



*Date de dépôt : 20 avril 2026*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Louise Trottet, Cédric Jeanneret, Julien Nicolet-dit-Félix, Yves de Matteis, Angèle-Marie Habiyakare, Lara Atassi, Pierre Eckert pour un plan mobilité d'urgence lors de congestion à moyen terme**

*Rapport de majorité de Stéphane Florey (page 3)*

*Rapport de minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 19)*

## **Proposition de motion**

**(3129-A)**

### **pour un plan mobilité d'urgence lors de congestion à moyen terme**

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

- les travaux conséquents liés à la mise en place des réseaux thermiques structurants (RTS), dont la pertinence aigüe n'est plus à remettre en cause ;
- les problèmes de circulation inhérents à ce type de travaux majeurs, dans un canton-ville encore très dépendant de l'automobile comme Genève ;
- l'importance de mettre en place des mesures concertées et efficaces afin de garantir au maximum la fluidité des déplacements d'urgence ainsi que professionnels comme privés sur le territoire cantonal,

invite le Conseil d'Etat

- à mettre en place une stratégie axée sur l'efficacité du trafic, par exemple en privilégiant les transports professionnels, transports publics et la mobilité active, et à renforcer ses collaborations avec les communes concernées dans ce processus ;
- à remplacer toute piste cyclable, tout trottoir ou toute voie de bus impacté par les travaux ;
- à mettre en place une plateforme attractive pour encourager le covoiturage ;
- à évaluer la pertinence de mettre en place, de manière transitoire, un péage urbain pour la durée des travaux, dont il définirait les exceptions et la tarification par règlement.

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de Stéphane Florey

La commission des transports a examiné la proposition de motion 3129 lors des séances du 17 février et du 3 mars 2026 sous la présidence de M. Pascal Uehlinger et en présence de MM. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités (DSM), et David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports. Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>me</sup> Rania Nassereddine que le rapporteur remercie de la qualité de son travail.

### Audition de M<sup>me</sup> Louise Trottet, auteur

M<sup>me</sup> Trottet explique que cette motion dresse un état des lieux en lien avec la situation telle qu'elle se présentait il y a un an, période qui n'est pas si éloignée et dont plusieurs éléments demeurent d'actualité. Elle rappelle que cette période a été marquée par une accumulation importante de chantiers dans le canton, notamment en lien avec les travaux relatifs aux réseaux thermiques structurants. A l'époque ces travaux avaient suscité de nombreuses manifestations d'insatisfaction au sein de la population, en raison des ralentissements engendrés et des conséquences économiques liées aux embouteillages. Si ces derniers se sont quelque peu atténués, notamment en raison d'un ralentissement dans la distribution des autorisations de construire, le problème n'est toutefois pas résolu. Des chantiers vont se poursuivre ces prochaines années, en particulier dans le cadre du développement des réseaux thermiques structurants et d'autres projets d'envergure à Genève, laissant présager la persistance de ces difficultés. Elle précise qu'un chantier en soi ne constitue pas un problème, pas plus que la mise en place d'un réseau thermique structurant, toutefois la question centrale réside dans la manière dont le canton fait face à ces travaux.

Elle présente ensuite un florilège non exhaustif d'exemples, notamment en lien avec des travaux des SIG. Elle souligne que les nuisances engendrées par ces chantiers ont un impact pour l'ensemble de la population. Elle évoque également la question des compensations financières pour les différents acteurs concernés.

Elle se réfère à une illustration qu'elle juge plus parlante que des statistiques, lorsqu'une portion de voirie est réduite en raison d'un chantier, il convient de réfléchir en termes de modes de transport efficaces en surface.

Elle présente trois images représentant un même nombre de personnes transportées : d'abord en transport individuel motorisé, à vélo, et en bus. La comparaison met clairement en évidence la différence de surface occupée selon le mode de transport utilisé.

Elle indique que, s'agissant du cadre légal sous-tendant la motion, il s'agit principalement de la loi sur les voies cyclables, actuellement mise en œuvre par le département de la mobilité. Cette loi prévoit notamment que, lorsqu'un axe cyclable est obstrué, en particulier en cas de chantier, celui-ci doit être remplacé et ne peut être simplement interrompu. Or, ces dernières années, plusieurs chantiers ont entraîné l'interruption de voies cyclables sans solution alternative, avec pour conséquence une mise en danger des cyclistes et un impact négatif sur la fluidité générale du trafic. Elle relève qu'il existe aujourd'hui un certain vide en matière de planification des chantiers et d'anticipation de leurs effets sur les axes cyclables.

