

*Date de dépôt : 17 novembre 2015*

- a) IN 154-C      **Rapport de la Commission des transports chargée de rédiger un contreprojet à l'initiative populaire cantonale 154 « Pour des transports publics plus rapides ! »**
- b) PL 11769      **Projet de loi de M<sup>mes</sup> et MM. Daniel Zaugg, Pascal Spuhler, Bertrand Buchs, Thomas Wenger, Eric Stauffer, Salima Moyard, Jean-Marie Voumard, Caroline Marti, Bernhard Riedweg pour une mobilité cohérente et équilibrée (Contreprojet à l'IN 154)**

*Rapport de majorité de M. Bertrand Buchs (page 1)*

*Rapport de la première minorité de M. Patrick Lussi (page 65)*

*Rapport de la seconde minorité de M. Pierre Vanek (page 72)*

- |   |                        |
|---|------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le .....                                 | <b>17 janvier 2014</b> |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, <b>au plus tard le</b> .....   | <b>17 mai 2014</b>     |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, <b>au plus tard le</b> .....                                 | <b>17 mai 2014</b>     |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, <b>au plus tard le</b> ..... | <b>17 janvier 2015</b> |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, <b>au plus tard le</b> .....                                     | <b>17 janvier 2016</b> |

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de M. Bertrand Buchs

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné ce projet de loi lors de sa séance du 27 octobre 2015 sous la présidence de M. Pascal Spuhler. Ce PL est le fruit des travaux d'une sous-commission des transports qui s'est réunie à 26 reprises entre le 21 janvier et le 28 octobre 2015.

La sous-commission a bénéficié de l'aide de M. David Favre, secrétaire général adjoint du DETA, de M. Alexandre Prina, directeur de la DGT, et de M. Matthieu Baradel, ingénieur à la DGT.

Les procès-verbaux a été tenu par Mmes Clémentine Cyprien, Tina Rodriguez, Alexandra Karam, Justine Kamm et Manuela-Christine Herman ainsi que par MM. Gérard Riedi et Tazio Dello Buono que nous remercions pour la qualité de leur travail.

### Organisation des travaux de la sous-commission

La sous-commission a décidé de travailler à partir du PL 11604 qui a été déposé par le Conseil d'Etat et renvoyé par le Grand Conseil devant la Commission des transports.

Dans une première partie de ces travaux, les commissaires ont laissé parler leur imagination et proposé toutes les mesures qu'ils pensaient utiles pour améliorer la fluidité de la mobilité.

Ils ont retenu les propositions suivantes :

- Chaque fois que possible, les voies de circulation sont dédiées par mode.
- Organisation du territoire par zone et par hiérarchie de réseau.
- 4 à 5 zones au lieu de 3.
- Feux en faveur de la mobilité douce au centre.
- Tourner à droite au rouge pour les vélos.
- Création de zone piétonne.
- Vélo-stations (parking vélos) aux nœuds de transports publics.
- Pistes cyclables sécurisées sur les routes principales.



- Développement de voies vertes.
- Vélos en libre-service.
- Priorité aux TPG dans les zones urbaines.
- Piétonisation des pôles d'échange.
- Bus à haut débit de services (lignes express).
- Prix fixe pour les trajets courts en taxi.
- Créer des pénétrantes parallèles à sens unique.
- Prolongement des pénétrantes jusqu'au « U » lacustre.
- Créer des parkings en limite de zone pour favoriser l'inter-modalité.
- Créer des zones à trafic limité (ZTL) à l'hypercentre avec trafic autorisé pour : les riverains, les taxis, les transports professionnels, les transports publics.
- Identifier clairement la moyenne ceinture.
- Zone 30 sur toute la ville, à l'exception des grands axes.
- Passage ponctuel en zone 30 des routes principales en cas de traversée de localité.
- Régulation lumineuse adaptative par rapport au trafic.
- Plus de P+R à l'entrée de l'agglomération.
- Moins de places de parc (zones blanches) pour les pendulaires au centre.
- Encouragement à l'auto-partage (Mobility®).

A partir de ces propositions, la commission a décidé d'étudier le PL 11604 en le modifiant en conséquence.

En premier lieu, il a agendé une présentation du PL par le département et différentes auditions.

### **Présentation et discussion du PL 11604 (LMob H 1 20)**

Ce PL a été écrit suite à un questionnaire en ligne qui a recueilli 12 047 réponses. Une logique de découpage du canton par zone a été proposée, avec un souhait de prioriser les déplacements de manière différenciée dans ces zones. A partir de là, il fallait définir comment on allait prioriser les déplacements à l'échelle du canton. Dans la zone qualifiée d'hypercentre (centre de la ville de Genève jusqu'aux limites de la ceinture fazyste), La priorité est donnée aux transports publics et à la mobilité douce (piétons et vélos). En périphérie, les résultats sont assez nets. Le couple

priorisé est transports publics et transports individuels motorisés (voiture ou moto/scooter). Ce PL a été mené et rédigé par sept départements et non pas simplement par le DETA.

Au niveau de la structure du PL, le chapitre I correspond aux dispositions générales. Le chapitre II porte sur la politique globale et la coordination avec les autres politiques publiques (en lien avec les articles 190 et 192 de la constitution de la République et canton de Genève. Le Chapitre III concerne la complémentarité et la liberté individuelle du choix de transport. Le chapitre IV concerne la planification en matière de mobilité et propose une nouvelle structure des documents de planification. Cela permet de donner une base légale à Mobilité 2030. Finalement, le chapitre V concerne les dispositions transitoires.

Sur la coordination avec les politiques publiques, il convient de répondre aux besoins de mobilité, garantir la sécurité de tous les modes de transport, préserver l'environnement, favoriser les économies d'énergie et l'usage des énergies renouvelables, assurer l'attractivité économique du canton. Un chapitre identifie les infrastructures et prestations de transports nécessaires, avec le boucllement d'autoroute notamment.

Les zones doivent être bordées par des voies structurantes (voies ferroviaires par exemple). Un plan est lié à ces zones qui sont évolutives.

En zone I (hypercentre), il y a une volonté de donner la priorité à la mobilité douce et aux transports collectifs.

En zone II, la priorité est aux transports collectifs et aux deux-roues.

En dehors de ces zones, il y a un certain nombre d'axes prévus pour assurer l'efficacité du transport public, la fluidité du trafic et favoriser le transfert modal.

## **Auditions**

***M. Sébastien Munafò responsable du laboratoire de sociologie urbaine du centre des transports de l'EPFL :***

M. Munafò évoque d'abord la grande liberté du choix de moyen de transport à Genève. Cette liberté se heurte à des coûts externes qu'il convient de prendre en compte. Il s'agit des coûts qui sont générés par les personnes qui se déplacent mais qui ne sont pas payés par ces mêmes personnes. En effet, ces coûts sont pris en charge par la collectivité dans son ensemble (coûts externes des accidents notamment) et le pollueur n'est en fait pas le payeur dans cette situation.

Il convient également de tenir compte de la densité à Genève, qui est très importante (Genève est la ville la plus dense de Suisse). La densité correspond à la population en fonction de la surface.

Il remarque que la part des ménages sans voiture a grandement augmenté. Il y a également un grand nombre de motos et de scooters, notamment en deuxième couronne, et une demande latente pour les deux-roues motorisés qui est très importante en Suisse et particulièrement à Genève.

En ce qui concerne les transports publics, la moitié des Genevois ont un abonnement TPG.

La distance moyenne parcourue par personne et par jour est de 30 kilomètres et il y a une certaine stabilité dans les déplacements quotidiens d'une personne. Les Genevois réalisent en moyenne 3.4 déplacements par jour.

En ce qui concerne les parts de marché des différents moyens de transport, il y a une diminution très nette de l'utilisation de la voiture. La marche a beaucoup augmenté. Les personnes se sont adaptées à la situation de saturation du réseau et ont favorisé la mobilité douce.

Un aménagement du territoire est donc nécessaire pour une nouvelle politique des transports. Les difficultés de circulation en ville ont poussé les utilisateurs à se tourner vers d'autres moyens de transport que celui qu'ils utilisaient initialement.

Il convient également de ne pas se focaliser sur le seul centre mais de prendre en compte la périphérie. Les Genevois sont des pendulaires sortants, c'est-à-dire partant travailler dans d'autres agglomérations.

***M<sup>me</sup> Valérie Roguin, coordinatrice de la CTD (Coordination transports et déplacements), et MM. Denis Chiaradonna, Marco Ziegler et Jacques Sottini***

Ils s'accordent avec le principe de zones et précisent que ces dernières doivent être suffisamment larges et qu'il convient de tenir compte de la nature multipolaire de l'agglomération.

Ils remarquent que l'offre de stationnement doit être adaptée afin de décourager le trafic pendulaire notamment. Il faut pour cela tenir compte de la desserte des transports publics. Il faut réduire le nombre de places au centre et favoriser les stationnements à l'extérieur, faire un inventaire des places en fonction des stationnements réels, éviter les locations de places aux pendulaires.

Le CTD suggère de mettre en place des ZTL (zones à transport limité) en restreignant l'accès entre 6h et 10h du matin, par exemple. En ce qui concerne la priorisation, il faudra tenir compte des lois sur la qualité de l'air et la protection contre le bruit. Le vélo et la marche à pied devraient être priorités.

***M<sup>me</sup> Nathalie Hardyn, présidente du GTE (Groupement Transports et Economie)***

Le PL porte sur l'offre de transport et pas sur la demande, ce qui lui paraît problématique. Il comporte des principes ambigus comme celui des zones ou de la priorisation des modes de transport par exemple. Pour éviter tout conflit entre les différentes catégories d'utilisateurs, elle suggère de bien les déterminer et les distinguer.

L'organisation des déplacements d'une zone à l'autre est peu explicite alors que cela concerne tous les acteurs et tous les modes de transport. Les contournements routiers et autoroutiers ainsi que les radiales et les pénétrantes doivent être pris en compte.

La logique des zones est basée sur une répartition du territoire. Certaines densités secondaires ne sont pas prises en comptes alors que Meyrin, Versoix, Plan-les-Ouates devraient être mentionnés par exemple. Un découpage plus fin devrait être réalisé afin d'inclure ces zones secondaires. L'organisation des priorités par zones pose le problème des limites de zone. Il conviendrait de faciliter l'intermodalité et cette question n'est pas abordée dans le PL.

En ce qui concerne les opérateurs, pour les activités commerciales dans l'hypercentre et le centre dense, les opérateurs de livraison ne sont pas mentionnés dans la loi alors qu'ils pourraient faire l'objet d'une restriction d'accès. Cela risque de causer des problèmes pour les déplacements professionnels et notamment ceux qui sont réalisés en cours de journée.

En ce qui concerne les pendulaires, les deux-roues motorisés semblent pénalisés par la restriction d'accès au centre.

Le GTE est favorable à la préservation d'une accessibilité au lacustre. Sur le fait de mettre des zones 30 sur toute la ville à l'exception des grands axes, le GTE s'oppose. Il accepte cependant le passage ponctuel en zone 30, selon les circonstances. Il considère que c'est acceptable s'il y a un besoin pour des raisons de sécurité, mais sinon il n'y a pas de raison de passer en zone 20 ou 30.

Pour terminer, le GTE est favorable au développement de lignes de bus express.

***M. le conseiller d'Etat Antonio Hodgers (DALE) accompagné de la directrice générale de l'office de l'urbanisme, M<sup>me</sup> Isabel Girault***

M. Hodgers déclare que le point central est l'impact en termes de mutation territoriale. La dimension de planification et l'évolution des zones est importante et des questions d'aménagement se posent. La notion de priorisation des modes de transport est tout à fait pertinente. Il explique que le U lacustre devrait théoriquement relever de la zone I mais il doit en fait en être sorti sachant que le trafic de transit est sur cet axe et que l'on ne peut appliquer le même régime de priorisation qui est appliqué en zone I.

***MM. Nicolas Walder et Sami Kanaan, président et vice-président de l'Union des villes genevoises***

*Il faut signaler que l'Association des communes genevoises (ACG) a décliné notre invitation à être entendu.*

L'UVG (Union des villes genevoises) est ravie de ce PL, mais elle pense que tous les centres urbains doivent bénéficier d'une mobilité particulière. Il conviendrait donc de prioriser les transports publics et la mobilité douce dans ces lieux. L'UVG déclare qu'il convient de considérer comme deux-roues uniquement les vélos mais pas les scooters et les motos sachant que leurs nuisances sont parfois plus importantes que celles engendrées par les voitures. Le fait d'offrir des alternatives de transport dans le domaine du trafic pendulaire devrait être la priorité selon l'UVG. Une liaison vélo sur tout le territoire du canton devrait se développer afin d'inciter les pendulaires à circuler à vélo. Il conviendrait également de rendre les transports publics plus rapides et plus efficaces. L'UVG s'étonne qu'il n'y ait aucun recensement fiable sur l'utilisation des places de parcs par les pendulaires.

***MM. Gabriel Doublet, Pierre-Jean Crastes, Jean Neury, Jean-François Obez, représentants de l'ARC (Assemblée régionale de coopération du Genevois français)***

En raison du dynamisme économique et de la présence de nombreuses entreprises, organisations internationales et multinationales à Genève, la région du grand Genève connaît une forte croissance de sa population, bien supérieure à celle de Zurich, Lausanne, Lyon ou Grenoble faisant exploser la mobilité pendulaire. Un habitant sur deux des zones frontalières d'Annemasse, du pays de Gex et de Saint-Julien-en-Genevois se rend à Genève quotidiennement. Les déplacements en voiture sont favorisés car des places de stationnement sont disponibles à destination. Si la part de franchissement des frontières en transports publics reste faible, exception

faite de la frontière du canton de Vaud où le train est privilégié, elle a tout de même doublé sur toutes les frontières entre 2002 et 2011.

L'ARC partage l'idée mise en avant dans le projet d'appréhender la mobilité comme un tout et de définir des zones destinées à favoriser tel ou tel mode de transport. Elle estime néanmoins que le problème doit également être traité à la source en développant davantage l'offre de lignes transfrontalières capacitaires capables d'aller chercher les gens là où ils résident, car prioriser uniquement à l'intérieur de zones concentriques autour du centre de Genève ne règlera pas le problème des 550 000 déplacements quotidiens à la frontière. Des corridors traversant toutes les ceintures, notamment entre Genève et Annemasse, Saint-Julien ou le Pays de Gex, doivent être favorisés. L'ARC propose de développer une politique tarifaire par axe, en coordination avec les zones, selon une approche multimodale intégrant également les liaisons lacustres.

Dans les collectivités françaises, une quinzaine de projets transfrontaliers à réaliser à l'horizon 2020 sont prêts à démarrer pour densifier le réseau des transports publics, parmi lesquels 3 lignes de tramway (Annemasse, Saint-Julien et CERN-Saint-Genis), qui dépendent de l'organisation des planifications dans le canton de Genève, et des bus à haut niveau de service (BHNS), lesquels produisent des résultats similaires aux tramways en termes de capacité et de fréquence mais à un coût bien inférieur.

Par ailleurs, une vingtaine de projets P+R, à hauteur de plusieurs centaines de millions d'euros sont en prévision du côté français à l'horizon de la mise en service du CEVA, afin de créer des parkings le plus en amont possible, parfois jusqu'à 30 kilomètres de la frontière. En complément, des services tels que l'auto-partage, le covoiturage organisé et les vélos électriques en libre-service peuvent être développés dans l'agglomération genevoise pour toucher l'ensemble de la chaîne de transport.

### **Suite des travaux de la sous-commission**

La sous-commission a décidé de séparer le PL 11604 en deux projets de loi. Une loi-cadre, qui garderait le numéro 11604, et une loi qui servirait comme contreprojet à l'initiative 154.

A partir de cette décision, confirmée par le plénum de la Commission des transports, la sous-commission a écrit un projet de loi qui promeut :

- Les principes énoncés dans l'article 190 de la constitution de la République et canton de Genève.

- Un réseau ferroviaire régional, radial et tangentiel, qui dessert les principaux pôles de l'agglomération, connecté de manière optimale aux réseaux des transports publics et de la mobilité douce.
- Un réseau de transports publics efficace reliant entre eux les différents secteurs denses et offrant des correspondances aisées avec le réseau ferroviaire.
- Des lignes de bus à haut niveau de service, complémentaires aux réseaux ferroviaires et tramway, sont mises en place sur les principales pénétrantes transfrontalières de l'agglomération.
- Un périphérique autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière homogène et lisible comprenant le « U lacustre » dans l'attente d'un bouclage autoroutier par une traversée du lac. Ils seront complétés d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et limiter le transit dans les centres urbains.
- Un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération.
- Des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide, confortable et sûre à l'intérieur et entre les quartiers. Le développement de voies vertes est favorisé.
- Des pôles d'échange devant garantir des transbordements de qualité, sécurisés et, dans la mesure du possible, piétonnisés.
- Des parcs relais et des P+Bike prioritairement situés aux entrées de l'agglomération.
- L'encouragement au développement de service d'auto-partage, de l'usage du covoiturage non professionnel, de la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprises visant à inciter à l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce pour le trafic pendulaire, ainsi qu'à réduire les possibilités de stationnement en entreprise. Les entreprises du service public devront être exemplaires.

Ce projet de loi crée un concept de zones :

- Le périmètre des zones ainsi que la moyenne ceinture routière, qui pourra évoluer dans le temps, sont définis par une carte.
- **En zone I**, le département prend les mesures visant à limiter la vitesse à 30 km/h au maximum selon les conditions prescrites par le droit fédéral. La priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux

est donnée à la mobilité douce et aux transports publics. Des dérogations au principe de compensation des places de stationnement en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacements sont possibles jusqu'à un maximum de 20%. Le stationnement des véhicules motorisés sur l'espace public est payant et se fera par le biais d'un macaron annuel.

