



Date de dépôt : 7 mars 2023

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de Stéphane Florey, André Pfeffer, Patrick Lussi, Christo Ivanov, Marc Falquet, Virna Conti, Gilbert Catelain, Thomas Bläsi, Charles Selleger, Gabriela Sonderegger, Françoise Sapin, Daniel Sormanni, Florian Gander abrogeant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21) (*Stop aux dérives de la LMCE ! Non à l'asphyxie du centre-ville et au report de trafic en périphérie !*)

Rapport de majorité de David Martin (page 3)

Rapport de minorité de Christo Ivanov (page 9)

Projet de loi (13081-A)

abrogeant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21)
(Stop aux dérives de la LMCE ! Non à l'asphyxie du centre-ville et au report de trafic en périphérie !)

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

Art. 1 Abrogation

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016, est abrogée.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de David Martin

La commission des transports, sous la présidence de M. Thomas Wenger, a examiné le projet de loi 13081 « Stop aux dérives de la LMCE ! Non à l'asphyxie du centre-ville et au report de trafic en périphérie ! » lors de sa séance du 6 décembre 2022.

Ont notamment assisté aux séances : M. David Favre, directeur général de l'OCT, DI, M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint, DI, ainsi que M. Gérard Widmer, directeur à l'OCT, DI.

Les procès-verbaux ont été élaborés par M^{me} Lara Tomacelli que nous remercions pour l'excellente qualité de son travail.

Présentation du projet de loi par M. Stéphane Florey, auteur

M. Florey explique que le projet de loi demande l'abrogation pure et simple de la LMCE. A son origine, la LMCE devait mettre fin à ladite « guerre des transports », mais depuis sa votation et son entrée en vigueur ça n'a pas été le cas. Ils ont assisté, depuis son application, à des mesures jugées anti-voitures par les auteurs et signataires du PL. Pour eux, il paraît évident que le Conseil d'Etat fait une application abusive et une lecture erronée de ce que devrait être la LMCE : trouver des solutions entre les transports publics et les transports privés. Il pense que s'ils soumettent ce projet au peuple, les résultats seraient plus proches d'un 50,5% vs 49,5% plutôt que d'un 58% d'approbation. Il propose également un amendement à son propre PL qui sera remis à la commission à la fin de cette séance. L'amendement consiste à ajouter un article 2 « Référendum (l'art. 2 devenant l'art. 3) » : « En application de l'article 67, alinéa 3, de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, la présente loi est soumise au corps électoral. ».

Il souligne qu'aujourd'hui les mesures prises vont trop loin (fermeture de rue, réaménagement routier disproportionné, etc.) et cela exaspère beaucoup de personnes et d'associations. Il suffit de penser aux divers recours inhérents à la volonté de mettre tout le canton à 30 km/h. L'UDC est, sauf erreur, le seul ou un des seuls partis à s'opposer en plénière à ce PL. Il aurait été plus judicieux de voter l'IN 154 et de donner la priorité aux transports publics. Une meilleure régulation des feux de circulation aurait ainsi permis aux transports publics d'avoir une vraie priorité. Aujourd'hui, aucune des priorités données n'est effective, les transports publics perdent jusqu'à 3 minutes sur certains

terminus avant de les quitter. De plus, des feux de circulation pour les transports publics continuent de s'activer alors qu'il n'y a ni tram ni bus sur le réseau, ce qui crée des bouchons. Selon lui, le Grand Conseil et la population ont été trompés lorsqu'ils ont voté la LMCE.

Un député PLR émet la possibilité que le trafic se soit densifié entre le moment où la LMCE a été votée et la situation actuelle. Il demande si les auteurs du PL imaginent qu'il est possible d'améliorer la LMCE et non simplement de l'abroger. M. Florey explique que selon eux ils devraient reprendre tout à zéro en abrogeant la LMCE. Il serait aussi possible de reprendre la LMCE à l'aide d'un amendement général qui demanderait une révision complète. Dans le cas d'une abrogation ou dans le cas d'une réécriture, il faut une refonte complète de la LMCE.

