TIM, TP, MD
- Amélioration sensible air+bruit
- Coûts: 46 Mio

Points faibles

- Durée travaux: 4 à 5 ans

Points d'attention

- Travaux sur l'arc

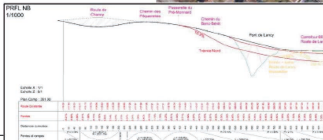


Points forts

- Amélioration TIM, TP, MD
- Amélioration sécurité
- Amélioration sensible air+bruit
- Durée travaux: 3 à 4 ans
- Coûts: 32 Mio

Points faibles

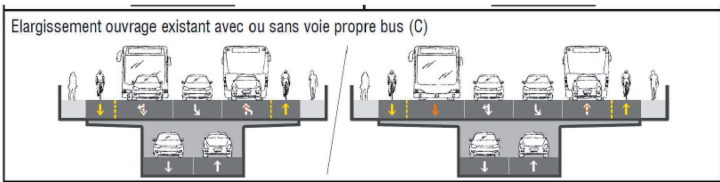
- Impact foncier plus fort (piscine)



Moyenne ceinture : développements futurs

Dénivelé Pont de Lancy-Commune réunies

2 variantes de coupe

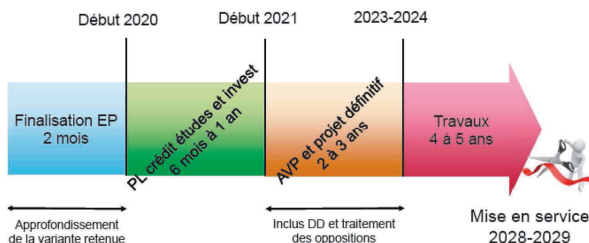




Moyenne ceinture : développements futurs

Dénivelé Pont de Lancy-Commune réunies

Planning intentionnel



OdJ

- LMCE : Bases & principes: rappel
- LMCE : Etat d'avancement & prévisions

• La moyenne ceinture:

- Localisation des mesures & planning

- **Etapas de réalisation** par région & mesures réalisées

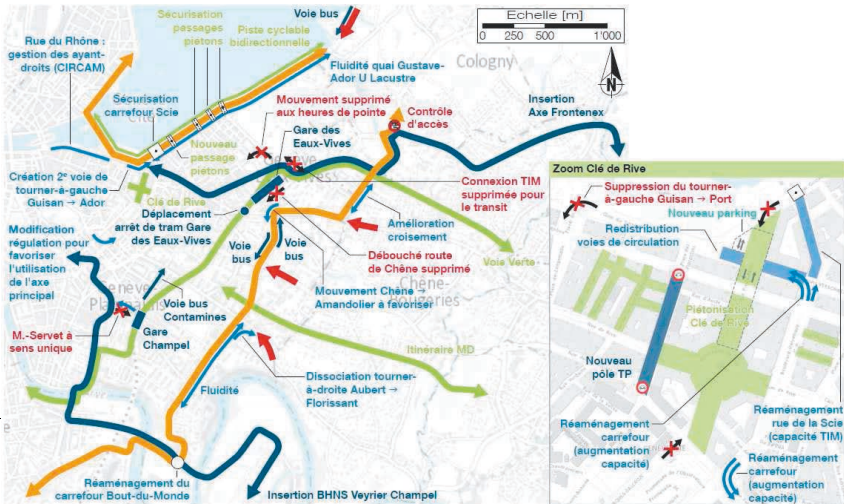
-> DRAL

- 30 km/h LMCE à Satigny
- 30 km/h LMCE à Capite
- Questions & Conclusion

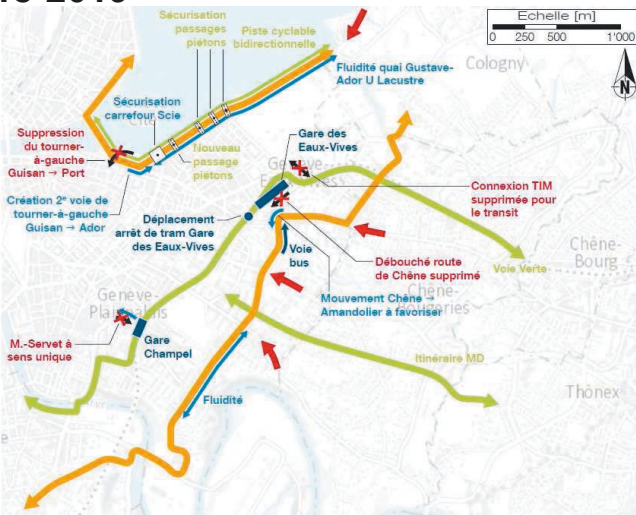




Moyenne ceinture : rive gauche



Moyenne ceinture rive gauche : horizon 2018-2019



voie verte eaux-vives / annemasse



Déjà l'axe cyclable le plus emprunté à Genève avec plus de 3'500 cyclistes par jour



Gare des Eaux-Vives



vélostation : 230 places (730 places avec partie nord)

places 2R : ~180 places

places voitures : 485 pl.

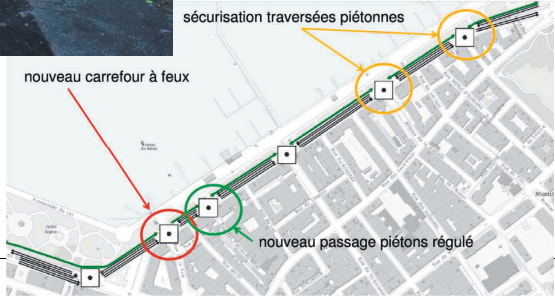
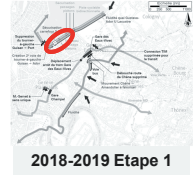
(711 pl. avec parking nord)

places moto : 70 pl.

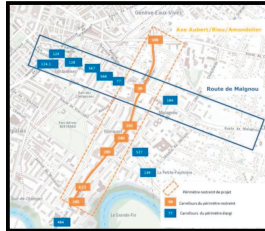
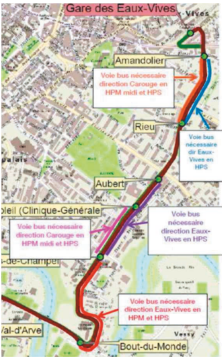
Un chantier coup de poing, mené tambour battant durant l'été 2019



U lacustre/U cyclable : Quai Gustave Ador



Moyenne ceinture axe Rieu-Aubert



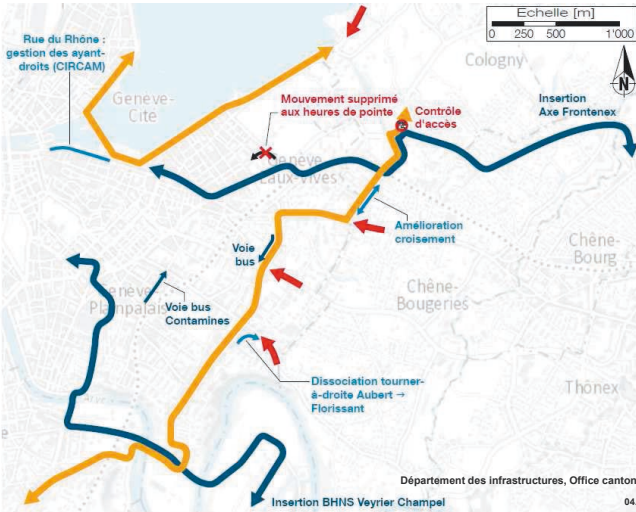
Aurait nécessité l'abattage de 44 arbres et la suppression de 200 à 240 places de stationnement



choix de ne travailler qu'avec la modernisation des feux pour tous les usagers



Moyenne ceinture rive gauche : horizon 2020-2021



Axe Frontenex

Le projet:
Améliorer l'offre TC
Un projet paysager
Limiter les emprises privées
Aménagements modes doux