- **En zone II**, la priorité en matière de gestion du trafic est également donnée à la mobilité douce et aux transports publics. Des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé. Des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos. La création de zones 30 est favorisée. Des dérogations au principe de compensation des places de stationnement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%. le stationnement des véhicules motorisés sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « parcage avec disque de stationnement ». L'application aux deux-roues motorisés est conditionnée à l'existence d'une offre de stationnement suffisante.
- **En dehors des zones I et II**, des axes routiers sont aménagées de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics. Lorsque la sécurité des usagers ou la vitesse des transports publics l'exigent, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transports sont prévus sur ces axes. En dehors de ces axes, le trafic de transit est fortement dissuadé.

## Séance du mardi 27 octobre de la Commission des transports

Le PL tel que sorti des travaux de la sous-commission des transports est soumis au vote, en trois débats.

### *Prises de position des groupes*

**L'UDC** déclare vouloir s'opposer au PL pour présenter des amendements indispensables en séance plénière du Grand Conseil. Ces amendements porteront sur l'obligation faite aux deux-roues motorisés d'acquérir un macaron pour pouvoir se parquer en zone I.

**Les socialistes** voteront ce projet de loi qui est le fruit d'un travail consensuel en sous-commission.

**Le MCG** considère que ce PL est une avancée pour la mobilité à Genève. Il le votera.



**EAG** votera contre ce PL pour préserver la possibilité d'un rapport de minorité pour des raisons ayant trait à la réalisation de la traversée du lac.

**Les Verts** soulignent qu'ils sont d'accord avec ce PL et annoncent qu'une assemblée générale décidera s'ils retirent leur initiative (154).

**Le PDC** approuvera ce PL et salue l'esprit consensuel qui a présidé aux travaux de la sous-commission. Il souligne que c'est une occasion à ne pas manquer.

**Le PLR** explique qu'il est divisé sur ce PL sur les plans de mobilité et le macaron imposé aux deux-roues motorisés.

### **Vote d'entrée en matière :**

Pour : 14 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1PLR)

***L'entrée en matière est acceptée.***

### **Deuxième débat**

***Préambule et titre du chapitre 1 : Pas d'opposition – adopté.***

***Article 1 : Pas d'opposition – adopté.***

***Article 2 : Pas d'opposition – adopté.***

***Article 3 al. 1 et 2 lettres a et b : Pas d'opposition – adopté***

Un commissaire PLR souhaite amender l'article 3 alinéa 2 lettre c comme suit : « ... dans l'attente d'un boucllement autoroutier par une traversée du lac **comme prévu dans le plan directeur cantonal.** »

Un commissaire UDC donne les raisons de cet amendement. Il faut que le plan directeur cantonal soit respecté pour des raisons de conformité et de cohérence. De plus, la traversée du lac doit être mentionnée même si elle ne voit jamais le jour.

Un commissaire EAG souhaite revenir à la version datée du 12.10.2015 de l'article 3 alinéa 2 lettre c :

« **un réseau** autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière homogène et lisible comprenant notamment le « U lacustre » dans l'attente **d'une éventuelle réalisation** d'un

*boucllement autoroutier **complétée** d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de **supprimer** le transit dans les centres urbains; »*

Le Président met au vote l'amendement de l'UDC à l'article 3 alinéa 2 lettre c :

***c) une traversée du lac comme prévu dans le plan directeur cantonal.***

Pour : 5 (2 UDC, 3 PLR)

Contre : 9 (1 EAG, 2 MCG, 3 S, 1 PDC, 1 PLR, 1 Ve)

Abstention : 1 (1 MCG)

Cet amendement est refusé.

Le Président met au vote l'amendement de EAG à l'article 3 alinéa 2 lettre c.

***c) un réseau** autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière homogène et lisible comprenant notamment le « U lacustre » dans l'attente **d'une éventuelle réalisation** d'un boucllement autoroutier **complétée** d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de **supprimer** le transit dans les centres urbains ;*

Pour : 2 (1 EAG, 1 PDC)

Contre : 9 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR)

Abstentions : 4 (3 S, 1 Ve)

Cet amendement est refusé.

Le Président met au vote l'amendement du PLR à l'article 3 alinéa 2 lettre c.

***c) ... dans l'attente d'un boucllement autoroutier par une traversée du lac comme prévu dans le plan directeur cantonal.***

Pour : 4 (1 UDC, 3 PLR)

Contre : 10 (3 MCG, 1 PDC, 1 PLR, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)

Abstention : 1 (1 UDC)

Cet amendement est refusé.

***Article 3 al. 2 lettre c : Adopté comme proposé.***

***Article 3 al. 2 lettres d, e, f et g : Pas d'opposition – adopté.***

Un commissaire PLR signale vouloir proposer un amendement à l'article 3 alinéa 2 en ajoutant une lettre h comme suit « *des capacités de stationnement pour le transport individuel motorisé adapté à la demande* ». En effet, pour être exhaustif dans la liste des infrastructures faites dans cet alinéa, il faut tenir compte des besoins en transport individuel motorisé de l'économie.

Le Président met au vote l'amendement du PLR à l'article 3 al. 2 lettre h.

***h) des capacités de stationnement pour le transport individuel motorisé adapté à la demande.***

Pour : 3 (1 UDC, 2 PLR)

Contre : 8 (1 MCG, 1 PDC, 1 PLR, 1 Ve, 1 EAG, 3 S)

Abstentions : 4 (2 MCG, 1 PLR, 1 UDC)

Cet amendement est refusé.

***Article 3 al. 2 lettre h : Adopté comme proposé.***

***Article 3 al. 3 lettres a et b : Pas d'opposition – adopté.***

Un commissaire PLR souhaite la suppression de l'article 3 alinéa 3 lettre c. En effet, celui-ci peut être compris comme une obligation des entreprises à avoir des plans de mobilités. Cette lettre c, contrairement à d'autres préceptes du projet de loi, est très précise dans l'objectif de la réduction de stationnement.

Le Président met au vote la proposition du PLR pour une suppression de l'article 3 alinéa 3 lettre c.

Pour : 4 (1 UDC, 3 PLR)

Contre : 10 (3 MCG, 1 PDC, 1 PLR, 1 Ve, 1 EAG, 3 S)

Abstention : 1 (1 UDC)

Cet amendement est refusé.

***Article 3 al. 3, lettre c : Adopté comme proposé.***

Le Président met au vote l'article 3 dans son ensemble.

Pour : 10 (3 MCG, 1 UDC, 1 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S)

Contre : 1 (1 UDC)

Abstentions : 4 (3 PLR, 1 EAG)

***Article 3 : Adopté comme proposé.***

**Article 4 al. 1: Pas d'opposition – adopté.**

**Article 4 al. 1 lettre a : Pas d'opposition – adopté.**

Un commissaire PLR souhaite amender l'article 4 al. 1 lettre b comme suit : « *les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike; »*. Ce commissaire rappelle que certains pendulaires doivent pouvoir utiliser leur propre moyen de locomotion dans la journée. Or l'alinéa, en l'état actuel, les incite à déposer leur véhicule dans les P+R et à prendre les transports publics. La question se pose des trajets à effectuer durant une journée de travail pour, par exemple, inspecter des chantiers.

Le Président met au vote l'amendement du PLR à l'article 4 alinéa 1 lettre b.

***b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike;***

Pour : 4 (1 UDC, 3 PLR)

Contre : 10 (3 MCG, 1 PDC, 1 PLR, 1 Ve, 1 EAG, 3 S)

Abstention : 1 (1 UDC)

Cet amendement est refusé.

**Article 4 al. 1 lettre b : Pas d'opposition – adopté.**

Un commissaire PLR souhaite amender l'article 4 alinéa 1 lettre c comme suit « *les visiteurs : répondre à leurs besoins en stationnement et favoriser leur parage longue durée dans des parkings publics en ouvrage; »*. Cette proposition vise à supprimer les durées spécifiées dans l'alinéa en l'état actuel sinon un stationnement supérieur à une durée de 5 heures ne sera plus possible hors des P+R et sans macarons. Ce commissaire PLR veut ainsi maintenir la possibilité d'un stationnement de plus de 5 heures sans changer 3 fois de parking.

Le Président propose l'amendement du PLR à l'article 4 alinéa 1 lettre c :

***c) les visiteurs : répondre à leurs besoins en stationnement et favoriser leur parage longue durée dans des parkings publics en ouvrage;***

Pour : 5 (1 MCG, 1 UDC, 3 PLR)

Contre : 9 (2 MCG, 1 PDC, 1 PLR, 1 Ve, 1 EAG, 3 S)

Abstention : 1 (1 UDC)

Cet amendement est refusé.

**Article 4 al. 1 lettre c : Adopté comme proposé.**

***Article 4 al. 1 lettre d : Pas d'opposition – adopté.***

Un commissaire UDC souhaite supprimer l'ensemble de l'article 4 alinéa 2 qui distingue inutilement les deux-roues motorisés et non motorisés.

Le Président met au vote la proposition de suppression de l'article 4 alinéa 2 de l'UDC :

Pour : 2 (1 MCG, 1 UDC)  
Contre : 7 (1 PDC, 1 PLR, 1 Ve, 1 EAG, 3 S)  
Abstentions : 6 (1 UDC, 2 MCG, 3 PLR)

Cet amendement est refusé.

***Article 4 al. 2 lettres a et b : Adopté comme proposé.***

Le Président met au vote l'article 4 dans son ensemble :

Pour : 11 (3 MCG, 1 UDC, 1 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)  
Contre : 1 (1 UDC)  
Abstentions : 3 (3 PLR)

**Article 4 :** Adopté comme proposé.

***Titre du chapitre 2 : Pas d'opposition – adopté.******Article 5 al. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 : Pas d'opposition – adopté.***

Le Président met au vote l'article 5 dans son ensemble.

Pour : 14 (3 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)  
Contre : –  
Abstention : 1 (1 PLR)

**Article 5 :** Adopté comme proposé.

***Article 6 al. 1, 2, 3 et 4 : Pas d'opposition – adopté.***

Le Président met au vote l'article 6 dans son ensemble.

Pour : 14 (3 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)  
Contre : –  
Abstention : 1 (1 PLR)

**Article 6 :** Pas d'opposition – adopté.

***Article 7 al. 1, 2, 3 lettres a, b, c et d : Pas d'opposition – adopté.***

Un commissaire UDC souhaite supprimer l'article 7 alinéa 3 lettre e.

Le Président met au vote la proposition de l'UDC pour la suppression de l'article 7 alinéa 3 lettre e :

Pour : 4 (2 UDC, 2 PLR)

Contre : 8 (2 MCG, 1 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S)

Abstentions : 3 (1 MCG, 1 PLR, 1 EAG)

Cet amendement est refusé.

**Article 7 al. 3 lettre e : Adopté comme proposé.**

Un commissaire UDC souhaite la suppression de l'article 7 alinéa 3 lettre f.

Le Président met au vote la proposition de l'UDC pour une suppression de l'article 7 alinéa 3 lettre f.

Pour : 2 (1 UDC, 1 PLR)

Contre : 8 (1 MCG, 1 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)

Abstentions : 5 (2 MCG, 2 PLR, 1 UDC)

Cet amendement est refusé.

Un commissaire PLR souhaite l'amendement suivant à l'article 7 alinéa 3 lettre f : « *le stationnement des véhicules motorisés sur l'espace public est payant. L'application aux deux-roues motorisés **ainsi qu'aux vélos** se fera par le biais d'un macaron annuel.* »

Le Président met au vote l'amendement du PLR à l'article 7 alinéa 3 lettre f.

*f) « le stationnement des véhicules motorisés sur l'espace public est payant. L'application aux deux-roues motorisés **ainsi qu'aux vélos** se fera par le biais d'un macaron annuel. »*

Pour : 3 (1 MCG, 1 UDC, 1 PLR)

Contre : 8 (1 MCG, 1 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)

Abstentions : 4 (1 MCG, 2 PLR, 1 UDC)

Cet amendement est refusé.

**Article 7 al. 3 lettre f : Adopté comme proposé.**

**Article 7 al. 4 lettre a, b, c et d : Pas d'opposition – adopté.**

Un commissaire UDC souhaite la suppression de l'article 7 alinéa 4 lettre e pour des raisons de cohérence.

Le Président met au vote la proposition de l'UDC pour une suppression de l'article 7 alinéa 4 lettre e :

Pour : 3 (1 UDC, 2 PLR)

Contre : 9 (2 MCG, 1 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)

Abstentions : 3 (1 MCG, 1 PLR, 1 UDC)

Cet amendement est refusé.

**Article 7 al. 4 lettre e :** Adopté comme proposé.

Un commissaire UDC souhaite également l'amendement de l'article 7 alinéa 4 lettre f comme suit : « *le stationnement des véhicules motorisés sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement* ». »

Le Président met au vote l'amendement de l'UDC:

*f) « le stationnement des véhicules motorisés sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement ». »*

Pour : 3 (1 UDC, 2 PLR)

Contre : 10 (2 MCG, 2 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)

Abstentions : 2 (1 MCG, 1 UDC)

Cet amendement est refusé.

**Article 7 al. 4 lettre f :** Adopté comme proposé.

**Article 7 al. 5 : Pas d'opposition – adopté.**

**Article 7 al. 6 lettre a et b : Pas d'opposition – adopté.**

**Article 7 al. 6 lettre c : Pas d'opposition – adopté.**

**Article 7 al. 7 : Pas d'opposition – adopté.**

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 7.

Pour : 10 (2 MCG, 1 UDC, 1 PLR, 1 PDC 1 Ve, 3 S, 1 EAG)

Contre : 4 (1 UDC 3 PLR)

Abstention : 1 (1 MCG)

**Article 7** : Adopté comme proposé.

***Titre du chapitre 4 : Pas d'opposition – adopté.***

***Article 8 : Pas d'opposition – adopté***

***Article 9 : Pas d'opposition – adopté.***

***Article 10 Modifications à d'autres lois : Pas d'opposition – adopté.***

***La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière est modifiée comme suit :***

***Article 7B al.2 (nouvelle teneur) : Pas d'opposition – adopté.***

***Article 7C al.1 (nouvelle teneur) : Pas d'opposition – adopté.***

***La loi sur la mobilité douce est modifiée comme suit :***

***Article 2 lettre a) (nouvelle teneur) : Pas d'opposition – adopté.***

### **Troisième débat**

Le Président procède au vote de troisième débat du PL 11769.

Pour : 9 (3 S, 1 PDC, 1 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : 4 (1 EAG, 2 PLR, 1 UDC)

Abstentions : 2 (1 Ve, 1 PLR)

**Le PL 11769 est accepté.**

*Catégorie : débat libre*



**Secrétariat du Grand Conseil****PL 11769**

*Projet présenté par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Daniel Zaugg, Pascal Spuhler, Bertrand Buchs, Thomas Wenger, Eric Stauffer, Salima Moyard, Jean-Marie Voumard, Caroline Marti, Bernhard Riedweg*

*Date de dépôt : 17 novembre 2015*

## **Projet de loi**

### **pour une mobilité cohérente et équilibrée (Contreprojet à l'IN 154)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu les articles 190, 191 et 192 de la constitution de la République et canton  
de Genève, du 14 octobre 2012,  
décrète ce qui suit :

## **Chapitre I            Dispositions générales**

### **Art. 1            But**

La présente loi a pour but de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité énoncés à l'article 190 de la constitution de la République et canton de Genève.

### **Art. 2            Autorité compétente**

L'autorité compétente pour l'application de la présente loi est le département chargé des transports (ci-après : département).

### **Art. 3            Infrastructures et services de transport**

<sup>1</sup> La politique globale de la mobilité répond à la demande de mobilité de façon différenciée selon les usages.

<sup>2</sup> Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le respect de la hiérarchie du réseau routier, telle que définie aux articles 3 et suivants de la loi sur les routes, du 28 avril 1967, comprenant notamment :

- a) un réseau ferroviaire régional, radial et tangentiel, qui dessert les principaux pôles de l'agglomération, connecté de manière optimale aux réseaux de transports publics et de mobilité douce;
- b) un réseau de transports publics efficace reliant entre eux les différents secteurs denses et offrant des correspondances aisées avec le réseau ferroviaire. Des lignes de bus à haut niveau de service, complémentaires aux réseaux ferroviaire et tramway, sont mises en place sur les principales pénétrantes transfrontalières de l'agglomération;
- c) un périphérique autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière homogène et lisible comprenant notamment le « U lacustre » dans l'attente d'un bouclage autoroutier par une traversée du lac. Ils seront complétés d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de limiter le transit dans les centres urbains;
- d) un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération;
- e) des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide, confortable et sûre à l'intérieur et entre les quartiers, d'accéder aux services et commerces de proximité et d'assurer l'interconnexion entre les différents modes de transport. Le développement de voies vertes est favorisé;
- f) des pôles d'échange devant garantir des transbordements de qualité, sécurisés et, dans la mesure du possible, piétonnisés;
- g) des parcs relais et des P+Bike prioritairement situés aux entrées de l'agglomération.

<sup>3</sup> La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité, qui visent à réduire la charge sur les infrastructures et services de mobilité aux heures de pointe et pour lesquelles l'Etat et les établissements publics autonomes doivent être exemplaires, notamment en encourageant :

- a) les services d'auto-partage;
- b) l'usage du covoiturage non professionnel;
- c) la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprises visant à inciter à l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce pour le trafic pendulaire, ainsi qu'à réduire les possibilités de stationnement en entreprise.

