



Date de dépôt : 4 mai 2026

Rapport

**de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi
du Conseil d'Etat modifiant la loi d'application de la législation
fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)**

Rapport de Céline Zuber-Roy (page 4)

Projet de loi (13718-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 8J Transport professionnel (nouveau)

¹ Les véhicules affectés au transport professionnel sont des véhicules automobiles immatriculés au nom et à l'adresse d'une personne morale ou d'une raison individuelle, transportant régulièrement des marchandises ou du matériel à des fins commerciales, à l'exclusion de documents de travail, et d'un volume ou d'un poids tel que l'usage d'un tel véhicule s'impose.

² Les véhicules visés à l'alinéa 1 font l'objet d'une identification au moyen d'une vignette, à l'exception des voitures automobiles lourdes, lesquelles peuvent être identifiées par leur gabarit. Ils bénéficient de conditions de circulation et de stationnement facilitées, lesquelles les autorisent, lorsqu'ils effectuent des trajets à destination ou en provenance d'un lieu d'intervention, de livraison ou de chargement, à emprunter les voies de circulation qui leur sont réservées, à circuler dans les zones à circulation restreinte et à stationner sur des emplacements réservés, définis par réglementation du trafic ou marquages. Les conditions de circulation octroyées ne doivent pas porter atteinte à la vitesse commerciale des lignes de transports publics.

³ L'usage accru du domaine public dont disposent les taxis en service, au sens de l'article 20 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022, leur permet de bénéficier, dans l'exercice de leur activité, de conditions de circulation au moins identiques à celles octroyées au transport professionnel au sens de l'alinéa 1, lorsque la réglementation du trafic le prévoit.

⁴ Le Conseil d'Etat définit par voie réglementaire les conditions d'octroi de la vignette d'identification visée à l'alinéa 2, le montant de l'émolument pouvant être perçu pour l'examen des demandes d'identification, ainsi que les conditions de facilité de circulation et de stationnement accordées.

Art. 20A Evaluation (nouveau)

¹ Les effets du mécanisme mis en place par l'article 8J, alinéas 2 à 4, de la présente loi sont évalués par le Conseil d'Etat au 1^{er} trimestre 2030. L'évaluation porte sur l'amélioration effective des conditions de déplacement et de stationnement des bénéficiaires, l'impact sur la vitesse commerciale des transports publics et la fluidité du trafic.

² Le Conseil d'Etat présente au Grand Conseil un rapport communiquant les résultats de cette évaluation.

³ En fonction des résultats de cette évaluation et afin de limiter les émissions de CO₂, le Conseil d'Etat peut restreindre par voie réglementaire l'octroi de la vignette prévue par l'article 8J, alinéa 2, aux véhicules n'émettant pas de CO₂. Cette restriction prend effet dans les deux ans qui suivent le traitement du rapport par le Grand Conseil.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Rapport de Céline Zuber-Roy

Le projet de loi 13718 a été déposé en novembre 2025 par le Conseil d'Etat et a pour but de définir un cadre permettant d'adopter des mesures spécifiques en faveur du transport professionnel tant pour les déplacements que pour le stationnement. Une vignette professionnelle est notamment créée pour identifier les bénéficiaires de ces mesures.

La commission des transports l'a examiné lors de 7 séances entre janvier et mars 2026 sous la présidence de M. Pascal Uehlinger. MM. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et David Favre, directeur général des transports, ont suivi les travaux. Les procès-verbaux ont été rédigés par M^{mes} Rania Nassereddine et Coralie Tschanz. L'auteur de ce rapport remercie vivement toutes ces personnes.

Présentation de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, accompagné de MM. David Favre, directeur général de l'OCT, et Nicolas Borzykowski, ingénieur, le 27 janvier 2026

Un support de présentation est utilisé (cf. annexe 1).

M. Maudet rappelle que, si la loi sur la circulation routière (LCR) relève de la compétence fédérale, sa mise en œuvre est cantonale, ce qui confère à la LALCR une importance particulière à Genève, notamment en matière de régulation du trafic et d'organisation de la circulation. Il précise que c'est dans ce cadre qu'a été identifiée une base légale pertinente pour proposer une mesure ayant déjà fait l'objet de discussions au sein de la commission, notamment dans le cadre des cinq plans d'action et plus particulièrement du plan d'action consacré au trafic professionnel. Il rappelle qu'il s'agit là d'un axe prioritaire et d'un engagement de législature, visant à considérer le trafic professionnel, soit l'usage de la route par les personnes qui en vivent, à savoir les poids lourds, les camionnettes, les artisans, les commerçants, les taxis ainsi que le transport de personnes et de marchandises, comme prioritaire. Il souligne que ces usagers sont aujourd'hui les plus affectés par les quelque cinq heures trente de bouchons quotidiens, qui placent Genève en tête des villes suisses les plus congestionnées et au dixième rang des villes européennes selon les données de TomTom.

M. Maudet précise que le projet porte à la fois sur un objectif, qui est de faciliter l'usage de la route pour les professionnels, et sur un instrument, à savoir une vignette. Il indique qu'il ne s'agit pas de la vignette fédérale à 40 francs destinée au financement des autoroutes, mais d'une vignette spécifique permettant d'identifier les véhicules professionnels et de leur

accorder un certain nombre de facilités et d'avantages. Il précise que cette vignette sera soumise à un émolument et non à une taxe, soulignant qu'il ne s'agit en aucun cas de générer des recettes pour l'Etat. L'émolument vise uniquement à couvrir les frais de la Fondation des parkings. Il ajoute que ce projet de loi a fait l'objet d'un long processus de consultation et que l'objectif est de partager avec la commission les éléments sur lesquels un consensus semble s'être dégagé, à savoir les moyens d'améliorer la fluidité du trafic pour les personnes dont l'activité dépend directement du transport de marchandises ou de personnes dans un contexte de forte congestion.

M. Borzykowski poursuit en indiquant que cette modification de la LALCR s'inscrit dans l'action n° 1 du plan d'action relatif au transport professionnel de personnes, de marchandises et de services. Il précise qu'il s'agit de l'action qui permettra de décliner différentes mesures de priorisation en faveur du transport professionnel. Cette action était intitulée « créer un macaron professionnel permettant d'identifier les professionnels sur la voirie », mais le terme désormais retenu est celui de vignette et non plus « macaron ». Il rappelle que le transport professionnel constitue un pilier essentiel de l'économie genevoise, dans la mesure où une grande partie des activités économiques en dépend directement, notamment celles nécessitant des livraisons. Il indique qu'environ 54 000 emplois sont directement concernés par le transport professionnel, soit près de 14% des emplois dans le canton. Une part importante de ces emplois relève du secteur des services, notamment les artisans et les métiers du second œuvre (plombiers, électriciens, métiers du bâtiment). Il précise que, comme cela a déjà été relevé, le transport professionnel est particulièrement affecté par la surcharge du trafic. Environ 20 000 véhicules professionnels sont immatriculés dans le canton, ce qui représente environ 6% des véhicules immatriculés du canton, mais ces véhicules représentent entre 15 et 20% du trafic, en raison de leur fréquence d'utilisation de la route plus élevée. Il souligne que chaque minute perdue dans les embouteillages représente un coût pour les entreprises concernées, coût qui se répercute inévitablement sur les clients. Pour ces raisons, il est estimé que le transport professionnel doit faire l'objet d'une priorisation, tant dans la circulation que pour le stationnement. Il relève toutefois que la mise en œuvre de telles priorités suppose la possibilité de les faire respecter, ce qui implique des contrôles et, le cas échéant, des verbalisations. Il est donc nécessaire de pouvoir identifier clairement les véhicules concernés. Cette identification passe par la création d'une vignette spécifique pour les transports professionnels, la « vignette TPro ». La mise en place de cette vignette nécessite une modification de la loi d'application de la législation sur la

circulation routière (LALCR), ainsi que de son règlement d'application (RaLCR).

M. Borzykowski poursuit en indiquant que ce projet de loi a été largement élaboré en collaboration avec le Conseil du transport privé professionnel de marchandises, qui est une commission officielle réunissant notamment des représentants de l'ASTAG, de la FER, des recycleurs, de la Fédération des métiers du bâtiment ainsi que des propriétaires d'autocars. Il précise que le Touring Club Suisse a également été consulté, de même que les polices cantonale et municipales, l'office cantonal de l'économie et de l'innovation (OCEI), ainsi que la Fondation des parkings, cette dernière étant directement concernée dans la mesure où elle serait chargée de la délivrance de la vignette en cas d'adoption du projet. Il ajoute que l'association des communes genevoises (ACG) a également été consultée par écrit le 20 mai 2025. Il indique que celle-ci a émis un préavis globalement défavorable, mais que certains doutes et incertitudes ont pu être clarifiés lors d'une séance tenue avec M. Maudet.

M. Borzykowski continue en indiquant que la création de cette vignette suppose au préalable de définir ce que l'on entend par « transport professionnel ». Selon la définition retenue, il s'agit des activités qui ne disposent pas d'alternative à l'utilisation de la route. Sont ainsi principalement visés les véhicules destinés au transport de personnes, de matériel ou de marchandises à des fins commerciales. Il précise dans quels cas la vignette TPro est requise et dans quels cas elle ne l'est pas. Il indique que certains véhicules ne nécessitent pas de vignette, dès lors qu'ils relèvent manifestement du transport professionnel, il s'agit notamment des poids lourds, des taxis, des autocars, des VTC ainsi que des véhicules assurant le transport professionnel de personnes en situation de handicap. Pour ces catégories, le caractère professionnel est évident, notamment au regard du gabarit du véhicule ou de son immatriculation, de sorte qu'aucune vignette n'est nécessaire pour les identifier. En revanche, pour d'autres catégories de véhicules, notamment les voitures de tourisme et les camionnettes, une analyse est nécessaire. Il est ainsi prévu que la vignette TPro puisse être octroyée lorsque certaines conditions sont remplies, à savoir : que le véhicule soit immatriculé au nom d'une entreprise ou d'une raison individuelle ; que du matériel soit installé de manière permanente dans le véhicule, comme c'est le cas pour les véhicules-outils ; que le véhicule serve au transport de personnes ou de marchandises à des fins commerciales ; ou qu'il fasse partie d'une flotte de véhicules utilitaires partagés, notamment dans le cadre de services tels que Mobility. Il précise que lorsque ces conditions sont réunies, la vignette TPro est accordée. Dans le cas

contraire, la Fondation des parkings refuse son octroi. Il ajoute qu'en cas de refus, un recours est possible.

M. Maudet souligne qu'il s'agit d'une réelle difficulté, rappelant les tentatives menées notamment en ville de Genève pour lutter contre le stationnement abusif de véhicules de livraison dans les Rues Basses jusqu'à 11 heures du matin. Il indique que cette problématique a donné lieu à de nombreuses discussions avec les milieux professionnels et que la solution proposée dans le cadre de ce projet constitue, selon lui, la moins mauvaise option parmi celles envisagées.

M. Borzykowski précise que la modification de la LALCR sera suivie de la modification du règlement d'application idoine. Il souligne qu'un élément important concerne l'articulation entre la vignette TPro et les macarons déjà existants. Il rappelle en effet qu'il existe actuellement déjà plusieurs types de macarons destinés aux professionnels, principalement en lien avec le stationnement. Il cite notamment le macaron « activité », qui permet aux entreprises dont le siège se situe dans une zone donnée de stationner dans les zones bleues et sur les places horodateur pour un montant annuel de 400 francs, ainsi que le macaron « Multi-zones + », qui autorise le stationnement pour une demi-journée ou une journée entière des véhicules sérigraphiés, pour un montant de 10 francs la demi-journée et 20 francs la journée. Il ajoute qu'un nouveau macaron destiné aux véhicules électriques sera prochainement introduit, avec un tarif réduit de moitié.

M. Borzykowski précise toutefois que ces macarons concernent principalement le stationnement, alors que la vignette TPro vise également fortement la circulation. Celle-ci a pour objectif d'y permettre une priorisation du transport professionnel. Il indique que les véhicules concernés par la vignette TPro, ainsi que ceux qui en sont exemptés mais qui bénéficient des mêmes avantages, pourront notamment accéder à certaines zones ou rues soumises à des restrictions de circulation. Il précise également que la vignette permettra l'accès à des places de stationnement réservées TPro pour une durée maximale de trois heures, afin de répondre aux besoins des artisans et professionnels devant intervenir sur site pendant un certain laps de temps. Enfin, il indique que la vignette permettra également d'accorder une tolérance de 20 à 40 minutes sur les cases de livraison. Cette mesure vise à distinguer clairement les véhicules professionnels des autres, seuls les premiers pouvant bénéficier de cette tolérance supplémentaire.

M. Maudet rappelle à la commission que les cases de livraison correspondent aux cases jaunes croisées, sur lesquelles des véhicules ordinaires peuvent également stationner, pour autant qu'ils effectuent une

livraison. Il précise que les contrôles ont été considérablement renforcés par la Fondation des parkings.

M. Borzykowski précise que le tarif de la vignette correspondra à un émolument administratif destiné à couvrir les frais de la Fondation des parkings. Le montant envisagé est d'environ 50 francs pour une durée de cinq ans, soit approximativement 10 francs par année. Il indique que ces montants doivent encore être affinés en concertation avec la Fondation des parkings, mais que l'ordre de grandeur est celui-ci. Il précise que la vignette devrait être dématérialisée. Sa délivrance sera assurée par la Fondation des parkings, sur la base d'un dossier, pour une durée de validité de cinq ans. Le format dématérialisé permettra de réduire les coûts administratifs et de faciliter les contrôles. Il indique que l'entreprise souhaitant obtenir la vignette devra effectuer une demande via le site internet de la Fondation des parkings et fournir un certain nombre de pièces justificatives. Il est notamment prévu de demander une copie de la carte grise du véhicule, sous réserve des discussions en cours avec l'office cantonal des véhicules afin d'évaluer s'il est possible de s'en passer. Il précise qu'un élément central de la procédure sera la remise d'une déclaration sur l'honneur portant sur l'activité exercée, attestant que le véhicule est utilisé pour le transport de matériel, de marchandises ou de personnes à des fins commerciales. Il souligne que ce système de déclaration sur l'honneur est déjà utilisé pour les macarons « activité » et qu'il fonctionne de manière satisfaisante, bien que des cas de fraude existent, lesquels demeurent toutefois limités selon la Fondation des parkings.

