



Date de dépôt : 24 mars 2025

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de Yves Nidegger, Lionel Dugerdil, Guy Mettan, Florian Dugerdil, André Pfeffer, Patrick Lussi, Christo Ivanov modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21) (Pour une mobilité vraiment cohérente et vraiment équilibrée)

Rapport de majorité de Caroline Marti (page 5)

Rapport de minorité de Stéphane Florey (page 49)

Projet de loi (13489-A)

modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21)
(Pour une mobilité vraiment cohérente et vraiment équilibrée)

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

Art. 1 Modifications

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016, est modifiée
comme suit :

Art. 3, al. 2, lettres c et d, et al. 3 (nouvelle teneur)

² 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 :

c) trois ceintures :

- petite ceinture urbaine : rue des Alpes – rue du Fort-Barreau – rue du Grand-Pré – rue Hoffmann – avenue Wendt – rue des Charmilles – rue de Saint-Jean – pont de Sous-Terre – rue des Deux-Ponts – route des Jeunes – rue François-Dussaud – route des Acacias – pont des Acacias – boulevard du Pont-d'Arve – boulevard Helvétique – rue de la Scie – tunnel Trachsel ;
- moyenne ceinture périurbaine : rond-point des Nations – avenue de la Paix – avenue Appia – route des Morillons – chemin du Pommier – chemin des Coudriers – avenue du Pailly – avenue de l'Ain – route du Pont-Butin – avenue des Communes-Réunies – route de Saint-Julien – tunnel de Carouge – route du Val-d'Arve – route du Bout-du-Monde – avenue Louis-Aubert – chemin Rieu – tunnel des Nations ;
- grande ceinture autoroutière : un périphérique autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine destiné principalement au transit international ;

Le «U lacustre» sert d'alternative provisoire dans l'attente de la réalisation du tunnel sous la rade de la moyenne ceinture.

d) un réseau cyclable structuré et continu couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération ;

³ La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité et aménage les infrastructures en favorisant chaque fois que c'est possible :

- a) les ronds-points plutôt que les feux ;
- b) la séparation des flux des divers modes ;
- c) des axes structurants dédiés aux différents modes.

Art. 4, al. 1, lettre b (nouvelle teneur)

¹ 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 :

- b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal ;

Art. 5, al. 2 et 5 (nouvelle teneur) et al. 9 (nouveau)

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

⁵ Lorsque la séparation des flux sur des axes distincts n'est pas possible, 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 en évitant toutefois les sites propres.

⁹ Les taxis sont considérés comme des compléments aux transports publics et peuvent utiliser l'ensemble des zones réservées et des couloirs de bus et de tram sauf empêchement majeur impactant la vitesse commerciale des transports en commun.

Art. 6, al. 1 et 2 (nouvelle teneur)

¹ 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.

² Le périmètre des zones ainsi que la moyenne et petite 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, du 23 septembre 2016.

Art. 7, al. 2, al. 4, lettres b et d, et al. 6, lettre b (nouvelle teneur)

² 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, à l'exception de la petite et moyenne ceinture.

⁴ En zone II :

- b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé, ils sont, dans la mesure du possible, séparés des axes dédiés aux vélos ;
- d) la création de zones 30 est favorisée en dehors des axes structurants aux conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007 ;

⁶ 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 :

- b) afin d'assurer la vitesse commerciale des transports en commun, on leur donne la priorité sur des axes dédiés, notamment ceux des voies de trams, qui restent accessibles aux transports individuels motorisés en zone 30.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Caroline Marti

La commission des transports, sous la présidence de M^{me} Gabriela Sonderegger et de M. Pascal Uehlinger, a traité le PL 13489 lors de ses séances des 5 novembre et 3 décembre 2024 et des 7 janvier, 28 janvier et 4 février 2025. La commission remercie chaleureusement les représentant-e-s du département pour leur appui dans le cadre de ses travaux ainsi que M^{me} Pauline Ley pour la qualité de la rédaction des procès-verbaux de commission.

Présentation du projet de loi par son auteur

M. Yves Nidegger, député UDC

M. Nidegger rappelle en préambule que cette loi, visant à assurer une mobilité cohérente et équilibrée, est entrée en vigueur en 2016. Un bilan de la portée de cette loi s'impose, huit ans après son adoption. L'analyse devrait porter sur l'évaluation des résultats produits, la vérification du respect des engagements initiaux et sur la nécessité de compléter la loi afin qu'elle atteigne pleinement ses objectifs. Parmi ces objectifs figuraient une répartition plus équitable de la liberté de choix du mode de transport ainsi que l'efficacité de leur utilisation. La loi visait une sécurité accrue pour les cyclistes, en reconnaissant le rôle du vélo en tant que moyen de transport rapide. Un espace accru pour les transports publics était également prévu, à la lumière de la politique du XX^e siècle qui avait favorisé principalement le transport individuel. L'amélioration de leur vitesse commerciale était considérée comme essentielle pour les rendre attractifs et inciter la population à réduire l'utilisation de la voiture, tout en permettant aux véhicules de circuler de manière plus fluide.

Les principes de base de la loi étaient excellents, visant une répartition plus équitable et une séparation des flux. L'objectif initial était de répondre aux besoins de chaque mode de transport. Cependant, la séparation des flux n'a pas été pleinement mise en place. Au contraire, tous les moyens de transport ont été concentrés sur les grands axes, combinant les voies de bus, de tram, les pistes cyclables et les voies pour voitures, ce qui a eu pour conséquence de décourager l'utilisation des transports individuels motorisés par des mesures pénalisantes. L'objectif de la loi n'était pas de sanctionner les transports motorisés individuels, mais de rendre les transports publics plus attractifs tout en garantissant des voies cyclables sûres pour encourager leur utilisation.

L'échec de la séparation stricte des flux a conduit à des résultats mitigés. La vitesse commerciale des transports publics genevois reste aujourd'hui l'une des plus faibles de Suisse et la question de la sécurité des cyclistes n'a pas été pleinement résolue, entraînant des accidents et la présence de vélos sur les trottoirs, mettant en danger les piétons.

Malgré une augmentation de l'utilisation des vélos, les embouteillages persistent, impactant négativement l'économie et l'écologie. Une stricte séparation des flux est donc nécessaire. Actuellement, certaines rues partagées entre différents modes de transport créent des conflits. Une meilleure organisation impliquerait de dédier certaines rues à des modes spécifiques, assurant la sécurité et l'efficacité des déplacements. Les ronds-points sont eux aussi un moyen plus dynamique d'améliorer la circulation des voitures par rapport aux feux de circulation, réduisant le temps de trajet, la consommation d'essence et optimisant la répartition des flux. Il observe que, si les ronds-points facilitent la circulation des voitures, ils peuvent représenter un défi pour les cyclistes. Une séparation stricte des flux devient alors essentielle. La création de pistes cyclables sur des axes comme le boulevard Georges-Favon contribue à la congestion du trafic motorisé alors que des alternatives existent, par exemple par la rue du Général-Dufour. L'existence de voies parallèles aux grands axes, comme la rue des Etuves, permettrait de créer un réseau continu et sécurisé pour les cyclistes, isolé de la circulation automobile. L'idée est de dédier certaines rues uniquement à la mobilité douce et aux transports collectifs et de maintenir une dominante automobile sur les grands axes. Toutefois, les grands axes structurants étant déjà occupés par les infrastructures de tram, leur présence ne peut être remise en question, d'autant que des rues comme la rue de Carouge et la rue de Lausanne sont des zones commerciales appropriées pour le passage des trams.

Le projet de loi propose également d'organiser le transport motorisé individuel sur des axes tangentiels, sous forme de ceintures.

Finalement le projet de loi préconise la suppression de dispositifs contraignants tels que les dos d'âne et les élargissements de trottoirs peu utilisés.

M. Nidegger indique que l'UDC prévoit de lancer d'ici à la fin de l'année une nouvelle initiative pour une traversée de la rade, une initiative qui s'inscrit dans le cadre de la création de ces « ceintures » dédiées à la circulation automobile. La carte en annexe 1 du PL 13489 illustre le système de circulation des voitures via les ceintures. La grande ceinture, correspondant à la ceinture autoroutière, pourrait être complétée à terme par une traversée du lac financée par la Confédération. La moyenne ceinture serait conçue pour relier la place des Nations à la route de Malagnou, qui constitue l'accès à

l'autoroute blanche en passant sous la rade. La route des Nations récemment inaugurée permet un accès facilité de l'échangeur de Saint-Genis à la place des Nations. L'actuelle boucle de rebroussement du tram à la place des Nations deviendra inutile dès lors que le tram continuera jusqu'au Grand-Saconnex. Cet espace pourrait devenir un rond-point enterré facilitant la circulation des voitures sous le lac via une traversée de la rade, rendant ainsi le U lacustre aux piétons. Le U lacustre, actuellement utilisé comme substitut à l'absence de contournement de la ville, et souvent embouteillé, devrait être libéré. Enfin, le projet de loi prévoit de ressortir le projet du tunnel Trachsel pour boucler la petite ceinture urbaine. L'idée d'assurer une circulation fluide et rapide sur un axe circulaire permet de justifier un ralentissement du trafic motorisé, par exemple à 20 km/h sur les derniers mètres, où la priorité serait accordée aux autres modes de déplacement.

L'idée de cette « révolution copernicienne » consiste à ne plus opposer les modes de transport, mais à répondre aux besoins de chacun, moyennant des travaux d'infrastructure réalisés dans un délai raisonnable. L'objectif est de rendre la rade aux piétons et à la mobilité douce, concrétisant ainsi à la fois le rêve écologiste, celui des syndicats et des touristes qui trouveraient un avantage à se promener sur une rade libérée de son rôle de contournement autoroutier. Le fait que la grande ceinture autoroutière ne dépend pas des autorités locales et n'a pas d'impact direct immédiat sur la circulation rend secondaire le moment de son raccordement. L'enjeu principal reste de résoudre la question de la circulation intra-urbaine. La moyenne ceinture peut remplir son rôle en attendant la réalisation future du passage sous-lacustre. Des annexes au projet de loi sont incluses pour rappeler que la question de la traversée et de la fluidité de la circulation n'est pas nouvelle.

Questions de la commission

Question : Quelles seront les caractéristiques du tunnel Trachsel, mentionné dans le projet de loi, dont le tracé serait très proche du pont du Mont-Blanc ?

Réponse : Il est possible de s'attaquer à la séparation des flux, qui est le cœur du projet de loi, avec ou sans la réalisation des tunnels prévus. Les questions relatives aux tunnels relèvent de projets à long terme, mais leur mention s'insérerait de manière cohérente dans le cadre de cette loi.

Question : En cas de construction de ce tunnel Trachsel, le pont du Mont-Blanc et les quais seraient-ils fermés aux voitures ?

Réponse : Les quais et le pont du Mont-Blanc seraient libérés de la circulation des voitures. Si celles-ci ne sont plus prioritaires ailleurs que sur les

ceintures, les voitures n'auraient plus de raison de circuler sur les quais, sauf pour accéder à l'intérieur des Pâquis. De plus, si un itinéraire entre la place des Nations et Malagnou est disponible, les quais ne seraient plus nécessaires pour la circulation automobile.

Question : La rue de la Scie sur laquelle déboucherait le tunnel Traschel côté rive gauche est étroite. A-t-elle la capacité d'absorber un tel trafic ?

Réponse : Cette hypothèse a été testée par des chauffeurs de taxi et fonctionne.

Question : Quels seraient le tracé du « tunnel des Nations » et son point de traversée sous la rade ?

Réponse : L'idée est de faire partir le tunnel de la place des Nations, mais cela reste aujourd'hui une suggestion qui pourrait évoluer. Le tunnel ressortirait à Malagnou, et l'infrastructure inclurait des ronds-points enterrés. Des mesures ont été prises pour envisager des points de sortie par exemple à l'avenue de l'Amandolier, à condition qu'il y ait une connexion à Malagnou et la possibilité de dévier le trafic non essentiel de la surface urbaine.