## **Art. 4      Gestion du stationnement**

<sup>1</sup> La politique globale de la mobilité s'appuie sur une offre de stationnement qui répond aux différents usages tout en encourageant des comportements rationalisant les déplacements, notamment en distinguant :

- a) les habitants : assurer le parage à proximité immédiate de leur domicile afin d'encourager l'utilisation d'autres modes de transport pour leurs déplacements quotidiens, et ce en privilégiant le stationnement privé et ensuite le parage sur la voie publique par le biais des macarons;
- b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal par le biais d'une réglementation du stationnement dans les centre-villes;
- c) les visiteurs : répondre à leurs besoins en stationnement courte durée, allant jusqu'à 90 minutes, sur des places réglementées payantes ou avec disque situées sur la voie publique et favoriser leur parage longue durée, allant jusqu'à 5 heures, dans des parkings publics en ouvrage;
- d) les professionnels : tenir compte de leurs besoins spécifiques en matière de livraisons (cases et horaires), ainsi que des besoins des activités telles que les soins à domicile et celles nécessitant l'utilisation de camionnettes-outils.

<sup>2</sup> S'agissant en particulier des déplacements effectués en deux-roues :

- a) Les motocyclistes doivent pouvoir s'appuyer en complémentarité d'une offre privée (pour les logements et les activités), sur une offre de stationnement publique privilégiant le parage courte durée en surface et celui de longue durée dans des parkings en ouvrage au moyen d'abonnements attractifs.
- b) Les cyclistes doivent bénéficier d'une offre de stationnement adaptée aux besoins locaux notamment par l'implantation de vélo-stations situées aux points stratégiques.

## **Chapitre II      Complémentarité et liberté individuelle du choix du mode de transport**

### **Art. 5      Principes**

<sup>1</sup> Le territoire cantonal est organisé en zones et le réseau routier est hiérarchisé, de façon à améliorer les conditions de déplacement et fluidifier les réseaux de transport.

<sup>2</sup> Les zones sont délimitées par des axes du réseau ferroviaire et du réseau routier structurant. Elles bénéficient d'une offre de stationnement adaptée.

<sup>3</sup> A l'intérieur de ces zones, certains modes de transport font l'objet d'une priorisation.

<sup>4</sup> La moyenne ceinture routière n'est pas soumise au régime de priorité défini dans ces zones.

<sup>5</sup> Une priorisation est prévue pour les transports publics sur les principaux axes transfrontaliers par une régulation des feux favorable aux transports publics ainsi que, chaque fois que cela est possible, l'aménagement de voies dédiées.

<sup>6</sup> L'accessibilité est garantie à l'ensemble des modes de transport, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958. La réalisation de zones piétonnes ou à priorité piétonne demeure réservée dans chacune des zones.

<sup>7</sup> En fonction de la demande en déplacements et selon les périodes de la journée, les réseaux de transport sont organisés de façon à s'appuyer sur les modes de transport les plus efficaces pour assurer la fluidité des réseaux. L'offre de stationnement est organisée dans cette perspective.

<sup>8</sup> L'accessibilité en matière de stationnement, d'infrastructures de mobilité douce et d'équipements des transports publics ainsi que la sécurité sont garanties aux personnes en situation de handicap, aux enfants et aux personnes âgées.

## **Art. 6 Zones**

<sup>1</sup> Le périmètre des zones est défini sur la base de critères objectifs d'aménagement du territoire, notamment la densité de population, d'emplois, les types d'activités, de services et de loisirs, et les paramètres environnementaux.

<sup>2</sup> Le périmètre des zones ainsi que la moyenne ceinture routière, destinés à évoluer dans le temps, sont définis par une carte dans le plan d'actions du réseau routier tel que défini à l'article 12, alinéa 2, lettre a de la loi sur la mobilité (H 1 20).

<sup>3</sup> Le périmètre des zones tient compte de la multipolarité de l'agglomération.

<sup>4</sup> La hiérarchie du réseau routier est adaptée à la définition du périmètre des zones.

## **Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone**

<sup>1</sup> Par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible est attribué en premier lieu à certains modes de transport notamment au moyen de voies dédiées et par la mise en place d'un

fonctionnement adaptatif ou coordonné des carrefours favorisant les modes de transport désignés.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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;
- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 20%;
- f) le stationnement des véhicules motorisés sur l'espace public est payant. L'application aux deux-roues motorisés se fera par le biais d'un macaron annuel.

<sup>4</sup> En zone II :

- a) le trafic de transit est fortement restreint;
- b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé;
- c) des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos;
- d) la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007;
- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7b de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;
- f) le stationnement des véhicules motorisés sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement ». L'application aux deux-roues motorisés est conditionnée à l'existence d'une offre de stationnement suffisante.

<sup>5</sup> Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles selon les conditions des zones contiguës telles que définies à l'article 7, alinéa 3, lettre e et à l'article 7, alinéa 4, lettre e de la présente loi.

<sup>6</sup> En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics.

- a) La gestion et l'aménagement des pénétrantes et des tangentielles structurantes a pour but de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs relais, d'assurer la progression des transports publics et la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le transfert modal.
- b) Lorsque la sécurité des usagers ou la vitesse des transports publics l'exigent, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transport sont prévus sur ces axes. En dehors de ces axes, le trafic de transit est fortement dissuadé.
- c) Une limitation à 30 km/h sur les axes primaires et secondaires traversant les localités est favorisée, dans le respect des conditions prescrites par le droit fédéral.

<sup>7</sup> L'accessibilité des résidents, du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services est garantie dans les zones I et II, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958.

## **Chapitre IV      Dispositions finales et transitoires**

### **Art. 8      Dispositions d'application**

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'application de la présente loi.

### **Art. 9      Entrée en vigueur**

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

**Art. 10 Modifications à d'autres lois**

<sup>1</sup> La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (H 1 05), est modifiée comme suit :

**Art. 7B, al. 2 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Sous réserve des dérogations prévues à l'article 7 de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du ... (*date à compléter*), le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans les zones denses du canton de Genève. Le Conseil d'Etat définit le périmètre des zones denses.

**Art. 7C, al. 1 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Aux endroits où le parage est de durée limitée, des parcomètres peuvent être installés pour contrôler la durée autorisée du stationnement des véhicules motorisés.

\* \* \*

<sup>2</sup> La loi sur la mobilité douce, du 15 mai 2011 (H 1 80), est modifiée comme suit :

**Art. 2, lettre a (nouvelle teneur)**

- a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce;

# Secrétariat du Grand Conseil

# IN 154

## Initiative populaire cantonale

### « Pour des transports publics plus rapides ! »

Le parti politique « Les Verts » a lancé l'initiative populaire cantonale constitutionnelle formulée intitulée « Pour des transports publics plus rapides ! », qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

- |   |                        |
|---|------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le .....                                 | <b>17 janvier 2014</b> |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, <b>au plus tard le</b> .....   | <b>17 mai 2014</b>     |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, <b>au plus tard le</b> .....                                 | <b>17 mai 2014</b>     |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, <b>au plus tard le</b> ..... | <b>17 janvier 2015</b> |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, <b>au plus tard le</b> .....                                     | <b>17 janvier 2016</b> |



## **Initiative populaire cantonale**

### **« Pour des transports publics plus rapides ! »**

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, demandent, en vertu de l'article 56 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et des articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, que la constitution du canton de Genève (A 2 00) soit modifiée comme suit :

#### **Art. 190, al. 5 (nouveau)**

<sup>5</sup> Il aménage le réseau et règle la circulation routière pour donner la priorité aux transports publics.

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

**Pour améliorer les conditions de déplacement à Genève et désengorger le trafic, les transports publics doivent avoir la priorité dans la circulation.**

La priorité donnée aux transports publics :

- augmente la cadence des bus et des trams et multiplie le nombre de passagers : une augmentation de 10% de la vitesse commerciale, c'est 10% de prestations en plus sans coût supplémentaire pour le contribuable;
- profite à tous les utilisateurs du réseau routier : plus de passagers dans les transports publics, c'est moins de trafic individuel motorisé;
- facilite la circulation des véhicules de livraison: un trafic plus fluide améliore la rapidité des transports professionnels;
- réduit la pollution et contribue à la protection de la santé de la population.

Pour y parvenir, il suffit de développer les sites propres et de réguler les feux lumineux de sorte à donner la priorité aux trams et aux bus.

Avec ces mesures simples et peu coûteuses, on améliore la situation globale du trafic, tout en rentabilisant les investissements importants consentis pour les transports publics ces dernières années.

La priorité des transports publics est déjà une réalité dans la plupart des centres urbains suisses et a fait ses preuves en termes d'efficacité, de fluidité et d'attractivité, sans augmenter la subvention étatique, ni compromettre le trafic individuel motorisé.

# LOI SUR LA MOBILITÉ

SOUS-COMMISSION DES TRANSPORTS

04 MARS 2015



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

## TABLE DES MATIÈRES

### > PROCESSUS D'ÉLABORATION

### > STRUCTURE DU PROJET DE LOI SUR LA MOBILITÉ

### > CONTENU

# ÉLABORATION



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports  
04.03.2015 Page 3

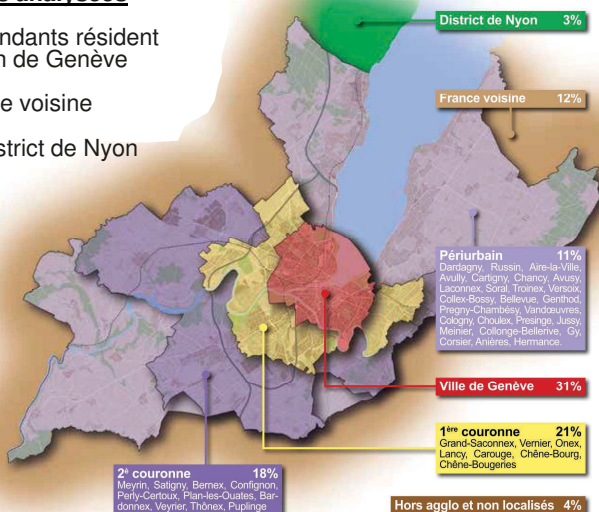
## QUI A RÉPONDU ?

### 12'047 réponses analysées

- 81% des répondants résident dans le canton de Genève
- 12% en France voisine
- 3% dans le district de Nyon

**Taux de participation**  
(base 15 ans et plus, sur le canton)

Ville de Genève	2.2%
1 <sup>ère</sup> couronne	2.2%
2 <sup>ème</sup> couronne	2.7%
périurbain	3.1%



## ÉLABORATION D'UNE LOI SUR LA MOBILITÉ – RÉSULTATS DES ETATS GÉNÉRAUX : 2 CONSTATS PRÉLIMINAIRES

### > LES PERSONNES AYANT RÉPONDU CHOISISSENT DE PRIORISER CERTAINS MODES

- 94% priorisent des modes de transport dans l'hypercentre
- 94% priorisent des modes de transport dans le centre
- 92% priorisent des modes de transport en périphérie

→ Vers la fin du libre choix du mode de transport "absolu" ?

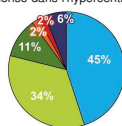
### > LE PRINCIPE D'UN ZONAGE EST PARTAGÉ

- On constate que les résultats par zone sont très différenciés et très marqués

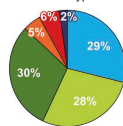


## DANS L'HYPERCENTRE : PRIORITÉ TRANSPORT PUBLIC / MOBILITÉS DOUCE

1<sup>er</sup> mode de transport  
priorisé dans l'hypercentre



2<sup>ème</sup> mode de transport  
priorisé dans l'hypercentre



### > POUR L'ENSEMBLE DES RÉPONDANTS

- Les transports publics ressortent comme le premier mode priorisé
- Les modes doux sont le deuxième choix
- moins de 5% des répondants priorisent en premier les modes individuels motorisés

### > POUR LES DIFFÉRENTS UTILISATEURS : CHOIX CONFIRMÉ

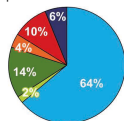
Ce couple est classé en premier **par la majorité** des :

- Utilisateurs fréquents "motorisés" : / pour 36% des répondants
- Utilisateurs fréquents "transport public" : / pour 51% des répondants
- Utilisateurs fréquents "modes doux" : / pour 38% des répondants

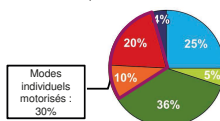


## DANS LE CENTRE : UNE ZONE DE COMPROMIS

1<sup>er</sup> mode de transport priorisé dans le centre



2<sup>ème</sup> mode de transport priorisé dans le centre



Modes individuels motorisés : 30%




■ Les transports publics  
 ■ Les piétons  
 ■ Les vélos  
 ■ Les motos et scooters  
 ■ Les voitures  
 ■ Aucun mode à favoriser

### > POUR L'ENSEMBLE DES RÉPONDANTS

- Les transports publics ressortent comme le premier mode priorisé
- Les équilibres sont plus nuancés pour le deuxième mode entre modes doux et modes individuels motorisés

### > POUR LES DIFFÉRENTS UTILISATEURS :

couple classé en premier **par la majorité** des :

- Utilisateurs fréquents "motorisés" :  pour 29% des répondants
- Utilisateurs fréquents "transport public" :  pour 48% des répondants
- Utilisateurs fréquents "modes doux" :  pour 57% des répondants

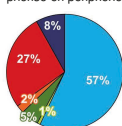


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

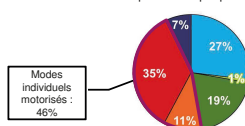
04.03.2015 Page 11

## EN PÉRIPHÉRIE : PRIORITÉ AUX TRANSPORTS PUBLICS ET À LA VOITURE

1<sup>er</sup> mode de transport priorisé en périphérie



2<sup>ème</sup> mode de transport priorisé en périphérie



Modes individuels motorisés : 46%

■ Les transports publics  
 ■ Les piétons  
 ■ Les vélos  
 ■ Les motos et scooters  
 ■ Les voitures  
 ■ Aucun mode à favoriser

### > POUR L'ENSEMBLE DES RÉPONDANTS

- Les transports publics ressortent comme le premier mode priorisé
- Les modes individuels motorisés sont le deuxième choix

### > POUR LES DIFFÉRENTS UTILISATEURS : CHOIX CONFIRMÉ

Ce couple est classé en premier **par la majorité** des :

- Utilisateurs fréquents "motorisés" :  pour 49% des répondants
- Utilisateurs fréquents "transport public" :  pour 49% des répondants
- Utilisateurs fréquents "modes doux" :  pour 39% des répondants



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

04.03.2015 Page 13

## UN GROUPE DE TRAVAIL INTERDÉPARTEMENTAL

### > PROJET ÉLABORÉ AVEC L'APPUI D'UN GROUPE DE TRAVAIL INTERDÉPARTEMENTAL

- 3 séances en août et septembre 2014
  
- Direction générale des transports (DETA)
- Office de l'urbanisme (DALE)
- Direction générale de l'environnement (DETA)
- Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (DETA)
- Office cantonal de l'énergie (DALE)
- Service de la promotion économique (DSE)
- Direction générale de l'action sociale (DEAS)



## STRUCTURE DU PROJET DE LOI

# STRUCTURE DU PROJET DE LOI

## MOTIVATIONS PRINCIPALES

### > CHAPITRE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- But, généralités et compétences
- ⇒ Mettre en œuvre de manière coordonnée la politique globale de la mobilité
- ⇒ Définir des modalités d'exploitation visant à améliorer les conditions de déplacements et fluidifier les réseaux de transport.

### > CHAPITRE II : POLITIQUE GLOBALE DE LA MOBILITÉ ET COORDINATION ENTRE POLITIQUES PUBLIQUES

- Politique de l'aménagement du territoire
- Politique de l'énergie
- Politique de la protection de l'environnement
- Politique de la promotion économique
- Politique de la sécurité

Constitution :

#### ■ Art.190 - Principes

<sup>1</sup> L'État élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation.

#### ■ Art.192 - Infrastructures

<sup>1</sup> La conception et la réalisation des voies de communication, des infrastructures de transport public et de mobilité douce accompagnent les projets de constructions dédiés au logement, à l'emploi, au commerce et aux loisirs.



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

04.03.2015 Page 18

# STRUCTURE DU PROJET DE LOI

## MOTIVATIONS PRINCIPALES

### > CHAPITRE III : COMPLÉMENTARITÉ ET LIBERTÉ INDIVIDUELLE DU CHOIX DE MODE DE TRANSPORT

- Principe d'une priorité différenciée selon des zones visant à améliorer les conditions de déplacements et fluidifier les réseaux de transport

Constitution :

#### ■ Art.190 - Principes

<sup>2</sup> Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés.

<sup>3</sup> Il garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport.

<sup>4</sup> Il encourage la mobilité douce.

### > CHAPITRE IV : PLANIFICATION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

- Nouvelle structure des documents de planification de transport

Constitution :

#### ■ Art.190 - Principes

<sup>1</sup> L'État élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation.

#### ■ Art.192 - Infrastructures

<sup>2</sup> Le canton planifie à long terme et réalise les infrastructures nécessaires au développement de l'agglomération.