M. Borzykowski indique que cette vignette permettra de mettre en place des mesures de priorisation dans la circulation. A ce stade, les mesures précises n'ont pas encore été définies, plusieurs options étant actuellement à l'étude. Il rappelle qu'il existe déjà des dispositifs de priorisation en faveur du transport professionnel, notamment dans la zone de Bel-Air où le trafic de transit est interdit, à l'exception du transport professionnel, et il précise qu'il sera nécessaire d'adapter des arrêtés de circulation. Il ajoute que d'autres mesures sont à l'étude, telles que : la réservation de certaines voies de circulation TIM aux transports professionnels ; l'autorisation de certains mouvements exclusivement pour ces derniers ; la création de places de stationnement spécifiques pour les transports professionnels ; ainsi que des tests monitorés d'ouverture de certaines voies de bus, en veillant à ne pas porter atteinte à la vitesse commerciale des transports publics. Il souligne que ni le projet de loi ni le projet de règlement d'exécution, dans leurs versions actuelles, ne définissent précisément les types de priorisation qui seront mis en œuvre. Ces mesures feront l'objet d'une signalisation verticale. Il précise que toutes les voies de recours resteront ouvertes pour s'opposer, le cas échéant, à ce type de

réglementation. Il rappelle enfin que la sécurisation de la voirie pour l'ensemble des usagers, le maintien de la vitesse commerciale des TPG ainsi que la promotion des mobilités actives demeurent des priorités impératives.

M. Borzykowski indique qu'il n'est pas aisé d'estimer avec précision le nombre de véhicules concernés, dans la mesure où les véhicules immatriculés hors canton seront également éligibles. L'adoption de cette vignette dépendra à la fois du montant de l'émolument administratif et de la mise en œuvre concrète des mesures de priorisation. Il précise qu'à ce stade, l'hypothèse retenue est qu'environ 20 000 véhicules pourraient être éligibles à cette vignette, ce qui représente moins de 10% des véhicules immatriculés dans le canton de Genève. A ces 20 000 véhicules s'ajoutent environ 8000 véhicules qui bénéficieront des avantages liés à la vignette sans devoir l'avoir, à savoir notamment les poids lourds, les taxis, les autocars, les VTC ainsi que les véhicules assurant le transport de personnes en situation de handicap.

M. Borzykowski indique qu'une coordination est en cours avec la police routière et les polices municipales afin de confirmer que la vignette pourra être dématérialisée et de vérifier l'adéquation des moyens de contrôle, en particulier pour les contrôles en circulation, ceux-ci étant plus délicats à effectuer que les contrôles liés au stationnement. Il précise qu'un travail est mené en parallèle avec la Fondation des parkings afin d'estimer précisément le montant nécessaire à la couverture des coûts administratifs. Il rappelle que le montant évoqué à ce stade est de 50 francs pour cinq ans et souligne, à titre de comparaison, que le macaron destiné aux professionnels de la santé coûte actuellement 40 francs la première année, puis 25 francs les années suivantes. Il indique ensuite que, dans l'hypothèse où la loi serait adoptée, la Fondation des parkings devra mettre en place une plateforme permettant le dépôt des demandes de vignette, sur laquelle la Fondation des parkings travaille déjà. Il souligne également la nécessité de prévoir un système de demandes groupées, afin de faciliter les démarches des entreprises disposant de flottes de véhicules. Il précise enfin qu'un règlement d'application devra être adopté par le Conseil d'Etat, puis qu'une campagne de communication conjointe entre la Fondation des parkings et le département sera mise en place, afin d'expliquer l'articulation entre la nouvelle vignette et les macarons existants, ainsi que les avantages liés à ce dispositif.

Questions des commissaires

Un député socialiste indique que sa première question porte sur l'utilisation des voies des transports publics. Il rappelle que le prédécesseur de M. Maudet, M. Barthassat, avait proposé l'autorisation des motos sur ces voies et il relève que la démarche présentée s'inscrit selon lui dans une logique similaire, en

envisageant désormais l'accès des véhicules de transport professionnel. Il s'interroge dès lors sur le principe même, rappelant qu'une voie de transports publics est, par définition, destinée aux transports publics. Il demande ensuite si, en termes de modélisation, des outils similaires à ceux utilisés dans le cadre de la motion déposée par M. Andersen ont été ou seront mobilisés afin d'évaluer les impacts de ces mesures. Il souhaite également savoir si la consultation a été menée uniquement avec les milieux économiques ou si d'autres acteurs de la mobilité ont été associés, en particulier les TPG, et à quel niveau cette consultation a eu lieu. Il formule enfin une question plus générale, en se demandant si ce projet ne consiste pas, en réalité, à éviter de s'attaquer directement au problème de fond, à savoir la réduction du nombre de véhicules du trafic individuel motorisé, lesquels sont à l'origine d'une part importante des embouteillages. Il relève que, si l'octroi d'avantages au transport professionnel part d'une intention compréhensible, cette approche ne traite pas directement la question de la réduction du nombre de voitures dans le trafic, qui demeure centrale.

M. Maudet répond à la dernière question en rappelant que le projet s'inscrit dans la continuité des orientations arrêtées en début de législature. Il précise qu'il ne s'agit donc pas d'une surprise, mais bien de la mise en œuvre progressive d'une orientation politique assumée, visant à tester différentes mesures. Il indique que, de manière plus générale, on observe aujourd'hui, au niveau international, une tendance à une gestion plus fine et différenciée des voiries en fonction des moments de la journée, notamment grâce aux outils numériques permettant de mieux canaliser les flux de circulation. Il précise qu'il ne s'agit pas d'entrer dans une logique d'opposition ou de confrontation, mais bien de chercher à concilier, dans un territoire restreint, les différents usages de la voirie. Il rappelle que la position du Conseil d'Etat est claire et assumée : s'agissant des personnes dont l'activité dépend directement du transport, notamment les artisans, tels que les plombiers, menuisiers ou autres professionnels utilisant des véhicules utilitaires, il est nécessaire de tenir compte des difficultés croissantes rencontrées dans leurs déplacements. Il relève que ces acteurs ont fait part d'une dégradation de la situation depuis certaines évolutions de la politique de stationnement. Les temps de parcours se sont allongés, au point de devenir problématiques, certains professionnels faisant état de trajets pouvant atteindre une heure et demie entre Lancy et le centre-ville. Cette situation engendre des difficultés économiques réelles pour les entreprises concernées. Il indique qu'une approche radicale consistant à restreindre fortement l'accès à la ville aux TIM, par exemple par un péage urbain ou des interdictions générales de circulation, ne serait pas viable tant qu'aucune alternative crédible n'est proposée. Il précise que la démarche

actuelle s'inscrit donc dans une logique progressive et la volonté d'expérimenter certaines mesures.

M. Maudet mentionne notamment la question de l'utilisation des voies de bus, rappelant que celles-ci sont déjà partagées à certains endroits avec les taxis. Il ajoute que des discussions ont eu lieu avec les TPG afin d'envisager des tests, précisant que la législation fédérale permet l'utilisation des voies des tramways par des taxis, même s'il y a parfois des contraintes opérationnelles. Il indique qu'un test a été lancé sur les voies des tramways avec les taxis sur la rampe de Lancy, entre Pont-Rouge et l'auberge communale, afin d'évaluer les impacts en termes de fluidité et d'éventuelles perturbations. Il précise que, si les résultats ne sont pas concluants, les TPG en informeront le département et que des ajustements seront effectués. Il ajoute que l'objectif n'est pas d'ouvrir largement les voies de bus aux véhicules professionnels, mais d'identifier des situations ciblées dans lesquelles cela permettrait de fluidifier le trafic. Il indique qu'à titre d'exemple, dans la commune de Vernier, certaines mesures permettraient de fluidifier de manière significative, à certains moments et sur certains tronçons, le passage des poids lourds. Il précise qu'il existe aujourd'hui une problématique sur la route de la Garenne, qui constitue un axe important pour les milieux professionnels de la zone industrielle de Meyrin-Vernier-Satigny. Il indique que, si la vignette TPro était introduite, il serait possible de proposer un itinéraire alternatif de substitution pour ces véhicules.

M. Favre précise que les TPG constituent un établissement public autonome avec lequel des contacts réguliers sont entretenus. Il indique qu'à ce stade, aucun projet concret n'a encore été formellement soumis aux TPG sur ce point précis, mais qu'ils seront évidemment consultés le moment venu. Il souligne que, compte tenu des investissements réalisés et des enjeux liés à l'exploitation, il n'existe aucun intérêt à porter atteinte à la vitesse commerciale des TPG. Il relève toutefois que, sur certains axes, la fréquence des bus est relativement faible à certaines heures, parfois de l'ordre d'un passage toutes les quinze minutes. Dans ce contexte, il indique qu'une utilisation par les professionnels de manière ponctuelle et encadrée de certaines voies de bus pourrait être envisagée, sous réserve d'une enquête publique permettant à chacun, y compris aux communes et aux TPG, de s'y opposer le cas échéant. Il cite à titre d'exemple la rue de la Croix-Rouge, qui est actuellement ouverte à la descente pour le transport professionnel et les bus, sans que cela pose de difficulté. Il précise que la circulation des TIM y a été interdite et que le dispositif fonctionne correctement. Il précise qu'il s'agit avant tout de procéder à des tests. Il cite la zone de Bel-Air comme exemple, en soulignant qu'elle a permis de retirer une partie du trafic automobile et de faire cohabiter, sur un périmètre relativement large, les transports

professionnels, les piétons et les cyclistes. Il indique que ce type de dispositif pourrait être étendu à d'autres zones du canton ou élargi. Il ajoute que cette approche constitue également un levier pour faciliter le stationnement des professionnels. Il précise que la modélisation de ces différents scénarios sera effectuée et il indique que plusieurs propositions ont déjà été formulées dans le cadre des échanges avec les milieux professionnels. Il souligne toutefois que, lorsque la fréquence des transports publics est très élevée, il ne saurait être question d'y ajouter des véhicules supplémentaires. En revanche, il pourrait être envisagé, selon les contextes, de réserver certaines voies du trafic individuel motorisé aux transports professionnels. Il précise que cette logique repose sur une utilisation différenciée de la voirie selon les horaires, les flux et les usages. Il indique que l'ensemble de ces éléments fera l'objet de modélisations, mais qu'aucun test n'a encore été lancé à ce stade. Il insiste enfin sur le fait que la vignette TPro ne doit en aucun cas être comprise comme un droit d'accès généralisé aux voies de bus. Une telle interprétation irait à l'encontre des objectifs poursuivis, notamment au regard de la nécessité de préserver la vitesse commerciale des transports publics.

M. Borzykowski ajoute, concernant les questions de modélisation, que les TPG transmettent très régulièrement des données relatives à la vitesse commerciale, ce qui permet de disposer d'un suivi précis. Cela permet, le cas échéant, d'intervenir rapidement et d'adapter ou d'interrompre un test si celui-ci ne s'avère pas concluant.

Le député socialiste revient sur la question de la consultation, en s'interrogeant sur les acteurs qui ont été associés au-delà des milieux économiques. Il relève que le projet vise principalement à soutenir les entreprises et il indique comprendre la problématique rencontrée, par exemple, par un menuisier effectuant un trajet entre Lancy et le centre-ville. Il s'interroge toutefois sur l'existence éventuelle d'un mécanisme de contrepartie, notamment à l'égard des entreprises qui ne mettraient en place aucune mesure visant à limiter ou à rationaliser les déplacements motorisés de leurs employés. Il demande ainsi si une réflexion a été menée sur l'introduction d'un tel double volet. Il soulève également la question des sanctions, en relevant que, si les facilités de stationnement envisagées peuvent se justifier, il convient de s'assurer qu'elles ne conduisent pas à des abus, notamment au stationnement irrégulier sous prétexte d'une livraison. Il s'interroge dès lors sur les moyens concrets permettant de garantir que ces facilités ne soient pas perçues comme un simple avantage sans contrepartie ni contrôle effectif.

M. Maudet répond que cette question dépend en grande partie des communes, tout en précisant que, sur le principe, la règle doit être la même partout. Il indique que ce point devra notamment être discuté avec son

homologue de la police en ville de Genève. Il relève qu'il n'est probablement plus possible de maintenir la situation actuelle dans les Rues Basses, où une forme de tolérance s'est installée au fil du temps. Il estime qu'il faut profiter de ce projet comme d'un élément déclencheur pour renforcer l'application des règles, ce qui implique notamment un travail avec les services compétents, en particulier les APM, afin d'adapter l'organisation. Il précise que la vignette s'inscrit également dans une logique de responsabilisation. A cet égard, il rappelle l'engagement pris par la FER lors de l'adoption de la politique sur les chantiers, au printemps dernier, consistant à recenser les places de stationnement disponibles sur le domaine privé et mises gratuitement à disposition, un travail qui n'avait jusqu'alors pas été réalisé. Il souligne enfin que cette approche ne peut pas être mise en œuvre uniquement par l'introduction d'une vignette. Elle suppose une collaboration active avec les communes, un effort de communication sur les changements de règles et, le cas échéant, un renforcement des contrôles, dans la mesure où l'absence de vignette devra désormais exposer davantage les contrevenants à des sanctions.

M. Favre précise, s'agissant de la consultation, que celle-ci s'inscrit dans le cadre du plan d'action relatif au transport professionnel, lequel a été élaboré avec les milieux concernés pour les milieux professionnels. Il était dès lors logique que la définition même du transport professionnel soit travaillée avec les acteurs directement impliqués. Il indique que des échanges ont également eu lieu avec la police, appelée le cas échéant à assurer le contrôle du dispositif, notamment dans l'hypothèse d'un macaron dématérialisé, ainsi qu'avec la Fondation des parkings, qui constitue la mise en œuvre du dispositif. Il précise que l'Association des communes genevoises (ACG) a également été consultée, étant donné que les mesures envisagées ont un impact sur le stationnement. Il rappelle que cette action de priorisation avait été annoncée dès le départ, qu'elle avait été bien reçue et qu'elle avait été discutée au sein de la commission officielle du transport professionnel, dans laquelle siègent l'ensemble des associations concernées, dans le cadre de la validation des plans d'action.

Un député PLR souligne qu'il s'agit d'un projet allant dans la bonne direction, puis s'interroge sur la vignette, en demandant si celle-ci sera rattachée au véhicule, à son détenteur ou à la plaque d'immatriculation.

M. Borzykowski répond que la vignette sera rattachée à l'immatriculation du véhicule, dans la mesure où elle sera dématérialisée et ne prendra donc pas la forme d'un support visible. Il rappelle que le véhicule devra être immatriculé au nom de l'entreprise et que le demandeur devra attester sur l'honneur de l'utilisation dudit véhicule.