Question : Le projet de traversée du lac est-il toujours maintenu dans ce projet de loi ?

Réponse : Le projet de traversée du lac est inscrit dans la constitution genevoise, mais il n'est que mentionné dans ce projet sans en faire l'objet principal. La mention de cette infrastructure demeurerait donc dans la LMCE, mais a un horizon lointain, à savoir 2060. Les conditions imposées par l'OFROU incluent l'élargissement préalable de la ceinture autoroutière, des travaux estimés à 15 ans. Tant que l'autoroute de contournement reste congestionnée une grande partie de l'année, élargir cette infrastructure reste prioritaire. Une fois cet élargissement achevé, le projet de traversée du lac pourrait avancer, sous réserve de deux conditions genevoises : le développement de la rive gauche et le raccordement autoroutier avec la France.

Question : Le schéma général présenté dans ce projet de loi inclut donc trois « ceintures » avec trois nouvelles traversées lacustres ?

Réponse : C'est le cas. Idéalement, le projet comprendrait trois ceintures.

Question : En cas de construction du tunnel Trachsels et de la traversée de la rade, la petite ceinture serait bouclée par le pont Sous-Terre et la moyenne ceinture par le pont Butin. Est-ce que cela signifierait supprimer le trafic automobile du pont de l'Île et du pont de la Coulouvrenière, puisque ces deux ponts ne feraient partie d'aucune ceinture ?

Réponse : La remarque est effectivement pertinente. L'objectif est de définir des axes prioritaires pour la circulation automobile tout en créant des

espaces dédiés aux vélos et aux transports publics. Le projet ne détaille pas l'affectation de chaque rue et de chaque pont, mais structure les ceintures et propose des passages pour celles-ci.

Question : Que représentent les deux cercles concentriques de l'annexe 1 au projet de loi ?

Réponse : Il s'agit de l'hypercentre situé à l'intérieur de la petite ceinture, qui pourrait devenir une zone piétonne. Il souligne un point faible : l'incapacité actuelle de chiffrer précisément les coûts. Bien qu'un projet de loi doive normalement comporter une estimation budgétaire, cela ne pourra être fait formellement que lors de l'examen de fond, et uniquement avec la collaboration du département concerné. Toutefois, il précise que les coûts ne devraient pas être supérieurs à ceux des dos d'ânes ou d'autres aménagements similaires créés à grands frais.

Question : Quelles entités ont été consultées lors de l'élaboration de ce projet de loi ?

Réponse : L'ASTAG et l'ACS. Le TCS participera à un stade ultérieur, mais pas pour la collecte des signatures en faveur de l'initiative pour la traversée de la rade.

Question : L'initiative annoncée vise-t-elle à soutenir le projet de loi ou ne serait-elle lancée qu'en cas de refus de celui-ci ?

Réponse : L'initiative concernera la traversée de la rade. Néanmoins, en cas de rejet du projet de loi par le Grand Conseil, il est envisageable que celui-ci soit lui aussi transformé en initiative.

Question : Concernant la traversée du lac, l'auteur du projet de loi est-il favorable à une densification de la rive gauche ?

Réponse : Il ne se prononce pas directement sur cette question et se contente de rappeler les conditions posées par l'OFROU pour un financement fédéral de cette infrastructure. Bien que le bouclage de l'autoroute de contournement par la traversée du lac puisse sembler logique, elle n'aurait pas d'impact significatif sur la résolution des bouchons au centre-ville. Il rappelle que cette décision ne dépend pas des autorités locales et qu'elle est disproportionnée par rapport à la solution urbaine proposée.

Question : Où seraient situés les « paradis à vélo » promis par l'auteur du projet de loi ?

Réponse : Il ne peut pas entrer dans le détail quant au choix des rues précises. Il indique que, partout où il y a des grands axes, il existe à proximité des petites rues qui pourraient, avec l'accord du département, constituer un maillage réservé aux cyclistes. Cela permettrait un réseau continu, car ces

routes existent déjà. Dans la mesure où les automobilistes sont déjà habitués à éviter certains réseaux secondaires, il serait psychologiquement plus acceptable pour eux d'imaginer céder certains de ces axes aux cyclistes, afin de libérer leurs routes des vélos.

Audition de Genève Mobilité

M. Nicolas Rufener, président, et M. Erik Simonin, secrétaire patronal

M. Rufener indique que l'objectif prioritaire de l'association, selon lui, est de garantir des conditions-cadres favorables à l'économie dans son ensemble. Il souligne l'importance de permettre au trafic professionnel de circuler efficacement afin d'assurer la continuité des prestations et services destinés à la population, aux collectivités publiques et à d'autres bénéficiaires. Il met l'accent sur la nécessité de travailler activement pour garantir cette fluidité. Il relève que de nombreuses voix s'élèvent pour pénaliser certains types spécifiques de trafic afin de libérer la voirie pour le trafic professionnel. Il regrette en revanche qu'on entende peu que l'entrave au trafic privé affecte également le trafic professionnel. Genève Mobilité préfère les mesures incitatives et alternatives aux approches coercitives et punitives.

M. Rufener aborde également la question des transferts modaux, souvent mis en avant comme solution, mais rappelle que ces changements sont difficiles à réaliser en l'absence d'alternatives concrètes. Il observe que, contrairement aux attentes, le transfert modal ne s'opère pas systématiquement du transport individuel motorisé vers la mobilité douce ou les transports publics. Il note que la période de la pandémie de COVID-19 a mis en évidence un transfert principalement des transports publics vers des modes individuels écologiquement vertueux, comme le vélo, plutôt que de la voiture vers des solutions de mobilité douce.

M. Rufener souligne que Genève Mobilité est un interlocuteur clé sur les questions liées aux transports. Toutefois, il précise que les positions adoptées par l'association doivent recueillir l'unanimité de ses membres, ce qui peut rendre la prise de position difficile en cas de divergences internes. Concernant le projet de loi 13489, il informe que cette unanimité n'a pas été atteinte, ce qui limite les interventions de Genève Mobilité à des considérations générales. Certains membres, auditionnés individuellement, fourniront des analyses plus spécifiques.

S'agissant du projet de loi, M. Rufener critique son approche vis-à-vis de la LMCE, qualifiée de compromis historique. Malgré son rôle initial d'apaisement, la LMCE est souvent utilisée comme un argument politique pour attaquer les adversaires, tout en faisant l'objet de propositions de révisions.

Selon lui, si cette loi représente effectivement un compromis historique, il conviendrait de la laisser produire ses effets sans chercher à la modifier constamment. Il déplore une tendance générale à critiquer la loi lorsque l'autorité chargée de son application ne satisfait pas les attentes, plutôt que d'adresser directement les critiques à l'autorité elle-même. Il rappelle que la LMCE a bénéficié d'un large soutien populaire lors de la votation de juin 2016, ce qui témoigne d'une forte adhésion de la population aux principes qu'elle porte. Toutefois, il reconnaît que des ajustements ou des corrections pourraient être envisagés dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue, notamment au vu de l'évolution des contextes.

M. Rufener émet également des réserves sur la manière dont le projet de loi est présenté. Selon lui, il repose sur une vision idéalisée, voire utopique, qui laisse entendre que le projet de loi a trouvé une solution parfaite. Il critique l'absence d'assise scientifique solide pour certains éléments avancés, et appelle à une approche plus nuancée, basée sur des faits concrets. Il estime que la situation des transports à Genève est bien plus complexe que celle décrite dans le projet et que les réalités actuelles – telles que l'augmentation de l'offre, la forte croissance de la demande et l'extension de l'agglomération – nécessitent une réflexion adaptée aux besoins d'une métropole en pleine évolution. Il met en évidence une certaine contradiction dans les comportements observés. Bien que les habitants louent les infrastructures de mobilité dans d'autres grandes villes – notamment les zones piétonnes, la priorité donnée aux trams et les services de vélos en libre-service –, ils restent attachés à leur véhicule personnel lorsqu'ils reviennent à Genève, où ce même type d'infrastructures rencontrent une forte résistance. Pour conclure, il considère que le projet de loi contient des éléments intéressants qui mériteraient d'être travaillés dans une perspective évolutive. Ce texte pourrait être envisagé comme un prolongement du compromis de 2016, plutôt que comme un projet de rupture visant à remettre en cause des principes établis. Il précise enfin que les propos exprimés ne reflètent pas une position unanime au sein de Genève Mobilité.

M. Simonin identifie deux éléments majeurs dans le projet de loi : la petite ceinture et la traversée de la rade, qui ne font pas consensus parmi les membres de Genève Mobilité. Concernant la petite ceinture, il est souligné qu'elle présente un certain intérêt, mais que sa mise en œuvre paraît difficile dans le cadre des plans d'actions de la mobilité récemment adoptés. Ces plans donnent la priorité aux transports publics en zones I et II, conformément à la LMCE. La réalisation de la petite ceinture repose également sur le tunnel Trachsel, dont la faisabilité semble incertaine, notamment en raison du rejet de la passerelle du Mont-Blanc. Ce projet est jugé peu réaliste dans ce contexte. En

ce qui concerne la traversée de la rade, il est rappelé que ce projet avait été rejeté par 63% des votants il y a dix ans. A ce titre, sa mise en œuvre semble également complexe et peu probable. A l'inverse, la grande traversée du lac, également appelée grande traversée autoroutière, est identifiée comme une solution préférable à long terme pour désengorger le centre-ville. Ce projet avait été approuvé à 60% lors d'une votation et est considéré comme un objectif stratégique pour Genève Mobilité, malgré le résultat de la récente votation (refus de l'extension des autoroutes). Par ailleurs, un potentiel financement pour le projet de traversée du lac pourrait désormais être mobilisé.

S'agissant de la proposition de séparation des flux prévue dans le projet de loi, M. Simonin la qualifie de vision idéale, mais juge sa mise en œuvre complexe dans la pratique. Elle ne semble pas en mesure d'améliorer la vitesse commerciale des TPG, notamment en raison des contraintes liées à l'aménagement de voies dédiées sans recourir aux sites propres, comme le prévoit le texte. Cette contradiction est relevée comme un point problématique.

M. Simonin insiste sur une lacune importante du projet de loi : l'absence de priorité donnée à la fluidité du trafic professionnel. Cet aspect, pourtant central pour Genève Mobilité, est actuellement au cœur des travaux de l'association. La priorisation des transports professionnels est également incluse dans le plan d'actions des transports professionnels 2024-2028. Le projet de loi ne prenant pas en compte cet axe stratégique, il est jugé difficile à intégrer dans la stratégie actuelle du canton, définie par les quatre plans d'actions récemment adoptés. Il estime que le projet de loi nécessiterait des amendements substantiels pour pouvoir être appliqué, et exprime des doutes quant à sa compatibilité avec les orientations stratégiques déjà votées par le canton.

Questions des commissaires

Questions : Comment les auditionnés interprètent-ils le vote de la population suisse, genevoise et vaudoise sur l'élargissement des autoroutes, et en particulier le paradoxe que les communes de la rive gauche, traditionnellement opposées à la traversée du lac, ont voté en faveur de l'élargissement de l'autoroute. Dans ce contexte, quelles sont les pistes possibles pour améliorer l'accès à Genève ? Quelle est la pertinence de réactiver le dossier de la traversée du lac dans le contexte du refus de l'élargissement de l'autoroute ?

Réponse : Une analyse approfondie des résultats de la votation reste prématurée, car chaque partie risque de les interpréter en fonction de ses propres biais. Demeure toutefois une certitude : les partisans de

l'élargissement de l'autoroute ont perdu. D'autres interprétations sont plus complexes, compte tenu de divers clivages, notamment entre zones urbaines et rurales, des considérations financières, des réactions anti-voitures, ainsi que d'une perception à Genève selon laquelle l'autoroute n'est pas une priorité locale. Un des éléments souvent négligés dans ce débat est la dimension structurante des axes de transport pour l'aménagement du territoire. On peut voir dans le résultat de cette votation le reflet d'une position partisane. A droite, une défense insuffisante du projet et, à gauche, une opposition ferme traduisent un rejet plus global de l'aménagement du territoire ou, à tout le moins, une volonté de le limiter drastiquement. Sur le plan genevois, il estime que cette posture revient à ménager le territoire local au détriment des cantons voisins, qualifiant cette approche de profondément égoïste.