### > CHAPITRE V : DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES

- Mises à jour des lois liées

■ Donner une base légale à Mobilités 2030



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

04.03.2015 Page 19



# CONTENU



## CHAPITRE II - POLITIQUE GLOBALE DE LA MOBILITÉ ET COORDINATION ENTRE POLITIQUES PUBLIQUES

### > PRINCIPES

- Répondre aux besoins de mobilité
- Garantir la sécurité de tous les modes de transport
- Préserver l'environnement
- Favoriser les économies d'énergie et l'usage des énergies renouvelables
- Assurer l'attractivité économique du Canton

### > INDENTIFICATION DES INFRASTRUCTURES ET PRESTATIONS DE TRANSPORT NÉCESSAIRES

### > DÉFINITION DES NIVEAUX DE COORDINATION ENTRE POLITIQUES PUBLIQUES, NOTAMMENT

- Coordination urbanisation – transport
- Objectif de rationalisation de la consommation d'énergie
- Limitation des atteintes à la santé et à l'environnement

## CHAPITRE III : COMPLÉMENTARITÉ ET LIBERTÉ INDIVIDUELLE DU CHOIX DE MODE DE TRANSPORT

### > OBJECTIF :

#### AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT ET LA FLUIDITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

- Organisation du Canton en zones
- A l'intérieur de chacune de ces zones, certains modes de transports sont favorisés
- L'accessibilité à chacune de ces zones des modes de transport et du transport professionnel de personnes, de marchandises et de service reste garantie, sous réserves de réglementations particulières
- Prise en compte explicite des personnes à mobilité réduite, des enfants et des aînés

### > DÉFINITION DES ZONES :

- Définies sur la base de critères socio-démographiques et d'aménagement du territoire actuels
- Les zones sont évolutives
- La carte des zones est définie dans le Plan d'actions du réseau routier (ex plan directeur du réseau routier), mis à jour en début de chaque législature, adopté par le Conseil d'Etat, approuvé par le Grand Conseil



## CHAPITRE III : COMPLÉMENTARITÉ ET LIBERTÉ INDIVIDUELLE DU CHOIX DE MODE DE TRANSPORT

### > PRIORISATION DIFFÉRENTIÉE DES MODES DE TRANSPORT DANS LES ZONES

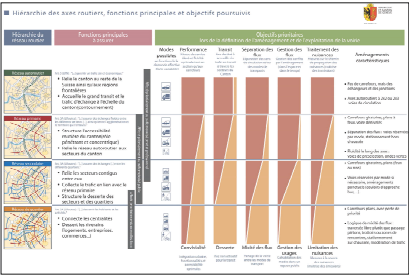
- En ZONE I :
  - ⇒ Priorité à la mobilité douce et aux transports collectifs dans la zone
  - ⇒ L'accès des autres modes de transport est restreint
- En ZONE II :
  - ⇒ Priorité aux transports collectifs et aux deux-roues dans la zone
  - ⇒ Trafic de transit fortement restreint
  - ⇒ Axes aménagés pour favoriser l'accessibilité du transport individuel motorisé
  - ⇒ Axes aménagés pour favoriser la circulation des vélos
- En dehors de ces zones :
  - ⇒ Axes aménagés pour assurer la fluidité du transport individuel motorisé
  - ⇒ Axes aménagés pour assurer l'efficacité du transport collectif
  - ⇒ Dans la mesure du possible, les aménagements doivent dissocier les modes de transport
  - ⇒ L'exploitation de ces axes doit favoriser le transfert modal



UN NOUVEL INSTRUMENT D'EXPLOITATION

> Doter le canton d'un nouvel instrument d'exploitation évolutif

- Aller plus loin que la hiérarchie du réseau routier (réseaux routiers primaires, secondaires et de quartier)

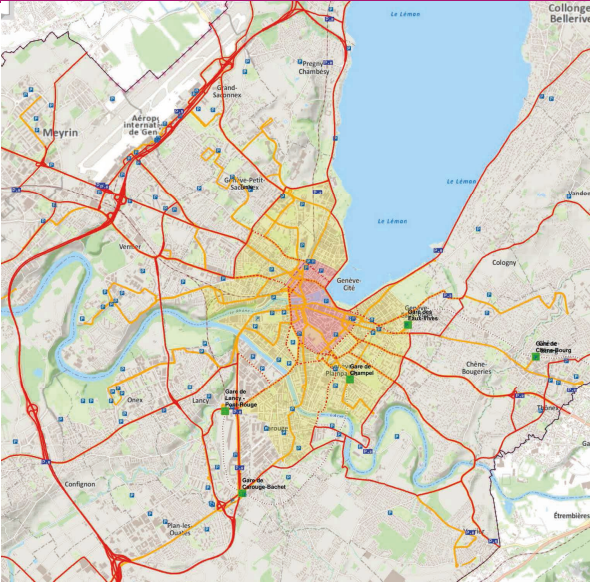


- Double évolutivité :
  - ⇒ Temporelle : possibilité d'affecter la priorité de manière différenciée selon le moment de la journée
  - ⇒ Spatiale : la définition des zones est revue tous les 5 ans et doit évoluer avec le développement du territoire

CARTE DES ZONES ACTUELLES

**LÉGENDE**

- Zone I
- Zone II
- Réseau routier structurant objectif fluidité
- Réseau routier structurant objectif accessibilité
- Principales lignes de transport public
- PPPR Principaux parkings actuels / projetés / P+R
- Futures gares CEVA



CARTE DES ZONES ACTUELLES : PRINCIPES D'EXPLOITATION TIM

LÉGENDE

Zone I

Zone II

Réseau routier structurant objectif fluidité

Réseau routier structurant objectif accessibilité

Principales lignes de transport public

P P P+R Principaux parkings actuels / projetés / P+R

Futures gares CEVA

CARTE DES ZONES : ACTUELLE AVEC "PÔLES SECONDAIRES"

LÉGENDE

Zone I

Zone II

Pôles secondaires

Réseau routier structurant – objectif accessibilité

Réseau routier structurant – objectif fluidité

Principales lignes de transport public

P P P+R Principaux parkings actuels / projetés / P+R

Futures gares CEVA

CHAPITRE IV : PLANIFICATION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

> INTRODUCTION D'UNE NOUVELLE STRUCTURE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION EN MATIÈRE DE TRANSPORT

- Une stratégie multimodale à long terme  
*Vision multimodale à 20 ans coordonnée avec les autres politiques publiques*
- }
- Adoptée par le Conseil d'Etat
- Un programme multimodal à moyen terme  
*Programmation des infrastructures à 10 ans, coordonnée avec le Plan décennal des investissements*
  - Des plans d'actions thématiques pluriannuels  
*Programmation pluriannuelle des actions de l'État, revus en début de chaque législature*
    - Réseau routier
    - Mobilité douce
    - Transports collectifs
    - Stationnement
    - **Transport professionnel de personnes, de marchandises et de services**
- }
- Adoptés par le Conseil d'Etat, approuvés par le Grand Conseil sous 3 mois



MERCI DE VOTRE ATTENTION



# LOI SUR LA MOBILITÉ

## DÉFINITION DES ZONES ET EXEMPLES D'APPLICATION

SOUS-COMMISSION DES TRANSPORTS

25 MARS 2015



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

## DÉFINITION DES ZONES

## INDICATEURS TESTÉS

### > 5 INDICATEURS TESTÉS

- Densité de population
  - Densité d'emplois
  - Densité de commerces et de services
  - Coefficient d'occupation du sol
  - Indice de compacité / fragmentation du bâti  
(information caractérisant la structure du bâti)
- 
- Homogénéité dans la définition des classes de représentations

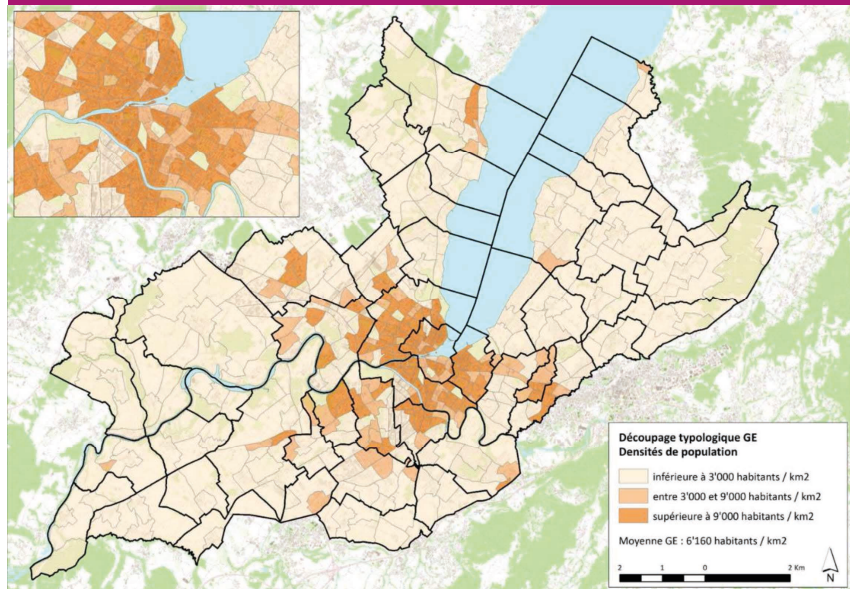
### > ANALYSE SUR UN DÉCOUPAGE DU CANTON EN 475 ZONES



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

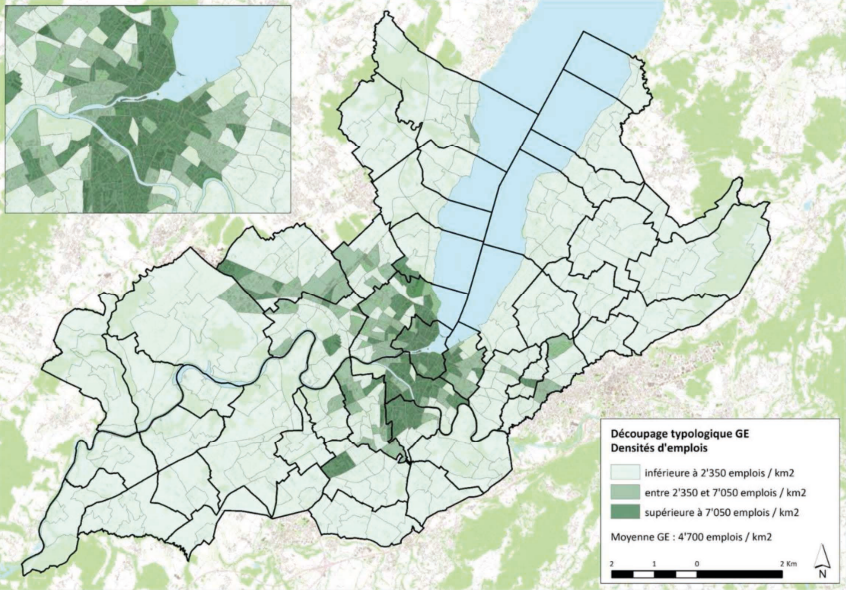
25.03.2015 Page 3

## DENSITÉ DE POPULATION

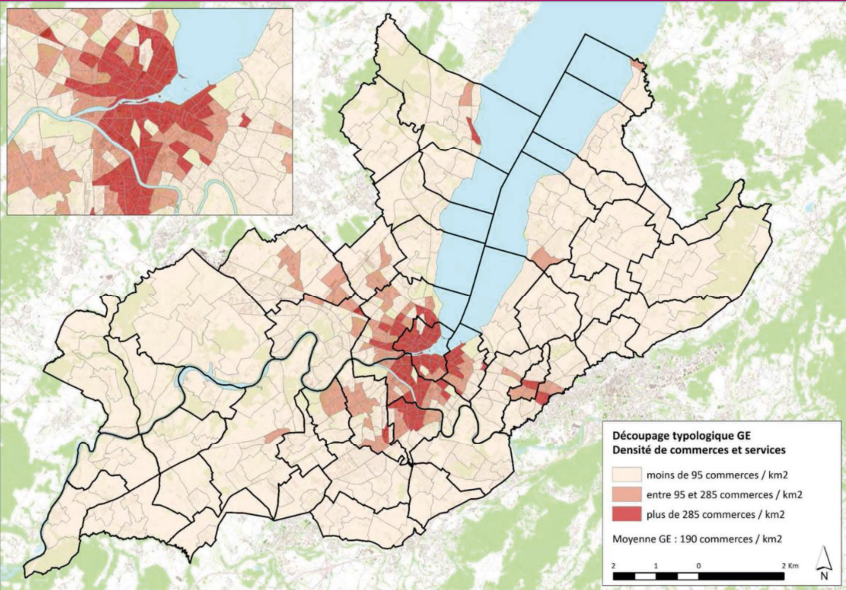




DENSITÉ D'EMPLOIS

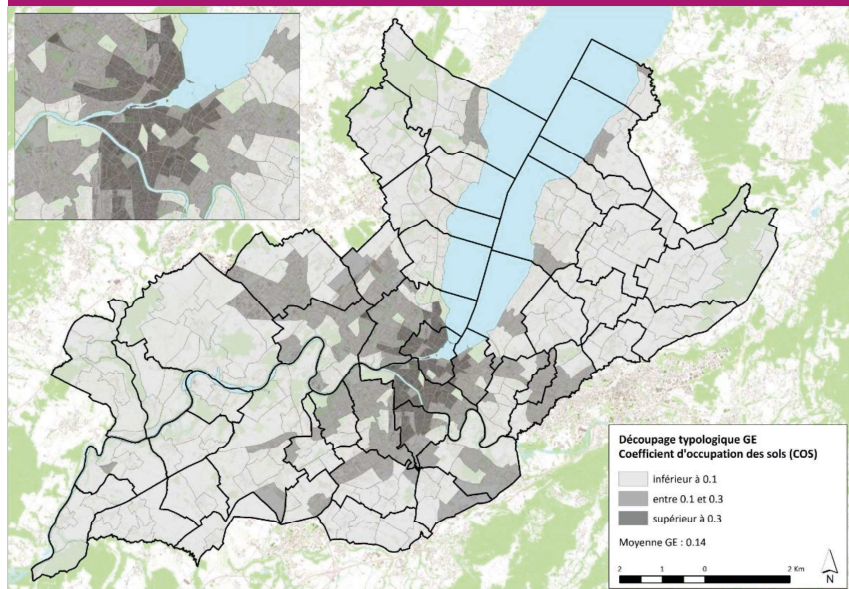


DENSITÉ DE COMMERCE ET DE SERVICES

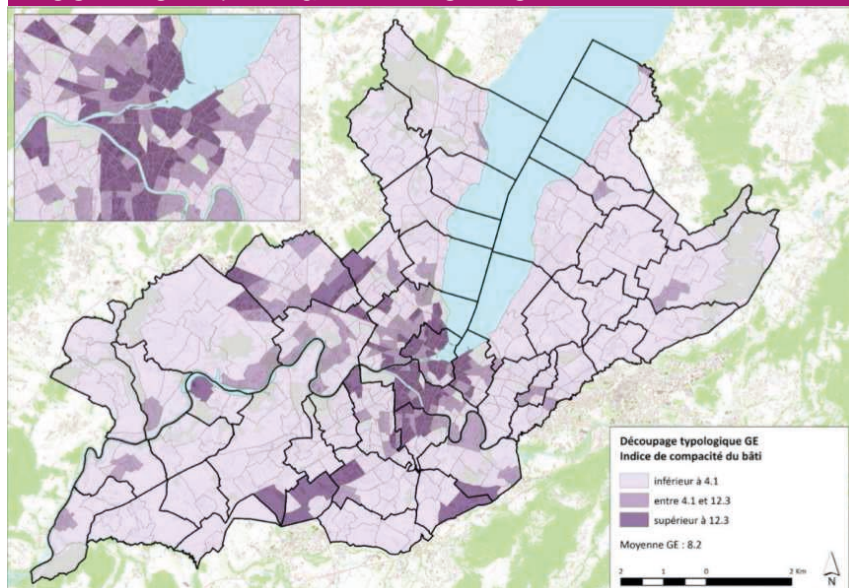




## COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL



## COMPACTITÉ / FRAGMENTATION DU BÂTI



# ÉLABORATION D'UN INDICATEUR COMPOSITE

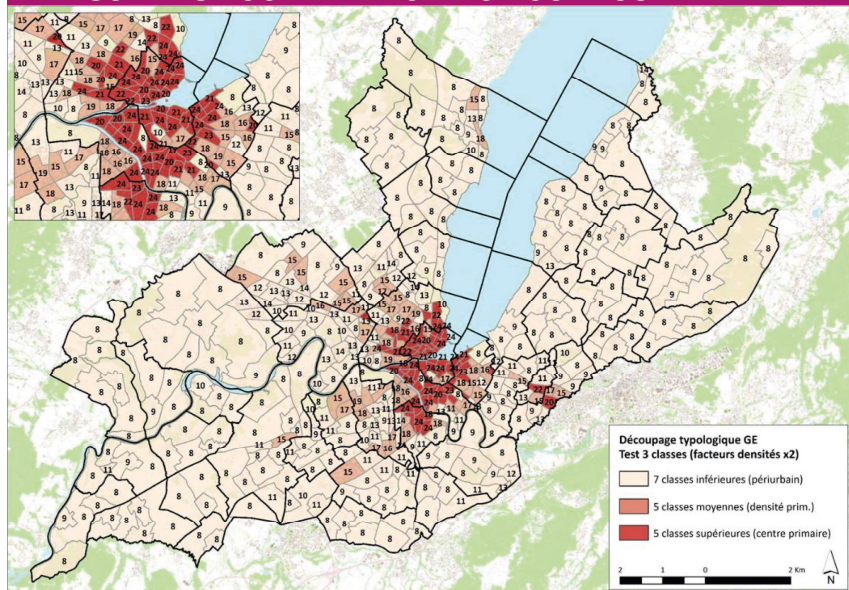
- **L'ANALYSE INDIVIDUELLE DE CHAQUE INDICATEUR PERMET DE DÉGAGER DES TENDANCES MAIS PAS DE DISTINGUER CLAIREMENT DES ZONES**
- **ÉLABORATION D'UN "INDICATEUR COMPOSITE" PERMETTANT DE MIEUX DISTINGUER LES DIFFÉRENTS TYPES DE ZONES**
  - Chaque indicateur est noté :
    - 1 point si la valeur est en dessous de moitié de la moyenne cantonale
    - 2 points si la valeur est comprise entre la moitié de la moyenne et 1.5 fois la moyenne
    - 3 points si la valeur est au-dessus de 1.5 fois la moyenne cantonale
  - L'indicateur composite est constitué de la somme de ces notes (variante avec pondération des indicateurs de densité)