Le député PLR pense que la gauche et la droite partagent le fait que la situation à Genève ne soit plus possible, mais ils ont des solutions pour y remédier qui diffèrent. Au sujet des feux de circulation, est-ce que la loi pourrait être orientée de manière à convenir aux auteurs du PL ? M. Florey répond par l'affirmative. Il faudrait refondre la LMCE.

Le député PLR constate que les auteurs du PL souhaitent de nouveau demander l'avis du peuple, pourtant la majorité n'était pas si faible, le peuple avait approuvé la LMCE. Il se demande si retourner devant le peuple leur donnera le résultat qu'ils attendent.

M. Florey indique que, bien que le peuple ait voté oui à 58%, il n'a jamais été informé des changements qui allaient être opérés. Il n'a pas été prévenu des fermetures de bus, des suppressions de voies, de la création d'une autoroute pour vélos et que des places de parking allaient être supprimées. Même à la lecture de la LMCE, il est évident que la population a été trompée. Il souhaite retourner devant le peuple afin de légitimer ce projet. Le peuple décidera de réaffirmer son soutien ou de refuser l'abrogation.

Le député PLR explique que la création d'une autoroute à vélos, etc. n'était pas dans la loi, il s'agit de l'interprétation que M. Dal Busco en a faite. Il se demande si M. Florey ne devrait pas plutôt attendre l'arrivée de son successeur pour voir l'interprétation que lui en fera.

M. Florey précise que la loi ne vient pas de M. Dal Busco, il l'a reprise et a décidé d'en faire sa feuille de route, il en fait une lecture erronée et une application abusive. Son successeur pourrait soit avoir une autre vision de la mobilité et vouloir tout déconstruire, soit être pire. Attendre serait donc à double tranchant, la commission décidera, mais selon lui il serait plus judicieux d'aller de l'avant.

Le député PLR craint que la feuille de route de M. Florey ne déroute.

Un autre député PLR rebondit sur les propos de M. Florey qui parle de lecture erronée et d'application abusive. S'il y a lecture erronée et application abusive, les tribunaux sont là pour redresser le tir. La pratique est utilisée par l'UDC, le PLR et d'autres, pour corriger un choix fait par un magistrat. L'UDC voudrait abroger une loi alors qu'il invoque en même temps des tribunaux pour se prévaloir de cette loi. Il se demande s'il ne faudrait pas attendre le résultat de la démarche judiciaire avant de vouloir faire d'autres modifications.

M. Florey indique que l'abrogation concerne toute la loi, alors que le dernier recours évoqué concerne uniquement la mesure des 30 km/h, ça ne les dérange donc pas de faire les deux en parallèle. En revanche, si une majorité est pour l'abrogation, les recours tomberaient d'eux-mêmes, s'ils ne sont pas traités d'ici là. Si les recours aboutissent, ils donneront plus de poids à l'abrogation ou à la refonte de la LMCE. Les recours et l'abrogation sont deux moyens différents qui vont dans le même sens : trouver une solution par rapport à la LMCE.

Le député PLR précise que, si les tribunaux donnent raison aux recourants, cela indique que la loi a des moyens de droit pour rectifier la situation dont les auteurs du PL se plaignent. Il demande si M. Florey pense que le principe de hiérarchisation du réseau routier, un des grands principes de la LMCE, doit être abrogé.

M. Florey répond par l'affirmative. Il prend l'exemple du PA4 voté à la commission des travaux, où les députés ont découvert sur le tas que le bas de la rue de Lyon allait être fermé à la circulation, dans le cadre du réaménagement de Cornavin et de l'application de la LMCE. Il indique que rien ne justifie pour un BHNS de fermer le bas de la rue de Lyon qui pour atteindre le prochain arrêt devra faire 3 km de détour. Il ne voit pas comment une telle décision peut s'inscrire dans une politique de transition écologique.