Finalement, la motion demande la mise en place de plans de mobilité privilégiant les modes de transport les plus efficaces, notamment les transports publics et la mobilité douce, tout en tenant compte des usagers qui ne peuvent se déplacer aisément sans véhicule individuel, tels que les professionnels ou les personnes à mobilité réduite. Elle préconise un accent particulier sur les aménagements cyclables dans le cadre des chantiers, avec des solutions pouvant se révéler créatives lorsque la congestion devient trop importante. Elle évoque également la possibilité de campagnes de communication, incluant des simulations de temps de parcours et d'attente en voiture entre deux points donnés, afin d'inciter à un report modal. Elle précise que la motion vise avant tout à ouvrir des pistes de réflexion et à soulever des questions. Elle se déclare ouverte à d'éventuels amendements dans l'objectif de faire progresser ces enjeux de mobilité. Enfin, elle présente une image du quai Gustave-Ador en mai 2024, montrant une piste cyclable entièrement obstruée par des barrières de chantier, ainsi qu'un exemple similaire sur la route du Grand-Lancy, observé un an auparavant, également sans alternative proposée.

Un commissaire UDC demande si elle a analysé les mesures mises en œuvre par la Ville de Berlin. Il relève qu'à Berlin, l'accès au centre-ville est soumis à l'acquisition d'un macaron, disponible notamment dans les stations-service, ce qui ne constitue pas à proprement parler un péage urbain. En l'absence de ce macaron, les véhicules ne sont pas autorisés à circuler dans la zone concernée, sous peine d'amende.

M<sup>me</sup> Trottet demande à quelles conditions est soumis ce macaron.

Le commissaire répond que tout véhicule souhaitant circuler dans la ville de Berlin doit être muni d'un macaron.

M<sup>me</sup> Trottet fait remarquer qu'il s'agit, selon elle, d'une forme de péage urbain.

Le commissaire précise que la mise en place d'un système basé sur celui de la ville de Berlin pourrait constituer une solution pour réduire le trafic motorisé, en particulier le trafic de transit. Il cite à titre d'exemple les nombreuses navettes assurant la liaison entre l'aéroport et la France, notamment en direction de Thonon. Finalement, il indique qu'il souhaitait uniquement savoir si cette option avait été envisagée.

M<sup>me</sup> Trottet répond par la négative. Elle rappelle, comme elle l'a indiqué précédemment, que l'objectif est d'ouvrir le débat afin d'identifier des solutions adaptées.

Une commissaire PLR se dit curieuse, dans la mesure où la motion 3129 vise à favoriser les transports professionnels. Elle relève qu'un autre projet de loi prévoit précisément la mise en place d'une stratégie axée sur l'efficacité du trafic, notamment en privilégiant les transports professionnels. Elle se déclare surprise de constater que les Verts ont indiqué ne pas vouloir soutenir ce projet de loi si l'obligation de recourir à des véhicules électriques n'y est pas intégrée. Elle demande dès lors si la motion 3129 prend en compte l'ensemble des transports professionnels, comme elle le laisse entendre, ou si elle ne vise que certaines catégories spécifiques.

M<sup>me</sup> Trottet précise que, pour sa part, cette motion vise, en période de congestion, à favoriser les usagers qui ont véritablement besoin de se déplacer. Elle indique s'exprimer en son nom propre.

Un commissaire du Centre indique avoir une interrogation relative à la définition et à l'aspect quantitatif de la congestion. Il relève que Genève connaît une situation de saturation quasi quotidienne et il s'interroge dès lors sur les critères permettant de qualifier un niveau de congestion plus ou moins élevé, ainsi que sur le seuil à partir duquel un plan de mobilité spécifique devrait être déclenché.

M<sup>me</sup> Trottet souligne qu'il s'agit d'une question pertinente. Elle relève que Genève peut effectivement être considérée comme souffrant d'une congestion chronique ; toutefois, elle souligne que les chantiers engagés depuis un an présentent un caractère exceptionnel. Elle estime qu'il appartiendrait au département de fixer un seuil déterminant.

Un commissaire UDC remercie pour les explications fournies. Il explique avoir le sentiment que la motion est, dans une large mesure, déjà appliquée depuis un certain temps.

Il relève que la mise en place d'une stratégie en matière de mobilité a d'ores et déjà été adoptée, même si l'UDC s'y était opposée à l'époque. Il rappelle

que le Grand Conseil a voté la LMCE ainsi que les cinq plans d'action relatifs notamment au trafic professionnel, aux transports publics et à la mobilité active, estimant que les orientations sont déjà clairement définies dans ces instruments.

Il exprime des réserves quant à la faisabilité de certaines propositions, notamment l'idée de remplacer systématiquement toutes les pistes cyclables en cas de travaux, ce qu'il juge difficilement réalisable en pratique.