Question : Quelles sont leurs propositions concrètes visant à améliorer les transports professionnels, notamment en lien avec les plans d'actions.

Réponse : Une étude sur les transports professionnels est en cours et devrait aboutir à des propositions concrètes au premier semestre 2025. Ces propositions viseront à favoriser les transports professionnels, tant en matière de circulation que de stationnement. L'objectif est d'identifier des moyens de les prioriser, tout en minimisant l'impact sur le transport individuel motorisé. L'espace routier disponible représente une forte contrainte, d'où la nécessité de donner la priorité aux transports professionnels afin d'éviter leur paralysie ou une hausse des coûts. Malgré certaines améliorations récentes initiées par le canton, le transport professionnel reste, avec la mobilité piétonne, un aspect longtemps négligé de la mobilité, et ce depuis 20 à 30 ans. Par exemple, dans le cadre du projet de piétonnisation de la rue de Carouge, la Ville de Genève propose de rediriger le trafic professionnel vers la rue Dancet ou la rue Prévost-Martin. Cette proposition reflète au mieux une méconnaissance des besoins spécifiques des transports professionnels, au pire, un manque de considération. Parmi les exemples qui permettraient d'améliorer le trafic professionnel, on peut citer l'ouverture de la rue de la Croix-Rouge et de la place de l'Île au trafic professionnel exclusivement. Cette démarche constitue une première prise en compte explicite des besoins du trafic professionnel. S'agissant des places dites de « livraison », ces espaces, bien qu'essentiels pour le transport professionnel, sont souvent occupés de manière abusive par d'autres véhicules. Des améliorations sont suggérées à cet égard. Plus de tolérance envers certaines pratiques de stationnement temporaire est aussi demandée. Ce serait par exemple nécessaire pour qu'un camion garé en double file pour des opérations de déchargement comme la livraison de matériaux de construction ne se fasse pas verbaliser comme c'est souvent le cas aujourd'hui.

Question : Quel est le type d'organisations membres de Genève Mobilité, leur composition et leur objectif principal ?

Réponse : Genève Mobilité est un regroupement de 11 associations économiques et professionnelles, comprenant des fédérations et des faïtières. Ces membres incluent des associations sectorielles, comme celles des transports routiers, la zone industrielle et la Fédération des métiers du bâtiment (FMB), reflétant des milieux économiques préoccupés par les questions de mobilité à Genève. Genève Mobilité inclut également des associations d'usagers, telles que le Touring Club Suisse (TCS), l'ASTAG, l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), l'Association genevoise des entrepreneurs en transport (AGET), la Chambre de commerce, la Fédération des entreprises romandes (FER), l'Association des parkings de Genève et la NODE.

Question : Quel est le pourcentage d'indépendants représentés au sein de ces associations ?

Réponse : Ce chiffre varie selon les associations. Par exemple, la NODE regroupe environ 90% de petits indépendants, tandis que la Chambre de commerce inclut davantage de grandes entreprises.

Question : Quelle est la perception de la LMCE au sein des associations membres de Genève Mobilité, en particulier l'objectif de réduire le trafic individuel motorisé au centre-ville pour améliorer la mobilité professionnelle.

Réponse : La LMCE était initialement bien accueillie, au sein de Genève Mobilité, bénéficiant d'un certain crédit auprès des milieux économiques. Cependant, des événements tels que la mise en place des pistes cyclables pendant la période COVID ont été perçus comme une trahison des promesses de la LMCE. A titre d'exemple, un sondage a été réalisé par la FMB en 2020 qui a généré un taux de réponse inhabituellement élevé de 20%, avec des réactions très critiques. Un quart des entreprises sondées ont déclaré avoir cessé de fournir des prestations au centre-ville suite à ces aménagements.

Question : Quel est le nombre de personnes représentées par Genève Mobilité ?

Réponse : Les 11 associations membres représentent environ 50 000 personnes.

Question : Le développement de la mobilité douce au centre-ville pourrait libérer de l'espace pour les transports professionnels. Quelle est l'opinion des membres de Genève Mobilité sur cette hypothèse ?

Réponse : Cette hypothèse est majoritairement admise, mais certaines mesures prises, notamment les pistes cyclables COVID, sont perçues comme

ayant été mises en place contre le trafic individuel motorisé plutôt qu'en faveur de la mobilité douce. C'est notamment le cas de la piste cyclable de Georges-Favon, où une étude commandée par Genève Mobilité a été utilisée de manière non autorisée dans le cadre d'une procédure judiciaire. Cette étude propose des alternatives pour améliorer la mobilité douce en créant des voies dédiées, pensées pour les vélos et non comme des mesures anti-voitures. On peut observer des « bouchons de vélos » par beau temps et des « bouchons de scooters » par mauvais temps. On observe aussi que la mobilité douce fonctionne bien pour les courtes distances, mais reste peu utilisée pour les trajets plus longs. Genève ne pourra pas atteindre les niveaux de mobilité douce des pays nordiques, où les parts modales avoisinent 15-20%. Aujourd'hui, il manque d'alternatives crédibles à la voiture pour certaines catégories d'utilisateurs. Certains professionnels se tournent vers des solutions comme les vélos-cargos, mais rencontrent des difficultés liées au manque d'infrastructures adaptées, comme des espaces de stationnement dédiés. Les transports professionnels et le trafic individuel motorisé partagent actuellement les mêmes infrastructures, ce qui signifie que toute mesure ciblant l'un a nécessairement un impact sur l'autre. Genève Mobilité plaide pour une séparation des flux afin de minimiser ces conflits. Il rappelle également que la LMCE repose sur un compromis incluant un périphérique efficace. Cependant, l'autoroute de contournement est de plus en plus saturée, remettant en cause sa fonction dans le cadre de ce compromis. Les efforts pour fluidifier la moyenne ceinture sont également limités par des contraintes techniques, rendant le maintien de ce compromis difficile dans le contexte actuel.

Question : Dans quel cadre interviendront les propositions à venir dans le domaine de la mobilité professionnelle annoncées par Genève Mobilité ?

Réponse : Les propositions en préparation, mentionnées plus tôt et attendues pour le printemps, concerneront spécifiquement le trafic professionnel. Ces propositions devraient pouvoir s'intégrer dans le cadre de la LMCE actuelle sans nécessiter de modifications législatives. Leur compatibilité exacte avec la LMCE dépendra toutefois de leur contenu final.

Question : Genève Mobilité considère-t-elle qu'il n'est pas possible d'agir sur certains aspects de la LMCE en raison de l'adoption des plans d'actions ?

Réponse : Les plans d'actions adoptés, bien qu'imparfaits, ont le mérite d'exister et d'avoir évolué. Ils posent des bases acceptables, même s'ils ne sont pas pleinement satisfaisants. A travers la présentation de ces plans d'actions, on perçoit la cohérence de l'administration avec les principes de la LMCE, visant une mobilité équilibrée et adaptée aux divers besoins.

Question : Comment Genève Mobilité explique-t-elle le positionnement critique de l'ASTAG sur les plans d'actions relatifs au stationnement et au transport routier ?

Réponse : Il existe une problématique récurrente s'agissant des processus de consultation. Ceux-ci réunissent des parties intéressées, mais ne garantissent pas une représentativité proportionnelle des acteurs. Participer à un processus consultatif implique d'accepter dès le départ qu'il sera nécessaire de faire des concessions. Il critique l'approche consistant à poser des exigences irréalisables et à s'opposer en bloc en cas d'échec. Une incompréhension de la nature même du processus consultatif a conduit à des attentes irréalistes chez certains acteurs.

Question : D'après Genève Mobilité, quelle est l'avenir de la LMCE ? Doit-elle être conservée, améliorée, ou repensée entièrement ?

Réponse : La LMCE est un cadre perfectible. Elle vise une mobilité équilibrée qui réponde aux divers besoins, elle apporte des éléments positifs, mais pose également de nouveaux défis. Par exemple, l'interprétation extensive du « libre choix du mode de transport », qui ne peut signifier une totale liberté partout et tout le temps, est critiquable. Il est en effet nécessaire de faire des choix, notamment en faveur du trafic individuel motorisé, tout en considérant d'autres priorités. Cette dualité explique la position ambiguë de Genève Mobilité, qui reconnaît les apports de la LMCE tout en soulignant ses limites.

Question : Genève Mobilité a-t-elle des propositions d'amendements spécifiques au projet de loi ou à la LMCE d'une manière plus générale ?

Réponse : Genève Mobilité n'a pas d'amendements à faire sur ce projet de loi.

Audition du département de la santé et des mobilités

M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports

M. Maudet relève que, jusqu'à peu, l'UDC souhaitait l'abrogation pure et simple de la LMCE. Ça lui est sympathique de voir que l'UDC souhaite aujourd'hui plutôt l'amender. Il soulève également que ce projet de loi, bien qu'extrêmement intéressant, pose de petits problèmes chronologiques puisque les plans d'actions viennent d'être validés, dont certains éléments sont incohérents avec le PL 13489. Il pose également des questions de fond ainsi que des questions de forme puisqu'il est incompatible avec un certain nombre de lois.

L'OCT a tenté de reproduire sur une carte les éléments proposés par le PL, tant dans les articles de la loi que dans l'exposé des motifs. Dans un premier temps, M. Favre résume les principes structurants proposés par le projet de loi. Le principe de séparation des flux propose, dans la mesure du possible, l'exclusion d'un mode par rapport à un autre sur un certain nombre d'axes. Ce PL propose par ailleurs la création de trois ceintures routières, dont deux nouvelles concrétisées par la réalisation de nouvelles infrastructures lourdes. Ce PL insiste finalement sur le principe des pénétrantes et des tangentielles routières utiles pour fluidifier le trafic individuel motorisé. Le PL indique quelques axes qui seraient à priorité transports collectifs et mobilité active. Dans ses principes, le PL mentionne beaucoup de ronds-points avec un objectif de fluidification de la mobilité.

L'art. 3, al. 2, lettres c et d, du projet de loi mentionne les trois ceintures urbaines : la petite, la moyenne et l'autoroute de contournement, avec le U lacustre qui sert d'alternative tant que les tunnels ne sont pas réalisés, notamment celui sous la rade. Il est également question d'un réseau cyclable structuré et continu. La mention de réseau « sécurisé » est supprimée par cette modification.

Selon M. Favre, l'interprétation du PL indique que les ceintures doivent être utilisables dans les deux sens, ce qui nécessiterait de rajouter un sens de circulation à certains tronçons qui aujourd'hui sont à sens unique. C'est notamment le cas du boulevard du Pont-d'Arve.

Ensuite, M. Favre rappelle que, dans le cadre du plan d'actions du réseau routier (PARR), la commission et le Grand Conseil a accepté de « fusionner » la carte des zones LMCE (avec une extension de la zone II au-delà de la moyenne ceinture) et le plan de la hiérarchie du réseau routier. En acceptant le PARR, la commission a validé la volonté de maintenir un certain nombre d'axes structurants, mais d'abaisser le niveau hiérarchique de certaines routes en direction du centre. La moyenne ceinture existe donc dans la planification. A travers le maintien de certains axes structurants, une « petite ceinture », différente de celle proposée dans le PL, mais avec une fonctionnalité similaire d'accessibilité aux différents quartiers, existe.

Il souligne que les propositions comprises dans ce projet de loi sont évidemment très dépendantes des nouvelles infrastructures projetées (traversées), qui n'ont pas fait l'objet d'études réactualisées et qui n'ont pas de financement. La question se pose de savoir, au-delà de la faisabilité de ces éléments, ce qu'il adviendrait en attendant qu'elles soient réalisées. Dans l'exploitation à court terme, sans les nouvelles infrastructures, la question se pose de savoir si le réseau est exploitable.

