

*Date de dépôt : 21 novembre 2018*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de M. Christo Ivanov : Pourquoi exclure les deux-roues motorisés de l'équation mobilité ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 2 novembre 2018, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*Les habitudes en matière de mobilité évoluent. Pratiques, maniables et faciles à garer, les deux-roues motorisés offrent de réels avantages en milieu urbain notamment. Le nombre de deux-roues motorisés a connu un essor dans le canton de Genève. Preuve en est que, en l'espace de vingt ans, le nombre de deux-roues motorisés a été multiplié par deux à Genève. Aujourd'hui, on dénombre 54 000 motos et scooters circulant à Genève. La 2<sup>e</sup> ville de Suisse est Lugano avec 10 000 motos et scooters. Les chiffres nationaux démontrent l'importance de la moto et des deux-roues motorisés à Genève.*

*Quelle n'a pas été la désillusion des utilisateurs de deux-roues motorisés lors de l'arrêt de la mesure les autorisant à emprunter le couloir du bus sur la route des Jeunes et ensuite sur la route de Ferney. Une mesure qui profitait à tous les usagers en fluidifiant le trafic. L'essai de circulation des deux-roues motorisés sur la voie de bus de La Praille a été arrêté sans aucune concertation avec les associations et groupements de motards ainsi que les marchands de motos ! Pourtant, un tel système fonctionne très bien à Londres, à Porto, en Suisse à Baden et dans bien d'autres villes. D'ailleurs, les deux-roues motorisés ne ralentissent pas les TPG, à la différence des vélos qui disposent de la possibilité de rouler sur les voies de bus.*

*Il semble que l'Etat veut exclure les deux-roues motorisés de l'équation de la mobilité, alors que les milieux des deux-roues motorisés, désireux de ne pas opposer une forme de mobilité à une autre, avaient soutenu la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée en 2015. Aujourd'hui, l'interprétation de cette loi par le nouveau magistrat chargé de la mobilité est diamétralement opposée aux raisons qui ont poussé à l'époque les principales associations et groupements d'utilisateurs de deux-roues motorisés (2500 membres) à la soutenir.*

*En matière de mobilité, la population attend un discours pragmatique tout en souhaitant des discussions dépassionnées entre les partisans des diverses formes de mobilité.*

*Mes questions sont les suivantes :*

- 1) Quelles solutions l'Etat entend-il proposer aux deux-roues motorisés pour fluidifier le trafic ?**
- 2) L'Etat entend-il proposer d'autres essais de circulation pour les deux-roues motorisés que celui de la voie de bus de La Praille ?**

## **RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT**

Avec plus de 55 000 véhicules immatriculés dans le canton, les deux-roues motorisés rencontrent un large succès auprès des Genevois au moment de choisir leur mode de déplacement.

Ce mode de transport contribue de façon significative à répondre à la demande en déplacement des habitants de l'agglomération, notamment dans le cadre de leur déplacement domicile-travail, puisque selon le micro-recensement mobilité effectué par la Confédération en 2015, il représentait 10% des déplacements pour ce motif.

Cette proportion permet également d'affirmer que l'usage des deux-roues motorisés contribue à alléger d'autant les autres réseaux de mobilité, limitant ainsi depuis plusieurs années la congestion du trafic automobile, notamment dans le centre de l'agglomération dans un contexte de développement démographique et une stagnation des infrastructures routières.

L'engouement pour ce moyen de transport trouve certainement en partie une explication dans le comportement des utilisateurs qui s'affranchissent parfois des règles de circulation en vigueur pour minimiser leur temps de parcours, mais également pour pouvoir se stationner au plus près de leur lieu de destination. De plus, les règles d'homologation concernant ce type de véhicules les classent, s'ils ne sont pas électriques, parmi les véhicules bruyants, ce qui, au vu de leur nombre dans certaines rues, rend difficile l'assainissement du bruit routier, notamment en milieu urbain. Dans ces conditions, favoriser les motos et les scooters reste délicat.

Dans le cadre du sondage réalisé à l'occasion des Etats généraux des transports organisés en 2014, le souhait avait été émis de voir motos et scooters être autorisés à rouler dans certaines voies réservées aux bus, la place ainsi libérée sur les autres voies de circulation devant permettre de fluidifier la progression de l'ensemble des usagers de la route.