S'agissant de la mise en place de plateformes de covoiturage, il considère que de telles solutions existent depuis longtemps et sont déjà largement développées, et s'interroge sur la pertinence d'une intervention accrue de l'Etat dans ce domaine.

Il ajoute encore que la question du péage urbain a déjà fait l'objet de débats et souligne qu'il n'existe actuellement pas de base légale permettant son introduction à Genève. Il rappelle qu'une réflexion avait été engagée au niveau fédéral, Genève s'étant inscrite pour réaliser un péage urbain à l'essai. Toutefois, il indique que ces essais semblent compromis, le Conseil fédéral ne paraissant plus soutenir cette option. Il estime donc que la motion n'a, selon lui, plus lieu d'être.

M<sup>me</sup> Trottet le remercie de ses remarques et indique que le point de désaccord porte, selon elle, sur l'idée selon laquelle l'existence d'objectifs et d'un cadre légal signifierait qu'aucune action supplémentaire ne serait nécessaire.

Elle souligne au contraire que ce cadre légal doit précisément être respecté, en particulier la loi sur les pistes cyclables. Elle rappelle qu'en cas d'interruption d'un axe cyclable, celui-ci est censé être remplacé par un itinéraire clair et identifiable, conformément à l'interprétation actuellement mise en œuvre par le département.

Elle ajoute que des avancées ont déjà été réalisées par le département en matière de sécurité des cyclistes au niveau des chantiers depuis le dépôt de la motion, même si, au sein de la communauté cycliste, le sentiment demeure que ces mesures restent insuffisantes.

S'agissant de l'argument selon lequel il ne serait pas possible de remplacer un axe cyclable lors de travaux, elle relève que l'on pourrait, par analogie, tenir le même raisonnement à l'égard des automobilistes. Elle mentionne des situations dans lesquelles la voirie est maintenue pour les transports individuels motorisés, tandis que la piste cyclable est supprimée, estimant que dans une période de congestion, la priorité devrait au contraire être accordée aux modes de déplacement les plus efficaces.

Un commissaire LJS relève que, depuis le dépôt de cette motion, le département a mis en place une commission de coordination des chantiers. Il indique que les problèmes de trafic sont souvent liés à des habitudes bien ancrées, telles que l'usage systématique de la voiture. Il s'interroge dès lors sur la possibilité de profiter de la fermeture temporaire de certaines rues, parfois pour plusieurs semaines ou mois dans le cadre de la pose de systèmes énergétiques, pour accompagner les personnes dont les places de stationnement habituelles seraient supprimées et qui seraient ainsi amenées à modifier leurs habitudes de déplacement. Il évoque notamment la possibilité de mettre en place des dispositifs d'accompagnement, éventuellement en partenariat public/privé, afin d'aider ces usagers à se tourner vers des modes de transport plus compatibles avec la fluidité du trafic. Il mentionne, à titre d'exemple, des cours de conduite à vélo réalisés par Pro Vélo destinés soit à des personnes souhaitant se remettre en selle, soit à celles n'ayant jamais pratiqué et il demande si de telles mesures d'accompagnement sont envisagées ou à l'ordre du jour.

M<sup>me</sup> Trottet indique qu'il s'agit d'une piste intéressante. Elle mentionne l'exemple d'un événement organisé par la Fondation Modus, dans le cadre duquel des participants s'étaient engagés à laisser leur voiture au parking pendant un mois. En contrepartie, ils bénéficiaient d'un abonnement combiné incluant les TPG ainsi que Mobility, afin de tester un mode de vie sans transports individuels motorisés. Elle précise toutefois ne pas avoir connaissance d'expériences similaires mises en œuvre spécifiquement dans le cadre de fermetures de rues liées à des chantiers. Elle relève que la mise en place d'un tel dispositif soulèverait plusieurs questions, notamment quant au périmètre des usagers concernés. Elle ajoute enfin que certains réaménagements de rue peuvent également constituer des occasions de repenser la mobilité à l'échelle locale, citant à titre d'exemple la rue de Carouge.

### **Discussion sur la motion**

Un commissaire UDC indique que, selon lui, cette motion manque de sérieux. Il estime qu'une audition du département pourrait éventuellement se justifier afin d'obtenir un bilan des éléments déjà adoptés, notamment les plans d'action, les plans d'application ainsi que la LMCE. En revanche, il ne voit pas l'intérêt d'aller au-delà. Il prend l'exemple de la rue du Rhône, où même les bus n'ont temporairement plus pu circuler, dans ce cas des solutions ont toutefois été trouvées et les lignes ont été déviées. Il considère que, lorsqu'un chantier impose une réduction des surfaces de circulation, il n'existe pas d'alternative réaliste. Il relève, concernant l'exemple de la route du

Grand-Lancy précédemment cité, qu'il ne serait pas sérieux d'envisager la fermeture du trafic automobile sur un axe principal. Si la piste cyclable a dû être légèrement réduite, il estime qu'il faut s'en accommoder. Les voies de circulation n'étant pas extensibles et Genève présentant des contraintes évidentes, il considère qu'en dehors d'une éventuelle audition du département, la poursuite des travaux de commission constituerait une perte de temps.