M. Favre relève que le projet de loi prévoit toute une série de priorisations pour les TIM qui produiraient des impacts globaux en attirant plus de trafic jusqu'au cœur de l'agglomération que ce que permet la LMCE actuelle, même si le projet de loi propose une légère extension de la zone I. Toutefois, sur certains axes, le projet de loi prévoit une priorisation du TIM à l'intérieur de la zone I étendue, ce qui pose un certain nombre de problèmes de cohérence. En effet, cette nouvelle petite ceinture urbaine, qui serait prioritairement réservée au TIM, rajouterait du trafic dans l'hypercentre, alors que cette petite ceinture urbaine, à l'heure actuelle, est très utilisée notamment par les transports publics. Un autre élément qui interroge est que, si les nouvelles ceintures font partie de la délimitation des zones, une zone III devrait être créée.

M. Favre relève que plusieurs propositions de ce projet de loi divergent des objectifs de la LMCE, notamment sur les aspects de priorisation des modes de transports. De même, la séparation des flux souhaitée, qui est un objectif louable, semble difficile à réaliser vu la taille des voiries.

Un autre élément mentionné à l'art. 3, al. 3, est la proposition de remplacer les feux par des ronds-points. Certes, un rond-point peut favoriser la fluidité, mais il ne permet pas de prioriser des flux.

L'art. 4, al. 1, lettre b, modifie la notion de pendulaire. Le principe de l'accès des pendulaires aux parkings-relais et aux P+Bike est maintenu, de même que l'incitation au transfert modal. En revanche, la question de la réglementation du stationnement dans le centre-ville disparaît. Selon le département, il faut évidemment l'utiliser à bon escient, mais le stationnement est un levier fort dans la gestion cohérente de la mobilité.

La modification à l'art. 5, al. 5, introduit la question de l'aménagement de voies dédiées en évitant toutefois les sites propres, ce qui semble compliqué. Le PL pose en priorité la séparation des flux sur des axes distincts. Si cela n'est pas possible, la priorisation va aux TC. Le recours à des sites propres n'est pas souhaité. Le département s'interroge sur la distinction que fait le PL entre la séparation des flux et les sites propres, ce qui n'est pas limpide.

L'art. 5, al. 9, introduit l'aspect nouveau de la complémentarité entre les taxis et les transports publics. C'est un élément repris dans les plans d'actions. Même si un travail est en cours avec les associations de taxis et qu'un test va être lancé prochainement pour autoriser les taxis à utiliser le site propre du tram, il faut savoir que, pour l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, les tramways sont systématiquement prioritaires sauf vis-à-vis des véhicules d'urgence. Accueillir les taxis sur l'ensemble des voies de tramways empêcherait ces derniers d'exercer leur droit de priorité. De plus, le PL pourrait

entrer en contradiction avec les objectifs actuels de priorisation des TC sur lesquels se fonde la LMCE (art. 7, al. 2 et 6 LMCE).

A l'art. 6, al. 1, le PL supprime la notion de paramètres environnementaux dans le cadre de la définition des zones. Le fait de supprimer ce paramètre ne permettra plus de tenir compte de la nécessité de diminuer les nuisances (notamment sonores).

L'art. 6, al. 2, amène la question du périmètre des zones ainsi que les moyenne et petite ceintures.

L'art. 7, al. 2, indique qu'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, à l'exception de la petite et de la moyenne ceinture. Le PL dispose que sur la petite et la moyenne ceinture, la priorité n'est pas donnée aux TC et à la mobilité douce mais aux TIM. La mise en œuvre de ce principe sur la petite ceinture aurait pour conséquence de péjorer la vitesse commerciale et l'attractivité des transports collectifs. S'agissant de la moyenne ceinture, le PL reprend ce que prévoit déjà l'art. 5, al. 4 LMCE en supprimant la notion de multimodalité sur cet axe.

S'agissant de la lettre b de l'art. 7, al. 4, le PL se contredit avec la modification apportée à l'art. 3, al. 2, lettre d. En effet, ici, il est prévu de séparer les axes routiers structurants des axes dédiés aux vélos, alors que le PL supprime le qualificatif de « sécurisé » au réseau cyclable. Cette disposition vise vraisemblablement les aménagements cyclables COVID (notamment axe Coulouvrenière) pour les reléguer sur des axes secondaires moins directs, ce qui dégraderait là aussi leur attractivité.

S'agissant de la lettre d de l'art. 7, al. 2, la modification proposée n'a pas d'impact dans la mesure où les zones 30 ne peuvent de tout façon pas être introduites sur des voies non affectées à la circulation générale (art. 2a, al. 5 OSR), ce qui comprend principalement le réseau de quartier.

La modification de l'art. 7, al. 6, lettre b, *afin d'assurer la vitesse commerciale des transports en commun, on leur donne la priorité sur des axes dédiés, notamment ceux des voies de trams, qui restent accessibles aux transports individuels motorisés en zone 30*, est peu compréhensible. En effet, cette proposition porte sur des secteurs hors zones 1 et 2. Or, en vertu de l'art. 3, al. 2 LZ30 (rsGE L 111), en principe les zones 30 ne peuvent pas s'appliquer aux voies de communication utilisées par des lignes de transports publics urbaines principales. De plus, elle met en péril le droit de priorité accordé aux tramways. Enfin, la suppression de la mention de dissuasion du trafic de transit sur les axes dédiés au trafic motorisé aura pour conséquence de dégrader les traversées de villages.

M. Favre souligne les enjeux liés à la séparation des modes de transport, notamment entre les transports publics et la mobilité active. Il insiste sur le fait que, bien que la démarche initiée par ce PL vise une amélioration et une clarification des flux, elle pose plusieurs problèmes importants. L'application de ce PL impliquerait des changements majeurs pour les transports publics, notamment la modification de leurs parcours et leur perte de priorité sur certains axes clés. Il cite, à titre d'exemple, la rue de Lyon, la route du Pont-sous-Terre, la rue des Charmilles et la rue des Alpes, qui pourraient ne plus être accessibles aux transports collectifs, ce qui représenterait une modification fondamentale du réseau.

En conclusion technique, M. Favre met en avant plusieurs incohérences relevées dans ce projet. Il estime que celui-ci dévie de l'esprit de la LMCE, conçue pour exploiter et optimiser le réseau existant. Le projet de loi planifie deux nouvelles infrastructures, dont la faisabilité et le financement n'ont pas été étudiés de manière approfondie. Il questionne le réalisme de ces propositions, la temporalité de leur mise en œuvre et l'efficacité des principes qu'elles visent à instaurer, notamment si les infrastructures nécessaires ne sont pas réalisées à court terme. Il conclut que le projet s'écarte des objectifs fondamentaux de la LMCE, qui vise la priorisation des transports collectifs et des mobilités actives ainsi que la réduction du trafic de transit, des éléments pourtant centraux de cette législation.

M. Maudet ajoute que, d'un point de vue politique, il serait particulièrement incohérent de valider une vision qui va totalement à l'encontre des plans d'actions récemment adoptés. Il explique que cette vision entraînerait davantage de trafic vers le centre-ville, réduirait le report modal, allouerait davantage d'espace au trafic individuel motorisé tout en reposant sur des infrastructures hypothétiques. Il insiste sur le fait qu'il s'agit d'un changement fondamental de direction, bien au-delà de simples ajustements ou modifications cosmétiques. Selon lui, cette approche représente un retour en arrière complet, à contre-courant des orientations techniques, politiques et historiques actuelles. Il conclut en affirmant que le Conseil d'Etat recommande fermement d'abandonner ce projet.

Question de la commission

Question : N'y a-t-il vraiment aucune proposition de ce projet de loi qui pourrait malgré tout être retenue ?

Réponse : Il est légitime de se poser ces questions et la vision développée dans ce projet est parfaitement respectable. Cependant, elle est en contradiction avec tout ce qui a été entrepris jusqu'à présent. Il mentionne que des

discussions peuvent avoir lieu sur des ajustements ponctuels, comme l'installation de ronds-points à certains endroits ou encore des ajustements concernant les taxis pour fluidifier la mobilité, mais cela doit rester cohérent avec les orientations déjà établies.

Audition de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSAs)

M. Andrea Genecand, président de l'ASTAG-Genève, M. Milos Blagojevic, secrétaire général de l'ASTAG-Genève, M. Urs Burger, président de l'UPSAs-Genève, et M. Fabien Bonelli, membre du comité de l'UPSAs-Genève

Selon M. Genecand, le PL 13489 vise une refonte de la LMCE et une clarification de ses objectifs à destination du public et du législateur. Après huit années d'application de la loi, il constate que la situation des transporteurs professionnels s'est dégradée, notamment en ce qui concerne les conditions de travail. Une révision des objectifs législatifs ainsi qu'une clarification de certains points apparaissent donc nécessaires afin d'améliorer la situation actuelle. Aujourd'hui, la voirie est partagée entre différents usagers, ce qui engendre des conflits entre les transports professionnels et les mobilités actives (piétons, cyclistes). Une meilleure définition des objectifs pourrait permettre d'organiser le réseau routier de manière plus efficiente et d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers.

M. Genecand relève que l'art. 3 porte sur la structure du réseau routier. Le projet de loi réintroduit le principe de trois ceintures concentriques – petite, moyenne et grande – où les TIM seraient priorisés pour faciliter la circulation entre les quartiers. Ce concept, déjà évoqué dans les années 1970-1980, vise à fluidifier le trafic sur ces axes et à séparer les réseaux de quartiers des réseaux structurants. Cette approche est évaluée favorablement dans la mesure où elle pourrait apporter une solution à l'actuel engorgement du trafic. L'ASTAG formule néanmoins une proposition d'amendement qui prévoit que les trois ceintures urbaines soient reliées par un réseau de pénétrantes permettant le passage d'une ceinture à l'autre. Cette composante est considérée comme essentielle.

M. Genecand aborde ensuite l'art. 4 de la LMCE, qui traite du transfert modal et du stationnement. Il indique qu'aucune proposition d'amendement n'a été formulée par l'ASTAG à ce sujet. Il relève que le projet de loi supprime la mention « par le biais d'une réglementation du stationnement dans les centres-villes ». Selon lui, cette suppression est cohérente, car elle permet de répondre aux besoins en matière de stationnement, notamment pour les places

de parking et les emplacements de livraison. Il souligne que chaque suppression de ces espaces complique les opérations de chargement et de déchargement des marchandises, ce qui peut engendrer des difficultés en matière d'approvisionnement. Il estime donc que cette modification est bienvenue.

Il poursuit avec l'art. 5, qui concerne la gestion des flux et la possibilité pour les taxis d'emprunter les voies de bus sur la voirie. Il rappelle que cette mesure avait déjà été étudiée dans le cadre des plans d'actions du réseau routier pour le transport professionnel. Il estime qu'il serait pertinent d'inscrire cette disposition dans la loi afin d'établir une base légale à son application. Il propose toutefois un amendement, car le texte initial du PL 13489 mentionne uniquement l'accès des taxis aux couloirs de bus. Il souhaite que cette possibilité soit également accordée aux transports professionnels, sauf en cas d'empêchement majeur. Il considère qu'une telle mesure permettrait de fluidifier le trafic et d'améliorer les déplacements des véhicules de transport professionnel.

A l'art. 6, il constate que toutes les références aux questions environnementales ont été supprimées. Il précise que, bien que la protection de l'environnement soit un enjeu important, plusieurs lois spécifiques existent déjà dans ce domaine. Il estime que la construction et l'organisation du réseau routier doivent avant tout répondre aux besoins économiques et aux attentes de la population. Il ajoute que cette suppression pourrait permettre de limiter les recours juridiques et d'éviter ainsi des blocages freinant l'évolution des infrastructures routières. Selon lui, cette modification présente donc un intérêt d'un point de vue légal.

Pour l'art. 7, l'ASTAG formule une proposition d'amendement. M. Genecand explique qu'il vise à prioriser le transport professionnel sur la petite et la moyenne ceinture, tout en garantissant ensuite la priorité aux mobilités douces et aux transports collectifs en dehors de ces deux zones urbaines. Il souligne cependant l'importance d'assurer, en dehors de ces ceintures, une accessibilité suffisante pour les livraisons et les transports professionnels afin de permettre l'accomplissement de leur mission quotidienne d'approvisionnement du canton. Il précise que l'amendement proposé ajoute explicitement cette garantie d'accessibilité aux livraisons et transports professionnels hors de ces périmètres.