Le député PLR s'interroge ensuite sur les entreprises concernées et demande si l'identification de celles-ci se fera sur la base du registre du commerce.

M. Maudet répond qu'a priori, l'identification se fera sur la base du registre des entreprises tenu par l'OCIRT. Il précise que c'est un registre qui est encore sous-utilisé et que plusieurs ETP travaillent actuellement là-dessus. Il indique que l'objectif est de pouvoir établir cette correspondance via l'OCD.

M. Borzykowski précise que l'objectif est d'établir un lien avec le REG à des fins de contrôle, mais que le dispositif reposera principalement sur une déclaration sur l'honneur. Il indique que ce fonctionnement est déjà appliqué par la Fondation des parkings et qu'il donne satisfaction.

Le député PLR demande si ce dispositif implique de la bureaucratie supplémentaire.

M. Maudet indique qu'aucun poste supplémentaire ne sera créé et que l'émolument prévu couvrira les frais assumés par la Fondation des parkings.

Un député Vert s'interroge sur le cas d'Uber et demande si ce dernier pourrait également bénéficier de cette vignette ou des avantages liés à la vignette.

M. Maudet répond par l'affirmative, en précisant qu'il s'agit de VTC, lesquels relèvent de la catégorie pour laquelle aucune vignette n'est requise, dès lors qu'ils sont identifiables par un numéro de plaque d'immatriculation spécifique.

M. Favre rappelle que la situation n'est pas comparable à celle des taxis. Il précise qu'en cas d'accès accordé, par exemple dans le secteur de Bel-Air, les véhicules de type Uber sont considérés comme des transports professionnels, mais n'auraient pas accès aux voies réservées aux bus ou aux taxis. Il souligne que les taxis bénéficient, quant à eux, d'un régime spécifique et d'un usage élargi du domaine public, notamment du fait de leur mission de service public (MDP), ce qui leur confère un droit particulier d'emprunter les voies de bus.

M. Borzykowski ajoute que, pour les véhicules immatriculés à Genève, l'identification peut se faire directement au moyen de la plaque d'immatriculation, tandis que pour les véhicules provenant d'autres cantons ou de l'étranger, notamment de France, une demande de vignette devra être déposée.

M. Favre indique que, de manière générale, le dispositif concernera davantage les transports professionnels travaillant régulièrement à Genève. Il précise qu'il n'y aura toutefois aucune discrimination à l'égard des entreprises provenant d'autres cantons ou de l'étranger, celles-ci pouvant également

déposer une demande de vignette. Il souligne que l'égalité de traitement est garantie par cette possibilité d'accès au dispositif. Il ajoute néanmoins que, dans les faits, ce sont principalement les entreprises genevoises, ou celles travaillant régulièrement avec des partenaires genevois, qui en bénéficieront, ces dernières étant informées qu'une vignette est nécessaire pour obtenir certains avantages de circulation ou de stationnement à Genève.

Un autre député Vert rappelle qu'une obligation a été adoptée l'automne dernier imposant aux taxis et aux VTC de passer à l'électrique. Dans la mesure où ces véhicules pourront bénéficier de la vignette et des avantages qui y sont liés, notamment dans les zones les plus congestionnées et donc les plus exposées aux émissions polluantes, il s'interroge sur l'opportunité d'exiger, à terme, un passage à l'électrique également pour ces catégories de véhicules. Il relève que, dans la mesure où une telle exigence a déjà été imposée au transport de personnes, une réflexion similaire pourrait être pertinente ici. Il interroge enfin la durée de validité de la vignette, fixée à cinq ans, en soulignant que le secteur concerné évolue rapidement et que de nombreux changements peuvent intervenir sur une période aussi longue au sein des entreprises.

M. Maudet répond que, s'agissant du passage à l'électrique, cette exigence ne s'applique pas dans le cadre de la vignette TPro. Il indique que, si cette évolution n'est pas prévue à ce stade, elle demeure envisageable. Il poursuit sur la seconde question en indiquant que le dispositif repose sur le principe de la présomption de bonne foi. Il précise que le cadre est fixé par la loi et que le règlement prévoit que tout changement de situation doit être annoncé spontanément.

Le député Vert demande si, par exemple, un plombier qui partirait à la retraite et conserverait son véhicule utilitaire pour un usage privé devrait l'annoncer, dès lors que les conditions justifiant la possession de la vignette ne seraient plus remplies.

M. Maudet confirme et ajoute qu'il s'agit d'une logique fondée sur la présomption de bonne foi, dans la mesure où une approche plus contraignante entraînerait une lourdeur administrative qu'il n'est pas souhaité d'introduire.

M. Borzykowski précise que la Fondation des parkings dispose de la possibilité d'effectuer des contrôles et, le cas échéant, de révoquer la vignette en cas d'utilisation frauduleuse avérée.

Une députée PLR relève que le dispositif repose sur une déclaration sur l'honneur et indique en comprendre le principe. Elle attire toutefois l'attention sur l'exemple des véhicules utilitaires détenus en commun par des associés, par exemple dans une étude d'avocats, qui pourraient entrer formellement dans la dernière catégorie alors qu'ils ne transportent ni personnes ni marchandises.

Elle s'interroge dès lors sur l'existence de sanctions prévues dans une telle situation et précise que, si elle est favorable au principe de la déclaration sur l'honneur, il lui paraît néanmoins nécessaire de prévoir des mesures en cas d'abus, lorsque la confiance accordée est manifestement trompée.

M. Maudet répond qu'en cas d'abus, une dénonciation pourrait être effectuée et que la vignette pourrait alors être retirée. Il précise en revanche qu'aucune amende administrative spécifique n'a été prévue dans ce cadre.

Un député PLR rappelle qu'en fin d'année un séminaire avait été organisé par la FER et que l'ASTAG avait réalisé ce séminaire sur la mobilité. A cette occasion, plusieurs mesures avaient été proposées, notamment en lien avec l'utilisation des voies des transports publics, mais il indique qu'elles avaient été abandonnées du fait qu'en dehors des heures de pointe, elles n'apportaient pas de bénéfice significatif et qu'aux heures de pointe, elles avaient tendance à détériorer la vitesse commerciale des transports publics. Il demande si, dans l'élaboration du projet, des exemples de cantons ou de pays ayant mis en place des mesures similaires ont été examinés et, le cas échéant, s'il peut en être donné des précisions.

M. Maudet indique qu'à sa connaissance, un tel dispositif est inédit en Suisse. Il précise que certaines villes ont mis en place des mécanismes partiellement comparables, mais qu'aucun ne présente une ampleur ou un niveau d'organisation équivalent à celui envisagé ici. Il ajoute qu'il serait possible d'approfondir la recherche, précisant que ce type de dispositif est selon lui souvent corrélé à l'instauration de péages urbains. Il indique que, dans certains cas, des autorisations ou des interdictions d'accès à un périmètre sont mises en place en fonction de l'usage des véhicules.

M. Borzykowski précise qu'il existe certes des cas très locaux, par exemple des autorisations temporaires accordées dans certaines rues à des personnes travaillant lorsqu'il y a des chantiers. Il indique que ce type de dispositif existe dans plusieurs endroits, mais qu'il ne s'agit en aucun cas de politiques généralisées. Il mentionne également que la ville de Bienne a mis en place certaines mesures fondées sur la sérigraphie des véhicules, notamment en matière de tolérance pour l'utilisation des places de livraison. Il souligne toutefois que, bien que de telles initiatives existent, elles restent ponctuelles et ne vont pas aussi loin que le dispositif actuellement proposé.

Un député du Centre trouve la réflexion intéressante. Il se réfère à la diapositive 11 de la présentation et indique que deux éléments l'interpellent, à savoir la réservation de voies du trafic individuel motorisé au profit des transports professionnels, ainsi que la création de places pour les véhicules ayant la vignette TPro spécifiquement destinées aux artisans. Il s'interroge sur

l'emplacement de ces futures places et sur les modalités selon lesquelles il serait possible de s'y opposer. Il relève en particulier que ces aménagements impliqueraient une réduction des places actuellement destinées au trafic individuel motorisé et aux habitants. Il ajoute que, dans la situation actuelle, les places de livraison sont déjà interdites au stationnement alors même qu'elles ne sont pas utilisées la nuit. Il se demande dès lors si, à l'avenir, les places retirées au trafic individuel motorisé pourraient être restituées aux habitants en dehors des périodes d'utilisation professionnelle, notamment la nuit.

M. Maudet indique que, s'agissant des mesures de circulation, celles-ci seront accompagnées d'une signalisation formelle, impliquant l'adoption d'un arrêté et qu'elles pourront dès lors faire l'objet de recours. Concernant le stationnement, il précise ne pas avoir connaissance de verbalisations de véhicules stationnés la nuit sur des places de livraison, dans la mesure où il n'y a pas de contrôle à ces heures-là et qu'une certaine tolérance s'est instaurée en raison de l'absence d'activité la nuit. Il explique que deux enjeux distincts se posent en matière de stationnement. D'une part, il s'agit de déterminer si les nouvelles places seront créées par absorption de places existantes ou par création de nouvelles places. D'autre part, il rappelle que l'une des priorités de la législature, telle que définie dans le plan d'action sur le stationnement, concerne les places destinées aux personnes en situation de handicap. Il précise qu'un travail d'analyse est en cours afin de déterminer les emplacements appropriés, tout en veillant à ne pas réduire excessivement le nombre de places en zone bleue, dans la mesure où il existe le système de macaron, bien que celui-ci repose sur une logique d'autorisation de stationnement prolongé, sans garantie de place. Il cite à titre d'exemple la rue Verdaine, où se pose un arbitrage entre les besoins des commerçants, des artisans et ceux des clients. Il explique que, dans ce type de configuration, des solutions de places à usage différencié peuvent être envisagées, par exemple des places réservées aux artisans en journée et restituées aux habitants la nuit. Il relève que ce type de fonctionnement existe déjà dans certains quartiers, notamment dans le quartier de l'Etang, où les places sont utilisées par les employés en journée et par les habitants le soir.

Le député du Centre souligne que le nombre de places de stationnement tend globalement à diminuer.

M. Maudet indique que, dans l'après-midi même, une séance s'est tenue avec la Fondation des parkings, au cours de laquelle il a été constaté qu'un certain nombre de parkings sont aujourd'hui sous-exploités. Il cite notamment le cas du parking des Vollandes, propriété de la Ville de Genève, qui dispose encore d'un nombre important de places libres, en raison notamment de la

diminution du nombre de résidents possédant un véhicule en ville. Il précise qu'il existe également un enjeu lié au transfert des véhicules. Il souligne toutefois que cette problématique ne concerne pas les véhicules des artisans, qui doivent pouvoir stationner à proximité immédiate des immeubles dans lesquels ils interviennent. Il mentionne également le parking d'Ansermet, appartenant à l'Etat et géré par la Fondation des parkings, qui présente lui aussi des disponibilités, notamment en raison de l'absence de dispositifs facilitant le transfert entre le stationnement en surface et le stationnement souterrain. Il souligne que se pose également une question économique, dans la mesure où le macaron coûte 200 francs par an, alors qu'une place en parking souterrain représente un coût d'environ 200 francs par mois. Il indique qu'à l'instar de ce qui est envisagé pour la voirie, une optimisation de l'usage des places de stationnement est possible.

M. Favre précise que ces choix dépendent d'analyses de modélisation des flux. Il indique que, sur certains axes où ne circulent que des TIM et où il n'existe pas d'activités commerciales, une telle mesure ne serait pas pertinente. En revanche, sur d'autres axes, il serait possible de fluidifier le transport professionnel tout en maintenant une voie dédiée au trafic individuel motorisé. Il souligne qu'il s'agit d'un exercice d'équilibre, l'objectif n'étant en aucun cas de créer de nouvelles congestions. Il rappelle que l'enjeu principal consiste à distinguer le trafic individuel motorisé pendulaire du transport professionnel, ce dernier étant directement lié à l'activité économique. Il indique que le trafic pendulaire est également alimenté par les entreprises elles-mêmes, dans la mesure où de nombreuses personnes se rendent quotidiennement sur leur lieu de travail en voiture, ce qui contribue à la saturation du réseau. Il précise que c'est pour cette raison qu'un travail est mené dans les zones industrielles, notamment en matière de recensement des places de stationnement. Il rappelle qu'on estime à environ 100 000 le nombre de places de stationnement gratuites dans les zones industrielles du canton, lesquelles attirent principalement du trafic pendulaire. Il conclut que la priorisation du transport professionnel vise précisément à répondre à cette problématique, en permettant de mieux réguler ces flux et d'éviter une saturation du réseau.

Une députée MCG rappelle que, lors d'une présentation précédente, il avait été fait mention de voies rapides destinées à l'ensemble des transports professionnels. Elle relève toutefois qu'à la lecture du projet actuel, aucune disposition relative à la création de voies rapides spécifiques pour les détenteurs de la vignette TPro n'apparaît. Elle s'interroge dès lors sur ce point et demande si ces deux éléments sont distincts ou s'il s'agit d'une évolution du projet.

M. Maudet précise qu'il s'agit de voies dédiées, sur lesquelles les transports professionnels bénéficient soit d'une priorité, soit d'une exclusivité d'usage.

La député MCG relève qu'à la page 9 de la présentation il est indiqué : « circulation dans des zones ou rues avec restrictions », « places réservées TPro pour une durée de trois heures » et « tolérance de 20 à 40 minutes sur les places de livraison ». Elle souligne toutefois qu'il n'y est pas fait mention de voies rapides.

M. Maudet précise que ces voies peuvent correspondre soit à des voies de bus ou de taxis, soit à des voies du trafic individuel motorisé réservées à certains moments de la journée sur des tronçons spécifiques. Il ajoute que l'usage du terme « voie rapide » a été volontairement évité, dans la mesure où il s'agit d'une notion subjective.

La député MCG demande quels types de véhicules seront autorisés à circuler sur les voies de bus et de taxis.

M. Favre précise que, par principe, les voies de bus et de taxis restent réservées à ces derniers. Il indique que les transports professionnels n'y auront pas accès, sauf dans le cas spécifique où, à l'issue de tests et d'analyses, il serait démontré qu'il est pertinent d'autoriser la circulation des transports professionnels possédant une vignette sur certains tronçons ou à certains moments.

La député MCG rappelle que les taxis s'acquittent de 1400 francs au titre de l'usage accru du domaine public.

M. Maudet répond que cela s'explique par le fait que les taxis bénéficient d'un accès nettement plus étendu au domaine public que celui envisagé ici pour les autres véhicules.