Un commissaire LJS souligne que la motion est sérieuse, à tel point qu'elle ne lui paraît toutefois pas apporter d'éléments véritablement nouveaux, dès lors que la plupart des mesures évoquées sont, selon lui, déjà mises en œuvre, à l'exception de la dernière invite. Il estime qu'il serait peut-être opportun d'affiner les premières invites afin de les rendre plus précises et plus percutantes. Il indique en revanche être réservé quant à la dernière invite. Il rappelle que même le Conseil fédéral a renoncé à avancer sur la question et il souligne qu'il n'est pas possible d'introduire un péage sur le territoire suisse sans l'aval de Berne. Selon lui, si les premières invites peuvent avoir le mérite de rappeler des orientations déjà engagées, la dernière pose problème.

Un commissaire PLR estime que la motion doit faire l'objet d'une réponse du Conseil d'Etat. Il relève que le constat dressé par les Verts lui paraît réjouissant, dans la mesure où il traduit une reconnaissance du fait que ces chantiers constituent également une source de nuisances pour les personnes se déplaçant autrement qu'à deux-roues. Il y voit une forme d'évolution vers une prise en compte plus large des différents modes de transport. Il estime qu'il serait plus simple, dans un premier temps, d'entendre le département afin qu'il présente l'état des mesures déjà mises en œuvre en lien avec la motion. Sur cette base, la commission pourrait ensuite déterminer s'il est nécessaire de procéder à d'autres auditions. Il considère qu'à ce stade, il convient de commencer par le département et d'aviser ensuite.

Une commissaire MCG estime également qu'il convient d'entendre le département dans un premier temps, puis d'aviser, le cas échéant, quant à la suite à donner à cette motion.

Sans opposition de la commission, l'audition du département est adoptée.

### **Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et de M. David Favre, directeur général de l'OCT**

M. Maudet estime que cette motion est circonstancielle, en lien avec l'épisode de crise survenu lors du démarrage des chantiers des services industriels sur les réseaux thermiques structurants.

S'agissant de la première invite, il indique que le département a déjà eu l'occasion de présenter la stratégie mise en place et que celle-ci donne satisfaction dans les milieux professionnels.

Concernant la deuxième invite, il précise que le département ne remplace pas systématiquement les pistes cyclables, les voies de bus ou les trottoirs. Il cite notamment l'exemple de la rue d'Italie, où des places de stationnement ont été supprimées afin d'aménager une voie de bus, ce qui a contribué à améliorer la fluidité dans ce secteur. Il relève que la fermeture d'une partie du tronçon entre la rue du Rhône, la rue d'Italie et la rue Pierre-Fatio entraîne désormais d'autres difficultés, mais estime que cet exemple illustre que l'invite n° 2 a déjà été mise en œuvre.

S'agissant de la plateforme destinée à encourager le covoiturage, il indique qu'il s'agit d'une piste envisagée à moyen terme, notamment à la faveur du cadre légal récemment adopté par le Grand Conseil, permettant le développement de plateformes de covoiturage, y compris en lien avec la France voisine et les parkings relais, afin de favoriser le report vers le covoiturage ou les transports publics. Il rappelle que, si la motion devait être adoptée, elle fera l'objet d'un rapport dans un délai d'environ six mois.

Il indique également que cette motion demande un point de situation. Il précise que, si la commission estime utile de disposer d'un tel point, elle peut adopter la motion et le département présentera un rapport dans un délai de six mois. A l'inverse, si la commission considère que les informations ont déjà été fournies, elle peut refuser l'entrée en matière et l'objet en restera là.

Il poursuit avec la quatrième invite, qu'il met en relation avec le rapport déjà réalisé sur ce point. Il indique que cela lui permet de faire une incise sur la demande adressée au conseiller fédéral Rösti. Il précise que ce dernier a répondu et que sa réponse a été transmise au sautier.

Il explique alors qu'il y a eu, par le passé, une volonté du Conseil d'Etat de répondre à une sollicitation de l'ancienne conseillère fédérale Sommaruga visant à inclure Genève parmi cinq villes suisses appelées à modéliser un système de péage urbain. Il s'agissait des cinq plus grandes villes du pays. Il indique que le travail a été réalisé et qu'une étude a été menée avec un financement de la Confédération ainsi que du canton de Genève, pour un montant d'environ 250 000 francs.