M. Genecand conclut en affirmant que le PL 13489 ne révolutionne pas la LMCE, mais qu'il apporte des clarifications pertinentes quant à ses objectifs. Il estime que ce projet constitue une amorce intéressante pour une éventuelle révision et juge donc son adoption bienvenue.

Questions de la commission

Question : Quelles seraient les conséquences de la réalisation des trois traversées (tunnel Trachel, traversée de la rade et traversée du lac) sur les autres ponts existants, notamment le pont du Mont-Blanc, le pont de l'Île et le pont de la Coulouvrenière ? Ces ponts ne seraient-ils plus destinés aux TIM ? Est-ce que cette orientation correspond à la position défendue par l'ASTAG ?

Réponse : Cette perspective est envisageable, à condition que des alternatives viables soient mises en place. Il précise que, si le tunnel Trachel devait être construit, l'idée serait effectivement de réattribuer le pont du Mont-Blanc aux transports collectifs et aux mobilités actives. Il ajoute que la moyenne ceinture, si elle est complétée par la traversée de la rade, permettrait d'éviter un passage systématique des TIM par le centre-ville. Il estime donc que cette approche est une possibilité et qu'il serait envisageable de dévouer certaines zones et ponts exclusivement aux mobilités actives et aux transports collectifs, sous réserve que des itinéraires de substitution adaptés soient prévus.

Question : Prenant exemple sur la législation en Norvège qui permet aux véhicules électriques d'emprunter les voies réservées aux transports publics, cette mesure pourrait-elle être envisagée pour les transports professionnels en Suisse ?

Réponse : Des études sont en cours pour déterminer les voies de bus dans lesquelles il serait possible d'intégrer le trafic du transport professionnel. À l'heure actuelle, les véhicules professionnels électriques sont peu nombreux, ce qui permettrait d'envisager leur accès aux voies de bus sans poser de problème majeur. Toutefois, une multiplication de ces véhicules pourrait à terme générer des difficultés de circulation.

Question : Une telle mesure pourrait-elle inciter les professionnels à renouveler leur flotte en faveur de véhicules électriques ?

Réponse : La technologie des véhicules lourds électriques n'est pas encore suffisamment avancée pour permettre une transition généralisée. Par ailleurs, ces véhicules coûtent actuellement trois fois plus cher que leurs équivalents thermiques. Au sein de l'ASTAG central et parmi les grands transporteurs nationaux, de nombreuses incertitudes subsistent quant à la faisabilité d'un passage massif aux véhicules électriques ou à hydrogène. Le problème est notamment lié à la disponibilité des bornes de recharge ainsi qu'à l'investissement de base, qui reste très conséquent. Ces incertitudes rendent difficile une transition immédiate vers des solutions électriques pour les transports professionnels.

Question : Est-ce que l'ASTAG envisage une ouverture générale des voies de bus à tous les transports professionnels ou est-ce que l'accès serait limité à certains métiers ou domaines spécifiques ?

Réponse : Cette question sera étudiée dans les mois à venir, notamment dans le cadre de la collaboration avec l'OCT. Une étude a été commandée afin de définir précisément ce qui relève des transports professionnels et de proposer des critères clairs. L'objectif est de favoriser les transports professionnels privés tout en déterminant les activités qui pourraient être incluses dans cette catégorie.

Audition de la Coordination transports et déplacements (CTD)

M. Thomas Dagonnier, président

M. Dagonnier rappelle que la Coordination transports et déplacements (CTD) regroupe plusieurs associations de mobilité durable, à savoir l'ATE, Mobilité piétonne, actif-trafiC, Pro Vélo, le WWF, le Club en fauteuil roulant et l'ARAG. Concernant le PL 13489, il relève qu'il s'agit d'un texte instructif d'un point de vue historique, rappelant les plans de circulation des années 1950, caractérisés par des infrastructures autoroutières en milieu urbain. Bien que le projet ne propose pas explicitement d'ajouter de nouvelles voies et boulevards le long du Rhône et du quai des Bergues, son approche présente des similitudes avec ces anciennes conceptions. Sur le plan budgétaire, il note une absence totale d'estimation des coûts liés aux infrastructures proposées, alors que plusieurs tunnels sont prévus et que leur réalisation serait particulièrement onéreuse. Il regrette également qu'aucune indication ne soit donnée sur le mode de financement et sur la répartition des coûts entre le canton et la Ville de Genève, malgré l'ampleur des travaux envisagés sur le territoire municipal. Il relève par ailleurs que plusieurs éléments du projet de loi semblent remettre en cause la priorité donnée aux transports publics.

La suppression de plusieurs dispositions de l'art. 3, notamment l'encouragement au covoiturage, ne semble pas justifiée. Les modifications des art. 5 et 7 entraîneraient la perte de la priorité des transports publics, ce qui va à l'encontre des principes d'efficacité des trams et bus dans l'agglomération. Il souligne également que certaines mesures détaillées dans l'exposé des motifs, comme la suppression des transports publics sur la rue de Lyon, la rue des Charmilles et le pont Sous-Terre, isoleraient plusieurs quartiers qui, alors qu'ils comptent des milliers d'habitants, ne disposeraient plus d'un accès direct aux transports en commun.

Sur la question de la mobilité active, M. Dagonnier critique le manque de cohérence du projet, qui détaille précisément les aménagements routiers pour les véhicules motorisés, tout en restant très vague sur la manière dont devraient être aménagés les axes cyclables. Il considère que cette absence de planification risque d'entraîner des incohérences et des difficultés lors de la mise en œuvre du projet. Il pointe également une contradiction dans la proposition visant à réserver le pont de la Coulouvrenière aux transports en commun et aux mobilités actives, tout en introduisant d'autres mesures favorisant la circulation automobile ailleurs. Il s'inquiète également des conséquences du projet de loi sur l'approvisionnement des commerces et des artisans. Certains axes seraient entièrement dédiés aux transports publics et à la mobilité active, comme la rue de la Servette, sans prise en compte des besoins logistiques des commerçants en matière de livraison et d'approvisionnement. Sur le plan des aménagements, M. Dagonnier critique le recours systématique aux ronds-points recommandé par le projet, sans que cela ne repose sur une analyse des situations au cas par cas. Il souligne qu'une étude citée dans le projet de loi insiste sur la nécessité de comparer systématiquement les différentes solutions d'aménagement avant de les mettre en œuvre. Or, les ronds-points présentent un risque accru pour les cyclistes, puisque les statistiques du Bureau suisse de prévention des accidents (BPA) montrent que 40% des accidents sur des ronds-points impliquent des cyclistes. Il prend l'exemple de la rue de la Fontenette. Du côté de Carouge, un carrefour à feux n'a enregistré qu'un seul accident impliquant un cycliste, tandis que du côté Genève, un rond-point est aménagé et quatre accidents ont été recensés dans un contexte de circulation similaire.

Concernant la sécurité des piétons, il critique la proposition de supprimer les ralentisseurs, rappelant que ces aménagements ont été installés afin de limiter les excès de vitesse, en particulier à proximité des écoles et des passages piétons très fréquentés. Il considère que leur suppression généralisée constituerait un danger pour les usagers les plus vulnérables.

Il reconnaît toutefois quelques aspects positifs au projet de loi, notamment l'idée d'un tunnel ferroviaire entre Sécheron et les Eaux-Vives. Il précise cependant que cette proposition est déjà intégrée dans la stratégie ferroviaire actuelle, ce qui rend inutile son inclusion dans ce projet de loi. Il souligne également que le principe de séparation des modes de transport, en affectant des espaces distincts aux piétons, cyclistes et véhicules motorisés, correspond aux politiques de mobilité actuelles. Il insiste cependant sur le fait qu'une séparation stricte des flux en milieu urbain est souvent irréaliste et qu'il serait préférable d'adopter une approche plus souple et pragmatique, afin d'adapter les aménagements aux contextes spécifiques. Dans son ensemble, il estime que

le projet de loi traduit une vision dépassée de la mobilité urbaine, rappelant les logiques des années 1950. Il considère que les nombreuses modifications proposées nuiraient à l'efficacité des transports publics et à la mobilité active, tout en ignorant des aspects fondamentaux, tels que le financement des infrastructures et l'approvisionnement des commerces. L'adoption du projet de loi entraînerait une augmentation de la circulation routière, ce qui aurait un impact négatif sur la santé publique ainsi que sur la qualité de vie dans les quartiers. Pour conclure, selon la CTD, ce projet de loi n'est pas opportun et il serait préférable de privilégier des solutions plus adaptées aux enjeux actuels.

Vote

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 13489 :

Oui :	4 (2 UDC, 2 MCG)
Non :	7 (3 S, 2 Ve, 2 PLR)
Abstentions :	4 (2 PLR, 1 LJS, 1 LC)

L'entrée en matière est refusée.

En vertu de ce qui précède, la majorité de la commission des transports vous recommande de refuser ce projet de loi.

PL 13489

COMMISSION DES TRANSPORTS
7 JANVIER 2025

AUDITION DU DSM



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

08/01/2025 - Page 1

LES PRINCIPES STRUCTURANTS PROPOSÉS PAR CE PL

- > **PRINCIPE DE SÉPARATION DES FLUX PROPOSANT, DANS LA MESURE DU POSSIBLE, L'EXCLUSION DES AUTRES MODES.**
- > **3 CEINTURES ROUTIÈRES CONCRÉTISÉES PAR LA RÉALISATION DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES LOURDES.**
- > **DES PÉNÉTRANTES ROUTIÈRES POUR LA FLUIDITÉ DES TIM.**
- > **DES TANGENTIELLES ROUTIÈRES POUR LA FLUIDITÉ DES TIM.**
- > **QUELQUES AXES À PRIORITÉ TC / MOBILITÉS ACTIVES.**
- > **DES RONDS-POINTS AVEC UN OBJECTIF DE FLUIDIFICATION.**

LE PROJET DE LOI

ARTICLE PAR ARTICLE

08/01/2025 - Page 3

ART. 3, al. 2, let. c) et d) LMCE

Teneur actuelle

²Elle 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 :

- 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 bouclier 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;

Teneur proposée par le PL

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 :

- c) trois ceintures :

Petite ceinture urbaine : rue des Alpes - rue Fort-Barreau - rue du Grand-Pré - rue Hoffmann - Avenue Wendt - rue des Deux-Ponts - route des Jeunes - rue François Dussaud - route des Acacias - pont des Acacias - boulevard du Pont d'Arve – boulevard Helvétique - rue de la Scie - tunnel Trachsel.

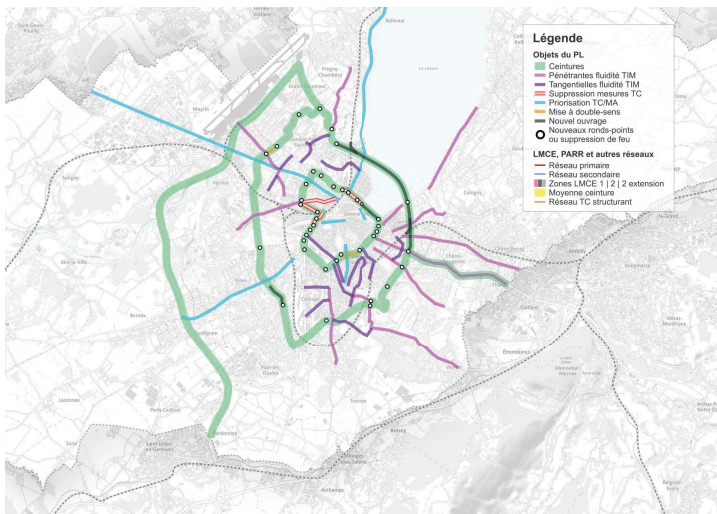
Moyenne ceinture périurbaine : rond-point des Nations - avenue de la Paix - avenue Appia - route des Morillons - chemin du Pommier - chemin des Coudriers - avenue du Pailly - avenue de l'Ain - route du Pont Butin - avenue des Communes Réunies - route de Saint Julien - tunnel de Carouge - route du Val d'Arve - route du Bout-du-Monde - avenue Louis Aubert - chemin Rieu - tunnel des Nations. Grande ceinture autoroutière : un périphérique autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine destiné principalement au transit international.