Une députée MCG relève que, selon la LTVTC, les VTC ne disposent pas de tels privilèges et il souligne qu'il conviendrait dès lors de modifier également l'article 24 de la LTVTC.

M. Maudet répond que ce ne serait pas nécessaire, dans la mesure où la mesure serait mise en œuvre par voie d'arrêté, accompagnée d'une signalisation, laquelle pourrait faire l'objet d'un recours. Il précise qu'il ne s'agit que de transformer ponctuellement certaines voies, initialement réservées aux bus et aux taxis, en voies ouvertes au transport professionnel à certains moments de la journée et sur certains axes déterminés.

La député MCG rappelle que, s'agissant du stationnement, les VTC ne disposent pas de droit particulier sur le domaine public.

M. Favre précise que les places réservées aux artisans ne pourront pas être utilisées par les VTC.

M. Maudet indique que les VTC ont le droit de stationner, mais pas de prendre des clients à ces emplacements, cette règle relevant de la LTVTC et restant inchangée.

La député MCG relève qu'en l'absence de moyens de contrôle, les VTC pourraient néanmoins stationner et en profiter.

M. Maudet répond que la question du contrôle des VTC ne sera pas réglée dans le cadre de ce projet. Il précise que cette problématique ne relève pas de la présente loi et qu'elle est censée être couverte.

Audition de MM. Nicolas Rufener, président, et Erik Simonin, secrétaire patronal de Genève Mobilité, le 3 février 2026

M. Rufener rappelle que Genève Mobilité a été fondée en 1992 et regroupe aujourd'hui près de treize associations professionnelles. Il explique que l'objectif de l'association est de veiller à ce que les conditions-cadres de la mobilité soient favorables à l'économie et aux transports professionnels. Il souligne que cette position a permis de renouer un dialogue constructif avec le département ces dernières années, dialogue qu'il salue.

Il indique que l'enjeu principal est de permettre aux entreprises genevoises d'exercer des activités qui, par nature, nécessitent l'utilisation de la voirie. Il constate que la situation générale de la mobilité dans le canton ne s'est pas améliorée et que, pour les entreprises, l'accessibilité et le stationnement dans l'hypercentre deviennent extrêmement problématiques. Il illustre son propos en mentionnant des déclarations de responsables politiques laissant entendre que les livraisons pourraient être effectuées sur de longues distances à pied, ce qu'il estime révélateur d'une méconnaissance des réalités professionnelles. Il relève que Genève Mobilité est consciente du caractère limité de la voirie. Toutefois, il estime que des mesures ciblées en faveur du trafic professionnel sont préférables à des restrictions générales du trafic pendulaire, qui pénalisent dans un premier temps les professionnels avant de leur profiter indirectement.

M. Rufener poursuit en rappelant qu'un sondage réalisé en 2021 auprès des entreprises membres, notamment de la Fédération du bâtiment, a obtenu un taux de réponse exceptionnel d'environ 30%. Selon les résultats, entre 80 et 90% des entreprises interrogées ont constaté une forte dégradation de leurs conditions de circulation, liée à diverses mesures restrictives, au développement des aménagements cyclables et aux effets de la période COVID. Il ajoute qu'environ 40% des entreprises déclaraient envisager de ne plus assurer de prestations dans le centre-ville. Il conclut en indiquant que

M. Simonin présentera plus spécifiquement l'analyse de Genève Mobilité concernant le projet de loi, lequel s'inscrit selon lui dans le dialogue engagé depuis la période COVID.

M. Simonin indique que Genève Mobilité constate une congestion croissante du réseau routier. Il explique que l'idée a émergé de différencier, dans certaines zones, les flux de transport individuel motorisé (TIM) et ceux du transport professionnel. Il précise qu'une étude a ensuite été mandatée auprès de deux bureaux d'ingénieurs afin d'examiner des mesures concrètes permettant de prioriser les transports professionnels. Il explique que ces travaux ont porté sur plusieurs axes, notamment le stationnement, les conditions d'accès, l'utilisation ponctuelle de voies de bus par les transports professionnels, la création de zones réservées à ces derniers, des formes intermédiaires de stationnement ainsi que l'hypothèse de voies réservées au covoiturage et au transport professionnel. Il ajoute que des échanges ont eu lieu avec l'administration afin d'affiner ces pistes et d'envisager des projets pilotes. Il précise que la définition du transport professionnel retenue inclut tant le transport de marchandises que les véhicules d'entreprise transportant du matériel ou de l'outillage. Il souligne que le projet de loi doit être porté par le Conseil d'Etat et que Genève Mobilité soutient pleinement cette démarche. Il estime que ce cadre légal offrirait un outil utile pour améliorer concrètement les conditions de déplacement des professionnels, notamment en permettant un meilleur contrôle des véhicules autorisés et en régularisant certaines pratiques existantes. Il évoque enfin la possibilité, grâce à cet outil, de rouvrir à titre ciblé certains axes aujourd'hui fermés, exclusivement au bénéfice des transports professionnels.

Question des commissaires

Un député Vert relève que les zones concernées par le projet de loi sont, par définition, des secteurs à forte densité de trafic, d'habitants et d'activités, et donc particulièrement exposés aux nuisances. Il observe que, dans le domaine du transport professionnel, la transition vers l'électrification semble se faire de manière relativement naturelle. Il demande si les auditionnés partagent ce constat et si cette évolution pourrait constituer une condition intéressante pour garantir une meilleure quiétude des riverains, à l'horizon 2028-2030.

M. Rufener répond qu'à son sens, une ségrégation des véhicules poserait des problèmes difficiles à résoudre. Il souligne qu'un nombre croissant d'entreprises renoncent déjà à intervenir dans le centre-ville pour des raisons d'accessibilité. Il estime qu'imposer de nouvelles contraintes risquerait d'accroître ce phénomène. Il explique que les entreprises qui souhaiteraient

continuer à fournir des prestations devraient consentir à des investissements importants, alors même que les possibilités de recharge restent limitées.

M. Simonin ajoute que l'outil envisagé dans le projet de loi n'a pas été pensé dans cette optique. Il indique que Genève Mobilité ne pourrait pas soutenir une proposition conditionnant l'accès à l'électrification des véhicules.

Un député PLR demande que soit rappelée la proportion du transport professionnel par rapport au TIM.

M. Simonin précise que cette proportion peut atteindre jusqu'à 8% du trafic.

Le député PLR relève que, proportionnellement au TIM, le transport professionnel représente une part relativement faible du trafic et des nuisances, et il estime qu'il serait plus pertinent de s'attaquer prioritairement au TIM pour l'électrification.

Le député Vert demande si les milieux professionnels sont globalement plus avancés que les particuliers dans cette transition, notamment en raison des coûts, et s'il est observé que cette évolution se réalise effectivement sur le terrain.

M. Simonin répond que cette transition s'opère principalement pour des raisons économiques et qu'elle se fait déjà de manière naturelle lorsque les conditions-cadres sont réunies.

M. Rufener précise que cette évolution accompagne le renouvellement progressif des flottes, tout en soulignant les difficultés liées à la recharge. Il mentionne que certaines entreprises recourent occasionnellement à des vélos-cargos, mais que cette solution reste limitée pour de nombreux types de prestations.

Le député Vert indique qu'il serait intéressant de connaître la durée de vie moyenne des camionnettes. Il rappelle la nécessité de lutter contre les nuisances évoquées précédemment.

M. Rufener relève que la recharge constitue un obstacle important pour les entreprises, dans la mesure où les arrêts nécessaires à la recharge compliquent fortement la planification des activités.

M. Simonin ajoute que la grande majorité des camionnettes sont stationnées au domicile des employés et non sur des sites appartenant aux entreprises, ce qui empêche ces dernières d'imposer l'installation de bornes de recharge privées.

Le député PLR précise qu'une recharge à 3 kW représente moins de 4% de la capacité d'une batterie, soit environ 16 kilomètres d'autonomie pour une heure de recharge, ce qu'il estime peu rentable.

Un député socialiste considère qu'à court terme, la différenciation des vignettes selon le type de motorisation ne présente pas nécessairement d'avantage clair. Il s'interroge par ailleurs sur le caractère qu'il juge relativement vague du projet de loi, lequel poserait un principe général sans en définir précisément les modalités d'application, et demande si cette imprécision ne suscite pas des inquiétudes.

M. Rufener concède que le projet de loi ne présente pas une clarté absolue. Il s'interroge notamment sur l'utilisation concrète de la vignette envisagée. Il souligne qu'il existe un enjeu logistique important et rappelle que les lois générales doivent laisser une marge de compétence à l'exécutif, la question centrale étant de déterminer où placer le curseur.

Le député socialiste indique avoir compris que la mesure proposée risquait de péjorer excessivement le transport individuel motorisé. Il demande si les auditionnés perçoivent également un risque de péjoration pour les transports publics. Il relève que, si le transport professionnel bénéficie d'une amélioration significative de la fluidité, cela profiterait principalement aux entreprises, sans que la collectivité qui consent cet effort n'en retire nécessairement les bénéfices.

M. Simonin répond que, dans certaines zones, le trafic pendulaire est particulièrement important. Il indique qu'il serait théoriquement possible de fermer certains axes au TIM, ce qui serait très favorable aux transports professionnels, mais qu'une pesée des intérêts est indispensable. Il précise que cette logique vaut également pour les transports publics, lesquels pourraient voir leur performance légèrement dégradée sur certains tronçons. Il estime néanmoins que, dans l'ensemble, l'équilibre recherché devrait être bénéfique à tous les usagers.

M. Rufener ajoute que, si le bénéfice pour les entreprises était aussi important, il se traduirait par des gains économiques mesurables. Il précise que Genève Mobilité n'est pas opposée au principe selon lequel des mesures en faveur du transport professionnel puissent, dans une certaine mesure, nuire au transport individuel motorisé. Il relève que le débat se concentre souvent sur les heures de pointe, alors que l'essentiel du transport professionnel s'effectue en dehors de ces périodes. Il évoque par ailleurs la question de la vitesse commerciale, qu'il juge mauvaise en comparaison intercantonale ou interurbaine, en raison notamment de la très forte densité genevoise. Il souligne toutefois que, si l'on compare un périmètre de cinq kilomètres autour du centre-ville de Genève et de Zurich, Genève présente de meilleures performances, un élément qui mérite selon lui d'être intégré à l'analyse.

Une députée MCG interroge les auditionnés sur l'utilisation des voies de bus, rappelant que les taxis bénéficient actuellement d'environ 30% de ces voies. Elle demande quelle proportion des entreprises pourrait, selon leurs estimations, bénéficier de l'accès aux voies de bus.

M. Rufener répond que cette proportion n'a pas été chiffrée précisément. Il estime toutefois que l'impact serait limité tant pour les transports publics que pour les cyclistes et qu'un équilibre satisfaisant pourrait être trouvé. Il précise qu'il ne faut pas imaginer qu'une part significative, telle que 50%, des voies de bus serait concernée.

La députée MCG demande si les transporteurs professionnels seraient soumis aux dispositions OTR1 et OTR2.

M. Rufener répond que rien ne changerait à cet égard : les camions resteraient soumis à ces règles, contrairement aux véhicules des entreprises qui n'y sont pas assujettis actuellement.

La députée MCG interroge enfin les auditionnés sur les contrôles, notamment dans le cas d'une entreprise du bâtiment allant chercher des marchandises, et demande comment ces situations seraient encadrées.

M. Rufener explique que la vignette permettrait d'identifier les véhicules autorisés. Il souligne qu'en matière de stationnement, les privilèges accordés devraient rester limités et rappelle que les contrôles relèveraient de la compétence de l'Etat.

Un député Vert demande si les auditionnés ont connaissance d'autres villes ayant mis en place ce type de mesure et quels en ont été les résultats. Il se dit surpris d'entendre que les véhicules du transport professionnel ne circuleraient pas principalement durant les heures de pointe. Il s'interroge également sur la possibilité de préciser ces mesures par voie réglementaire, notamment en fonction de plages horaires. Il relève enfin que les véhicules d'urgence utilisent fréquemment les voies de transport public et demande si cet élément a été pris en compte dans l'analyse.

M. Rufener répond que, sur ce dernier point, cette dimension n'a pas été intégrée dans leur réflexion.

M. Simonin indique que, dans le cadre de l'étude réalisée, aucun exemple suisse n'a été identifié. Il précise toutefois que les réflexions se sont inspirées de pratiques observées à Londres ainsi que dans certaines régions du nord de l'Italie, où existent des zones de restriction du trafic plus étendues. S'agissant des horaires, il explique que, sur certaines voies de bus, l'idée serait de permettre l'accès au transport professionnel lorsque la cadence des bus est plus faible. Il ajoute que le transport professionnel s'étale sur l'ensemble de la

journée, avec des pics le matin et en fin de journée, mais de manière plus lissée que le trafic pendulaire.

M. Rufener mentionne qu'à sa connaissance, un exemple existe à Lausanne, où il est possible d'effectuer des livraisons en empruntant les voies de bus, même si cette mesure n'a pas été pleinement mise en œuvre.

M. Simonin ajoute qu'en Espagne, certaines voies changent d'affectation selon les heures de la journée et peuvent notamment devenir des zones de stationnement à certains moments.

Le président informe que la commission a reçu un courrier de l'ASTAG (cf. annexe 2).

Audition de M. Thomas Dagonnier, Coordination transports et déplacements, le 3 février 2026

Un support de présentation est utilisé (cf. annexe 3).

M. Dagonnier indique que son service soutient l'introduction d'une vignette destinée au transport professionnel, tout en rappelant qu'il convient de continuer à prioriser les transports publics ainsi que les mobilités actives dans les zones MCE. Il relève que l'ensemble des acteurs s'accorde sur la nécessité de garantir des transports professionnels efficaces et fonctionnels pour l'économie. Il précise que ces déplacements sont majoritairement motorisés, tout en soulignant que certaines activités recourent également à des solutions alternatives, telles que les vélos-cargos. Il souligne qu'en volume global, les déplacements professionnels représentent environ 1 à 2% de l'ensemble des déplacements, mais qu'ils se retrouvent aujourd'hui bloqués dans près de 39% des déplacements motorisés individuels. Il estime que l'un des principaux leviers pour améliorer leur efficacité consiste à réduire la part de la mobilité individuelle motorisée. Il cite comme exemple des mesures préalables consistant à restreindre l'usage de la voiture individuelle, ce qui permettrait d'améliorer la fluidité des transports publics, sans pour autant empêcher des activités telles que les livraisons, notamment dans des secteurs comme la rue du Rhône.