2020-2021 Etape 2



Arrêt Fourches

Actuel



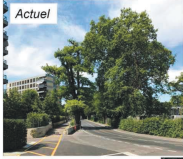
Futur

Chemin du Domaine-Patry



Axe Frontenex

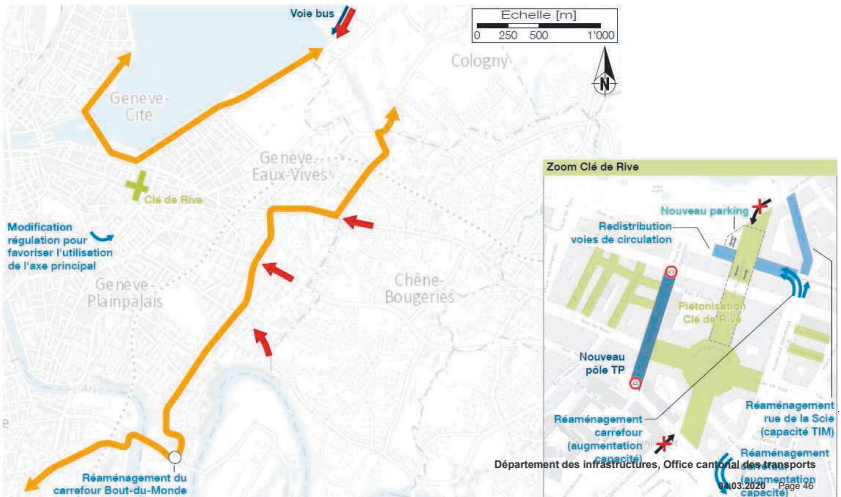
Chemin de Grange-Canal



Chemin de Grange-Canal



Moyenne ceinture rive gauche : horizon 2022+





Clé de Rive



OdJ

- LMCE : Bases & principes: rappel
- LMCE : Etat d'avancement & prévisions
- La moyenne ceinture:
 - Localisation des mesures & planning
 - Etapes de réalisation par région & mesures réalisées
- 30 km/h LMCE à Satigny
- 30 km/h LMCE à Capite
- Questions & Conclusion



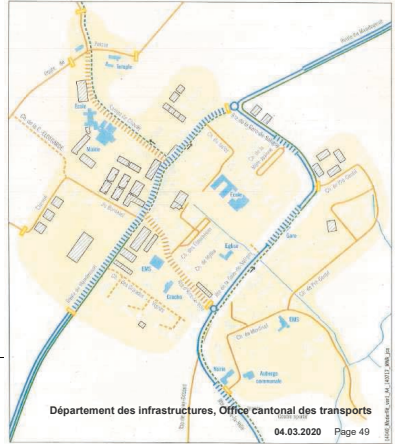


M86 30km/h à Satigny

Objectif LMCE

Sécurisation et confort piéton. Pacification du village et baisse du bruit. Zone 30km/h sur réseau secondaire cantonal et réseau de quartier communal. Mesure en faveur de la réduction du bruit routier, mesure liée aux études OPB.

- Route à orientation trafic (réseau secondaire)
- Mesures de modification
- Route de district (réseau de quartier)
- Zone 30 / poste d'entrée
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Poste cyclable bidirectionnelle
- Equipement
- Projet de construction (avec et/ou inclus à titre ultérieur)



M86 30km/h à Satigny





OdJ

- LMCE : Bases & principes: rappel
- LMCE : Etat d'avancement & prévisions
- La moyenne ceinture:
 - Localisation des mesures & planning
 - Etapes de réalisation par région & mesures réalisées
- 30 km/h LMCE à Satigny
- 30 km/h LMCE à Capite
- Questions & Conclusion



30km/h LMCE à Capite : contexte

- Problème de bruit malgré assainissement OPB
- Charge de trafic 10'000 vhc/jour ouvrable (2015)
- Gabarit étroit des trottoirs et de la chaussée (incompatible avec 40km/h selon VSS 640201)
- Rétablissement de la continuité piétonne par une bande
- Amélioration de la visibilité des véhicules débouchant du chemin des Rayes