Le « U lacustre » sert d'alternative provisoire dans l'attente de la réalisation du tunnel sous la rade de la moyenne ceinture.

- d) un réseau cyclable structuré et continu couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération ;

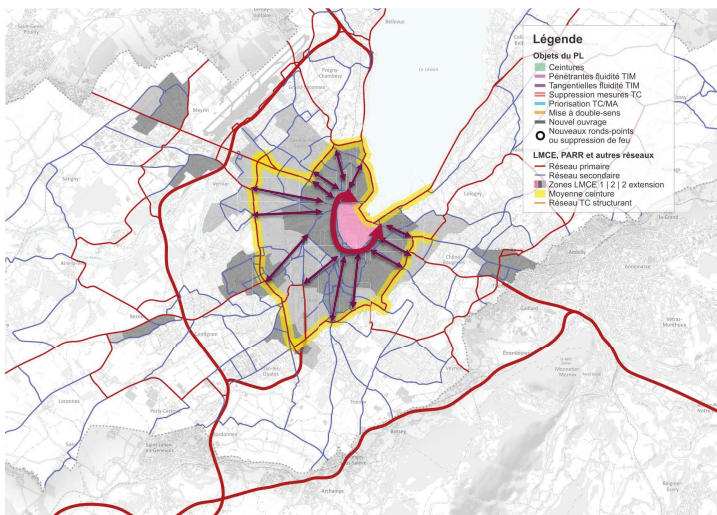
08/01/2025 - Page 4

CONTENU DU PROJET DE LOI



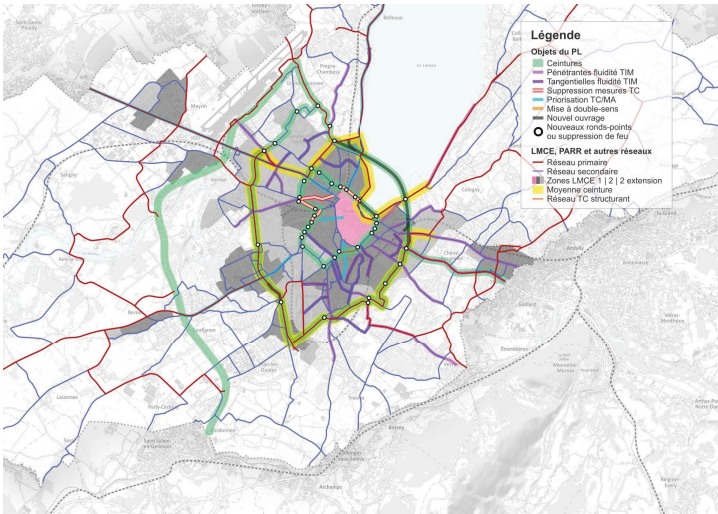
08/01/2025 - Page 5

LMCE ACTUELLE ET PARR 2024 - 2028



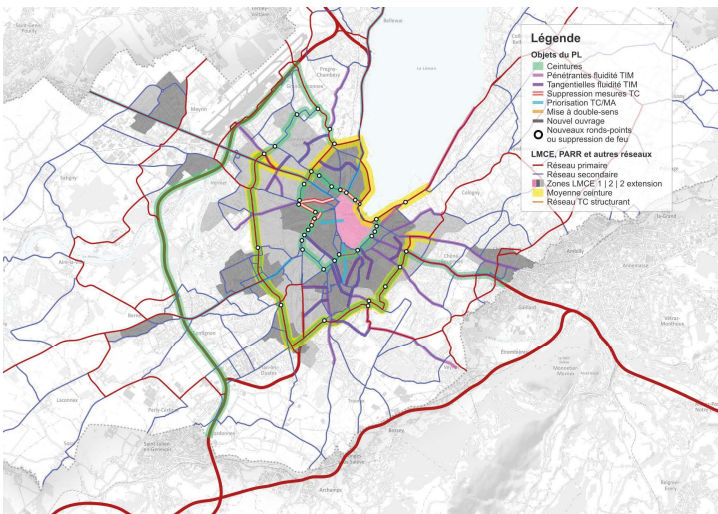
08/01/2025 - Page 6

UNE PROPOSITION DÉPENDANTE D'INFRASTRUCTURES



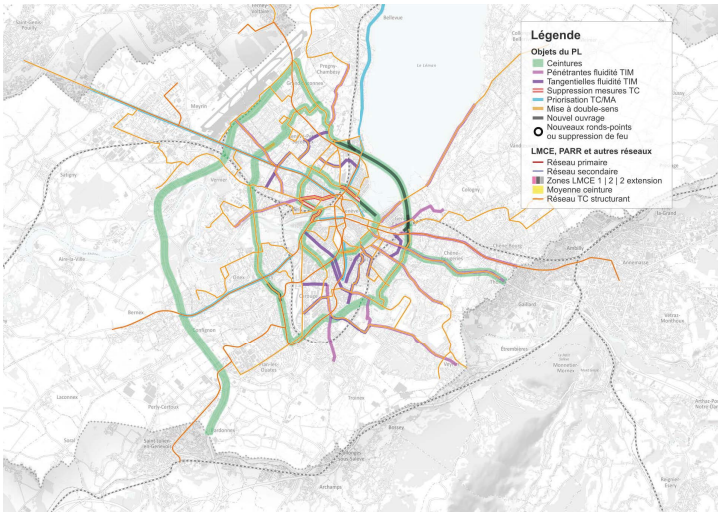
08/01/2025 - Page 7

EXPLOITATION À COURT TERME



08/01/2025 - Page 8

DIVERGENCES AVEC LES OBJECTIFS LMCE



08/01/2025 - Page 9

ART. 3, al. 3 LMCE

Teneur actuelle

3° 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 :

- les services d'auto-partage;
- l'usage du covoiturage non professionnel;
- 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.

Teneur proposée par le PL

3° La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité et ménage les infrastructures en favorisant chaque fois que c'est possible :

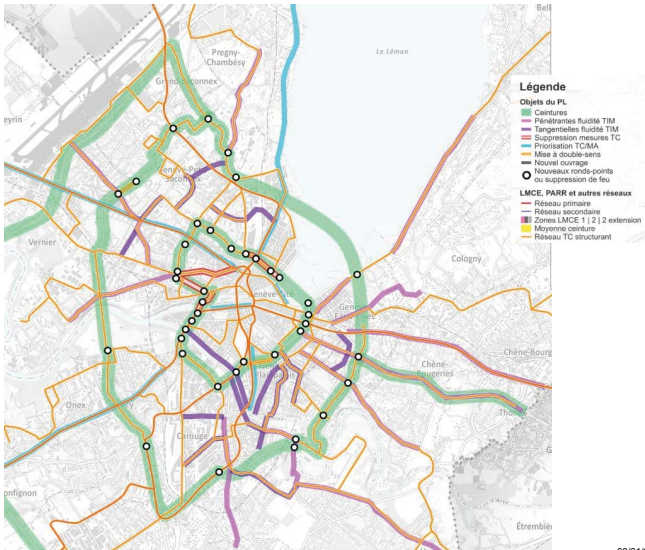
- les ronds-points plutôt que les feux;
- la séparation des flux des divers modes;
- des axes structurants dédiés aux différents modes.

De par cette nouvelle formulation, le PL ne cite plus les nouvelles pratiques de mobilité, telles que l'auto-partage, le covoiturage, et la mise en œuvre de plans de mobilités, alors que c'est le cœur de cet article, mais met en avant des manières de réguler le trafic et d'aménager la voirie.

=> par la suppression de la référence aux plans de mobilité (lettre c), le RPMob (rsGE H 1 21.03) n'aurait plus de base légale sur laquelle il pourrait reposer (seule loi faisant référence aux plans de mobilité).

08/01/2025 - Page 10

ZOOM CENTRE-VILLE



08/01/2025 - Page 11

ART. 4, al. 1, let. b) LMCE

Teneur actuelle

¹ 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 :

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 centres-villes ;

Teneur proposée par le PL

¹ 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 :

b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal ;

Le PL supprime le levier, à savoir la réglementation du stationnement, pour inciter les pendulaires à privilégier d'autres modes que le transport individuel motorisé pour se rendre aux centres-villes.

08/01/2025 - Page 12

ART. 5, al. 2 LMCE

Teneur actuelle

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

Teneur proposée par le PL

^{2°} Les zones sont délimitées par des axes du réseau ferroviaire et du réseau routier structurant **et par les ceintures**. Elles bénéficient d'une offre de stationnement adaptée.

En cohérence avec la modification apportée à l'article 3, alinéa 2, lettre c) PL.

Notre compréhension de cet article laisse penser que les ceintures délimitent les zones 1 et 2.

Demeure la question du statut du zonage entre la moyenne ceinture et la grande ceinture autoroutière (nouvelle zone 3 ?).

08/01/2025 - Page 13

ART. 5, al. 5 LMCE

Teneur actuelle

⁵ 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.

Teneur proposée par le PL

^{5°} Lorsque la séparation des flux sur des axes distincts n'est pas possible, 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 en évitant toutefois les sites propres**.

Le PL pose en priorité la séparation des flux sur des axes distincts. Si cela n'est pas possible, la priorisation pour les TC intervient alors. Le recours à des sites propres n'est pas souhaité.

Nous ne comprenons pas la distinction que le PL introduit entre la séparation des flux et les sites propres. S'agit-il d'une nuance correspondant à la façon d'aménager les sites trams (bordure en pointe de diamant par exemple) ?

08/01/2025 - Page 14

ART. 5, al. 9 LMCE

Teneur actuelle

N'existe pas

Teneur proposée par le PL

°Les taxis sont considérés comme des compléments aux transports publics et peuvent utiliser l'ensemble des zones réservées et des couloirs de bus **et de tram** sauf empêchement majeur impactant la vitesse commerciale des TC.

S'agissant des voies de tramways, il faut retenir que les tramways sont en tout temps prioritaires sauf envers les véhicules d'urgence (services du feu, de santé, de police et de douane) lorsqu'ils sont annoncés par des avertisseurs spéciaux (OCR – art. 45 al. 2). Accueillir les taxis sur l'ensemble des voies de tramways empêcherait ceux-ci d'exercer leur droit de priorité.

De plus, le PL pourrait entrer en contradiction avec les objectifs actuels de priorisation des TC fondant la LMCE (art. 7, al. 2 et al. 6 LMCE).

08/01/2025 - Page 15

ART. 6, al. 1 LMCE

Teneur actuelle

1°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.

Teneur proposée par le PL

1°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.**

Le PL supprime ici un critère d'aménagement, à savoir les paramètres environnementaux.

La suppression de ce critère ne permettra plus de tenir compte de la question de la diminution des nuisances (notamment sonores).

08/01/2025 - Page 16

ART. 6, al. 2 LMCE

Teneur actuelle

2°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, du 23 septembre 2016.

Teneur proposée par le PL

2°Le périmètre des zones ainsi que la moyenne et **petite** 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, du 23 septembre 2016.

En cohérence avec les modifications apportées aux articles 3, alinéa 2, lettre c) et 5, al. 2 PL.

08/01/2025 - Page 17

ART. 7, al. 2 LMCE

Teneur actuelle

2°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.

Teneur proposée par le PL

2°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. **A l'exception de la petite et moyenne ceinture.**

Le PL dispose que sur la petite (1) et moyenne ceinture (2), la priorité n'est pas donnée aux TC et à la mobilité douce.

En introduisant cette non-priorisation sur la petite ceinture, la vitesse commerciale des TC et leur attractivité seront péjorées.