Pour vérifier cette hypothèse, deux tests d'une durée maximale d'un an ont été mis en place par le département des infrastructures (DI) en collaboration avec la police cantonale, sur la route des Jeunes d'abord, en août 2017, puis sur la route de Ferney, en avril 2018. Le DI a attendu de pouvoir étudier les bilans détaillés et chiffrés de ces deux expériences, avant de se prononcer sur une éventuelle pérennisation – voire une extension – de ces mesures. Ces bilans, établis par un prestataire privé spécialisé dans les questions de mobilité, ont été achevés, respectivement, en octobre 2017 s'agissant de la route des Jeunes et fin août 2018 pour la route de Ferney. Ils s'appuient sur plusieurs phases d'observation et de comptages effectuées par caméra et de manière visuelle avant et pendant les phases de test.

Pour le DI, une appréciation positive de ces deux essais devait remplir cumulativement trois conditions : une fluidification du trafic, l'exclusion de tout impact négatif sur la vitesse commerciale des Transports publics genevois (TPG) et l'absence de toute détérioration des conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers.

L'essai effectué entre le P+R Etoile et le carrefour avec l'avenue Vibert s'est achevé au mois de juin 2018. Si le temps de parcours des deux-roues motorisés (2RM) a effectivement été optimisé aux heures de pointe (jusqu'à 2 minutes gagnées), la mesure n'a pas produit l'effet positif escompté sur le trajet des autres usagers; la durée du trajet des voitures et des bus est restée inchangée. Par ailleurs, les relevés montrent que le nombre de dépassements de la limitation de vitesse maximale autorisée commis par les 2RM a augmenté, notamment dans la voie de bus, avec une progression de 1,3% de 2RM au-dessus de la limitation avant l'essai à 4% pendant le test.

Le second test lancé entre la jonction autoroutière et la place de Carantec, un tronçon qui présente des caractéristiques différentes de la route des Jeunes, a globalement confirmé les observations faites sur ce premier site testé. La progression du nombre d'excès de vitesse commis par les 2RM y a été importante : de 3,3% de 2RM au-dessus de la limitation de vitesse avant l'essai à 8,2% pendant le test. En outre, les contrôles de vitesse réalisés par la police cantonale ont mis en lumière une progression importante du nombre d'infractions observées, tous usagers confondus. L'essai de la route de Ferney a également démontré que la reprogrammation de certains carrefours à feux, nécessaire à la sécurisation de l'intégration des 2RM sur la voie de bus, peut péjorer la vitesse commerciale des véhicules TPG. Jusqu'à 20 secondes par trajet ont ainsi pu être perdues par les bus sur le tronçon. Par ailleurs, la sécurité des cyclistes engagés sur l'axe, qui ne peut accueillir d'aménagements spécifiques pour vélos à cause de son gabarit limité, s'est dégradée pendant l'essai : les cycles se sont retrouvés régulièrement dépassés par la gauche par les véhicules et par la droite par les 2RM.

Au vu de ces données, il est apparu que les conditions posées pour pouvoir envisager une prolongation de ces expériences n'étaient pas remplies. Les bilans montrent que ce type d'aménagement peut produire des effets indésirables, voire potentiellement dangereux. La police a relevé en outre qu'une poursuite de telles expériences sur quelques tronçons qui pourraient potentiellement s'y prêter serait de nature à favoriser des comportements illicites dans d'autres voies de bus où les 2RM ne sont pas autorisés à circuler.

Pour tous ces motifs, il a donc été décidé de ne pas poursuivre cette expérience.

Le Conseil d'Etat entend avoir une approche pragmatique qui permette d'encadrer dans le respect du droit fédéral la pratique des deux-roues motorisés. Conscient du manque de place de stationnement pour les 2RM, il propose ainsi de compléter l'offre pour ces véhicules selon les besoins et possibilités offertes dans chaque secteur, jusqu'à ce que le déséquilibre structurel entre l'offre et la demande de places de stationnement pour 2RM ait pu être véritablement corrigé. Une fois ce déficit comblé, il conviendra de s'assurer de la bonne utilisation de ces nouvelles places pour améliorer la sécurité des usagers de la voirie les plus vulnérables.

Afin de répondre à la demande en déplacement, le Conseil d'Etat entend également exploiter pleinement les nouvelles perspectives offertes par la prochaine mise en service du Léman Express (LEX) et promouvoir le transfert modal vers le train et ce, dans le respect de l'application de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE). Tout comme le relève très justement l'auteur de la présente question, le Conseil d'Etat considère que la population attend un discours pragmatique et des discussions dépassionnées entre les partisans des diverses formes de mobilité.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI

Le président :  
Antonio HODGERS