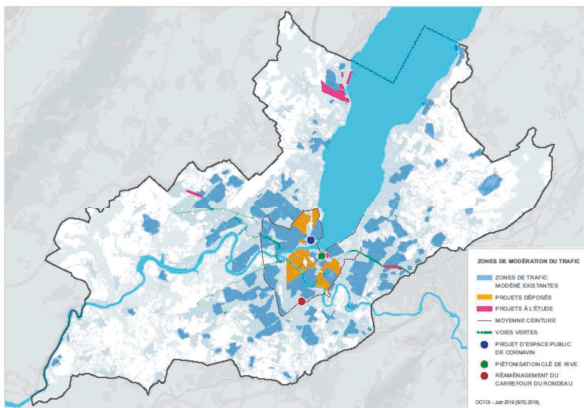
30km/h LMCE à Capite : mise à l'essai

Dans le cas de ce secteur de la route de la Capite, les éléments décrits ci-dessus montrent que le 30km/h LMCE :

- est opportun, car d'autres mesures d'aménagement ne sont pas possibles en raison des gabarits restreints et la proximité du bâti ;
- respecte le principe de proportionnalité, car la perte de temps de parcours qu'est susceptible de générer cette réduction de vitesse est de l'ordre d'une vingtaine de secondes en supposant un trafic fluide ;



Zones de modération du trafic

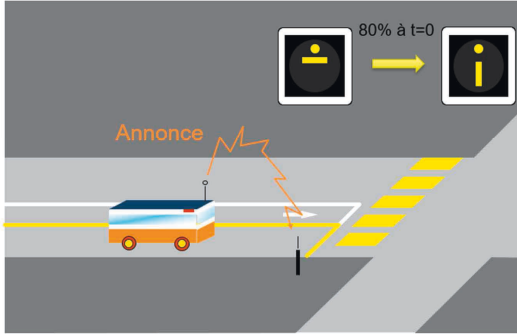




Principes régulation Zone 1 et Zone 2

> TRANSPORTS EN COMMUN

- 80% des TC disposent du vert à $t=0$



Principes régulation Zone 1 et Zone 2

> MOBILITÉ DOUCE - PIÉTONS

- Temps d'attente maximum piéton = 50 secondes
- Si ligne de désir piéton = diagonale
- ⇒ 2 traversées consécutives avec temps d'attente maximum de 10 secondes entre les 2 traversées



⇒ Exemple : Alpes/Berne - Fort Barreau/Beaulacre, quai des Bergues, route de Chênes (devant la gare des Eaux-Vives)

> MOBILITÉ DOUCE - VÉLOS

- Ajout feu spécifique



LMCE – Loi pour une Mobilité Cohérente et Équilibrée



merci de votre attention

Date de dépôt : 17 août 2021

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Mme Marjorie de Chastonay

Mesdames et
Messieurs les députés,

Contexte

Lorsque M. Mathias Buschbeck a déposé ce projet de loi en décembre 2019, le Léman Express entrait en service. Même en temps de crise sanitaire, le Léman Express est un succès et permet le renforcement du transfert modal. Ce dernier est au cœur de tous les plans climat cantonaux (volet 1, volet 2 et le 2^e génération) en matière de mobilité (voir l'excellent argumentaire dans l'exposé des motifs du projet de loi).

Depuis, des votations ont eu lieu, dont celle du Parking Clé-de-Rive en ville de Genève. La population qui vit dans l'hypercentre et le centre (selon la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)) souhaite davantage de piétonnalisations et surtout moins de trafic individuel motorisé. Elle l'a prouvé en refusant un projet dépassé¹. Plus récemment encore, l'initiative des Verts, « Pour un centre-ville vivant, piéton et végétalisé »², est validée par la Chancellerie (juin 2021). D'autres initiatives sont en cours de signatures et se portent bien comme celle de l'initiative « Climat urbain », lancée par actif-traffic³.