M. Dagonnier attire l'attention sur la distinction à opérer entre les besoins liés à la livraison de marchandises et au transport de matériel, et les déplacements individuels des collaborateurs, pour lesquels l'usage de la voiture n'est pas toujours nécessaire. Il estime que la vignette professionnelle ne devrait pas être accordée pour ces déplacements individuels et souligne l'importance de prévenir tout abus de ce dispositif par les entreprises. Il insiste également sur la nécessité de garantir que cette mesure ne se fasse pas au détriment de la fluidité des transports publics, précisant notamment que

l'utilisation des voies de tram ne doit pas être envisagée. Concernant les places de livraison, il se déclare favorable à la transformation de certaines places de stationnement en zones de livraison. Il rappelle toutefois qu'il existe déjà de nombreuses places de livraison dans certaines zones piétonnes et souligne l'importance d'une gestion rigoureuse, notamment via les outils numériques, afin d'éviter que ces espaces n'empiètent excessivement sur les zones réservées aux piétons, lesquelles doivent rester prioritairement piétonnes.

Concernant les places de livraison, M. Dagonnier se déclare favorable à la transformation de certaines places de stationnement en zones de livraison. Il rappelle toutefois qu'il existe déjà de nombreuses places de livraison dans certaines zones piétonnes et souligne l'importance d'une gestion rigoureuse, notamment via les outils numériques, afin d'éviter que ces espaces n'empiètent excessivement sur les zones réservées aux piétons, lesquelles doivent rester prioritairement piétonnes. Enfin, il souligne que ces mesures ne doivent en aucun cas se faire au détriment des personnes à mobilité réduite et qu'il convient de garantir leur accès aux zones concernées, même lorsque d'autres véhicules sont restreints.

Un député MCG demande, concernant les transports professionnels, si ceux-ci incluent également le transport de personnes et, le cas échéant, si les véhicules de type VTC pourraient être intégrés au dispositif.

M. Dagonnier répond qu'il assimile les VTC au transport de type taxi et indique que, de manière générale, les VTC relèvent du transport professionnel et pourraient, à ce titre, bénéficier de la vignette.

Un député Vert interroge l'auditionné sur la certification liée à la visibilité des véhicules et demande si celle-ci concerne spécifiquement les poids lourds.

M. Dagonnier précise que cette certification s'applique aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. Il ajoute que la question se pose également de manière plus large en matière de visibilité, tout en relevant qu'il n'existe pas, à sa connaissance, de standards généralisés en dehors de ce cadre.

Un député socialiste observe que le projet de loi lui paraît relativement vague et demande si, en l'état, les garanties sont suffisantes pour éviter des dérives dans son application.

M. Dagonnier indique que le projet de loi introduit le principe de la vignette et que l'ensemble des modalités d'application seront déterminantes. Il précise que celles-ci devront être évaluées au cas par cas lors de la mise en œuvre.

Le député socialiste exprime son inquiétude et demande s'il ne considère pas comme risqué de voter un texte offrant peu de garanties concrètes, en dehors de l'engagement du Conseil d'Etat.

M. Dagonnier répond qu'il adopte une approche pragmatique. Il explique que des mesures visant à réduire le TIM au centre-ville pourraient être mises en œuvre, notamment à travers des plans de circulation sectorisés. Il estime que ces mesures sont réalistes et souligne que la confiance est placée tant dans le département que dans les entreprises concernées. Il considère qu'il s'agit d'un premier pas dans la bonne direction, permettant de restreindre le trafic individuel motorisé à certains endroits, citant notamment le secteur de Bel-Air comme exemple de quartier pouvant être libéré grâce à cet outil.

Un député Vert relève que la part de 1 à 2% de déplacements professionnels lui paraît faible et demande des précisions à ce sujet. Il s'interroge également sur la possibilité de coupler l'utilisation des voies réservées aux transports professionnels avec des voies facilitant le covoiturage.

M. Dagonnier répond que ces chiffres proviennent des statistiques cantonales et rappelle qu'une grande partie des déplacements sont liés aux loisirs. Il illustre son propos en indiquant qu'un camion peut remplacer une dizaine de voitures individuelles. Concernant le couplage avec le covoiturage, il confirme que cette option figure parmi les mesures prévues dans les plans d'action visant à développer le covoiturage, notamment aux abords des zones industrielles, où cela pourrait s'avérer pertinent.

Discussion interne, le 17 février 2026

Le président indique que la commission a reçu trois amendements : l'un d'un député Vert, un autre d'une députée MCG et le dernier d'un député socialiste (cf. colonnes 3, 4 et 5 du tableau en annexe 4).

M. Maudet formule une prise de position sur ces amendements. Il commence par remercier la commission de la qualité des échanges intervenus jusqu'ici sur le projet de loi. Il précise que, du point de vue du département, celui-ci exécute une commande inscrite dans les plans d'action, correspondant à une volonté claire de distinguer les véhicules en fonction de leurs usages dans la circulation, afin de privilégier les transports professionnels. Il souligne qu'il est important de distinguer, dans le trafic, celles et ceux qui ont besoin de leur véhicule pour exercer leur activité professionnelle, tout en poursuivant, comme cela est entrepris depuis plusieurs années, les efforts visant à réduire le trafic pendulaire évitable, notamment en encourageant les travailleurs frontaliers à laisser leur véhicule de l'autre côté de la frontière et à recourir aux transports publics pour rejoindre le centre-ville.

M. Maudet identifie ensuite trois débats qui ressortent des amendements déposés. Le premier concerne la définition du transport professionnel. Il a compris que la majorité de la commission souhaite une définition plus précise.

Cette précision avait initialement été envisagée au niveau réglementaire, mais il apparaît qu'il conviendrait de l'inscrire directement dans la loi afin d'éviter la possibilité d'une marge d'interprétation trop large. Il souligne que cette volonté s'est notamment manifestée à la lumière des débats récents au Grand Conseil sur le PL 13204, au cours desquels a été clairement exprimée la volonté de ne pas laisser au Conseil d'Etat une marge d'appréciation trop étendue en matière de réglementation de la circulation. Il indique que le département est disposé à formuler une proposition d'amendement visant à préciser la notion de transport professionnel, en s'inspirant en partie de la proposition de la député MCG, notamment quant à la distinction entre transport de personnes et transport de marchandises. Il relève qu'un sous-débat porte également sur l'intégration ou non des VTC, en tenant compte de l'argument selon lequel les taxis s'acquittent d'une taxe, ce qui pourrait rendre problématique un accès similaire pour les VTC. La définition proposée pourrait ainsi être à la fois plus précise et plus restrictive.

M. Maudet poursuit en indiquant que le deuxième débat porte sur la possibilité d'autoriser aux transports professionnels, à certaines heures et dans certains périmètres, l'usage des voies dévolues aux transports publics. Le département souhaiterait que la loi continue à permettre ce type de test, tout en comprenant que la question puisse faire l'objet d'un débat.

M. Maudet indique que le troisième débat concerne l'amendement du député socialiste, qui vise à limiter le dispositif au stationnement, en excluant la circulation. Il estime qu'une telle orientation viderait le projet de loi de sa substance. Il relève que des instruments existent déjà en matière de stationnement, notamment les macarons multizones. Si la circulation devait être exclue du champ d'application de la vignette TPro, il s'interroge sur la pertinence de mettre en place l'ensemble du dispositif envisagé.

Une députée PLR indique que, pour son parti, l'objectif est que ce projet de loi obtienne une majorité. S'agissant de l'amendement des Verts relatif à l'alinéa 1, visant à préciser la définition du transport professionnel, elle indique qu'il est acceptable. La précision selon laquelle le dispositif s'appliquerait aux véhicules nécessitant le transport de matériel ou d'outils lourds et pour des trajets à destination ou en provenance d'une intervention lui paraît pertinente et conforme. Elle souligne qu'il convient d'adopter une vision d'ensemble et de déterminer d'abord l'orientation générale du projet de loi. Concernant les véhicules sans émissions de CO₂, elle relève que dans le transport professionnel il s'agit souvent de véhicules lourds et estime que le débat n'est pas centré sur cet aspect. Elle annonce que son groupe ne soutiendra pas l'amendement en ce sens. Elle s'oppose également à l'amendement visant à exclure les zones 1 et 2 de toute ouverture des voies de bus, estimant qu'une

telle restriction réduirait fortement la portée du projet. Les principaux problèmes de congestion se situant au centre, limiter le dispositif à la périphérie reviendrait, selon elle, à en affaiblir substantiellement l'utilité. Elle propose plutôt une reformulation consistant à préciser que « les facilités prévues au présent article ne doivent pas réduire la vitesse commerciale des transports publics ». Elle souligne que cette précision permettrait de garantir le maintien de la performance des transports publics, tout en laissant la possibilité d'ouvrir certaines voies si les conditions le permettent. Elle estime que cela pourrait rassurer le groupe des Verts. Elle cite à cet égard l'exemple de la rue de Lyon, évoqué dans le cadre du BHNS, relevant qu'avec l'amendement proposé, un axe de la rue de Lyon en zone 2 ne pourrait plus être ouvert. Concernant les VTC, elle comprend la volonté d'encadrer leur situation, mais estime que la formulation proposée par le MCG est facilement contournable. Elle indique qu'en l'état, il est prévu que les voies de bus ouvertes aux taxis ne puissent pas être ouvertes aux transports professionnels, donc il suffirait, en théorie, de fermer l'accès aux taxis pour permettre celui des transports professionnels, ce qui ne correspond vraisemblablement pas à l'intention du MCG. Elle propose donc, sous réserve de la formulation exacte, une formulation alternative : « Les facilités prévues au présent article ne doivent pas avoir pour effet de rapprocher les droits des VTC de ceux des taxis tels que prévus par la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur. » L'objectif est que les mesures accordées aux transports professionnels ne viennent pas déséquilibrer le régime distinct applicable aux taxis et aux VTC. Elle précise toutefois qu'elle pourrait soutenir les modifications proposées aux articles 5 et 6 dans l'amendement du MCG. Elle estime enfin qu'il serait utile d'identifier à ce stade, les amendements susceptibles de faire consensus. Elle indique que, selon elle, les amendements socialistes videraient le projet de loi de sa substance et que son groupe ne les soutiendra pas.

Un député PLR revient sur un point qu'il estime crucial dans ce projet de loi, à savoir l'utilisation des voies réservées aux transports publics. Il indique qu'il était lui-même initialement assez sceptique, dans la mesure où une réduction de la vitesse commerciale des transports publics ne serait évidemment pas souhaitable. Il relève toutefois que l'exemple présenté par M. Favre lors d'une précédente séance, concernant le chemin de la Mousse, l'a amené à changer sa position. Il rappelle qu'il s'agit d'une voie à contresens réservée aux transports publics, empruntée par la ligne 37 dont la fréquence est relativement faible. Dans ce cas précis, l'ouverture de cette voie aux transports professionnels circulant également à contresens n'a, selon les éléments présentés, ni péjoré la desserte ni affecté la fluidité. Il indique que cet exemple l'a convaincu. Il rappelle que l'amendement du PLR vise précisément à

garantir que de telles mesures ne puissent en aucun cas réduire la vitesse des transports publics. Il souligne qu'il ne faut pas adopter une position rigide sur cette question, dès lors que certains cas concrets montrent une réelle valeur ajoutée pour l'ensemble des usagers.

Un autre député PLR apporte une précision complémentaire. Il explique que le chemin de la Mousse et la route de Jussy, séparés par la Voie verte, constituaient initialement deux axes à double sens. La configuration a été modifiée, un sens de circulation pour les transports individuels motorisés a été maintenu sur le chemin de la Mousse en direction de la ville, tandis qu'un sens inverse a été organisé via la route de Jussy, permettant ainsi de libérer une voie dédiée aux bus. Il précise que l'autorisation accordée aux transports professionnels de circuler à contresens ne concerne qu'un tronçon limité, situé à l'extrémité du chemin de la Mousse. Cette mesure vise principalement à permettre aux véhicules des deux entreprises, notamment de l'entreprise Mazzoli, qui génèrent un volume important de déplacements professionnels, de rejoindre directement la Pallanterie sans devoir effectuer un détour complet.

M. Favre précise que le souhait, à présent, serait d'ouvrir ce tronçon dans son intégralité aux transports professionnels.

Un député Vert relève que l'inscription du principe selon lequel la vitesse commerciale des transports publics ne doit pas être réduite ne constitue pas une garantie. Il relève toutefois que, mécaniquement, plus on ajoute de véhicules sur un même espace, plus celui-ci risque d'être congestionné. Dès lors, si cette orientation devait être retenue, il lui paraîtrait indispensable d'entendre les TPG afin d'évaluer l'impact concret d'une telle mesure. S'agissant des véhicules sans émissions de CO₂, il rappelle que l'échéance évoquée est fixée à 2031 et qu'il ne s'agit pas uniquement de véhicules électriques, mais également de véhicules à hydrogène, notamment pour les poids lourds. Il estime qu'il existe une forme d'inégalité de traitement à exiger des taxis une transition vers des véhicules électriques à une date déterminée, tout en n'imposant pas d'exigence comparable aux autres transports professionnels. Selon lui, l'amendement Vert ne relève pas d'une approche irréaliste.

Une députée socialiste indique qu'il lui paraîtrait utile d'entendre le magistrat sur la question de la vitesse commerciale, en lien avec la proposition du PLR. Elle estime que la mise en œuvre d'une telle mesure semble particulièrement complexe et s'interroge sur sa faisabilité concrète. Elle demande dès lors au magistrat un point de situation sur cet aspect.