Cette étude a été présentée précédemment à la commission et elle avait donné lieu à des discussions politiques sur l'opportunité d'introduire un péage urbain. Il relève que l'étude était intéressante dans la mesure où elle apportait des réponses à plusieurs questions, notamment sur l'emplacement possible du péage urbain, le périmètre concerné et les impacts potentiels. Il précise que

cette étude a été réalisée dans un cadre fédéral, à la demande de la Confédération et sous l'impulsion du DETEC, dont la direction a depuis changé. M. Rösti est aujourd'hui à sa tête et apparaît moins favorable à la logique du péage urbain que ne l'était M<sup>me</sup> Sommaruga. Il indique qu'il avait été demandé de ne pas publier immédiatement le rapport, la Confédération souhaitant communiquer de manière coordonnée sur les cinq villes concernées.

Le DETEC, en tant que mandant du projet, avait souhaité maintenir cette réserve et il précise que près d'une année s'est écoulée depuis lors. Il ajoute qu'à la suite d'une demande du président de la commission, une lettre a été adressée à M. Rösti au début de l'année. Celui-ci a répondu dans un délai d'environ un mois, indiquant que la question serait examinée par le Bureau le jeudi 5 mars 2026 et demandant d'attendre encore. Il précise que le Bureau devra désormais décider s'il donne suite à cette demande et attend toujours la communication fédérale. M. Rösti aurait indiqué que cette communication interviendrait dans le courant de l'année 2026. Il précise que la décision pourrait également être prise de transmettre le rapport au Grand Conseil et de l'inscrire à l'ordre du jour ordinaire. Il indique que de nombreux éléments relatifs à la question du péage urbain figurent déjà dans ce rapport et répondent en grande partie aux demandes de la motion, même si celle-ci évoque spécifiquement l'hypothèse d'un péage urbain transitoire. Il estime que les informations disponibles dans ce rapport apportent déjà de nombreux éléments sur cette question, bien que sa publication soit actuellement suspendue.

Un commissaire des Verts déclare que cette motion a le mérite de soulever la question des usagers les plus vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes, dans le cadre des chantiers. Il relève que les cyclistes se retrouvent régulièrement dans des situations où une piste s'interrompt, obligeant à circuler entre des véhicules de chantier. Il indique qu'à entendre les explications fournies, la situation semblerait réglée, mais qu'en tant qu'utilisateur de la route, il constate que ces situations demeurent problématiques dans la pratique. Il souligne que la multiplication des chantiers à Genève est un fait avéré et estime qu'il serait utile de disposer d'éléments plus concrets sur la manière dont la gestion des flux est organisée lorsqu'un chantier débute, notamment dans un contexte où la voirie est déjà réduite et où le niveau de trafic est particulièrement élevé. Il s'interroge sur les procédures mises en place pour assurer la continuité et la sécurité des flux de piétons et de cyclistes, ainsi que sur la manière dont ces aménagements interagissent avec le trafic individuel motorisé susceptible de générer des bouchons. Il rappelle que l'auteur de la motion avait suggéré l'audition de la commission technique de Pro Vélo, laquelle pourrait apporter un éclairage sur ces questions. Il indique qu'il serait

intéressé à disposer d'éléments de réponse plus structurés, compte tenu des complications croissantes liées aux chantiers.

M. Favre répond qu'un certain nombre de principes sont définis dans ce domaine. Il indique que, dans certains cas, il n'est pas possible de maintenir l'ensemble des voies. Il précise toutefois que l'accès des piétons est toujours maintenu et que celui des transports publics l'est presque toujours, ce dernier constituant un mode de transport de masse priorisé dans l'arrêté du Conseil d'Etat, au même titre que les transports professionnels, au détriment du trafic individuel motorisé.

Il ajoute que les mobilités actives, notamment le vélo, sont dans la mesure du possible déviées ou maintenues sur site. Il relève néanmoins que, dans certaines situations, les aménagements nécessaires peuvent occuper une part importante de la voirie, notamment pour garantir le premier objectif de cet arrêté, à savoir la sécurité, tant des travailleurs que des usagers.

Il précise que la fluidité constitue le second critère, lequel a été renforcé afin d'éviter de revivre des situations telles que celle observée au niveau de la rue Pierre-Fatio. Le département est régulièrement interpellé par les associations concernées et un travail est mené avec elles afin d'améliorer les dispositifs en place. Il ajoute que, dans le cadre de l'affinage de cet arrêté, qu'il qualifie d'ambitieux et complexe à mettre en œuvre en raison de la coordination nécessaire entre plusieurs acteurs, des ajustements sont en cours. Par le passé, certains chantiers avaient conduit à imposer d'importants détours aux piétons et aux mobilités actives, situation que le département cherche désormais à éviter autant que possible.