Un député PDC remarque que, lorsqu'une votation est perdue, la population s'est toujours fait avoir. De plus, il rejoint les propos du député PLR, une abrogation de la loi en tant que telle affaiblirait la position des recourants. Les recours permettent de voir clair et de savoir vers quoi ils se dirigent. Il donne l'exemple de la rue Verdaine qu'il montait aujourd'hui pour venir siéger, il a constaté que toutes les places de parking étaient occupées par un SUV Maserati, deux SUV Audi, deux SUV Mercedes, une Bentley, une Range Rover et un véhicule de travail : celui d'un carreur. Le problème est, comme déjà indiqué par un député PLR, que la circulation dans cette ville ne va pas. Les véhicules privés sont trop nombreux, il ne comprend pas pourquoi aller à la rue Verdaine en SUV pour aller acheter une écharpe en cachemire chez Bompard. Il se demande ce que M. Florey pense de ce qui se fait maintenant dans certaines villes telles que Lausanne, Fribourg ou Neuchâtel

qui ont introduit le 30 km/h, y compris la nuit. Aussi, il se demande s'il ne trouve pas illusoire qu'une loi votée il y a seulement quelques mois avec une majorité confortable soit abrogée pour la soumettre à nouveau ensuite.

M. Florey indique que la LMCE a été votée en 2016, pas il y a quelques mois. Dans chaque canton où des mesures semblables ont été initiées, elles posent problème. Il suffit de lire la presse, l'unanimité n'est pas flagrante. Les entreprises ne circulent pas, ce qui équivaut à des pertes financières.

Un député PDC explique, au sujet du PA4, qu'il remplaçait lorsque cela a été discuté en commission des travaux. Au sujet du bas de la rue de Lyon, le département avait précisé qu'il s'agissait d'une hypothèse évoquée, car ils ne connaissaient pas encore l'utilisation qu'allaient en faire les BHNS. Par rapport à la difficile circulation des véhicules professionnels, il estime que, le jour où il y aura moins de véhicules privés, celle-ci sera améliorée.

M. Florey indique que les véhicules privés sont ceux qui font vivre les commerces. Le jour où le centre-ville sera verrouillé, il n'y aura plus de commerces en ville. Les principaux acteurs qui contestent ce type de mesures sont d'ailleurs les commerçants. Libre à eux de vouloir favoriser le tourisme transfrontalier et tuer le centre-ville, lui n'adhère pas à ce genre de politique. Tout le monde est libre de se déplacer comme il l'entend. Si les députés souhaitent une ville vivante, il faut qu'ils révisent la LMCE, mais s'ils veulent qu'elle se meure, ils peuvent laisser les choses ainsi. Le député PDC précise que tous les centres-villes européens qui sont piétons ont des commerces.

Un député Ve relève un point intéressant, celui de l'absence de priorité des transports publics. En considérant que M. Florey connaît bien le sujet, il lui demande quels seraient les grands principes proposés pour aller plus loin.

M. Florey pense au système de priorité des feux qui n'a jamais été réellement mis en place. En 1996, lorsqu'il a commencé à travailler aux TPG, ils installaient les premiers feux censés prioriser les transports publics. La fermeture des portes devait donner une impulsion et la priorité devait être donnée dans les 10 secondes qui suivaient. La réalité est tout autre, ils ont beau fermer les portes, ou appuyer sur un bouton censé donner une impulsion supplémentaire, si le carrefour des feux n'est pas réglé, rien ne change. Les conducteurs des TPG sont parfois obligés d'attendre toute la phase de feux, ce qui leur fait perdre jusqu'à 3 minutes sur leur parcours.

Le député Ve demande si, en cas de priorité systématique des transports publics, les voitures devraient s'arrêter. M. Florey répond qu'effectivement, lorsque les transports publics sont priorisés, le carrefour est au rouge et les voitures s'arrêtent. Mais lorsqu'il n'y a pas de véhicule des transports publics sur le carrefour, il reste au vert, ce qui permet de gagner le temps perdu les fois

où les voitures ont dû s'arrêter. Aujourd'hui, les feux de priorité s'enclenchent quand aucun véhicule des transports publics ne s'y trouve et les voitures doivent s'arrêter, ce qui crée des bouchons.