M. Maudet indique à la députée socialiste que, s'agissant des voies de bus, comme M. Favre l'a relevé précédemment, l'objectif demeure le maintien, voire l'augmentation, de la vitesse commerciale des transports publics. La

logique de la vignette TPro n'est en aucun cas de péjorer cet objectif et il précise qu'elle ne constitue pas une autorisation générale de circuler sur l'ensemble des voies de bus. Il précise qu'il s'agit d'une approche au cas par cas et que chaque ouverture ferait l'objet d'un arrêté spécifique, susceptible de recours. Il établit un parallèle avec les débats relatifs aux zones 30 et 50, rappelant qu'il ne s'agit pas d'un arrêté général, mais d'arrêtés spécifiques qui peuvent faire l'objet de recours. L'intention est de tenir compte du fait que les voiries ne peuvent être étendues et qu'à certaines heures et dans certains périmètres une ouverture limitée peut se justifier. Il ajoute qu'il s'agit de tests réversibles et que, si des problèmes apparaissent, il serait toujours possible de revenir en arrière. Il indique qu'il n'y a évidemment aucune objection à auditionner les TPG, si la commission le souhaite. Il relève toutefois que la probabilité que cet établissement public autonome, rattaché au département, adopte une position différente est relativement faible. S'agissant de la question de la circulation et du stationnement, il rejoint l'analyse de la députée PLR et souligne que le projet de loi perdrait son intérêt s'il était limité uniquement au stationnement. Concernant les véhicules sans émissions de CO₂, il reconnaît l'intérêt de l'argument avancé par le groupe des Verts, mais rappelle que la question a déjà été débattue dans le cadre des plans d'action. Les milieux économiques avaient alors souligné le risque de péjoration et de création d'inégalités. C'est pour cette raison que cette exigence n'a pas été intégrée, et il ajoute que le département n'est pas favorable à son introduction dans le projet de loi. Enfin, s'agissant des taxis, il rappelle qu'il y a environ 1100 taxis à Genève, qu'ils assurent une prestation de service public et qu'ils s'acquittent d'une taxe annuelle de 1400 francs pour l'usage accru du domaine public. Pour des raisons techniques, notamment liées aux feux, il estime qu'une libéralisation totale de l'accès aux voies réservées n'est pas envisageable.

M. Favre indique que, si la décision ne relevait que d'une question de principe, toutes les voies de bus seraient ouvertes aux taxis. Toutefois, d'un point de vue technique, la situation est complexe. Il précise que même les cas qui semblent simples en apparence nécessitent en réalité des analyses approfondies. C'est la raison pour laquelle un groupe de travail existe avec les représentants des taxis. Il souligne que l'objectif est d'ouvrir l'accès chaque fois que cela est possible et de répondre aux nouvelles demandes, mais certains emplacements présentent des contraintes importantes. Il cite l'exemple du nouveau quartier de Belle-Terre, où des voies de bus larges ont été aménagées et où le trafic est relativement modéré. Les taxis ont récemment demandé si une ouverture était envisageable dans cette zone – il a été lui-même surpris que cela n'ait pas été accordé d'emblée –, dès lors que dans ces cas précis, il ne voyait pas d'obstacle majeur. Il souligne toutefois que la question des

déclencheurs de feux pose problème. Cette question technique complique également les choses pour les transports professionnels. Il cite l'exemple des taxis autorisés à circuler à Bel-Air en direction de Coutance, alors que la présence fréquente de trois bus à l'arrêt, avec des taxis intercalés, empêche parfois les bus d'accéder correctement à l'arrêt. Il évoque également le cas de la descente de Chantepoulet jusqu'au pont du Mont-Blanc, où l'accès n'a pas été autorisé aux taxis, la voie étant réservée aux bus avec un arrêt sur la voie, combiné à des enjeux liés aux vélos et à l'intensité du trafic. Il insiste sur le fait que chaque situation est examinée au cas par cas. Il mentionne également un exercice inédit entrepris après des recherches approfondies du côté de la Confédération. L'ouverture des voies de tram était jusque-là considérée comme impossible. Il rappelle toutefois que, comme l'a évoqué M. Maudet il y a quelques semaines, la rampe reliant la route du Grand-Lancy à Pont-Rouge a été ouverte à titre expérimental. Selon lui, les résultats de ce test étant satisfaisants, une pérennisation de la mesure pourrait être envisagée. Il indique que, chaque fois que cela est possible, le département procède à l'ouverture de ces voies, mais que cela dépend de nombreux paramètres, notamment de la vitesse commerciale. Il rappelle qu'environ 30% des voies de bus sont actuellement ouvertes aux taxis. S'agissant des deux tiers qui ne le sont pas, il assure qu'elles ne seront pas ouvertes aux transports professionnels, dès lors qu'il n'est déjà pas possible d'y admettre les taxis. Chaque demande fait ainsi l'objet d'une analyse, en fonction des opportunités et des contraintes.

Un député PLR rebondit sur la question des véhicules non émetteurs de CO₂ et indique que ce qui lui paraît problématique tient au risque d'inégalité entre les entreprises. Il relève que les grandes entreprises disposeront vraisemblablement des moyens nécessaires pour opérer cette transition, tandis que les petites et moyennes entreprises pourraient rencontrer d'importantes difficultés à s'adapter dans un délai de quatre ans. Il estime qu'une telle évolution risquerait de favoriser les grandes sociétés au détriment des PME.

Un député Vert indique rejoindre cette préoccupation. Il précise qu'il n'est nullement dans son intention de pénaliser les petites entreprises et souligne que toute évolution en ce sens doit demeurer possible et soutenable.

Une députée Verte indique avoir le sentiment qu'une idée fait défaut dans le débat. Elle relève que la discussion porte essentiellement sur l'ouverture des voies de bus aux transports professionnels, mais s'interroge sur les voies réservées aux transports individuels motorisés.

M. Maudet répond que cela est possible. Il indique qu'il s'agit avant tout d'une question de dimensionnement de la voirie et qu'il est envisageable de réserver certaines voies destinées aux transports individuels motorisés, à certaines heures et dans certains périmètres, aux transports professionnels.

M. Favre ajoute que, lors de la séance de la semaine précédente avec M. Maudet, la question de la route de la Garenne a été abordée. Celle-ci est actuellement ouverte aux transports individuels motorisés dans les deux sens, mais l'intention serait de ne la maintenir ouverte que dans un seul sens. Il s'agirait ainsi d'un axe que le département souhaiterait réserver dans un sens aux transports professionnels. Il prend également l'exemple de la rue de la Croix-Rouge, où dans le sens de la descente, la circulation est mixte, avec les vélos, les transports publics et les transports professionnels, mais sans transports individuels motorisés, pour autant que cela puisse être effectivement contrôlé. Il précise que la logique de la vignette est justement de disposer d'un identifiant permettant de vérifier que les personnes concernées transportent réellement du matériel dans le cadre de leur activité.

Un député PLR précise que Genève Mobilité avait mené un travail d'analyse sur plusieurs axes susceptibles d'être ouverts aux transports professionnels sur des voies de bus. L'un des critères retenus consistait à examiner la sous-utilisation éventuelle de la voie de bus au regard de la fréquence et du transit des bus, afin d'évaluer la possibilité d'y admettre des transports professionnels. Il indique que les résultats ont donné lieu à un rapport de M. Nicolas Rufener. A la suite de ce rapport, une présentation a été faite, au cours de laquelle il a été expliqué que seuls quelques axes permettraient une telle substitution avec vignette, sans entraver le transport public. Il souligne que le nombre d'axes concernés est très limité. A sa connaissance, un périmètre très large avait été étudié, mais l'analyse avait finalement abouti à sept ou huit axes seulement.

M. Favre confirme et indique que, dans le cadre du test mené dans l'étude, de nombreuses hypothèses avaient été envisagées. Il précise toutefois que les auteurs ont eux-mêmes conclu que certaines pistes ne pouvaient être retenues, celles-ci s'étant révélées trop perturbantes pour le fonctionnement du réseau.

Une députée MCG demande si une estimation a été réalisée quant à la proportion de transporteurs professionnels susceptibles d'emprunter les voies de bus déjà ouvertes aux taxis, sachant qu'il existe au maximum 20 000 transporteurs. Elle rappelle que 30% des voies de bus sont actuellement accessibles aux taxis et que les voies non ouvertes aux taxis ne seraient pas, en principe, ouvertes aux transports professionnels. Elle s'interroge dès lors sur la part que représenteraient les transporteurs professionnels, notamment de marchandises, au sein de ces 30% de voies concernées.

M. Favre indique que, comme M. Maudet l'a précisé, il s'agit pour l'instant de quelques tests ciblés, notamment celui évoqué précédemment. Il rappelle que les milieux professionnels eux-mêmes ont reconnu qu'il n'est pas possible d'ouvrir les voies de bus de manière générale. Lorsque deux ou trois lignes

circulent à une fréquence de 7 minutes 30 aux heures de pointe, il n'est pas envisageable d'y ajouter des transports professionnels. En revanche, il indique que cela pourrait être envisageable aux heures creuses ou dans des configurations particulières. Il souligne qu'il s'agit d'une analyse fine de chaque cas. Il cite l'exemple de la zone de Bel-Air, rue de la Croix-Rouge, Corratier et rue du Temple. Dans cette zone, les transports professionnels sont déjà autorisés, même si les contrôles demeurent difficiles. Il précise qu'il ne s'agit pas ici de voies de bus, mais d'un périmètre dans lequel l'ensemble de la voirie est réservé aux taxis, aux transports professionnels, aux transports publics et à la mobilité active. Il indique qu'il n'existe pas de plan visant à ouvrir l'ensemble des voies de bus accessibles aux taxis aux transports professionnels, une telle généralisation ne serait pas réaliste.

La député MCG demande si, parmi les quelque 20 000 transporteurs concernés, tous bénéficieront des mêmes avantages ou si une différenciation est envisagée. Elle s'interroge notamment sur la possibilité de distinguer les catégories, par exemple en prévoyant que les transporteurs de marchandises lourdes n'aient pas accès aux mêmes voies que d'autres types de transports professionnels.

M. Favre explique que la vignette TPro est prévue pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes, soit approximativement des véhicules d'artisans. Les taxis sont déjà identifiés, les transports de personnes en situation de handicap disposent d'une vignette spécifique et les poids lourds sont aisément reconnaissables. La vignette TPro vise donc à identifier les transporteurs professionnels utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes. Il précise que, s'agissant d'une vignette d'identification, il sera possible dans le cadre des arrêtés d'opérer les distinctions nécessaires. Il pourra ainsi être décidé d'ouvrir un axe uniquement aux détenteurs de la vignette TPro, ou au contraire de le réserver aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, selon les besoins. Il reprend l'exemple de la route de la Garenne, dont l'état ne permet pas l'accès aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. Dans ce cas, la vignette permettrait précisément aux camionnettes de moins de 3,5 tonnes de bénéficier d'une circulation privilégiée. Il confirme donc qu'il est possible d'introduire des distinctions. Il souligne que certains secteurs concentrent davantage d'artisans, d'autres davantage de poids lourds, et qu'il peut être pertinent d'ouvrir certains axes à l'ensemble des catégories dans certains cas, alors que cela ne ferait pas sens ailleurs. La vignette offre ainsi la souplesse nécessaire pour adapter les dispositifs en fonction des sites et des tests envisagés.

Le président conclut en demandant au département de revenir avec une proposition d'amendement compilée, tenant compte des éléments entendus

lors de la séance et constate que l'unanimité de la commission, moins une abstention UDC, soutient la proposition d'entendre les TPG.

Discussion interne, le 3 mars 2026

M. Favre indique en préambule qu'au regard des différentes versions examinées le département a retenu la « quintessence » des éléments discutés il y a deux semaines. Il rappelle qu'il s'agissait notamment de produire une définition figurant non pas dans le règlement, mais dans la loi, en tenant compte des différents apports formulés au sein de la commission. Il précise qu'il avait également été proposé d'ajouter des éléments relatifs à la vitesse commerciale ainsi qu'aux taxis, afin de garantir la bonne mise en œuvre future de cette vignette.

M. Maudet explique que la discussion, il y a deux semaines, portait notamment sur la nécessité largement partagée au sein de la commission de faire remonter au niveau légal la définition en question et d'en préciser le contenu autant que possible. Il relève toutefois qu'au-delà de cet aspect, certaines questions demeurent d'ordre politique, notamment la proposition du groupe socialiste visant à limiter l'attribution de la vignette au seul stationnement. Il indique que cette option n'est pas acceptable pour le département et que cela est mentionné dans la proposition du département figurant dans la 6^e colonne du tableau (cf. l'annexe 4). Il précise qu'ils ont cherché à être aussi exhaustifs que possible dans leurs réponses. Il prend pour exemple les amendements des Verts et du MCG relatifs à la définition, qui évoquent tous deux des véhicules transportant du matériel lourd. Il souligne toutefois qu'il est difficile d'objectiver une telle notion. C'est pourquoi, dans la dernière colonne, une proposition est formulée qui vise à se rapprocher autant que possible de l'esprit des différents amendements, tout en restant conforme aux exigences légistiques. Il indique que la proposition du département reflète, selon lui, la quintessence des différents amendements et qu'elle est réécrite de façon plus lisible à la fin du tableau (cf. annexe 4).

Il propose de faire une présentation amendement par amendement et d'expliquer la réflexion menée ainsi que la manière dont la cinquième colonne a été élaborée.

M. Favre débute avec l'**article 8J, alinéa 1** LaCR. Il rappelle que dans la première version du PL, il n'y avait pas de définition à proprement parler du transport professionnel, celle-ci devant initialement figurer dans le règlement. Il relève que les propositions des Verts et du MCG introduisent une définition plus précise du transport professionnel, notamment à travers les notions de transport de matériel, d'outils, de poids ainsi que de lieu d'intervention. Il

indique que le député socialiste propose également une définition reprenant la base du PL, tout en limitant le dispositif au stationnement. Il relève que cette approche vide le projet de loi de sa substance. Il précise que la proposition figurant dans la cinquième colonne retient la référence au transport de « marchandises et matériel », la notion de matériel incluant celle d'outils. La référence au caractère « lourd » n'a pas été retenue, celle-ci étant jugée trop restrictive et il a été privilégié les notions de volume et de taille. La référence au lieu d'intervention n'a pas été retenue également car elle était trop restrictive.

M. Favre indique enfin que, afin d'éviter toute confusion, notamment à la suite des interventions de la députée MCG concernant les taxis, la définition se limite au transport professionnel de marchandises. Il relève que les taxis relèvent du transport professionnel de personnes, tout comme les VTC. Il précise que le transport professionnel de personnes handicapées fait déjà l'objet d'une vignette spécifique et que les taxis disposent de droits particuliers qui ne nécessitent pas de vignette. Il indique que ce choix permet de simplifier les autres dispositions et de clarifier le dispositif.

M. Maudet souligne que les VTC ont ainsi été exclus des bénéficiaires de la vignette TPro.

M. Favre ajoute qu'afin de s'assurer de cette exclusion, une référence est également reprise de l'article 20 relatif à la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur. Il indique que la teneur proposée par le département est la suivante : « Les véhicules affectés au transport professionnel sont des véhicules automobiles immatriculés au nom et à l'adresse d'une personne morale ou d'une raison individuelle, transportant régulièrement des marchandises ou du matériel à des fins commerciales, à l'exclusion de documents de travail, et d'un volume ou d'un poids tel que l'usage d'un véhicule s'impose ». Il précise que cette formulation reprend les différentes notions évoquées dans les amendements, notamment ceux du MCG et des Verts. Il rappelle enfin que la limitation du dispositif au seul stationnement ne correspond pas à l'objectif du projet de loi.