Il précise enfin que, dans le cadre de l'arrêté relatif aux chantiers, aucun chantier n'est désormais autorisé s'il ne répond pas à un certain nombre de critères et il souligne que les mobilités actives figurent au cœur des préoccupations dans ce contexte.

Le commissaire entend cette déclaration d'intention, qu'il qualifie de louable, tout en relevant qu'il s'agit davantage d'un principe que d'une réponse concrète. Il rappelle qu'il avait été évoqué la possibilité de transformer les chantiers en opportunité pour encourager un changement de pratiques de mobilité. Il cite notamment l'exemple d'initiatives visant à encourager les usagers à recourir à des véhicules partagés pour les automobilistes, sous forme de tests, en particulier lorsque certaines routes sont fermées en raison de chantiers. Il demande s'il serait envisageable de profiter de ces situations pour accompagner les usagers du trafic individuel motorisé vers d'autres moyens de mobilité et ainsi améliorer la situation du trafic. Il s'interroge sur le point de savoir si une telle piste est actuellement à l'étude.

M. Maudet indique que des travaux ont été menés sur la mobilité partagée, mais que ce ne sont pas les chantiers qui en sont à l'origine. Il explique que la polémique survenue l'année précédente, notamment autour de la situation à la rue Pierre-Fatio et du trafic individuel motorisé pendulaire lié aux déplacements professionnels, a suscité une prise de conscience dans les milieux économiques.

Il relève que ces derniers souhaitent notamment un recensement des places de stationnement mises à disposition des employés. Il précise que ces discussions ont effectivement déclenché une réflexion plus large, même s'il est encore difficile d'en mesurer toutes les conséquences au-delà de ce recensement. Il indique que les chantiers ne constituent pas un prétexte, mais qu'ils peuvent agir comme un élément déclencheur pour envisager d'autres manières de fonctionner, dans la mesure où la situation actuelle pénalise tous les usagers. Il relève que cette réflexion rejoint en partie la troisième invite de la motion relative à la mise en place d'une plateforme de covoiturage. Il précise que cet objectif est envisagé à moyen terme, notamment à l'image du dispositif mis en place à la douane de Thônex-Vallard pour encourager le covoiturage. Il indique que l'idée serait de multiplier ce type de dispositifs, dans le cadre des projets liés au financement transfrontalier récemment adoptés.

## **Discussion et votes**

Un commissaire PLR rappelle que cette proposition de motion a été déposée le 22 mai 2025 et il relève que, depuis lors, le Conseil d'Etat a pris plusieurs mesures.

Il s'interroge dès lors sur l'actualité de cet objet. Il demande si les Verts souhaitent la maintenir, estimant que plusieurs éléments ont évolué à la suite des actions entreprises par le DSM.

Il relève en outre que plusieurs invites de la motion ne relèvent pas directement de la compétence de l'Etat, notamment en ce qui concerne les plateformes de covoiturage, des solutions existent déjà dans le secteur privé. Il ajoute que, s'agissant du remplacement des pistes cyclables, des voies de bus ou des trottoirs impactés par des chantiers, des mesures ont déjà été mises en œuvre. Il indique ainsi considérer que cette motion reviendrait, en pratique, à privilégier systématiquement les voies affectées aux mobilités actives ou aux transports publics, au détriment des voies dédiées au trafic individuel motorisé. Il précise ne pas juger nécessaire de procéder à des auditions sur cet objet et se dit prêt à refuser l'entrée en matière.

Un commissaire des Verts indique ne pas être d'avis que la motion ait perdu de sa pertinence, même si certains éléments sont peut-être aujourd'hui moins saillants.

Il relève que les personnes se déplaçant à vélo constatent régulièrement que des améliorations ne sont obtenues qu'en intervenant et en exerçant une certaine pression. Il cite l'exemple de l'avenue de l'Ain, où les premiers plans ne prévoyaient aucune solution pour les cyclistes, sans signalisation ni aménagement, et où des adaptations ont finalement été introduites à la suite d'interventions et de demandes répétées.

Il indique que son groupe ne partage pas l'idée selon laquelle il ne serait pas nécessaire de porter une attention particulière aux cyclistes. Il estime au contraire qu'il s'agit d'usagers vulnérables dont les pratiques sont bénéfiques pour la collectivité. Il relève que, malgré certaines améliorations, des difficultés subsistent et que les évolutions interviennent souvent à la suite de pressions. Il considère dès lors que la deuxième invite conserve pleinement son sens politique, tout comme la première.

Il ajoute que la dernière invite est peut-être davantage fragilisée par le contexte politique actuel, même si elle demeure selon lui intéressante.

Un commissaire UDC propose un vote immédiat, estimant que cette motion est désormais presque obsolète. Il invite les auteurs à se référer aux nombreux rapports existants, notamment ceux relatifs à la commission des transports et aux travaux réalisés ces cinq à dix dernières années.