S'agissant de la moyenne ceinture, le PL reprend ce que prévoit déjà l'article 5, al. 4 LMCE, en laissant toutefois entendre plus clairement que c'est un effet multimodal qui est dès lors recherché.

08/01/2025 - Page 18

ART. 7, al. 4, let. b) et d) LMCE

Teneur actuelle

⁴ En zone II :

b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé;

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;

S'agissant de la lettre b) :

Le PL se contredit avec la modification apportée à l'article 3, alinéa 2, lettre d). En effet, ici il est prévu de séparer les axes routiers structurants des axes dédiés aux vélos, alors que le PL supprime le qualificatif de « sécurisé » au réseau cyclable.

Cette disposition vise vraisemblablement les aménagements cyclables COVID (notamment axe Coulouvrenière – « tailler des sites propres surdimensionnés pour les vélos ») pour les reléguer sur des axes secondaires moins directs, ce qui dégraderait leur attractivité.

S'agissant de la lettre d) : Cela n'a pas d'impact dans la mesure où les zones 30 ne peuvent prendre place que sur des voies non affectées à la circulation générales (art. 2a, al. 5 OSR), ce qui comprend principalement le réseau de quartier.

08/01/2025 - Page 19

Teneur proposée par le PL

⁴ En zone II :

b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé, ils sont, dans la mesure du possible, séparés des axes dédiés aux vélos;

d) la création de zones 30 est favorisée en dehors des axes structurants aux conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007;

ART. 7, al. 6, let. b) LMCE

Teneur actuelle

^{6°}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 :

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.

Cette modification est peu compréhensible dès lors que la proposition porte sur des secteurs hors zones 1 et 2 dans lesquels des zones 30 sur lesquelles circulent des trams ne pourraient voir le jour, notamment au vu de l'article 3, al. 2 LZ30 (rsGE L 1 11) qui prévoit qu'en principe les zones 30 ne peuvent pas s'appliquer aux voies de communication utilisées par des lignes de transports publics urbaines principales.

De plus, elle met en péril le droit de priorité accordé aux tramways (art. 45, al. 2 OCR).

Enfin, la suppression de la mention de dissuasion du trafic de transit sur les axes dédiés au trafic motorisé aura pour conséquence de dégrader les traversées de villages.

08/01/2025 - Page 20

Teneur proposée par le PL

^{6°}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 :

b) afin d'assurer la vitesse commerciale des TC on leur donne la priorité sur des axes dédiés, notamment ceux des voies de trams, qui restent accessibles aux TIM en zone 30.

CONCLUSIONS

- > **INCOHÉRENCES NOMBREUSES.**
- > **SORTIE DE L'ESPRIT DE LA LMCE EN TANT QUE LOI D'EXPLOITATION DU RÉSEAU AVEC 2 NOUVELLES INFRASTRUCTURES PROGRAMMÉES.**
- > **RÉALISME DES INFRASTRUCTURES PROPOSÉES ? TEMPORALITÉ ? NON ÉTUDIÉES NI FINANCÉES ?**
- > **CAPACITÉ À METTRE EN ŒUVRE LES NOUVEAUX SCHÉMAS DE CIRCULATION PRÉVUS (FONCTIONNEMENT / EFFICACITÉ) ? SANS RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES EN QUESTION ?**
- > **SORTIE DE LA PRIORISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DES MOBILITÉS ACTIVES AINSI QUE DE LA DIMINUTION DU TRAFIC DE TRANSIT PRÉVUS DANS LA LMCE.**

- > **SITUATION DES MOBILITÉS GENEVOISES COMPLEXE.**
- > **IL S'AGIT D'ORES ET DÉJÀ DE METTRE EN ŒUVRE LA LMCE ACTUELLE ET LES PLANS D' ACTIONS DES MOBILITÉS 2024-2028.**



Prise de position – Audition sur le PL 13489 – PL 13401 - M03039

Genève, le 6 décembre 2024

Madame la Présidente,

Mesdames et Messieurs les membres de la commission des transports, au nom et pour le compte de notre association, l'ASTAG-Genève, nous vous remercions d'avoir donné une suite favorable à notre demande d'audition concernant le PL 13489.

Pour faire suite à votre demande, nous allons également nous exprimer sur la Motion 3039 « Camions-vélos : comment faire cohabiter l'éléphant et la souris ».

Finalement, nous prendrons position sur le PL13401 « Délégation des contrôles des véhicules à moteur ».

Présentation

L'ASTAG est une association nationale patronale professionnelle. La section genevoise regroupe plus de 83 membres (au 31 mai 2023) sis sur notre canton. Nous employons plus de 1'000 collaborateurs et formons chaque année une quinzaine d'apprentis.

Les entreprises membres de l'ASTAG, section Genève, détiennent près de 900 véhicules servant à l'approvisionnement au quotidien du Canton de Genève, approvisionnement qui – nous vous le rappelons – fait partie des cinq (5) services vitaux définis par la loi fédérale sur l'approvisionnement économique du pays (Loi sur l'approvisionnement du pays, LAP ; RS 531).

Pour mémoire, les entreprises de transport assurent 75% de l'approvisionnement (importations) du pays et 63 % des exportations (cf. publication de l'Office fédéral des statistiques).

Pour remettre les choses en perspective également, le 100% du « dernier km » est assuré par les entreprises de transport.

A. Contexte général

L'ASTAG-Genève souhaite s'exprimer sur les différentes propositions de modifications apportées à la Loi sur la mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) par le biais du PL 13489. Depuis l'introduction de la LMCE en 2016 sensée garantir la paix des transports, nous disposons maintenant d'un certain recul nous permettant d'apprécier les effets de cette politique en matière de mobilité et d'apporter les modifications nécessaires pour corriger les retombées négatives tant sur le plan du transport individuel motorisé (TIM), mais également sur le plan du transport professionnel, ou encore des transports en commun et des mobilités actives.

D'un point de vue général et 8 ans après l'entrée en vigueur de la LMCE, nous ne pouvons que constater (et ceci est notoirement connu et partagé) que la situation mauvaise au départ n'a fait que de s'empirer de fil des années. Il est notamment de plus en plus difficile de circuler d'un quartier à un autre au moyen du TIM. Or, les transports professionnels partagent les mêmes voiries que les TIM, qui « profitent » malheureusement de la dégradation généralisée de la fluidité du trafic. Ceci bien évidemment péjore les conditions de travail des entreprises de transport mais également plus largement de toutes les entreprises devant se déplacer au moyen d'un véhicule dans le cadre de leurs activités économiques. Cette situation est devenue insoutenable, à plusieurs égards d'ailleurs. En effet, le manque de fluidité du trafic engendre un coût économique de plus en plus importants pour la collectivité avec les entreprises de transport, constamment bloquées dans le trafic en lieu et place de circuler de manière fluide, afin de réaliser la mission d'approvisionnement qui leur est confiée. De surcroît, les collaborateurs subissent un stress important ce qui engendre un coût social manifestement sous-estimé par les autorités.

Sur le plan des mobilités actives, celles-ci entrent quasiment systématiquement en conflit avec le TIM et le transport professionnel avec des incidences parfois dramatiques pour les usagers des voiries.

En considération de ces problématiques que nous nous réjouissons de pouvoir évoquer plus amplement avec vous, l'ASTAG-Genève est d'avis qu'il est temps d'apporter les actions correctives nécessaires à la résolution des problématiques évoquées ci-avant.

B. Prise de position ASTAG-Genève - LMCE VS PL 13489

LMCE - Art. 3. Infrastructures et services de transport

2 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 :

c) un périphérique autoroutier qui **contourne** (nous soulignons) l'agglomération urbaine et une **moyenne ceinture** (nous soulignons) routière homogène et lisible comprenant notamment le « U lacustre » dans l'attente **d'un boucllement autoroutier par une traversée du lac** (nous soulignons). 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 ;

3 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 oeuvre 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.

PL 13489 – Art. 3, al. 2, lettres c et d, et al. 3 (nouvelle teneur)

2 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 :

c) trois ceintures :

– **petite ceinture urbaine** (nous soulignons) : rue des Alpes – rue du Fort-Barreau – rue du Grand-Pré – rue Hoffmann – avenue Wendt – rue des Charmilles – rue de Saint-Jean – pont de Sous-Terre – rue des Deux-Ponts – route des Jeunes – rue François-Dussaud – route des Acacias – pont des Acacias – boulevard du Pont-d'Arve – boulevard Helvétique – rue de la Scie – tunnel Trachsel ;

– moyenne ceinture périurbaine : rond-point des Nations – avenue de la Paix – avenue Appia – route des Morillons – chemin du Pommier – chemin des Coudriers – avenue du Pailly – avenue de l'Ain – route du Pont-Butin – avenue des Communes-Réunies – route de Saint-Julien – tunnel de Carouge – route du Val-d'Arve – route du Bout-du-Monde – avenue Louis-Aubert – chemin Rieu – tunnel des Nations ;

– grande ceinture autoroutière : un périphérique autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine destiné principalement au transit international ;

Le « U lacustre » sert d'alternative provisoire dans l'attente de la réalisation du tunnel sous la rade de la moyenne ceinture.

d) un réseau cyclable structuré et continu couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération ;

3 La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité et aménage les infrastructures en favorisant chaque fois que c'est possible :

- a) les ronds-points plutôt que les feux ;
- b) la séparation des flux des divers modes ;
- c) des axes structurants dédiés aux différents modes.

Commentaires art. 3 – ASTAG-Genève

Pour l'ASTAG-Genève, il est essentiel que les entreprises de transport puissent s'appuyer sur un réseau routier inaltérable et fluide afin d'assurer que les déplacements d'un quartier à un autre se réalisent de manière efficace et ainsi assurer un approvisionnement de qualité du Canton. L'ancrage dans la loi de trois ceintures urbaines vise à permettre cette inaltérabilité et cette fluidité. Les précisions apportées par le PL 13489 sont de nature à rendre le trafic plus cohérent, plus respectueux des principes de base de la LMCE et ne contredisent pas les Plans Mobilités du DSM à notre sens, elles y apportent un éclairage bien venu.

L'ASTAG est également favorable à ce que les flux soient au maximum séparés les uns des autres afin d'assurer la sécurité des différents usagers des voiries notamment pour les piétons et les cyclistes qui sont les plus vulnérables en cas d'accident. Ceci va dans le sens de la Motion 3039.

Proposition d'amendement :

Nous souhaiterions cependant apporter un amendement ainsi qu'un ajout à l'alinéa C en que vous trouverez ci-dessous à des fins de clartés ainsi que du bon fonctionnement des ceintures urbaines :

- 1) Le « U lacustre » sert d'alternative provisoire dans l'attente de la réalisation du tunnel sous la rade de la moyenne ceinture.
- 2) Les trois ceintures urbaines devront être reliées entre elles au moyen d'un réseau de pénétrantes.

LMCE - Art. 4. Gestion du stationnement

1 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 :

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 centres-villes ;

PL 13489 - Art. 4, al. 1, lettre b (nouvelle teneur)

1 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 :

b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal ;

Commentaires art. 4 – ASTAG-Genève

On a pu constater ces dernières années que les projets d'aménagement des voiries font fi des besoins en espaces de stationnement/livraison des professionnels qui approvisionnent les commerces et les citoyens. Nous avons à plusieurs reprises fait des observations (et déposer des recours) pour que les besoins des professionnels soient pris en considération. Malheureusement il est un fait établi que les autorités n'en tiennent pas compte, ou cas échéant, de manière insuffisante. Or, plus l'offre de stationnement/espace d'arrêt pour livraisons se réduit, plus il est difficile d'approvisionner de manière efficace les centres-villes. On pourrait croire que plus on supprime les espaces de stationnement plus les voiries s'élargissent. Il n'en est rien comme évoqué plus haut. Systématiquement, les voiries se rétrécissent laissant moins d'espace aux véhicules pour les opérations de chargement / déchargement de marchandises.

LMCE - Art. 5. Principes

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

5 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.