Un député Vert relève que la référence à « l'usage d'un véhicule » pourrait prêter à confusion, une trottinette étant également considérée comme un véhicule. Il suggère de préciser « véhicule motorisé ».

M. Maudet propose la formulation « l'usage d'un tel véhicule » afin d'éviter cette problématique.

Une députée MCG demande si les livreurs, tels que ceux d'Uber Eats, sont compris dans cette définition.

M. Favre répond par l'affirmative, indiquant qu'il s'agit de transports professionnels de livraison. Il précise que ces activités nécessitent l'usage d'un véhicule.

M. Favre poursuit avec la présentation de l'**alinéa 2**, pour lequel aucun amendement n'a été déposé par les Verts et le MCG. En revanche, dès lors qu'une définition du transport professionnel est introduite, il est nécessaire d'apporter davantage de précisions. M. Favre indique que les poids lourds sont directement reconnaissables et qu'il ne serait dès lors pas nécessaire de leur imposer une vignette. Il précise que ces éléments figuraient initialement dans le premier alinéa du PL, mais qu'ils ont été déplacés dans l'alinéa 2 à la suite de l'introduction d'une définition à l'alinéa 1. Il ajoute que des précisions ont été apportées concernant les déplacements de ces véhicules, afin d'éviter qu'un véhicule professionnel puisse bénéficier du dispositif lorsqu'il circule à vide.

M. Favre poursuit en indiquant un ajout : « Les conditions de circulation octroyées ne doivent pas porter atteinte à la vitesse commerciale des lignes de transports publics et respecter les droits accordés aux taxis au sens de l'article 20 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 28 janvier 2022. » Il indique que cette disposition vise à éviter toute atteinte à la vitesse commerciale des transports publics. Il relève également que la référence à l'art. 20 de la loi sur les taxis renvoie aux droits particuliers accordés aux taxis en matière d'usage accru du domaine public. Il précise que combinée à l'exclusion du transport de personnes, cette mention exclut de facto les VTC du dispositif et qu'ils ne pourraient dès lors pas circuler sur les voies de bus ouvertes aux taxis ni sur d'autres voies éventuellement ouvertes au transport professionnel.

Un député Vert s'interroge sur la manière de mesurer l'exigence selon laquelle les conditions de circulation ne doivent pas porter atteinte à la vitesse commerciale. Il relève que, sur un axe donné, l'augmentation du nombre de véhicules ne peut conduire qu'à une stagnation, voire à une diminution de la vitesse commerciale. Il demande dès lors quelle marge de tolérance sera retenue et à partir de quel niveau d'atteinte de la vitesse commerciale il serait envisagé de renoncer aux mesures prévues.

M. Favre précise que la loi pose des principes généraux, en l'occurrence celui de ne pas porter atteinte à la vitesse commerciale. Il cite l'exemple du chemin de la Mousse, où le trafic est relativement faible, ce qui a permis d'ouvrir la voie au transport professionnel. Il relève que ces véhicules y circulent déjà pour accéder aux entreprises situées le long de cet axe et que les lignes de bus y sont peu fréquentes. Il indique que la vitesse commerciale est mesurée de manière moyenne et non sur une seule course. Il explique que l'objectif est d'éviter qu'un axe très fréquenté par les transports publics soit

ouvert au transport professionnel si cela devait entraîner des perturbations importantes. Il estime toutefois qu'il n'est pas nécessaire d'entrer dans davantage de détails dans la loi. Il précise que la vitesse commerciale est calculée sur l'année et que, dans le cadre d'éventuels tests, un monitoring serait mis en place. Il ajoute que ce suivi ne porterait pas sur chaque course individuellement.

Le député Vert relève ne pas percevoir l'intérêt de cette proposition au regard de celle qu'il avait formulée visant à sanctuariser les zones I et II de la LLCE, qui correspondent à des zones à forte densité de trafic des TPG. Il indique que les axes évoqués (chemin de la Mousse et route du Nant-d'Avril) se situent hors LLCE et permettraient déjà d'effectuer des tests. Il relève ne pas avoir obtenu de réponse quant à la marge de tolérance, notamment dans l'hypothèse où la vitesse commerciale passerait de 22 à 21 km/h.

M. Maudet indique qu'une variation d'un kilomètre par heure constitue une différence très importante.

M. Favre indique que deux situations peuvent se présenter : soit un effet massif est observé, avec une forte diminution de la vitesse commerciale, soit aucun effet significatif n'est constaté. Il relève qu'une variation d'un kilomètre par heure suppose déjà la présence d'importants bouchons et que de nombreuses perturbations seraient nécessaires pour modifier la vitesse commerciale dans un sens ou dans l'autre.

Le député Vert prend l'exemple de dix camionnettes qui s'engageraient successivement sur le chemin de la Mousse et indique que cela pourrait avoir un impact sur la vitesse commerciale.

M. Favre souligne que les voiries sont conçues pour assurer le transport et que, sur cet axe, les feux sont également réglés en ce sens. Il indique que la reprise de la notion issue de la LMCE poserait d'autres problèmes. Il relève que, dans la zone I, cette disposition impliquerait notamment la remise en cause de la zone de Bel-Air, alors même que celle-ci donne satisfaction.

Un député UDC estime que les craintes exprimées par le député Vert sont infondées. Il indique qu'il n'est pas plus problématique pour un bus de se trouver derrière un camion que derrière un vélo circulant à faible vitesse, par exemple sur la route de Malagnou entre la douane de Thônex-Vallard et le centre-ville. Selon lui, une telle situation n'aurait pas d'impact significatif sur la vitesse commerciale. Il ajoute que la suppression d'un grand nombre de places de livraison en ville, notamment au profit de pistes cyclables, pose davantage de difficultés. Il relève que les véhicules de transport et de livraison sont dès lors contraints de stationner sur les voies de bus, comme cela s'observe régulièrement, notamment à la rue du Rhône ou à la rue des Eaux-

Vives, en particulier le matin. Selon lui, cette situation est plus susceptible d'affecter la vitesse commerciale que la présence de véhicules de livraison circulant à une vitesse comparable à celle des bus. Il mentionne également que les taxis utilisent déjà certaines voies de bus sans que cela n'entraîne d'impact sur la vitesse commerciale. Il indique qu'il ne partage pas l'idée selon laquelle la présence de tels véhicules entraînerait nécessairement des perturbations importantes.

Le député Vert ajoute une question concernant la mention « livraison et prise en charge ». Il indique que la notion de « prise en charge » évoque davantage la prise en charge de passagers que celle d'outils ou de marchandises. Il demande s'il s'agit d'un reliquat de la formulation initialement envisagée.

M. Favre répond que la prise en charge de marchandises est également possible. Il indique qu'un véhicule peut circuler à vide pour aller chercher des marchandises. Il précise que la formulation vise ainsi tant la livraison que la prise en charge de marchandises.

M. Maudet indique que le terme de « chargement » pourrait également convenir et précise que la remarque à ce sujet sera prise en compte pour éviter toute confusion.

Un autre député Vert demande une clarification sur la notion de « véhicules automobiles lourds » et s'interroge sur le point de savoir si celle-ci inclut les camionnettes de livraison.

M. Favre répond qu'il s'agit de l'appellation officielle utilisée dans la législation pour désigner les véhicules de plus de trois tonnes et demie.

M. Favre rappelle, s'agissant de l'**alinéa 3**, que le MCG et les Verts avaient proposé d'introduire un élément relatif aux émissions de CO₂ des véhicules. Il précise que le Conseil d'Etat estime difficile d'introduire un tel critère dans un dispositif visant à favoriser le transport professionnel et qu'il n'en a dès lors pas été tenu compte. Il indique que la définition ayant été introduite dans la loi et les conditions précisées, il convient désormais de déterminer ce qui relève du règlement. L'ancien alinéa 2 du PL est passé en alinéa 3 et a été remplacé par une formulation plus simple : « Le Conseil d'Etat définit par voie réglementaire les conditions d'octroi de la vignette d'identification visée à l'alinéa 2, le montant de l'émolument pouvant être perçu pour l'examen des demandes d'identification, ainsi que les conditions de facilités de circulation et de stationnement accordées. » Il explique que la loi définit désormais les véhicules pouvant bénéficier de la vignette et que le règlement reprendra les éléments nécessaires à sa mise en œuvre, notamment le montant de l'émolument.

Un député Vert rappelle que l'octroi de cette vignette représente un avantage pour les bénéficiaires. Il estime dès lors qu'il serait opportun de leur demander un effort. Il relève que ces véhicules pourraient gagner près de cinq heures par semaine de bouchons, ce qui représenterait plusieurs milliers de francs d'économies par mois pour ces entreprises, soit davantage que le coût du leasing d'un véhicule électrique. Il considère que cette approche pourrait constituer une solution bénéfique tant pour les entrepreneurs que pour les résidents de la ville. Il précise toutefois, sans préjuger de la position de son caucus, que cette question pourrait constituer un point de discussion pour son groupe. Il estime enfin que cette demande serait raisonnable, au regard notamment des exigences déjà posées aux taxis, tout en relevant que des sous-amendements pourraient être envisagés concernant les délais ou les phases de transition. Il précise que l'objectif n'est pas de contraindre les entrepreneurs, mais d'accompagner l'évolution vers des véhicules à zéro émission circulant en ville.

M. Favre poursuit en indiquant que l'**alinéa 4** ne figure que dans l'amendement du MCG. Il précise qu'il s'agit de la volonté du MCG de traiter la question des VTC, laquelle a été abordée d'une autre manière dans la proposition présentée. Cet amendement n'est dès lors pas retenu. Il revient ensuite sur la demande de la députée MCG concernant les émoluments et cite la formulation suivante : « l'émolument prévu à l'alinéa 2 couvre exclusivement les frais administratifs de traitement. Toute mesure conférant un usage accru du domaine public demeure soumise aux bases légales applicables ». Il confirme que, dans la proposition présentée, l'émolument est de nature administrative. Il précise qu'il ne sera pas possible de payer afin d'obtenir un quelconque avantage lié à l'octroi de cette vignette.

Une députée MCG indique que cette réponse lui convient.

M. Favre indique que l'**alinéa 6** proposé par le MCG s'inscrit dans la continuité de la volonté d'exclure les VTC et de mentionner l'autorisation d'usage accru du domaine public. Il précise que seuls les taxis sont concernés par cette disposition. Il relève que ceux-ci disposent déjà d'un signe de reconnaissance et bénéficient des droits qui leur sont accordés, notamment en matière d'utilisation des voies de bus, de sorte qu'ils ne seraient pas soumis au paiement de l'émolument.

M. Favre poursuit avec l'**alinéa 7** et rappelle que les amendements des Verts et du MCG visent à exclure que des voies réservées aux bus dans les zones I et II puissent être ouvertes aux véhicules détenteurs de la vignette. Il indique ne pas considérer cette proposition comme compatible avec l'approche retenue. Il relève qu'en zone I une partie est déjà ouverte au transport professionnel. Il mentionne également qu'en zone II, dans la perspective

d'éventuels tests pouvant être pérennisés s'ils s'avèrent pertinents et n'affectent pas la vitesse commerciale, certaines situations devraient pouvoir être prises en compte, notamment à la rue du Vidollet ou à la rue Sous-Terre, où il serait envisagé d'autoriser ponctuellement des véhicules de la voirie à utiliser les voies de bus. Il indique que l'amendement proposé ne permettrait pas de tenir compte de ces situations. Il ajoute que la priorisation du transport professionnel vise à permettre à ces véhicules de sortir du trafic individuel motorisé pendulaire. Selon lui, renoncer aux zones II, qui ne se situent pas uniquement au centre-ville, mais également dans des secteurs tels que Vernier ou Meyrin, ainsi qu'aux zones I reviendrait à limiter l'accès des transports professionnels dans le centre-ville alors même qu'ils rencontrent déjà des difficultés de déplacement vers ces zones.

Un député Vert indique comprendre la réflexion concernant la zone I, notamment au regard de la formulation de l'amendement. Il se montre en revanche moins convaincu s'agissant de la zone II. Il rappelle que l'objectif est de permettre aux transports professionnels de gagner du temps, tout en soulignant qu'il ne souhaite pas que cela se fasse au détriment des transports publics. Selon lui, la question centrale est de savoir sur quel type de trafic l'amélioration de la fluidité pour les transporteurs professionnels devrait s'appuyer. Il estime que durant les heures de pointe et sur certains axes, notamment en zone II, l'effort devrait porter sur le trafic individuel motorisé. Il indique que son groupe souhaite que les axes réservés aux transports publics et aux taxis soient sanctuarisés dans les zones denses. Il répète comprendre l'argument relatif à la zone I, mais pas celui concernant la zone II.

Audition de M. Lionel Brasier, directeur général des TPG, le 17 mars 2026

M. Brasier indique que les TPG travaillent en étroite collaboration avec l'office cantonal des transports, avec lequel ils mènent régulièrement des expérimentations. A ce titre, plusieurs tests ont déjà été réalisés, notamment sur la rampe Quidort, ou encore des essais combinant le trafic TPG avec d'autres typologies de circulation. Il rappelle que, pour les TPG, moins il y a de monde sur les voies de bus, plus cela est favorable à leur exploitation. Il relève qu'aujourd'hui, ces voies sont fortement fréquentées, notamment par des trottinettes et des cyclistes. Il indique néanmoins que les TPG restent ouverts aux expérimentations. Il voit dans cette proposition un intérêt, notamment celui de mieux labelliser les différentes typologies de professionnels pouvant, dans certaines circonstances, emprunter les couloirs de bus. Il souligne l'importance de mieux identifier ces catégories d'usagers. Il évoque également la possibilité que, dans le cadre de tests, certaines voiries

aujourd'hui encombrées par le trafic individuel motorisé (TIM) puissent être ouvertes, éventuellement de manière ciblée, aux transports professionnels et aux transports publics. Il estime que cela pourrait offrir des opportunités, notamment en permettant de délester certaines voiries du TIM. Il précise enfin que, comme pour tout test, les démarches seront menées en étroite collaboration avec l'OCT, avec des échanges réguliers. Il indique qu'un bilan sera réalisé et qu'en fonction des orientations retenues, il sera décidé s'il est pertinent ou non de poursuivre.