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

25.03.2015 Page 9

## RÉSULTATS POUR "L'INDICATEUR COMPOSITE"



## DÉTERMINATION DE L'HYPERCENTRE

### > ANALYSE AFFINÉE DES DENSITÉS LES PLUS IMPORTANTES

### > CROISÉE AVEC DES INDICATEURS CARACTÉRISANT L'ATTRACTIVITÉ PIÉTONNE :

- Flux piétons majeurs entre interface de transport public
- Aires d'attraction des interfaces de transport public : proximité de 4 interfaces dans un rayon de 500m



Figure 11 : Flux d'émission des interfaces TP majeures du Canton

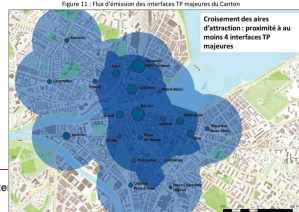
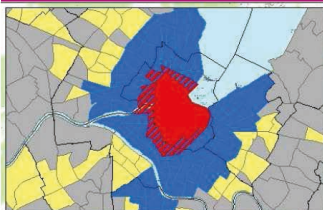


Figure 13 : Proximité aux interfaces TP

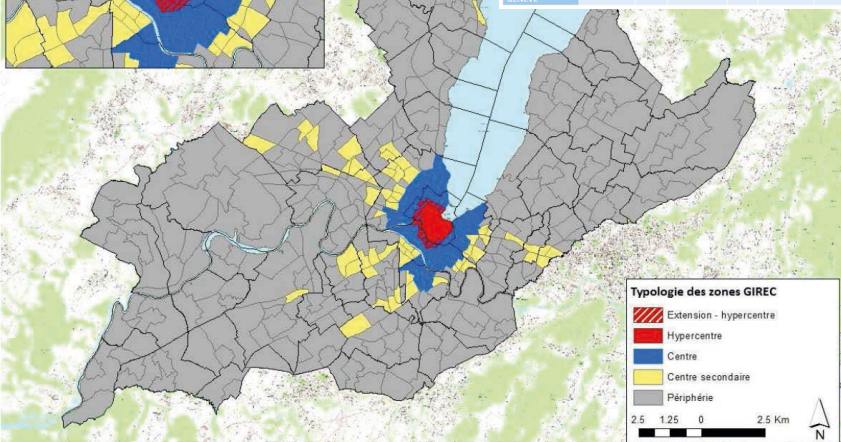


Département

## RÉSULTATS



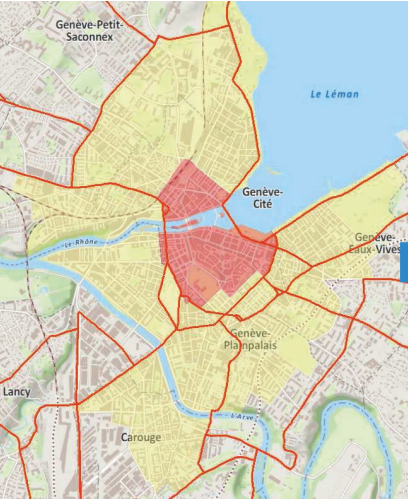
	Densité Population (hab / km <sup>2</sup> )		Densité Emplois (emp / km <sup>2</sup> )		Densité Commerces, services (comm / km <sup>2</sup> )	
HYPERCENTRE	7'010	3.6x	33'575	27x	1'436	35x
HYPERCENTRE ELARGI	11'281	5.8x	26'968	21.7x	1'228	30x
CENTRE	17'539	9x	14'590	11.7x	671	16.4x
PERIURBAIN	1'340	0.7x	730	0.6x	17	0.4x
CANTON DE GENÈVE	1'940	1x	1'244	1x	41	1x



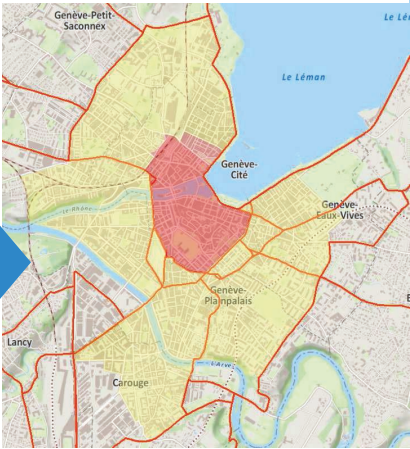


CROISEMENT AVEC LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

Périmètres issus de l'analyse de l'OUM



Périmètres retenus



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports  
25.03.2015 Page 13

TABLEAU COMPARATIF DES ZONES

	Surface		Population		Emplois		Commerces	
Hypercentre	1.2 km²	0.5%	8'064	1.7%	38'621	12.6%	1'652	16.4%
Centre	9.1 km²	3.7%	159'727	33.5%	132'872	43.5%	6'111	60.5%
Périphérie	236.5 km²	95.8%	308'859	64.8%	134'021	43.9%	2'332	23.1%
Total	246.8 km²	100%	476'650	100%	305'514	100%	10'095	100%

# MISE EN APPLICATION



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports  
25.03.2015 Page 15

## CARTE DES ZONES ACTUELLES : PRINCIPES D'EXPLOITATION TIM

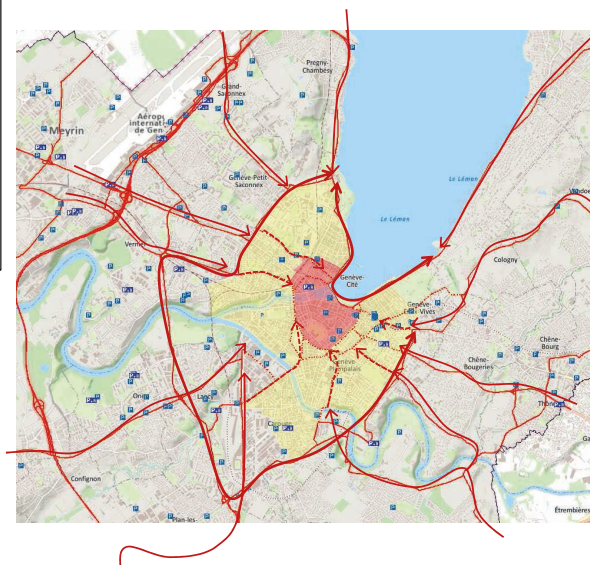
### LÉGENDE

Zone I Zone II

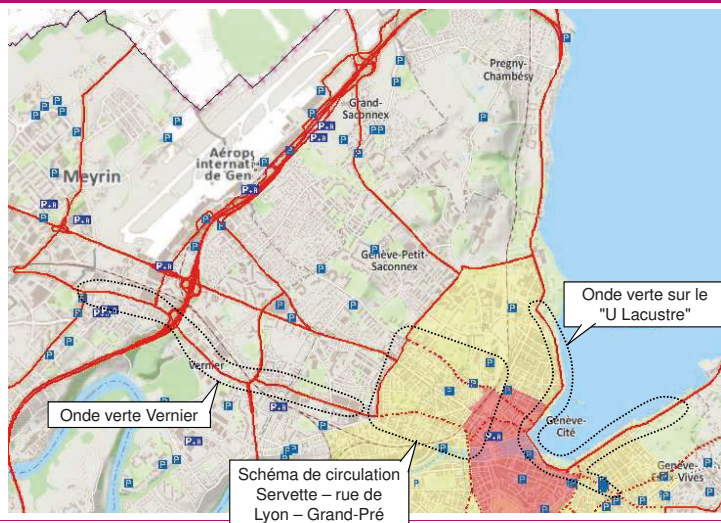
Réseau routier structurant  
objectif fluidité

Réseau routier structurant  
objectif accessibilité

**P P P + R** Principaux parkings actuels  
/ projetés / P+R



## EXEMPLES DE MESURES SPÉCIFIQUES DE MISE EN ŒUVRE



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports  
25.03.2015 Page 17

# MERCI DE VOTRE ATTENTION



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports  
25.03.2015 Page 18

# FLUIDIFICATION DE LA CIRCULATION : MESURES SUR LES FEUX DE SIGNALISATION

SOUS-COMMISSION TRANSPORTS

22 AVRIL 2015



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

POST TOWER AG

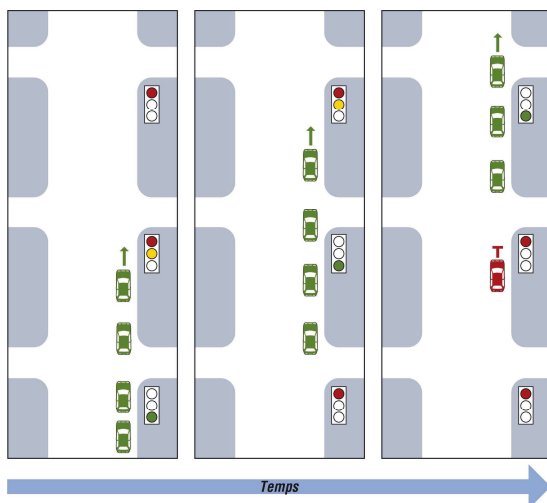
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

22.04.2015



## ONDE VERTE DE VERNIER

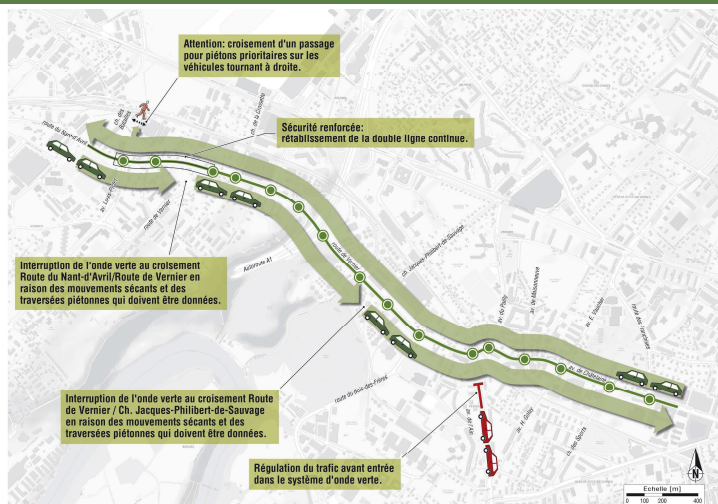
# 



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

22.04.2015 Page 3

## ONDE VERTE DE VERNIER

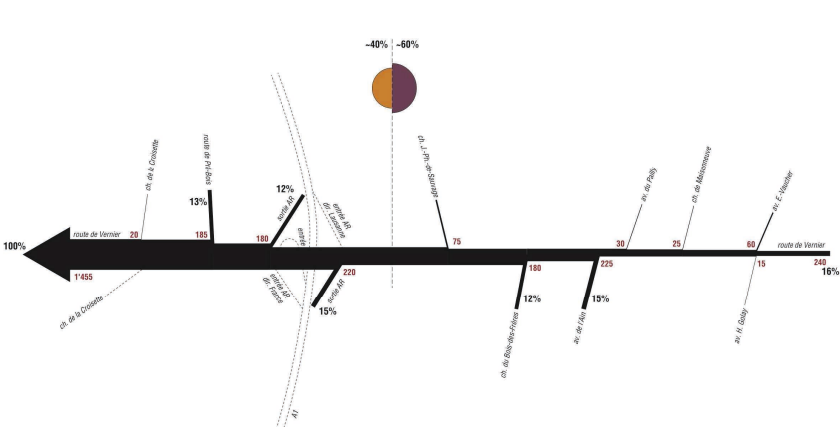


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

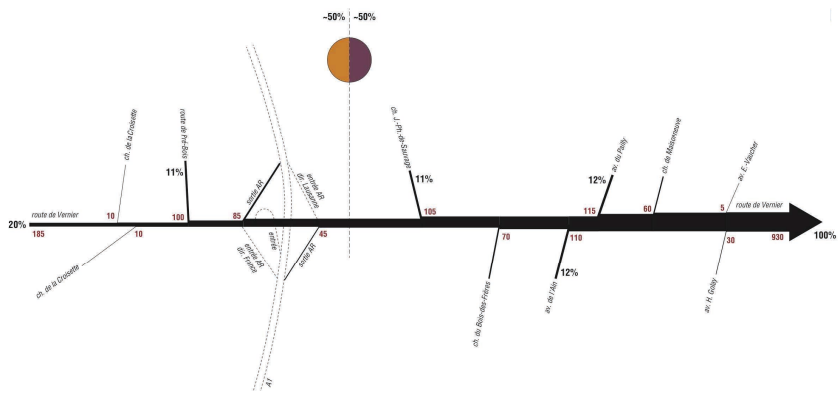
22.04.2015 Page 4



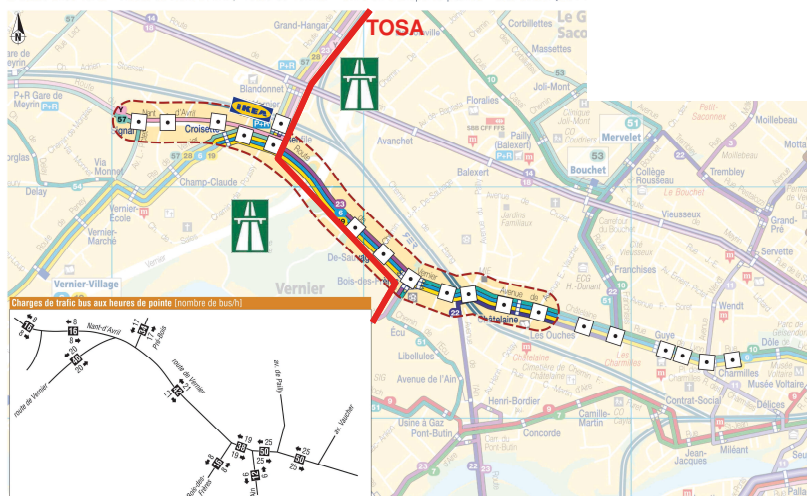
## ROUTE DE VERNIER - HEURE DE POINTE DU SOIR



## ROUTE DE VERNIER - HEURE DE POINTE DU SOIR

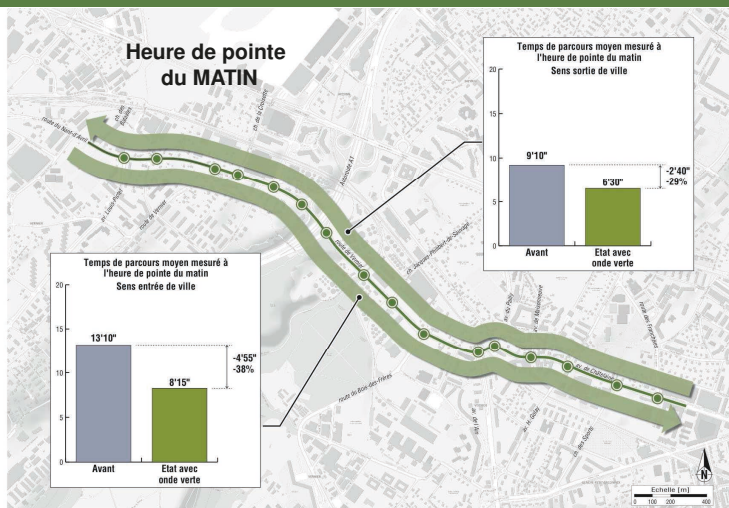


# ROUTE DE VERNIER – OFFRE TC



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports  
22.04.2015 Page 7

## ONDE VERTE DE VERNIER : PREMIER BILAN POSITIF



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports  
22.04.2015 Page 8

**Heure de pointe  
du SOIR**



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports  
22.04.2015 Page 10





# CARREFOURS AU CLIGNOTANT LA NUIT

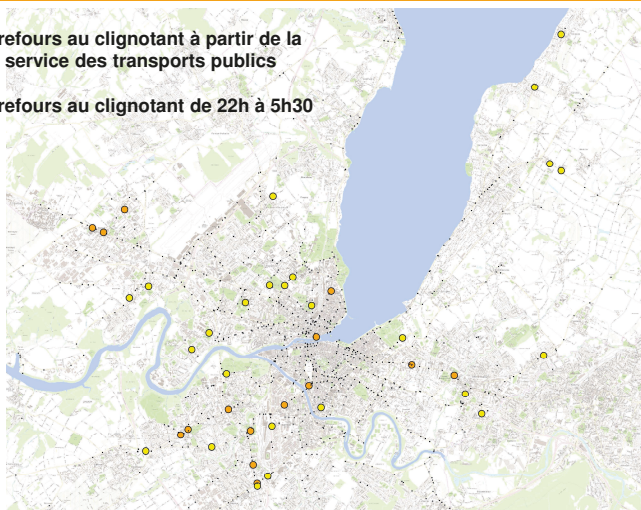


Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

22.04.2015 Page 11

## 40 CARREFOURS ACTUELLEMENT AU CLIGNOTANT LA NUIT

-  15 carrefours au clignotant à partir de la fin du service des transports publics
-  25 carrefours au clignotant de 22h à 5h30