Volonté populaire et qualité de vie

La population du canton a plébiscité la LMCE en 2016 à 68%. Cette loi a pour principe de base la priorisation des modes de transport en fonction des zones. L'article 7, alinéa 3, lettre d, prévoit que dans la zone I « les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont

¹ <https://www.actif-traffic.ch/aktuell/2021-02-08/votations-du-7-mars-ville-de-geneve-non-au-parking-cle-de-rive>

² Le Temps : « Les piétons bientôt rois au centre-ville de Genève? » : <https://www.letemps.ch/node/1263748>

³ <https://www.actif-traffic.ch/media/2988/download>

favorisées ». Pourtant, cette disposition n'est toujours pas appliquée, après cinq ans d'attente. Dès lors, il s'agit de modifier la LMCE pour faire de la zone I une zone en principe piétonne ou à priorité piétonne.

Cela ne signifie pas exclure les transports publics comme cela a été interprété en commission, mais de lancer une vraie politique de développement des zones piétonnes.

La qualité de vie ne peut qu'être améliorée pour les habitantes et les habitants, en termes de santé et de sécurité, sans péjorer la diversité économique puisque c'est déjà une réalité prouvée dans de nombreuses villes européennes telles que Bruxelles, Strasbourg, Bordeaux, mais aussi dans des villes suisses comme Bâle ou Zurich.

Diversité de la population des usagers et usagères et inclusion

Lorsque nous parlons de mobilité piétonne, nous évoquons souvent la notion de santé, de sécurité et de qualité de vie. Il faut également aborder la question de l'inclusion, à savoir la mobilité de toutes et tous. Jeunes, personnes âgées, familles, personnes en situation de handicap, etc. Il s'agit dès lors de prendre en considération les besoins particuliers de toutes et tous. Ceux-ci sont déjà intégrés dans certains documents qui ont une vision pour Genève et le Grand Genève. Il s'agit du document : « Mobilité douce, cinq propositions pour inscrire le vélo et la marche comme mode de transports alternatifs dans le Grand Genève »⁴. Le deuxième document intéressant à ce sujet s'intitule : « Stratégie d'adaptation et d'accessibilité universelle »⁵. En effet, constatant la faiblesse, si ce n'est l'absence de stratégie piétonne et des mesures l'accompagnant dans les projets d'agglomération, un bureau spécialisé a été mandaté avec un groupe de travail durant l'été et l'automne 2020 pour définir un « concept piéton », base d'une stratégie piétonne à l'instar de la stratégie cyclable-vélo. Afin de résoudre les situations handicapantes, cette stratégie piétonne est basée sur l'accessibilité universelle. Ce deuxième document présente un outil, unique en Suisse, d'analyse des problématiques d'accessibilité des divers usagers piétons et usagères piétonnes dans treize « secteurs à enjeux » et a été mis au point de façon inclusive avec les représentants des piétons concernés.

⁴ https://www.grand-geneve.org/sites/default/files/2a02_rapport_mobilite_douce_nov_2019.pdf

⁵ https://www.grand-geneve.org/sites/default/files/strategie_pietons_accessibilite_grand_geneve_decebre_2020.pdf

Conclusion

Etant donné les différentes votations populaires cantonales et communales, la multitude d'initiatives qui surgissent de la société civile ainsi que les documents élaborés par de nombreuses associations, il semble clair que la piétonnisation de l'hypercentre présente beaucoup plus d'avantages que d'inconvénients.

Enfin, vu les nombreux avantages d'une réduction de la vitesse sur les axes routiers, en termes de santé, de diminution du bruit et des accidents, de sécurité et de bien-être, il devient urgent de mettre en application la LMCE via des aménagements piétons cohérents. Ce projet de loi permet d'avancer sur cette question de manière efficace.

Mesdames et Messieurs les députés, pour toutes ces raisons, je vous recommande d'entrer en matière sur ce projet de loi qui nous concerne toutes et tous, car nous sommes toutes et tous des piétonnes ou des piétons.