Il rappelle que son groupe a également déposé plusieurs textes portant sur la coordination des chantiers et il invite les membres à consulter les rapports ainsi que les auditions déjà menées à de nombreuses reprises sur ce sujet.

Il indique que ces documents détaillent les mesures entreprises à Genève en matière de coordination des chantiers, d'impact sur la circulation et de gestion des transports. Il ajoute que, si ces éléments ne sont pas jugés suffisants, les auteurs pourraient envisager de réactualiser leur texte et de revenir avec une proposition plus adaptée à la situation actuelle.

Le président met ensuite aux voix la proposition du vote immédiat de la M 3129 :

Oui : 14 (2 UDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 LJS, 2 S, 2 Ve, 1 LC)

Non : –

Abstentions : –

***La proposition est acceptée.***

Un commissaire des Verts estime qu'il convient de soutenir cette proposition de motion. Il relève que, bien que la situation soit aujourd'hui un peu moins tendue, elle demeure sensible et qu'il est important que le législatif se prononce sur les priorités, notamment sur la volonté de maintenir une circulation fluide pour l'ensemble des usagers, en particulier les plus vulnérables dans des situations de congestion. Il propose dès lors de renvoyer cet objet au Conseil d'Etat. Il ajoute que la question du péage urbain pourrait également faire l'objet d'un éclairage intéressant dans ce cadre. Pour ces raisons, il invite la commission à soutenir ce texte.

Un deuxième commissaire des Verts propose de supprimer la quatrième invite, qu'il estime ne pas avoir de lien avec le reste du texte.

Le président met aux voix l'amendement des Verts visant à supprimer la 4<sup>e</sup> invite :

Oui : 7 (2 UDC, 3 PLR, 1 MCG, 1 LJS)

Non : 4 (2 S, 2 Ve)

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

***L'amendement est accepté.***

Le président met aux voix la proposition de motion 3129 ainsi amendée :

Oui : 4 (2 S, 2 Ve)

Non : 8 (2 UDC, 4 PLR, 1 MCG, 1 LJS)

Abstentions : 2 (1 LC, 1 MCG)

***La M 3129, ainsi amendée, est refusée.***

*La commission propose un débat en catégorie II, 30 minutes.*

Mesdames et Messieurs les députés, à la lecture de ce qui précède, la majorité de la commission des transports vous recommande le rejet de la proposition de motion 3129.

## Motion 3129

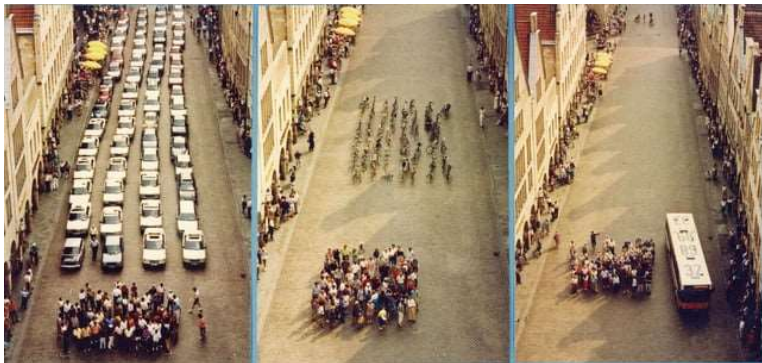
- Printemps 2025 : différents chantiers, dont les chantiers pour les RTS ont commencé à Genève. Une congestion importante provoque beaucoup d'insatisfaction dans la population et de nombreux articles de presse.
- Depuis, le rythme de délivrance des autorisations d chantier par l'OCT a été un peu ralenti, le problème n'est pas résolu.
- De très importants chantiers vont encore se poursuivre plusieurs années à Genève (Rive, Bvd des Philosophes, Louis-Casai, Av. Wendt, Bvd James-Fazy,...); prochainement, des chantiers vont encore ouvrir sur la rue du Rhône, François-Versonnex, et aussi Cardinal-Mermillod...

À Genève, la multiplication des chantiers provoque une paralysie du trafic



- Nuisances pour riverains, pendulaires et commerçants
- Pertes économiques? Compensations financières?