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

22.04.2015 Page 12

## 1<sup>ER</sup> VOLET : BILAN POSITIF

### > 42 CARREFOURS ANNONCÉS

- 40 au clignotant à ce jour
- 1 supprimé à la place de Cornavin pour raisons de sécurité
- 1 non mis en service au carrefour Sarasin/Lehmann pour impossibilité technique

### > ALÉAS DE MISE EN SERVICE

- Retour au fonctionnement normal avant l'heure annoncée  
⇒ corrigé

### > PLAINTES

- Aucune

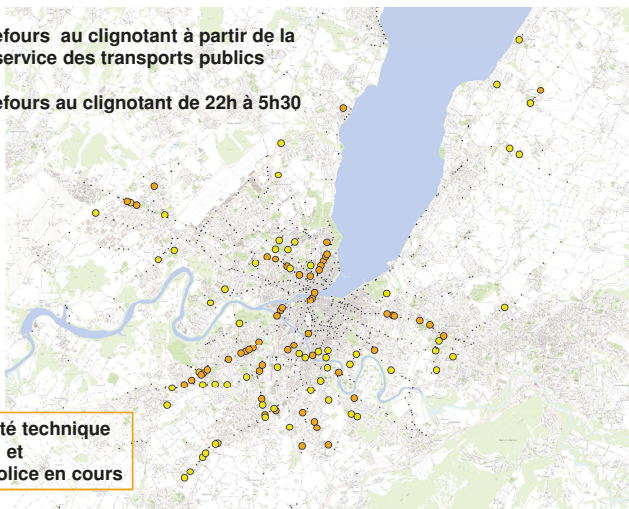
### > ACCIDENT

- Aucun accident recensé remettant en cause le fonctionnement au clignotant



## 2<sup>ÈME</sup> VOLET : 76 NOUVEAUX CARREFOURS ENVISAGÉS POUR JUIN 2015

- 56 carrefours au clignotant à partir de la fin du service des transports publics
- 60 carrefours au clignotant de 22h à 5h30

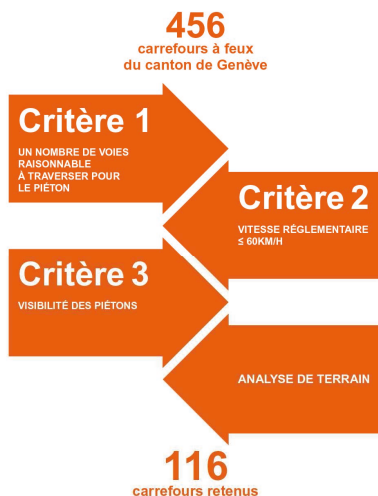


Faisabilité technique  
et  
préavis Police en cours





## 2ÈME VOLET : 76 NOUVEAUX CARREFOURS ENVISAGÉS POUR JUIN 2015



**76 nouveaux  
carrefours envisagés**

**Mise en service  
juin 2015**



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

22.04.2015 Page 15

## DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT

- > **MISE EN PLACE D'UN PANNEAU MÉTALLIQUE À L'ATTENTION DES PIÉTONS SUR LES POTEAUX DES CARREFOURS CONCERNÉS**
- > **DÉPLIANT RAPPELANT LA DÉMARCHE ET LES CONSIGNES DE SÉCURITÉ**
- > **LA LISTE DES 116 CARREFOURS CONCERNÉS**



Disponibles sur le [www.ge.ch/transports](http://www.ge.ch/transports)



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

22.04.2015 Page 16

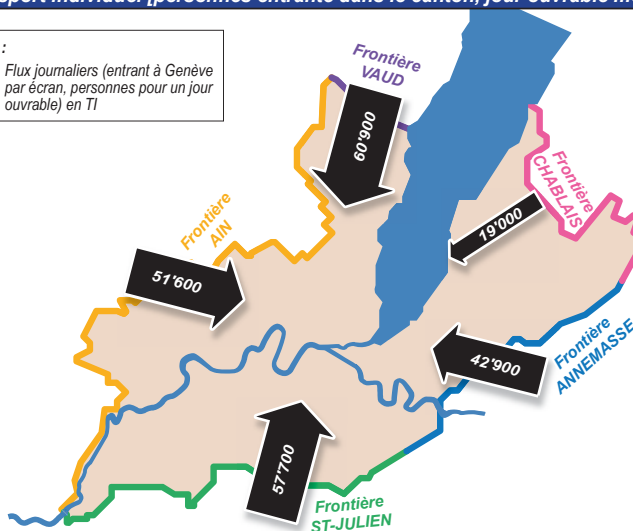
**MERCI  
DE VOTRE  
ATTENTION**

Figure 3: Quantification des flux par écran

## Flux transport individuel [personnes entrante dans le canton, jour ouvrable moyen]

## Légende :

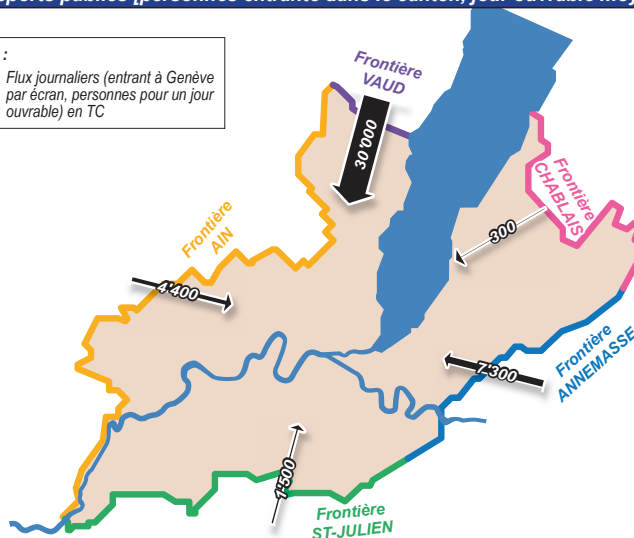
→ Flux journaliers (entrant à Genève par écran, personnes pour un jour ouvrable) en TI



## Flux transports publics [personnes entrante dans le canton, jour ouvrable moyen]

## Légende :

→ Flux journaliers (entrant à Genève par écran, personnes pour un jour ouvrable) en TC





Origines hors-carte

- 227
- 39
- 786 (4%)

Transit

- 314
- 477
- 608 (3%)

Destination inconnue

0 5 km.

mai 2012

Source: Hp, World Street View, ESRI 2009, Topographie CHc 2011

Citac Ingénieurs Conseils SA

Figure 17: Origines-destinations à l'écran Annemasse - TI

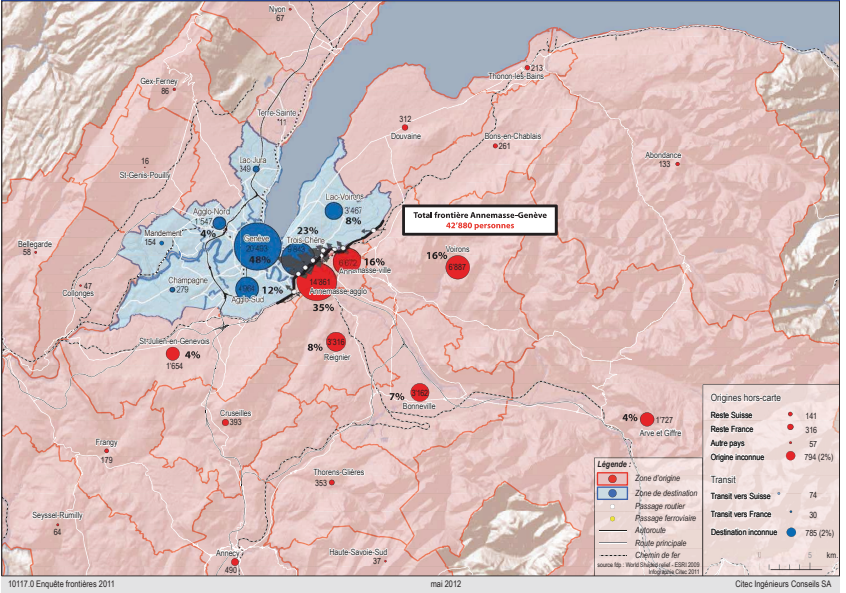


Figure 18: Origines-destinations à l'écran Annemasse - Transports publics

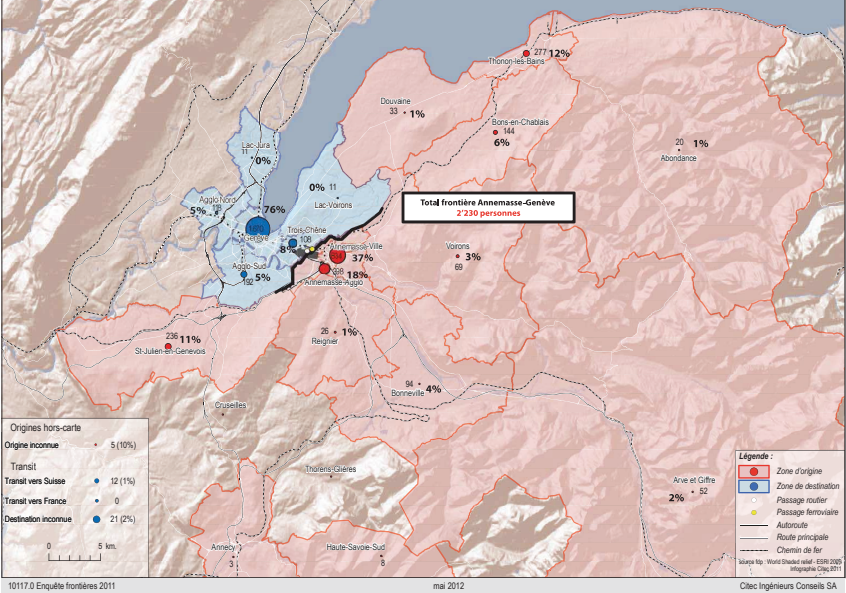




Figure 19: Origines-destinations à l'écran Annemasse - Piétons

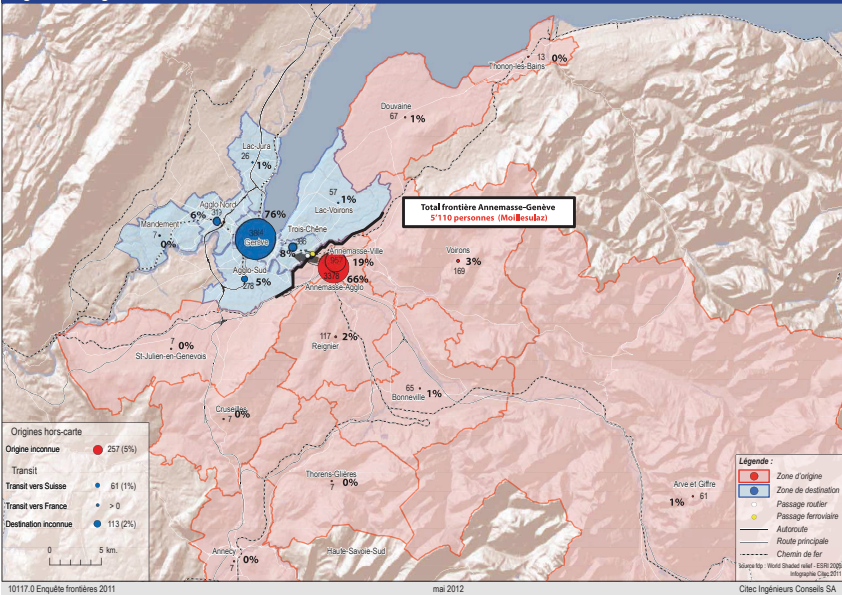
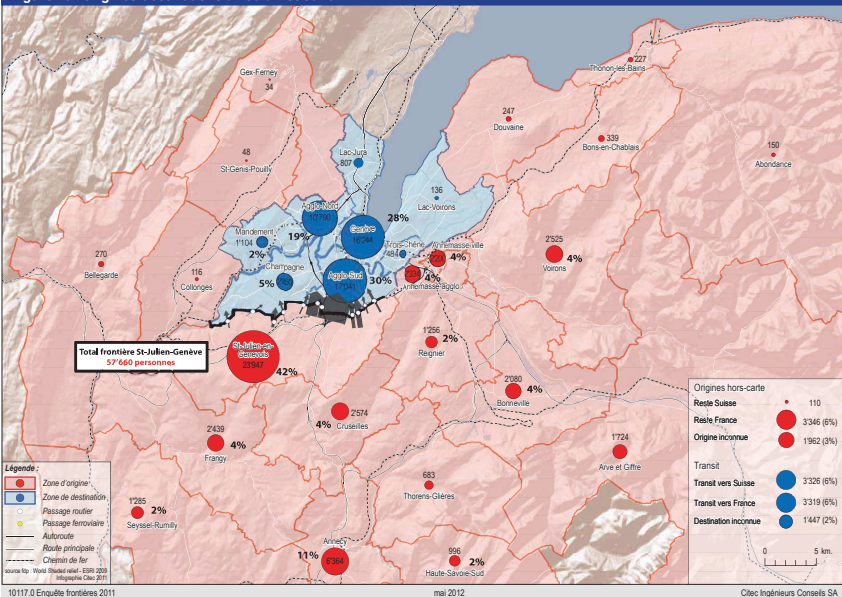


Figure 20: Origines-destinations à l'écran St-Julien - TI



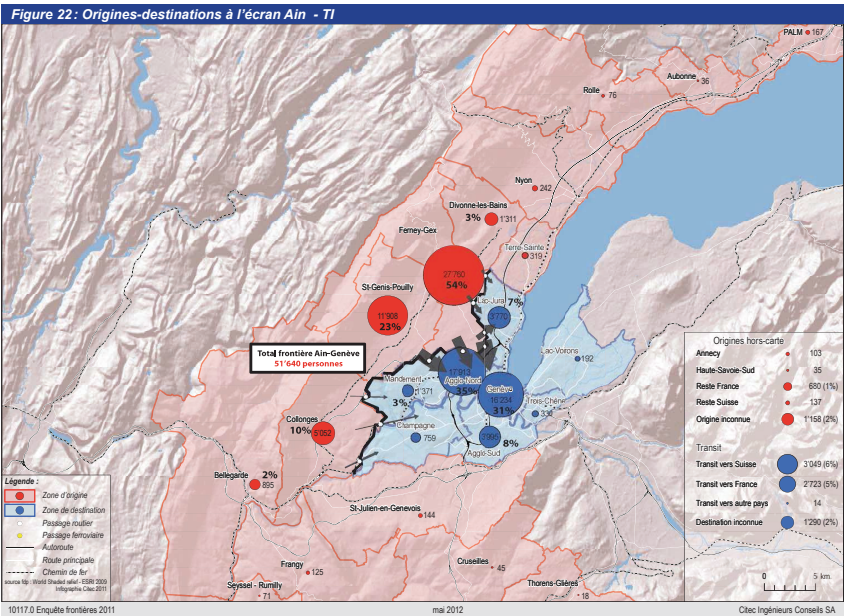
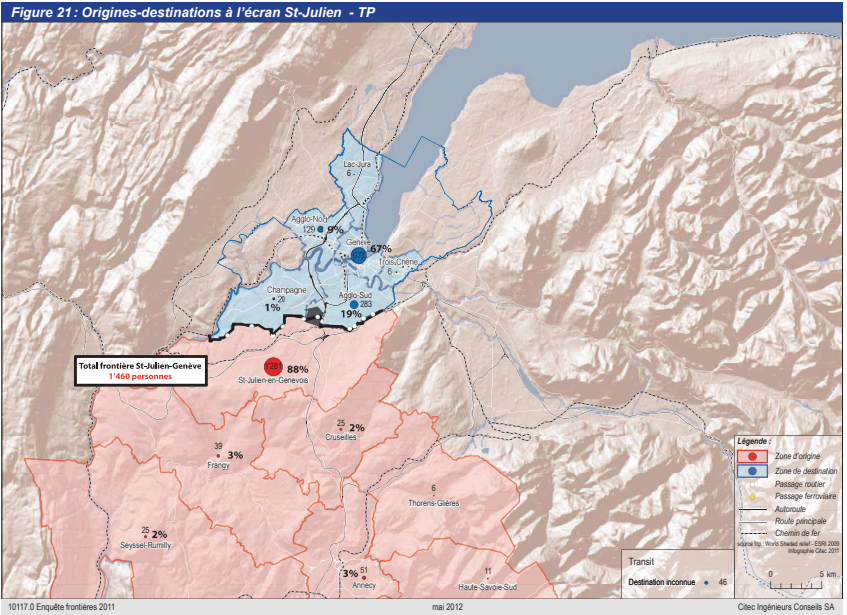