PL 13489 - Art. 5, al. 2 et 5 (nouvelle teneur) et al. 9 (nouveau)

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

5 Lorsque la séparation des flux sur des axes distincts n'est pas possible, 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 en évitant toutefois les sites propres.

9 Les taxis sont considérés comme des compléments aux transports publics et peuvent utiliser l'ensemble des zones réservées et des couloirs de bus et de tram sauf empêchement majeur impactant la vitesse commerciale des transports en commun.

Commentaires art. 5 – ASTAG-Genève

L'ASTAG-Genève souhaiterait apporter un amendement à l'al. 9 en mentionnant la possibilité pour les transports professionnels d'emprunter les voies de bus aux mêmes titres que les taxis.

Proposition d'amendement :

9 Les taxis et les transports professionnels peuvent utiliser l'ensemble des zones réservées et des couloirs de bus et de tram sauf empêchement majeur impactant la vitesse commerciale des transports en commun.

LMCE - Art. 6. Zones

1 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.

2 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, du 23 septembre 2016(1).

PL 13489 - Art. 6, al. 1 et 2 (nouvelle teneur)

1 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.

2 Le périmètre des zones ainsi que la moyenne et petite 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, du 23 septembre 2016.

Commentaires art. 6 – ASTAG-Genève

Le réseau routier doit répondre d'abord et avant tout aux besoins de la population et de l'économie. La suppression du critère environnemental permet d'éviter que des oppositions systématiques se créent ne permettant pas l'aboutissement de projets d'infrastructures. De plus, des lois protégeant l'environnement et le climat existent déjà au niveau fédéral et cantonal.

LMCE Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone

2 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.

4 En zone II :

- b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé ;
- 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 ;

6 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 :

- 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.

PL 13489 - Art. 7, al. 2, al. 4, lettres b et d, et al. 6, lettre b (nouvelle teneur)

2 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, à l'exception de la petite et moyenne ceinture.

4 En zone II :

- b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé, ils sont, dans la mesure du possible, séparés des axes dédiés aux vélos ;
- d) la création de zones 30 est favorisée en dehors des axes structurants aux conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007 ;

6 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 :

- b) afin d'assurer la vitesse commerciale des transports en commun, on leur donne la priorité sur des axes dédiés, notamment ceux des voies de trams, qui restent accessibles aux transports individuels motorisés en zone 30.

Commentaires art. 7 – ASTAG-Genève

Nous souhaiterions apporter une proposition d'amendement à l'al. 2 en inscrivant la garantie d'accessibilité des transports professionnels hors périmètre de la petite et moyenne ceinture. Veuillez trouver ci-dessous la proposition d'amendement :

Proposition d'amendement :

2 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 tout en garantissant l'accessibilité aux livraisons et transports professionnels. Le TIM reste cependant prioritaire sur la petite et moyenne ceinture.

C. Prise de position de l'ASTAG-Genève – M03039

L'ASTAG-Genève partage l'inquiétude des signataires de la présente motion quant à la sécurité des différents usagers de la route notamment des cyclistes. Nous sommes favorables, quand cela est envisageable, de séparer au maximum les flux entre les voiries dévolues aux TIM ainsi que celles dévolues aux vélos et finalement renforcer la signalisation aux points accidentogènes.

Nous tenons cependant à relever qu'une des mesures proposées va à l'encontre de la liberté économique des entreprises de transport et met en danger l'approvisionnement du Centre-Ville :

- « Durant les pics de congestion du trafic, à limiter ou moduler l'accès des poids lourds conduits par un seul conducteur aux réseaux non équipés de pistes cyclables physiquement séparées du trafic motorisé. »

Commentaire ASTAG-Genève

Nous vous prions de trouver ci-dessous nos commentaires quant aux différents arguments évoqués dans l'exposé des motifs de la motion :

1. Contrairement à ce qui est évoqué dans l'exposé des motifs, il n'est pas plus sécuritaire d'être deux dans un poids-lourds soit, un chauffeur plus une aide. En effet, le double équipage créé plus de distraction pour le chauffeur et augmente par voie de conséquence les risques de perte de l'attention requise à la conduite en milieu urbain. L'aide chauffeur créé de plus une gêne pour la vision du conducteur notamment dans la vérification des angles morts. Finalement, le chauffeur représente dans le trafic local 60 % du coût total du transport, doubler l'équipage équivaldrait donc à augmenter le coût de la prestation de 60%. Cette mesure engendrerait un coût économique dès lors totalement disproportionné par rapport au gain recherché qui serait nul.
2. Il n'y a contrairement à ce qui pourrait être pensé aucun gain en termes de temps à conduire à deux chauffeurs surtout dans un pays comme la Suisse où les distances sont courtes comparées à d'autres pays d'Europe. L'OTR exige de plus que des pauses de 45 minutes soient prises toutes les 4H30 de conduite afin que le chauffeur se repose.
3. Une modulation des horaires de circulation des poids-lourds ainsi que de la limitation des itinéraires à disposition entrainerait des problèmes en matière d'approvisionnement des commerces et des entreprises (horaires d'ouverture) ainsi qu'une entrave à la liberté économique des entreprises de transport. Les transporteurs doivent en effet pouvoir accéder à l'ensemble des zones du centre-ville pour assurer l'approvisionnement de la population, des commerces et entreprises. Une disposition légale dans la LMCE (art. 7 LMCE) prévoit la garantie d'accès aux zones 1 et 2 pour les transports professionnels. Il remettrait finalement en cause la hiérarchie du réseau routier en entraînant des reports de trafics des poids-lourds sur d'autres axes routiers pour accéder à certaines zones.

D. Prise de position de l'ASTAG-Genève – PL 13401

PL 13401 vise à ajouter deux nouveaux articles ayant pour objectif de déléguer la compétence du contrôle technique des véhicules (sous réserve du droit fédéral), c'est selon notre profession une évolution souhaitable en matière de délégation des compétences du secteur public au secteur privé.

Les véhicules poids-lourds, ont l'obligation de se présenter annuellement auprès du bureau des automobiles pour un contrôle technique. Dans le cadre de cette visite annuelle, nos entreprises organisent systématiquement avec leurs garagistes des révisions en amont de ce contrôle. La délégation de cette compétence aux garagistes, permettraient de simplifier les contrôles et d'immobiliser pendant un temps plus restreint les véhicules. Ceci créerait un gain économique non négligeable pour la totalité des entreprises de transport soumis à un contrôle annuel.

E. Conclusions

Bien que le PL 13489 ne révolutionne pas la LMCE, il a le mérite d'apporter des corrections nécessaires pour les conditions de travail des transports professionnels ainsi que d'améliorer les conditions de circulation de l'ensemble des mobilités. Il est d'usage de procéder à un bilan quelques années après l'entrée en vigueur d'une loi-cadre, c'est pourquoi l'ASTAG-Genève soutient ce PL qui démarre une réflexion de fonds sur la LMCE visant à préciser ses objectifs et faciliter sa mise en œuvre. Nous demandons donc aux députés membres de la commission des transports de bien vouloir réserver un accueil favorable à ce PL ainsi que de prendre en considération nos suggestions d'amendements.

Concernant la motion M03039, bien que les objectifs poursuivis visant à améliorer la sécurité des cyclistes soient louables, cela ne doit en aucun cas justifier la remise en cause des conditions cadres d'approvisionnement du Canton. De plus, un certain nombre de mesures ont déjà été planifiées dans le cadre des différents plans de mobilité voté par le Grand-Conseil dont notamment celui concernant les mobilités actives. Il serait donc redondant d'enjoindre le Conseil d'Etat à prendre une nouvelle série de mesures. Nous recommandons donc le rejet de la motion à votre commission.

Finalement, nous recommandons l'adoption du PL 13401 visant à permettre la délégation des compétences du contrôle technique des véhicules au secteur privé.

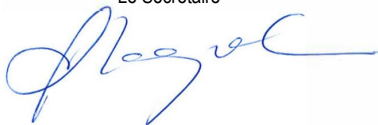
Vous remerciant de votre attention, nous vous prions de croire, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres de la commission des transports, en l'expression de notre parfaite considération.

Le Président



Andrea GENECAND

Le Secrétaire



Milos BLAGOJEVIC

Date de dépôt : 24 mars 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Stéphane Florey

Aujourd'hui, le constat est clair ! La LMCE n'a rien résolu en ce qui concerne la mobilité à Genève.

Par le passé, la minorité avait proposé d'abroger purement et simplement la LMCE. Ce projet avait été balayé d'un revers de main par une majorité du Grand Conseil au seul motif que l'on ne pouvait pas abroger une loi acceptée en votation populaire, bien qu'une partie de cette majorité de circonstance admette que la LMCE pose de nombreux problèmes dans son application.

Cette même majorité, qui n'en est pas à une contradiction près, refuse aujourd'hui une révision visant à améliorer la fluidité du trafic avec des solutions concrètes.

8 ans après l'entrée en vigueur de la LMCE, les professionnels dans le domaine des transports et une large partie de la population s'accordent à dire que la situation mauvaise au départ n'a fait que s'empirer au fil des années. Il est notamment de plus en plus difficile de circuler d'un quartier à un autre au moyen d'un transport individuel motorisé (TIM).

Comme aucune séparation claire des flux de circulation n'a été prévue dans la LMCE, transports individuels et professionnels, à l'exception des transports publics, se retrouvent à partager les mêmes voies de circulation fortement entravées depuis l'entrée en vigueur de la LMCE. Ceci bien évidemment péjore les conditions de travail des entreprises de transport, mais également plus largement de toutes les entreprises devant se déplacer au moyen d'un véhicule dans le cadre de leurs activités économiques. Sans oublier toutes les personnes qui n'ont pas d'autres choix que de prendre leur véhicule privé pour se rendre à leur travail ou dans le cadre d'activités privées.

Cette situation est devenue insoutenable. Le manque de fluidité du trafic engendre un coût économique de plus en plus important pour la collectivité avec les entreprises de transport constamment bloquées dans le trafic en lieu et place de circuler de manière fluide, afin de réaliser la mission d'approvisionnement qui leur est confiée. Sans compter le coût social manifestement sous-estimé par les autorités pour les professionnels et privés

qui subissent un stress important dû à ces très mauvaises conditions de circulation.

La minorité, avec les associations professionnelles et une large partie de la population, reste convaincue qu'il est temps d'apporter des actions correctives concrètes nécessaires à la résolution des problématiques chroniques de la circulation à Genève.

Il est essentiel que les entreprises de transport puissent s'appuyer sur un réseau routier inaltérable et fluide afin d'assurer que les déplacements d'un quartier à un autre se réalisent de manière efficace et ainsi assurer un approvisionnement de qualité dans tout le canton. L'ancrage dans la loi de trois ceintures urbaines vise à permettre cette inaltérabilité et cette fluidité. Ces modifications apportées sont de nature à rendre le trafic plus cohérent et plus respectueux des principes de base de la LMCE.

La minorité a pu également constater que les projets d'aménagement des voiries de ces dernières années font fi des besoins en espaces de stationnement pour les livraisons qui disparaissent comme neige au soleil. Tout comme malheureusement bon nombre de places de stationnement. Ceci empêche bien évidemment les entreprises d'effectuer leur travail dans de bonnes conditions, celles-ci devant tourner plusieurs longues minutes, tout comme les privés, avant de trouver une place disponible.

Le réseau routier se doit de répondre d'abord et avant tout aux besoins de la population et de l'économie. La suppression du critère environnemental proposé dans ce projet de loi permet d'éviter que des oppositions systématiques se créent ne permettant pas l'aboutissement, comme par le passé, de projets d'infrastructure. De plus, des lois protégeant l'environnement et le climat existent déjà aux niveaux fédéral et cantonal.

En conclusion, ce projet de loi est destiné à améliorer la fluidité et les conditions de circulation de notre canton. Il prend en compte les besoins non seulement de l'économie mais également des TIM, tout en préservant les conditions de circulation des transports collectifs et de la mobilité douce.

Pour toutes ces raisons, la minorité vous recommande soit de voter tel quel le PL 13489, soit de le renvoyer à la commission des transports afin qu'il soit traité comme il l'aurait dû l'être.