Le député Ve se demande si le fait d'avoir moins de véhicules au centre-ville ne serait pas un moyen plus facile pour donner la priorité aux transports publics. M. Florey pense qu'il ne faut pas diminuer l'accès de véhicules au centre-ville, mais régler les feux de circulation.

Le député Ve propose de nommer M. Florey au Conseil d'Etat puisqu'il semble décrire ce que la population pense comme s'il avait la vérité absolue sur ce que la majorité de la population pense. Il estime que la votation effectuée était tout de même récente et que 58% d'approbation représente un chiffre important. Il trouve que, contrairement à ce que semble dire M. Florey, la LMCE dit clairement les choses, notamment l'article 7, alinéas 2 et 3, qui stipule à propos du centre-ville :

« 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.

En zone I :

- a) le département prend les mesures visant à limiter la vitesse à 30 km/h au maximum selon les conditions prescrites par le droit fédéral ;
- b) l'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint ;
- c) certains axes à plusieurs voies seront équipés d'une limitation de vitesse adaptative par des panneaux lumineux. Ces axes seront limités à 30 km/h aux heures de forte demande et à 50 km/h le reste du temps ;
- d) les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées ; (...) »

La loi est certes sujette à interprétation, mais prétendre que la lecture en est erronée n'est pas correct puisque les actions déployées récemment ne sont qu'une stricte application des dispositions prévues par la LMCE.

M. Florey reprend l'exemple de la rue de Lyon : ce n'est pas une petite rue, elle ne fait pas partie du réseau de quartiers, il s'agit d'une route principale. Si demain, la rue de Lausanne ou la route de Meyrin venaient à être fermées, ce serait une aberration. Il n'a jamais été dit à la population que cette loi allait fermer des routes principales, cela relève d'un problème d'interprétation.

Le député Ve se demande ce que M. Florey proposerait si la LMCE était supprimée et reprise à zéro. M. Florey estime que la situation passée n'était pas plus mauvaise que ce qui se passe aujourd'hui avec la LMCE. Si la LMCE venait à être abrogée, il faudrait reprendre le problème là où il se situe : à la régulation des feux.

Un député PLR indique que la régulation des feux ne se fait pas via la loi. M. Florey propose d'inscrire dans la loi que les feux doivent donner la priorité aux transports publics, ce qui résoudrait une partie du problème.

Un député EAG estime qu'il n'est pas juste de présenter la LMCE comme un contreprojet des Verts sur les transports en commun. Cette initiative avait été une mesure concrète pour donner la priorité claire aux transports en commun et tout le monde a été appelé à voter la LMCE. Comme l'a dit M. Florey dans son introduction, il aurait peut-être mieux valu appliquer cette initiative. Les deux prises de position, qui avaient invité à voter non au contreprojet et oui à l'initiative, venaient d'actif-traffic et d'EAG et non pas de l'UDC. La leçon à tirer est donc qu'il faut écouter plus attentivement EAG sur un certain nombre de sujets dont celui-ci.

M. Florey est convaincu que ce que demandait l'initiative, notamment au sujet du réglage des feux de circulation, aurait résolu une grande partie du problème. Si les feux avaient été appliqués comme ils devaient l'être bien avant la votation, il n'y aurait peut-être même jamais eu d'initiative. La régulation de la circulation se serait faite naturellement. Lorsqu'on souhaite ralentir le trafic, le meilleur moyen de le faire est d'insérer un bus ou un tram dans le réseau.

Un député PLR pense que, pour régler le problème, une seule mesure ne sera pas suffisante. Il se demande si M. Florey ne voudrait pas geler son projet momentanément afin de savoir quelle sera la nouvelle politique du département à ce sujet. M. Florey estime que le sujet devrait être traité actuellement, bien qu'il y ait un recours concernant les 30 km/h. Une révision complète de la LMCE serait aussi envisageable pour lui, sans l'abroger. Il pense que le débat doit être fait maintenant sans attendre les résultats des tribunaux ou l'arrivée d'un nouveau conseiller d'Etat. Le PL a été déposé au printemps bien qu'il ne soit traité qu'aujourd'hui et la LMCE pose de plus en plus de problèmes.