Figure 23: Origines-destinations à l'écran Ain - TP

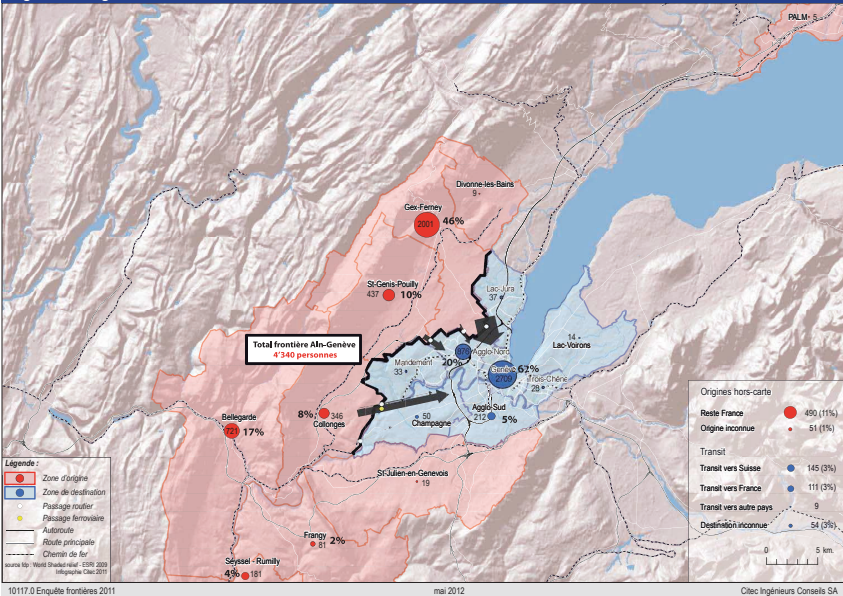
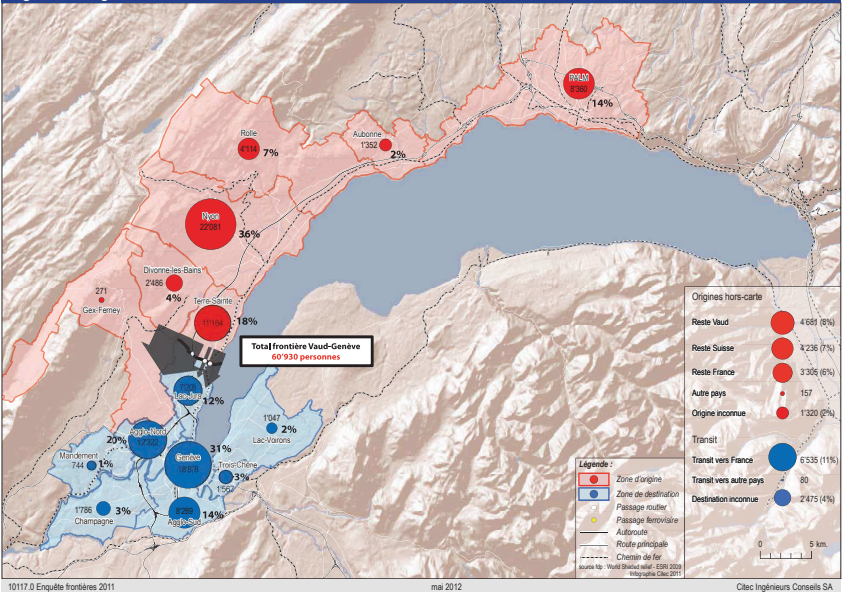
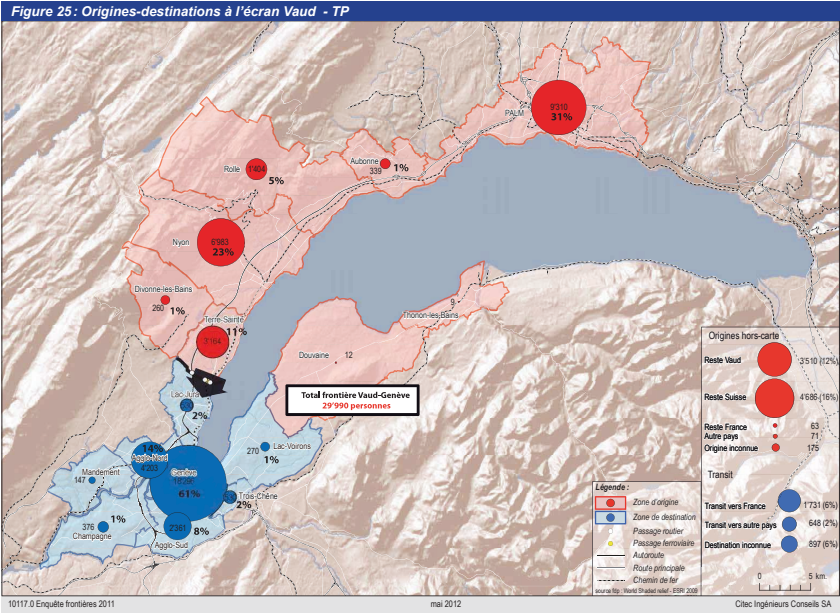


Figure 24: Origines-destinations à l'écran Vaud - TI





## Flux en entrée du canton de Genève, par moyen de transport

Solutions en mobilité

- 8% de véhicules en plus sur les axes routiers de 2005 à 2011, mais "que" 7% de personnes en plus
- Les motos/scooters et les poids-lourds dépassent 50% d'augmentation
- Le taux d'occupation des voitures reste stable à 1.27
- Les transports publics transportent 48% de passagers en plus
- La part modale des TP passe de 12% à 16%

	2005	2011	2005>2010
<b>Nombre de véh. motorisés</b>	Comptages EF redressés sur comptages DGM		
Voitures	165'001	174'680	+6%
Poids lourds	1'489	2'278	+53%
Bus & cars	1'112	986	-11%
Motos & scooters	5'728	9'050	+58%
<b>Total véhicules motorisés</b>	<b>173'330</b>	<b>186'993</b>	<b>+8%</b>

<b>Nombre de personnes</b>	Sans poids-lourds ni autocars de tourisme		
Voiture conducteurs	165'001	174'680	+6%
Voiture passagers	45'784	48'010	+5%
Motos & scooters	6'015	9'490	+58%
<b>Total véh. motorisés</b>	<b>216'800</b>	<b>232'180</b>	<b>+7%</b>
Train	23'900	32'690	+37%
Bus	1'800	5'630	+213%
Piétons Moillesulaz	3'700	5'110	+38%
<b>Total transports publics</b>	<b>29'400</b>	<b>43'430</b>	<b>+48%</b>
Vélos & vélom.	965	2'385	+147%
Piétons		1'315	0%
<b>Total modes doux</b>	<b>965</b>	<b>3'700</b>	<b>+283%</b>
<b>Total personnes</b>	<b>247'165</b>	<b>279'310</b>	<b>+13%</b>

*Date de dépôt : 16 novembre 2015*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### Rapport de M. Patrick Lussi

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En s'attellant à l'élaboration d'une loi sur la mobilité, les commissaires de la sous-commission des transports créée pour le sujet, tentent depuis ce printemps de trouver un accord sur l'avenir de la mobilité genevoise. Leur ambition est de « préciser la mise en œuvre des principes » contenus à l'article 190 de la constitution genevoise du 14 octobre 2012, dont la teneur est la suivante :

*L'Etat élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation.*

*Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés.*

*Il garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport.*

*Il encourage la mobilité douce.*

L'élément marquant de cet article constitutionnel est celui qui prévoit une garantie, celle de la liberté du choix du mode de transport. Cette garantie est accompagnée de la facilitation des déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés et l'encouragement de la mobilité douce.

Le mandat constitutionnel étant clair, on aurait pu s'attendre à ce que la loi d'implémentation le soit également. Or ce n'est pas tout à fait comme cela que les choses se passent.

Sous prétexte de vouloir répondre en même temps à une initiative populaire lancée en 2013 et visant à ce que les transports publics aient la priorité sur les transports privés, les députés de la Commission des transports ont voulu joindre cette problématique à celle de la garantie du libre choix du mode de transport, pour n'en faire qu'une seule loi.

Notre minorité estime malheureusement que le texte voté par la Commission des transports est problématique. Des conséquences négatives sont à craindre pour les entreprises, les commerces, les travailleurs pendulaires et le tourisme. C'est pourquoi notre minorité propose une série d'amendements au projet, en vous encourageant à les voter.

### **Les priorités de notre minorité**

Notre minorité souhaite une meilleure prise en compte des aspects suivants :

- l'importance de la fluidité de la circulation ;
- l'importance de garanties concernant l'accessibilité et le stationnement au centre-ville ;
- la prise en compte des intérêts du trafic professionnel, des entreprises et du commerce ;
- le refus de toute nouvelle taxe injustifiée, qui plus est dans un canton qui met déjà le citoyen-contribuable fortement à contribution.

Personne ne nie les problèmes de circulation que connaît Genève. Mais dans sa forme actuelle, ce projet de loi ne répond pas à ces priorités de manière satisfaisante.

### **Aucune amélioration de la fluidité de la circulation**

Le projet de loi crée deux types de zones au sein desquelles le trafic motorisé sera fortement dissuadé. Cette nouvelle logique de « zonage » s'écarte d'une logique des axes (voies tangentielles, radiales ou pénétrantes), plus conforme à la hiérarchie du réseau routier actuelle ainsi qu'à l'impératif de fluidité de la circulation. Suivant les endroits et le contexte, des conséquences négatives sur la fluidité de la circulation sont à craindre.

### **Les conséquences pour les commerces du centre-ville**

Genève, c'est aussi un centre-ville et un tissu d'entreprises et de commerces dont il faut tenir compte. On parle beaucoup à Genève de la baisse des chiffres d'affaires due au franc fort. Le tourisme d'achat en France voisine pénalise aussi les affaires de nos commerçants. Dans ces conditions, il est important de ne pas leur mettre des bâtons supplémentaires dans les roues.

La bonne santé de ces commerces est tributaire de la propension des Genevois à les fréquenter. Il faut donc que ceux-ci puissent accéder au



centre-ville et y stationner dans les limites du raisonnable. Or, cette loi décourage volontairement qui que ce soit à se rendre au centre-ville autrement qu'à vélo ou en transports publics. On pourra encore accéder (difficilement) au centre-ville en voiture ou en scooter ; on ne pourra juste plus vraiment s'y garer...

Cela ne veut pas dire que notre minorité ne souhaite pas entrer en matière sur une quelconque forme de limitation du trafic au centre-ville. Au contraire, certains projets de piétonisation serraient sans doute bénéfiques pour tout le monde, habitants, commerces et consommateurs. Cependant, pour rencontrer le succès escompté, ces futures zones piétonnes devront être accessibles. Les visiteurs devront pouvoir accéder aux alentours de la zone piétonne et pouvoir stationner à proximité. A Genève, cette logique se retrouve dans le projet « Clés-de-Rive » dont la réalisation est imminente.

Malheureusement, cette loi ne permet pas de garantir que cet équilibre des choses sera appliqué. Bien au contraire, les limitations du stationnement qui y sont prévues (durée, nombre de places, etc.) et la baisse annoncée de l'accessibilité du centre-ville ne tiennent nullement compte des besoins des commerces et des conditions nécessaires au succès d'une future zone piétonne.

Les conséquences sont prévisibles : la tendance au tourisme d'achat s'accroîtra encore, de même que le départ des commerces du centre-ville vers la périphérie.

## **Les conséquences pour les travailleurs pendulaires et les entreprises**

Par choix ou nécessité, une partie des travailleurs pendulaires continuera à se déplacer en véhicule privé. Ce projet de loi vise pourtant à rendre de tels déplacements quasi impossibles. Décourager les pendulaires à utiliser les véhicules deux-roues motorisés est aussi contraire au bon sens. On voudrait les encourager à reprendre la voiture que l'on ne s'y prendrait pas autrement.

Quoi qu'il en soit, inciter efficacement les pendulaires à délaisser le transport individuel motorisé pour les transports publics ne pourra se faire qu'à la condition de créer de nouvelles capacités de stationnement de type P+R. Or, rien dans cette loi ne permet d'assurer que les investissements nécessaires, d'ampleur importante, seront consentis en amont des restrictions annoncées des possibilités de stationnement pour les pendulaires au centre-ville.

L'accessibilité est pourtant une composante importante de l'attractivité d'une ville pour les entreprises. Si l'accessibilité n'est pas optimale, tant pour les employés que pour la clientèle, les entreprises seront incitées à se

déplacer en périphérie et, généralement, dans des zones plus accessibles. Les nouvelles entreprises ont, elles, tendance à privilégier d'autres lieux d'implantation au moment de démarrer leur activité. Sous sa forme actuelle, cette loi fait donc courir un danger d'appauvrissement au centre-ville.

### **Les transports publics ne sont pas encore à la hauteur**

Il faudrait donc simplement privilégier à l'avenir les déplacements en transports publics. Mais ceux-ci fonctionnent déjà au maximum de leur capacité au centre-ville. Si tous les automobilistes et autres usagers de la route devaient abandonner leurs véhicules demain pour se rabattre sur les transports publics, le réseau actuel ne pourrait pas faire face à cette demande.

S'agissant des commerces, les consommateurs ne sont pas captifs. Si l'on empêche plus que de raison le stationnement en ville et à proximité du centre, beaucoup de consommateurs renonceront simplement à venir faire leurs courses en ville au profit de commerces situés en périphérie.

Comme dans le cas des capacités de stationnement P+R dont il est fait mention ci-dessus, le succès du report modal vers les transports publics implique que des investissements importants dans les capacités des transports publics soient consentis en amont des restrictions éventuelles visant le trafic motorisé. Or, cette loi ne permet nullement de garantir que cet ordre de priorité sera respecté. On court donc le risque que des restrictions importantes visant le transport individuel motorisé soient décrétées avant que les infrastructures de transports publics nécessaires n'aient été mises en service. Il est en effet bien plus aisé de décréter des mesures d'interdiction peu coûteuses pour les budgets publics que d'entreprendre les travaux d'aménagement lourds dont dépendrait le succès de cette loi.

### **Un déséquilibre probable des calendriers de réalisation**

Dans la droite ligne des remarques ci-dessus, notre minorité craint que le compromis esquissé dans cette loi ne donne lieu à des blocages futurs. En effet, le succès de cette loi ne peut éventuellement se concevoir que suivant une application échelonnée dans le temps de ces principaux éléments, ceci en fonction d'un calendrier général de réalisation cohérent. Avant de prévoir des zones piétonnes, il faudra par exemple prévoir que des possibilités de stationnement en bordure de zone existent en suffisance. De même, avant de prévoir des restrictions de circulation affectant le trafic individuel motorisé au centre-ville, il faudrait que les infrastructures de transport public alternatives aient été créées et des parkings P+R réalisés.

Enfin, toute politique réellement volontariste de limitation du trafic motorisé de passage d'une rive à l'autre via le centre de l'agglomération ne pourra se réaliser qu'une fois la traversée du lac mise en service.

Il faut donc que cette loi se contente de poser un cadre général et des objectifs globaux à atteindre. S'agissant du régime des zones, la réalisation des mesures concrètes, avec des horizons temporels harmonisés entre eux, devrait se faire au moyen de plans d'aménagement et autres plans directeurs, soumis pour adoption au Grand Conseil.

### **Le projet doit être amélioré**

Malgré les réserves exprimées ci-dessus, notre minorité prend acte de la volonté exprimée en commission de tenter de trouver un consensus en matière de politique de la mobilité. Mais elle souhaite que ce compromis ne soit pas déséquilibré et ne se fasse pas (trop) au détriment des commerces et des usagers de la route en général. Notre minorité souhaite donc rééquilibrer quelque peu le projet voté en commission. Nous espérons ainsi corriger certaines dérives du projet tout en sauvegardant quelque peu l'esprit de consensus qui s'est dégagé lors des travaux.

Notre minorité vous propose donc quelques amendements et vous encourage à les voter.

### **Amendements proposés :**

#### **Art. 3, al. 2, lettre c (nouvelle, les lettres c à g anciennes devenant les lettres d à h)**

- c) une traversée du lac, comme prévu dans le plan directeur cantonal;

*Commentaire* : la traversée du lac est nécessaire pour désengorger le centre-ville. On ne peut pas empêcher les automobilistes de passer par la ville si on ne prévoit pas une alternative. Le succès de cette loi repose donc sur la réalisation de cette traversée. Le Conseil d'Etat en est d'ailleurs bien conscient et a inscrit la traversée du lac dans le plan directeur cantonal.

#### **Art. 3, al. 3, lettre c (abrogée)**

*Commentaire : les entreprises doivent pouvoir choisir ce qui leur convient le mieux. Les entreprises qui voient un intérêt à mettre en place des plans de mobilité le font déjà. Et suivant la taille de l'entreprise et son emplacement, un plan de mobilité ne fait aucun sens. Notre minorité est opposée à toute tracasserie supplémentaire faite aux entreprises.*

**Art. 4, al. 1, lettre c (nouvelle teneur)**

- c) les visiteurs : répondre à leurs besoins en stationnement avec disque sur la voie publique et favoriser leur parcage longue durée dans des parkings publics en ouvrage;

*Commentaire : le projet voté par la majorité prévoit une limitation de la durée de stationnement à 5 heures dans tout le canton, y compris dans les parkings publics. Cette limitation contrevient à l'autonomie communale et aura des conséquences négatives pour les commerces et le tourisme. Vous souhaitez venir faire des achats un samedi après-midi en ville, aller au restaurant et finir par un cinéma en soirée ? Impossible. Vous êtes un touriste souhaitant visiter Genève en famille pour la journée ? On ne voudra de vous que si vous venez en train. Notre minorité s'y oppose.*

*Il ne s'agit pas de demander le retour aux « zones blanches » partout. Mais les règles du stationnement et sa limitation doivent être raisonnables.*

**Art. 7, al. 2, 3 et 4 (nouvelle teneur) et al. 5 et 6 (abrogés, l'al. 7 ancien devenant l'al. 5)**

<sup>2</sup> En zone I, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics. L'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint.