Efficiences du trafic en cas de réduction de la voirie & modes de transport:



# Cadre légal vs réalité

- La loi sur les voies cyclables (LVC), en train d'être mise en œuvre par le Canton, prévoit l'obligation de remplacement des tronçons faisant partie du réseau cantonal
- Cette obligation s'étend aux chantiers qui occasionnent parfois des interruptions de pistes cyclables
- Chantiers ces dernières années où ces les axes cyclables ont été sacrifiés, entièrement ou en partie, au péril de la fluidité du trafic comme de la sécurité :
  - Chantier pour la mise en place du Sail GP sur la route de Coligny
  - Chantier pour les RTS, rue Pestalozzi
  - Chantier avenue de l'Ain
  - Chantier quai Ador en 2024
- Actuellement:
  - aucune directive n'oblige les maîtres d'ouvrage à intégrer les cyclistes dans leurs plans
  - aucune sanction concrète (ex. : retrait d'autorisation) n'est prévue en cas de non-respect des règles de sécurité pour les usagers de la route;
  - Pas réellement de personne dédiée au sein de l'OCT pour défendre les intérêts des cyclistes et piétons dans le processus d'autorisation - contrairement aux TPG

## Ce que demande la motion

invite le Conseil d'Etat

- à mettre en place une stratégie axée sur l'efficacité du trafic, par exemple en privilégiant les transports professionnels, transports publics et la mobilité active, et à renforcer ses collaborations avec les communes concernées dans ce processus ;
- à remplacer toute piste cyclable, tout trottoir ou toute voie de bus impacté par les travaux ;
- à mettre en place une plateforme attractive pour encourager le covoiturage ;
- à évaluer la pertinence de mettre en place, de manière transitoire, un péage urbain pour la durée des travaux, dont il définirait les exceptions et la tarification par règlement.

## Questions que pose la motion

- Jusqu'où l'Etat doit-il intervenir? Reste à définir, que ce soit via des incitations ou des réglementations, ou les deux. Il y a plein de possibilités
- La transition énergétiques et les chantiers en général ne peuvent être évités ; des solutions peuvent être trouvées pour mieux gérer le trafic en toutes circonstances

Pour terminer:



Quai Gustave-Ador, mai 2024



Route du  
Grand-  
Lancy,  
Janvier-  
juin 2025



*Date de dépôt : 21 avril 2026*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix**

La motion 3129 a été déposée à la suite des blocages résultant de la mise en place des chantiers des réseaux thermiques structurants (RTS) en mai 2025. Ces congestions ont marqué bien des Genevois et, pour certains, sont les témoins d'une certaine imprévoyance des pouvoirs publics.

Il apparaît en conséquence raisonnable que notre législatif affirme quelques principes et quelques pistes permettant d'éviter que pareil chaos se reproduise lors de la mise en place d'autres chantiers.

Pour ce faire, la motion propose trois pistes :

- instaurer un plan d'urgence permettant de hiérarchiser les flux des transports selon leur niveau de nécessité et leur impact sur la circulation globale ;
- protéger les usagers les plus vulnérables et les transports les plus efficaces en assurant le maintien des voies pour les piétons, les cyclistes et les transports publics ;
- envisager la régulation du trafic individuel motorisé par un péage urbain, éventuellement provisoire.

La majorité de la commission a estimé que les problèmes avaient été réglés et qu'il n'y avait donc pas lieu d'anticiper des situations analogues à l'avenir. Cette position semble très fragile, tant il est notoire que notre canton va connaître des bouleversements majeurs au cours des prochaines décennies, à commencer par la suite du développement des RTS.

Même si certaines invites semblent avoir d'ores et déjà été prises en considération par le gouvernement, elles demeurent parfaitement fondées et constituent une prise de position importante de notre parlement, en renfort des mesures déjà prises.

Pour le surplus, la question de la hiérarchisation des flux, partiellement traitée par le PL 13718<sup>1</sup> du Conseil d'Etat, demeure essentielle, tant il semble

---

<sup>1</sup> <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13718.pdf>

évident qu'une voirie restreinte ne peut pas accueillir simultanément tous les flux, en particulier aux heures de pointe. En identifiant et en protégeant les plus utiles (le transport professionnel), les plus efficaces (les transports publics) et les plus propres (les piétons et les cyclistes, qui sont également les plus vulnérables), la présente motion propose une boussole à même de guider et de renforcer le Conseil d'Etat dans l'élaboration des futurs plans de transport lors de chantiers.

Il convient à ce titre de rappeler que l'art. 9 de la loi fédérale sur les pistes cyclables<sup>2</sup> impose le remplacement de toute piste cyclable supprimée et que, à de nombreuses reprises, le canton n'a pas respecté cette obligation légale<sup>3</sup>.

Il est donc capital que les différents pouvoirs s'entendent sur la nécessité de respecter scrupuleusement les orientations fixées dans les différents plans d'action en matière de transports et, en conséquence, il convient d'accepter cette proposition de motion.

---

<sup>2</sup> <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2022/790/fr>

<sup>3</sup> Les QUE 2076 et 2254 ainsi que la Q 4115, posées par l'auteur de ce rapport, traitent toutes de cas particuliers de voies cyclables supprimées et non remplacées.