Prises de position et vote

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13081 :

Oui :	3 (2 MCG, 1 UDC)
Non :	10 (2 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Abstentions :	1 (1 PLR)

L'entrée en matière est refusée.

Date de dépôt : 15 décembre 2022

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

La commission des transports a traité le PL 13081 qui demande d'abroger la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21) (Stop aux dérives de la LMCE ! Non à l'asphyxie du centre-ville et au report de trafic en périphérie !).

En effet, ce PL 13081 demande l'abrogation pure et simple de la LMCE.

A son origine, la LMCE devait mettre fin à la « guerre des transports », mais depuis sa votation et son entrée en vigueur, il faut bien reconnaître que cela n'a pas été le cas.

Au contraire, les auteurs du projet de loi ont assisté, depuis son application, à des mesures jugées anti-voitures avec la suppression massive des places de parking en zone bleue, l'insuffisance du nombre de places de livraison sans parler des autoroutes à vélos au centre-ville.

Pour les auteurs du projet de loi, les mesures prises par le département vont trop loin, par exemple : la fermeture des rues, le réaménagement routier disproportionné, etc.

Dans l'hypercentre (zone I) et dans les centres urbains (zone II) du canton, la priorité est donnée aux transports publics et à la mobilité douce.

D'une façon générale, l'objectif de la LMCE est de garantir l'accès à ces zones, tout en renforçant leur attractivité, en faveur des commerces comme des habitants, et en les déchargeant du trafic de transit.

La réglementation de la vitesse prévue par la LMCE s'inscrit « dans une optique de pacification des centres urbains et de sécurisation des traversées de localités ».

La réglementation de la vitesse prévue par la LMCE n'a pas toutefois comme objectif une réduction du bruit routier, comme cela semble être admis dans la feuille de route LMCE 2021-2023 : « Si des mesures en lien avec la réglementation de la vitesse sont prévues spécifiquement dans la LMCE dans une optique de pacification des centres urbains et de sécurisation des traversées de localité, il a été décidé de lancer parallèlement à cette feuille de route une

réflexion portant sur une nouvelle stratégie cantonale globale de la manière en lien avec l'assainissement du bruit routier. » Ces objectifs n'ont, d'après les auteurs du présent projet de loi, plus rien à voir avec les objectifs initiaux de la LMCE.

La LMCE a permis au Conseil d'Etat de généraliser le 30 km/h dans l'hypercentre et sur les axes structurants avec toutes les conséquences que cela implique, comme la diminution de la vitesse d'exploitation des transports publics, les problématiques d'accès pour les véhicules de secours et les conditions de travail dégradées pour les chauffeurs de taxi.

La LMCE est lourde de conséquences pour un commerce genevois qui se relève à peine de la crise COVID-19, sans parler de la récente crise énergétique.

La clientèle genevoise est ainsi dissuadée de fréquenter les commerces du centre-ville et incitée à fréquenter la nouvelle offre commerciale en France voisine, dont les immenses centres commerciaux qui disposent de parkings gratuits ciblent spécialement la clientèle genevoise lassée des restrictions de circulation découlant d'une politique anti-voitures.

Enfin, non contente d'asphyxier le centre-ville, la LMCE provoque la colère des communes de la ceinture urbaine, comme Vernier, Lancy, Carouge, Chêne-Bougeries, dont les délibératifs s'inquiètent de l'impact sur la population et l'environnement de la « moyenne ceinture urbaine », pièce centrale de la LMCE.

Cerise sur le gâteau : trois textes visant à quintupler le prix du macaron en zone bleue, diminuer encore le nombre de places de stationnement et abolir le stationnement en zone bleue.

La commission des transports a donc refusé l'entrée en matière sur ce PL 13081 qui demandait que le peuple puisse voter à nouveau sur cette LMCE.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous demande de bien vouloir voter ce PL 13081.