<sup>3</sup> En zone II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée aux transports publics et aux deux-roues. Dans cette zone, le trafic de transit est fortement restreint. Des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir l'accès du transport individuel motorisé. Des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos.

<sup>4</sup> En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports collectifs. La gestion du trafic et l'aménagement de ces axes ont pour but de favoriser le transfert modal, notamment en facilitant l'accès

aux parkings relais. Dans la mesure du possible, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transport sont prévus sur ces axes.

*Commentaire : notre minorité n'est pas opposée au principe du compromis. Mais elle souhaite que ce compromis ne se fasse pas (trop) au détriment des commerces et des usagers de la route en général.*

*Nous vous proposons de reprendre le texte du PL 11604 du Conseil d'Etat. Les principes du zonage et de l'encouragement des transports publics et de la mobilité douce seraient ainsi sauvegardés, mais tout en écartant les mesures concrètes les plus dommageables.*

*Notre minorité refuse aussi le principe du stationnement payant pour les deux-roues motorisés. Il s'agit d'une nouvelle taxe injustifiée. Et si un automobiliste décide de laisser sa voiture au garage et d'y préférer un scooter, la fluidité du trafic s'en trouvera améliorée.*

**Si l'amendement proposé de cet article 7 est refusé, il y aura lieu alors de proposer au vote ces amendements :**

**Art 7, al. 3, lettres e et f (abrogées)**

**Art 7, al. 4, lettres e et f (abrogées)**

En fonction de ce qui précède, notre minorité vous recommande, Mesdames, Messieurs les députés, d'accepter et de voter les amendements présentés.

*Date de dépôt : 17 novembre 2015*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### Rapport de M. Pierre Vanek

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Nous sommes appelés à voter – ou non – le contreprojet élaboré par une sous-commission de la Commission des transports à l'IN 154, « Pour des transports publics plus rapides ! ».

Cette initiative populaire constitutionnelle propose l'adjonction d'un 5<sup>e</sup> alinéa à l'art. 190 de notre constitution cantonale, dans sa section 8 concernant la mobilité, ceci au niveau de l'art. 190 qui définit les principes généraux régissant la politique globale de l'Etat de Genève en la matière.

Cette initiative constitutionnelle a dépassé le nombre de signatures valables nécessaires et a été admise comme respectant les critères légaux et la conformité au droit supérieur nécessaires pour pouvoir être inscrite dans notre constitution genevoise.

**L'initiative propose une idée simple frappée au coin du bon sens, l'idée que le réseau des transports publics doit être aménagé et la circulation routière réglée pour donner matériellement la priorité aux transports publics dans nos rues et sur nos routes.**

Une idée simple introduisant un principe général à mettre en œuvre dans la législation et dans la pratique, et de nature à permettre, sans coûts supplémentaires significatifs, une augmentation importante de la cadence des bus et des trams, une multiplication du nombre de passagers-ères transportés, une augmentation significative de la « vitesse commerciale » des TPG, une fluidification du trafic lié à la réduction correspondante du trafic individuel motorisé, une réduction concomitante de la pollution, une amélioration en conséquence de la santé de nos concitoyen-ne-s, etc.

**Cette priorité aux transports en commun figure déjà depuis un certain temps dans la constitution bâloise et ce canton ne s'en porte pas plus mal au contraire !**

Ainsi, cette initiative, soumise au peuple, aurait toutes ses chances d'être adoptée et servirait – modestement – de base pour contribuer à infléchir notre politique de la mobilité en faveur des transports en commun, ce qui correspond à une exigence manifeste face aux défis écologiques, sanitaires et sociaux auxquels notre République est confrontée en la matière.

### **Doit-on continuer à faire semblant de ménager la chèvre et le chou ?**

Par ailleurs, face à d'autres propositions dont le coût se chiffre en milliards, la traversée autoroutière du lac notamment, la mise en œuvre de cette initiative serait d'un coût fort modeste.

Mais une majorité de notre parlement, par dogmatisme partisan déplacé, a refusé d'approuver cette idée simple et refusé de dire OUI à l'initiative des Verts.

Quel dommage ! En effet, comme le disait dans cette enceinte lors du débat précédent sur cette initiative notre ancienne collègue Lisa Mazzone :

***« On a constaté que ménager la chèvre et le chou ne menait qu'à un blocage généralisé que tout un chacun déplore et qu'il s'agit maintenant de dépasser. »***

Notre estimé collègue Thomas Wenger du groupe socialiste déclarait dans le même esprit et en employant la même métaphore horticolo-zoologique :

***« Sur le fond, il faut clairement soutenir cette initiative. Pourquoi ? Parce qu'on ne peut plus ménager la chèvre et le chou. On ne peut plus faire passer tout le monde – voitures, trams, vélos, etc. – sur tous les axes... »***

Ainsi l'affaire semblait claire et la « suprême autorité » des citoyen-ne-s était appelée à arbitrer entre chèvre et chou, conformément à nos traditions démocratiques et à la demande de plus de 10 000 de nos concitoyen-ne-s... Ceci non pas en choisissant le primat des choux sur les chèvres ou réciproquement, mais en modifiant modestement l'équilibre existant, en l'infléchissant en direction des transports collectifs et publics.

La majorité de droite et d'extrême droite de ce parlement a refusé ce choix, ce qui est son droit, et a entrepris de se soustraire à l'arbitrage du peuple sur cette question, ce qui est démocratiquement plus discutable.

Elle a voulu éviter que la question de principe posée par l'initiative soit soumise aux citoyen-ne-s, de crainte évidemment qu'ils-elles l'acceptent, comme a été acceptée la dernière initiative sur la mobilité douce.

## Une mécanique bien peu démocratique

La manœuvre a été la suivante :

1. Engager les travaux sur un contreprojet à l'initiative pour éviter de poser dans les urnes la question simple du OUI ou du NON populaire à celle-ci.
2. Eluder le débat de fond et de principe... sur le principe proposé, en portant le débat sur un contreprojet, non plus de rang constitutionnel, mais de rang législatif seulement. Cette possibilité étant une nouveauté discutable introduite par la constitution trompeuse et rétrograde adoptée en 2012.
3. Se saisir d'un projet de loi élaboré par le Conseil d'Etat et ses services pour en faire la base du contreprojet, fort touffu, en y mettant toutes sortes de choses en faveur des chèvres et des choux et des ménagements réciproques qu'ils se doivent.
4. Conditionner quelques-uns des ménagements que les chèvres devraient au choux au retrait par les Verts de leur initiative, sans consulter – évidemment ! – les plus de 10 000 citoyen-ne-s dont votre serviteur, qui ont signé et fait signer cette initiative.
5. Le résultat des courses, si la manœuvre réussit, comme imaginé par les Machiavels aux petits pieds, qui l'ont mise au point, étant que le peuple ne sera pas consulté du tout, puisque le contreprojet cessera d'en être un au moment du retrait de l'initiative, pour devenir une loi ordinaire et que le peuple ne sera alors appelé aux urnes que si un référendum était lancé et aboutissait : avec comme effet de tous ces efforts en cas d'approbation du référendum... le maintien tel quel du statu quo ante.

Cette manœuvre est discutable. Mais les Verts qui « avaient la main » dans cette affaire comme initiant-e-s ont cependant entrepris de s'y risquer et de troquer leur initiative contre une série de dispositions législatives, dont certaines sont intéressantes, d'autres beaucoup moins.

La position du représentant d'EAG dans la sous-commission a été – avec toute la modération et l'esprit consensuel, voire la mollesse coupable qui le caractérise – d'accompagner les travaux de celle-ci, en indiquant cependant clairement que s'il s'était agi de notre initiative nous ne serions sans doute pas entrés dans ce « marché ».



## **Pour un libre choix dans les urnes et par nos concitoyens en matière de transports**

Ceci par respect des signataires de l'initiative d'abord et parce que nous pensons en effet que l'arbitrage populaire peut servir à débloquent une situation engluée par l'absence de choix clairs de notre collectivité en matière de politique des transports.

Nous pensons que les citoyen-ne-s ont le droit d'exercer aussi – collectivement et dans les urnes – ce « libre choix du mode de transport » dont on nous rebat les oreilles !

Cet accompagnement par le représentant d'EAG du long processus du contreprojet a été interrompu au dernier moment par un amendement de dernière minute venu infléchir le projet vers la droite.

Cet amendement a été la goutte d'eau qui a emporté en commission un vote négatif personnel de votre serviteur, approuvé ensuite lors du dernier caucus du groupe EAG auquel il a soumis sa position.

Cet amendement de dernière minute approuvé par une majorité de la sous-commission est intervenu à l'art. 3 concernant les infrastructures. Il s'agit de la lettre c de l'alinéa 2.

Alors que jusqu'au 12 octobre dernier, le contre-projet en l'état évoquait *« l'attente d'une éventuelle réalisation d'un boucllement autoroutier »* (en clair une éventuelle traversée autoroutière du lac... la sous-commission a voté majoritairement en faveur de la formulation suivante *« l'attente d'un boucllement autoroutier par une traversée du lac »*.

Cet imposition arrogante de dernière minute, à prendre ou à laisser, est scandaleuse, alors que dans un esprit de concessions mutuelles, de compromis et de consensus, on aurait pu imaginer le retrait simultané de l'initiative des Verts pour la priorité aux TPG d'un côté et le retrait de l'initiative PLR pour la traversée du lac de l'autre... on a une situation où :

- A. La majorité des partisans du contreprojet qui nous est soumis exige le retrait de l'initiative des Verts avant qu'elle ne soit soumise au peuple, en menaçant, sinon, de durcir encore le texte du contreprojet par des amendements qu'ils qualifient eux-mêmes de « hard ».**
- B. La majorité des partisans du contre-projet exige par contre que la grande traversée du lac proposée par l'initiative du PLR soit inscrite comme un fait acquis dans la loi avant que la question ne soit soumise au peuple.**

Ceci à un moment où le gouvernement cherche à accréditer l'idée de son financement possible par un prétendu « partenariat » public-

privé. Pire, même si l'initiative PLR était rejetée, ladite traversée serait toujours inscrite dans la loi !

C. En outre, aux chapitres des initiatives toujours, ce contreprojet comporte des modifications législatives significatives qui réduisent (avant qu'elle n'ait été mise en œuvre) la portée de l'IN 144 « Pour la mobilité douce... » ceci en réduisant et en diluant les exigences précises qu'elle a inscrit dans la loi du fait de son acceptation par le peuple, ceci sans que ses auteur-e-s ne soient même consultés ou entendus.

Ce triple tour de force antidémocratique appelle le rejet de ce contreprojet auquel je vous invite par le présent rapport...

### **Echantillonnage des défauts de ce mauvais contreprojet**

Quelques remarques critiques, de loin non exhaustives, viennent encore appuyer cette position de refus du contreprojet.

L'art. 1 affirme que le contreprojet entend juste « *préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité énoncés à l'article 190 de la Constitution* ».

On aurait pu écrire pour enfoncer le clou « *préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité énoncés à l'article 190 de la Constitution, en évitant que ne soit inscrit dans ces principes celui de la priorité aux transports en commun proposé par initiative populaire des Verts à ce sujet* ».

L'art. 3 affirme en son premier alinéa que « *La politique globale de la mobilité répond à la demande de mobilité de façon différenciée selon les usages* ».

A notre avis cette vision prend les choses à l'envers. La politique globale de la mobilité devrait tout d'abord viser à limiter au minimum les déplacements inutiles et contraints, notamment par un urbanisme et un aménagement du territoire suffisamment dense qui favorise la mixité des activités (logements, loisirs, commerces, etc.).

**Inscrire dans la loi qu'il faut « répondre à la demande » ouvre la porte à toutes sortes de « fuites en avant » sans chercher à se donner les moyens de maîtriser la mobilité à la source.**

L'intention de créer des bus à haut niveau de service (BHNS) évoquée à la lettre b de l'alinéa 2 du même article est à saluer ! Mais comment croire à ces intentions lorsqu'on sait que le Grand Conseil se refuse à voter quelques millions en plus pour simplement maintenir les prestations actuelles des TPG ?

La lettre d du même alinéa introduit une formulation vague et au rabais par rapport au texte issu de l'initiative 144 sur la mobilité douce : la politique d'aménagements cyclables voulue par le souverain est sacrifiée.

Ce caviardage relativise toutes les « avancées » du contreprojet. En effet, si on peut aussi facilement bazarder des dispositions voulues par le peuple, on pourra le faire encore plus facilement par rapport aux quelques points positifs de ce contreprojet, voulu pour des raisons tacticiennes par quelques dizaines de député-e-s et non par le souverain directement.

La lettre f sur les pôles d'échange est symptomatique : « dans la mesure du possible » n'est employé dans cette loi que lorsqu'il s'agit de piétonniser...

La lettre g prévoit « des parcs relais et des P+Bike prioritairement situés aux entrées de l'agglomération ». C'est une bonne déclaration d'intention, mais « aux entrées » est vague : de quel côté de la frontière parle-t-on ? Car, assez indéniablement, les entrées de l'agglomération sont au-delà des frontières cantonales. Quid du financement de ces parcs relais combattu en référendum par le MCG ?

L'alinéa 3 du même article évoque de belles choses :

- a) *les services d'auto-partage;*
- b) *l'usage du covoiturage non professionnel;*
- c) *la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprises visant à inciter à l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce pour le trafic pendulaire, ainsi qu'à réduire les possibilités de stationnement en entreprise.*

Mais ces mesures à teneur de la loi doivent être « encouragées » seulement et ce par l'Etat et les établissements publics autonomes uniquement, ceci à titre d'exemple. Celui-ci, comme ces derniers, comme aussi les entreprises privées dès une certaine taille devraient être *tenus* de mettre en place *effectivement* ces mesures. Pour le moment celles-ci font joli à la devanture du projet, mais ont bien peu de chances de passer de l'idée à la réalisation.

L'art. 4 concernant la gestion du stationnement est problématique également. En son alinéa 1, comme à l'article 3, alinéa 1, c'est la « logique de la demande » qui prime, là où on devrait au contraire cesser de vouloir mécaniquement « répondre à la demande », en particulier en matière de stationnement, qui devrait *a contrario* être utilisé aussi comme un levier de régulation du trafic, en le diminuant.

La lettre a dudit alinéa est d'une logique étrange : en quoi le parage à proximité immédiate du domicile encouragerait-il l'utilisation d'autres modes de transport pour les déplacements quotidiens ? C'est même exactement l'inverse qu'on peut attendre : plus la voiture est stationnée proche de chez soi, plus il sera tentant de s'en servir !

L'art. 5 appelle une série de questions, je vous en livre ici deux :

- Sur l'alinéa 1 : Le découpage en « zones » n'est-il pas discutable au niveau du principe même, car, pour les TPG, la priorité au centre-ville est nécessaire, mais insuffisante : un tram ne doit-il pas avoir la priorité sur tout son trajet pour assurer la fréquence et une vitesse commerciale suffisante ?
- L'alinéa 2 affirme que : « *Les zones sont délimitées par des axes du réseau ferroviaire et du réseau routier structurant. Elles bénéficient d'une offre de stationnement adaptée.* » Petite question : adaptée à quoi ?

L'art. 7 en son alinéa 3 sur la Zone I, lettre c prévoit une limitation de vitesse adaptative par des panneaux lumineux. Des axes y seront limités à 30 km/h aux heures de forte demande et à 50 km/h le reste du temps.

Mais cette expérimentation paraît hasardeuse : il est déjà assez difficile de faire respecter les zones 30 avec marquages au sol et aménagements *ad hoc* : des panneaux seuls ne suffisent généralement pas pour faire respecter une zone 30 : des panneaux lumineux temporaires sans doute encore moins...

A la lettre e du même alinéa on peut relever que la dérogation de 20% de la compensation systématique des places de stationnement énoncé la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement est un « minimum syndical » : en Ville, le taux de motorisation des ménages chute progressivement.

En compensant intégralement (à savoir en maintenant le même nombre de places de parking) on augmente donc mathématiquement les places pour les pendulaires et visiteurs. Cette dérogation permettra donc peut-être juste pour un temps de *stabiliser* le nombre de places visiteurs/pendulaires. On devrait être plus ambitieux !

L'alinéa 4 du même article sur la Zone II prévoit en sa lettre b que « des axes routiers structurants soient aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé ».

La fluidité du TIM sur ces axes routiers structurants semble ici prioritaire sur la priorité donnée à la mobilité douce et aux TP dans la zone II. Il y a sur ce point contradiction entre la logique des zones et la logique des axes,

puisque à l'intérieur de la zone II il y a des « axes » différenciés qui priment sur le régime de la zone.

A la lettre c suivante on prévoit que « *des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos* ». La loi H 1 80 demande explicitement non pas que « des axes sont aménagés de façon à favoriser... » mais bien que des aménagements directs, continus et sécurisés soient construits pour tout le réseau primaire et secondaire. Il s'agit d'un recul considérable !

A la lettre e : les 10% de dérogation seulement au principe de compensation des places de stationnement est manifestement insuffisant si l'on veut viser un objectif de priorité aux transports publics.

Pour permettre aux TP d'avoir la priorité il faudra dégager de la place sur la voie publique aux heures de pointe. Difficile si le stationnement reste à peu près équivalent à aujourd'hui...

**Au vu de ces arguments nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les député-e-s, pour les motifs de respect des droits démocratiques invoqués et pour permettre au peuple de dire son mot sur la politique des transports, comme aussi au motif des défauts intrinsèques du contreprojet, à refuser ce projet de loi.**