

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Stéphane Florey, André Pfeffer, Patrick Lussi, Christo Ivanov, Marc Falquet, Virna Conti, Gilbert Catelain, Thomas Bläsi, Charles Selleger, Gabriela Sonderegger, Françoise Sapin, Daniel Sormanni, Florian Gander

Date de dépôt : 14 mars 2022

Projet de loi

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

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

Art. 1 Abrogation

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

Art. 2 Entrée en vigueur

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'objectif de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) était pourtant clair : mettre fin à la « guerre des transports » et définir les principes d'exploitation des réseaux de transport du canton en organisant une priorisation différenciée par zone dans le respect de l'article 190 de notre constitution qui garantit le libre choix du mode de transport¹.

Alors qu'elle était présentée comme contre-projet à l'IN 154 « Pour des transports publics plus rapides ! », il devient de plus en plus évident que cette loi a servi à tromper la population qui de toute évidence, dans le contexte actuel, s'est fait induire en erreur. Il n'est pas certain qu'elle l'aurait acceptée si elle avait été mise au courant correctement de l'application abusive qui en a été faite jusqu'à présent.

Dans l'hypercentre (zone I) et dans les centres urbains (zones II) du canton, la priorité est donnée aux transports publics et à la mobilité douce. D'une façon générale, l'objectif de la LMCE est de garantir l'accès à ces zones, tout en renforçant leur attractivité, en faveur des commerces comme des habitants, et en les déchargeant du trafic de transit. La réglementation de la vitesse prévue par la LMCE s'inscrit « dans une optique de pacification des centres urbains et de sécurisation des traversées de localités ». La réglementation de la vitesse prévue par la LMCE n'a toutefois pas comme objectif une réduction du bruit routier, comme cela semble être admis dans la feuille de route LMCE 2021-2023 : « Si des mesures en lien avec la réglementation de la vitesse sont prévues spécifiquement dans la LMCE dans une optique de pacification des centres urbains et de sécurisation des traversées de localité, il a été décidé de lancer parallèlement à cette feuille de route une réflexion portant sur une nouvelle stratégie cantonale globale en la matière en lien avec l'assainissement du bruit routier. » Ces objectifs n'ont, d'après les auteurs du présent projet de loi, plus rien à voir avec les objectifs initiaux de la LMCE.

Bien que le Conseil d'Etat s'appuie sur la LMCE, les mesures de réglementation de la vitesse prévues dans la LMCE n'ont pas comme objectif la réduction du bruit routier, faute d'avoir démontré que l'intégralité que la zone I (hypercentre) est touchée par un excès de bruit qui justifie que la

¹ Voir exposé de motifs du PL 11769.

vitesse y soit limitée entièrement à 30 km/h, de jour comme de nuit, ce qui est contraire à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)². L'objectif voulu, à savoir diminuer voire interdire à terme la voiture au centre-ville, est très clairement une mesure anti-voitures. Il faut aussi préciser que diminuer le bruit en réduisant la vitesse maximale sur les grands axes routiers, c'est courir le risque de voir des conducteurs emprunter des itinéraires de contournement et ainsi d'aller à l'encontre de l'objectif poursuivi, qui est de canaliser le trafic de transit. Les exigences économiques et commerciales imposent que le trafic soit fluide.

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

La LMCE est lourde de conséquences pour un commerce genevois qui relève à peine la tête après la pandémie. La clientèle genevoise est ainsi dissuadée de fréquenter les commerces du centre-ville et incitée à fréquenter la nouvelle offre commerciale en France voisine, dont les immenses centres commerciaux qui disposent de parkings gratuits ciblent spécialement la clientèle genevoise lassée des restrictions de circulation découlant d'une politique anti-voitures.

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

Dernier méfait des anti-voitures, qui au nom de la LMCE continuent à pousser le bouchon encore plus loin, l'inscription à l'ordre du jour de la session du mois de mars 2022 de trois propositions visant à quintupler le prix du macaron, diminuer encore le nombre de places de stationnement et abolir le stationnement en zone bleue, étant entendu que les plus farouches partisans de la LMCE n'ont jamais véritablement enterré la hache de guerre contre les voitures.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à ce projet de loi et d'abroger une LMCE qui ne donne satisfaction à aucun égard.

² RS 814.41.