Question des commissaires

Un député socialiste demande si les TPG ont été consultés par le DSM, ainsi que s'il y a eu des discussions préalables à l'élaboration du PL. Il aborde ensuite la question de la vitesse commerciale. Il s'interroge sur le risque d'une baisse de celle-ci et demande si, dans le cadre de ce projet de loi, les TPG voient un intérêt ou une nécessité à définir des objectifs, par exemple par tronçon. Il relève que le projet indique qu'il ne devrait pas y avoir de baisse de la vitesse commerciale. Il souligne toutefois que même une baisse infime, liée à la présence de transports professionnels sur les voies de bus, constitue déjà une diminution. Il estime ainsi que ce projet semble aller, par définition, dans le sens d'une baisse de la vitesse commerciale. Il demande enfin quelles seraient, du point de vue des TPG, les limites à poser en termes de vitesse commerciale, ainsi que leurs souhaits et leurs intentions en lien avec ce projet.

M. Brasier répond qu'il y a des échanges de manière régulière avec l'OCT, à raison de plusieurs rencontres par mois. Ces discussions portent sur de nombreux thèmes, y compris sur des sujets expérimentaux tels que celui-ci. Il précise également que cette thématique a été abordée avec le conseiller d'Etat dans le cadre des séances mensuelles entre le DSM et les TPG. Dès lors, il confirme que ces sujets ont été pleinement discutés entre l'Etat et les TPG. S'agissant de la vitesse commerciale, il relève que de nombreux facteurs entrent en ligne de compte. A titre d'illustration, il évoque une initiative portée, il y a 26 ans, par l'un de ses prédécesseurs, visant à supprimer l'arrêt « Longemalle » sur le tracé de la ligne 12. Cette proposition avait, à l'époque, suscité de vives oppositions. Avec le recul, il estime toutefois qu'il est peu probable qu'une mobilisation similaire se produise aujourd'hui pour réintroduire un arrêt dans ce secteur. Il souligne donc à travers cet exemple que la vitesse commerciale dépend de multiples leviers, tels que le nombre d'arrêts, la fluidité du trafic, les véhicules ou encore les tracés. Dans ce contexte, l'hypothèse selon laquelle la présence de véhicules professionnels sur les voies de bus pourrait entraîner une diminution de la vitesse commerciale est, sur le plan théorique, envisageable, mais relativise toutefois cet effet, au regard du

nombre important de paramètres en jeu. Il rappelle que l'intérêt d'une phase de test réside précisément dans la possibilité de vérifier, en pratique, si une telle mesure fonctionne ou non.

Le député socialiste relève que l'on dépasse le cadre d'un simple test, dans la mesure où il s'agit d'une loi qui en autoriserait le principe. Il souligne qu'une modification législative serait dès lors nécessaire pour empêcher de nouveaux tests. Concrètement, il relève que, dès lors qu'une loi autorise une telle mesure, même si sa mise en œuvre débute sous forme de tests, il ne s'agit plus uniquement d'expérimentations, mais bien d'une autorisation de principe inscrite dans la loi. Il demande s'il n'existe pas un risque qu'une fois la base légale adoptée, il ne soit plus question de simples tests, mais d'une possibilité pérenne d'application.

M. Brasier souligne qu'il est effectivement question d'arrêtés. Il précise que l'exemple mentionné précédemment visait à illustrer certains risques en matière de circulation. Il relève toutefois qu'il existe également des opportunités via ce projet, notamment s'agissant de certaines voiries actuellement ouvertes au trafic individuel motorisé. Il évoque la possibilité de parvenir à l'avenir à réserver certaines voiries TIM aux TPG ainsi qu'aux transports professionnels, ce qui pourrait aller dans le sens d'une amélioration de la situation. Il estime qu'il convient de laisser une chance à cette approche et d'en évaluer les effets en pratique.

Un député Vert relève, concernant la question de la vitesse commerciale, que l'amendement pose le principe selon lequel celle-ci ne doit pas être diminuée, sans toutefois en préciser l'échelle. Sur le plan technique, il s'interroge dès lors sur la granularité minimale. Il demande s'il est possible de mesurer la vitesse commerciale à l'échelle d'un tronçon ou si celle-ci ne peut être évaluée qu'à l'échelle d'une ligne. Il relève par ailleurs que, comme évoqué, une éventuelle baisse de la vitesse commerciale liée à cette mesure pourrait être compensée par d'autres actions, telles que la suppression d'un arrêt. Il demande s'il est envisageable de mesurer la vitesse commerciale sur un axe spécifique, comme la rue de la Servette, ou si l'évaluation doit nécessairement se faire à une échelle plus large.

M. Brasier indique que la vitesse commerciale des TPG est exprimée à l'échelle des lignes, ce qui permet d'avoir une vision sur l'ensemble du réseau. Il précise que la vitesse commerciale a très légèrement diminué récemment, passant de 17,8 à 17,6 km/h, cette mesure étant calculée sur une moyenne annuelle.

Il précise qu'à la suite d'une analyse il a été indiqué que cette baisse de 0,2 km/h s'explique principalement par l'impact de la multiplication des chantiers, en particulier sur la ligne 12.

Le député Vert demande s'il serait techniquement possible de mesurer la vitesse commerciale d'une ligne sur des tronçons spécifiques, par exemple la ligne 11.

M. Brasier souligne que le cas de la ligne 11 est particulièrement intéressant, dans la mesure où il s'agit de la ligne la plus lente, notamment en raison du faible nombre de couloirs de bus dont elle dispose. Il indique qu'un chantier situé du côté du chemin Rieu, durant plusieurs mois au début de l'année 2025, a fortement dégradé la vitesse commerciale de cette ligne. Il précise que, lorsqu'on analyse l'écart observé sur la ligne 11, celui-ci s'explique principalement par l'impact de ce chantier. S'agissant de la mesure de la vitesse commerciale, il relève que celle-ci correspond à une moyenne intégrant à la fois les phases de circulation et les arrêts des véhicules. Il souligne que, si l'on segmente l'analyse de manière trop fine, les résultats peuvent perdre en pertinence. Il indique toutefois qu'un découpage plus précis reste techniquement possible.

Le député Vert relève qu'il a été suggéré qu'il serait envisageable de mener des tests sur certains tronçons réservés aux transports publics, mais également sur des tronçons actuellement dédiés au trafic individuel motorisé qui pourraient à terme être ouverts aux transports professionnels et aux transports publics. Il demande si des tronçons candidats ont été identifiés comme étant a priori particulièrement pertinents pour la mise en œuvre de tels tests.

M. Brasier indique laisser M. Favre répondre. Il ajoute qu'il s'agit d'une conversation que les TPG et le département ont déjà eue, notamment au sujet de certains tronçons. Il précise toutefois qu'il conviendrait d'approfondir encore l'analyse.

M. Favre indique que les TPG sont consultés lors de la mise en place de tests, mais qu'ils ne décident pas des tronçons sur lesquels ceux-ci sont réalisés. Concernant l'exemple demandé, il renvoie au cas du chemin de la Mousse.

Un député PLR s'interroge, s'agissant de l'approche fondée sur un référentiel, sur la manière dont est envisagée l'unicité entre les différents dispositifs, notamment les détections et les passages prioritaires, dans la mesure où la présence de véhicules professionnels viendrait s'y ajouter.

M. Brasier répond que cette problématique s'est déjà posée avec les taxis. Il souligne que la question de la détection aux feux est effectivement déterminante dans la gestion des phases. Il indique que cela fait l'objet de

discussions avec l'OCT, afin que le réglage des phases permette prioritairement l'avancement des bus, tout en intégrant, le cas échéant, les taxis. Dans cette perspective, il relève que la question du paramétrage des phases de feux se posera de manière similaire pour les véhicules professionnels, à l'instar de ce qui existe déjà pour les taxis.

Un député PLR s'interroge sur l'intérêt pour les TPG que leurs conducteurs puissent identifier clairement si un véhicule est autorisé ou non à circuler sur les voies de bus. Il relève que la discussion porte sur l'utilisation à titre d'essai de ces voies, mais également sur la mise en place d'une vignette permettant de délimiter les catégories de personnes autorisées à les emprunter. Dans ce contexte, il demande si cela constitue un avantage pour les TPG, de pouvoir déterminer facilement qu'un véhicule est légitimement présent sur les voies de bus. Il rappelle que, s'agissant des taxis, l'identification est relativement claire, notamment grâce à leur bonbonne. En revanche, il observe que c'est moins évident pour d'autres catégories de véhicules. Il s'interroge donc sur l'intérêt d'un tel dispositif de vignette du point de vue des TPG.

M. Brasier indique d'abord qu'il n'appartient pas aux conducteurs d'assurer des tâches de contrôle. Il souligne ensuite que, selon sa compréhension des échanges, le fait d'identifier clairement les catégories de personnes ou de véhicules autorisés à emprunter les voies de bus permettrait de limiter les abus, ce qui constitue un objectif recherché. Il indique que la clarification des droits d'accès contribue à réduire les usages inappropriés. Il estime toutefois que cette question relève avant tout d'une question de police.

Une députée PLR relève que le département indique qu'il est question de tests, mais qu'en réalité, selon elle, il s'agit davantage d'une mise en pratique généralisable.

M. Favre répond par la négative. Il précise qu'afin de respecter les amendements relatifs à la vitesse commerciale, l'approche envisagée consiste à procéder à des tests avec les transports professionnels, accompagnés d'un monitoring. Il souligne par ailleurs que, contrairement à ce qui a été évoqué, la loi n'ouvre pas directement de nouvelles voiries aux transports professionnels. Elle permet uniquement la création d'une vignette. Une fois celle-ci instaurée, aucune voirie n'est automatiquement ouverte. Il rappelle que chaque modification de voirie doit faire l'objet d'un arrêté de circulation, de la pose d'une signalisation adéquate et est soumis à une enquête publique, avec possibilité de recours. Il précise que ces exigences s'appliquent également aux phases de test, lesquelles ne peuvent être mises en œuvre sans ces démarches préalables. A cet égard, il mentionne l'exemple de la rue de la Croix-Rouge, où la mise en place d'un test avait été retardée en raison de contestations. Il

rappelle que, dans le cadre de cette loi, tant les tests que les mesures définitives nécessitent un arrêté formel.

Une députée MCG rappelle qu'environ 20 000 véhicules professionnels de transport pourraient bénéficier de la vignette et elle demande si les voies de bus seraient en mesure d'absorber un tel volume.

M. Brasier rappelle que, comme l'a indiqué M. Favre, il s'agira de définir les endroits propices et d'évaluer l'impact de chaque test sur la fluidité de la circulation. Il précise que cette analyse sera menée conjointement, en tenant compte des effets sur le trafic individuel motorisé, sur les véhicules professionnels et sur les TPG. Il souligne que les 20 000 véhicules concernés ne signifient pas une ouverture généralisée de l'ensemble des voies de bus, mais bien la mise en place de tests sur des tronçons ciblés. Il mentionne à cet égard l'exemple du chemin de la Mousse, qui montre qu'il n'y a pas nécessairement d'impact négatif, ni de conséquence mesurable, sur la vitesse commerciale des TPG.

La député MCG demande donc si les TPG ne disposent pas actuellement d'une estimation, tronçon par tronçon, de la capacité d'absorption de chaque voie en termes de véhicules.

M. Brasier répond qu'une telle estimation n'existe pas à sa connaissance.

Discussion interne

Un député Vert indique que la question qu'il se posait porte sur la situation du chemin de la Mousse. Il souligne que le problème paraît se limiter à un tronçon d'environ 50 mètres et s'interroge sur l'opportunité de procéder simplement à son déclassement. Il relève que si sa compréhension est correcte, il s'agit du dernier segment permettant aux transports professionnels de rejoindre la route de Jussy. Il questionne la pertinence d'un projet de loi pour un tronçon aussi restreint et demande quelles alternatives pourraient être envisagées.

Le président précise que le chemin de la Mousse et la route de Jussy sont des axes parallèles qui étaient auparavant bidirectionnels et qui ont été transformés en sens uniques chacun dans un sens opposé. Il explique que l'une des voies initialement dévolues au trafic individuel motorisé a été supprimée et réaffectée exclusivement aux transports publics, ce qui a permis de créer, d'une part, une boucle de circulation pour le trafic individuel et, d'autre part, une voie dédiée aux transports publics. Il indique que la situation dont il a connaissance, sous réserve d'évolutions depuis le 1^{er} juin 2025, concerne une ou deux entreprises situées à l'extrémité du chemin de la Mousse (notamment l'entreprise Mazzoli), qui peuvent emprunter ce tronçon pour rejoindre la

Pallanterie et accéder au carrefour. Il précise que cette configuration n'a, à sa connaissance, posé aucun problème. Il souligne enfin qu'il s'agit d'un exemple situé en périphérie, illustrant une organisation de la circulation combinant des flux unidirectionnels pour le trafic individuel et une voie distincte réservée aux transports publics.

Le député Vert précise que sa question demeure. Il relève que, jusqu'à présent, les exemples évoqués concernent principalement le chemin du Vidollet et le chemin de la Mousse. Il s'interroge dès lors sur la pertinence d'adopter une loi spécifique pour deux tronçons relativement courts et se demande s'il ne s'agirait pas plutôt d'une question de classification. Il ajoute que, si d'autres cas existent, il serait utile de disposer d'exemples supplémentaires, au-delà du chemin de la Mousse et du chemin du Vidollet.

Un député socialiste fait référence à la motion relative à la voie de bus du quai de Cologny, pour laquelle une modélisation avait été réalisée. Il s'interroge sur l'utilisation de cet outil de modélisation. Il rappelle qu'effectivement cet outil est puissant et que son usage ne serait pas systématique en raison de contraintes liées à la puissance de calcul et aux coûts. Il demande si, pour ce projet, cet outil a été utilisé ou s'il est prévu d'y recourir et si des données sont disponibles.

M. Maudet répond par l'affirmative, tout en précisant que le préalable demeure l'adoption de la loi. Il indique, dans le même sens que la question évoquée précédemment, qu'il ne serait pas cohérent d'engager des études si, sur le principe, le parlement devait refuser le projet. Il souligne que le projet de loi actuellement soumis ne produira pas d'effet automatique ni de multiplication immédiate des situations de tests, mais qu'il vise à ouvrir des opportunités, largement confirmées par les milieux économiques. Il estime dès lors que la question centrale est de savoir si le parlement est favorable ou non au principe. Dans l'hypothèse d'un refus, il précise qu'ils s'y conformeront et qu'il n'est pas envisagé d'engager des dépenses pour des études ou des modélisations si le principe même du projet est rejeté.

Le député socialiste estime que la question centrale est de savoir si le parlement souhaite aller de l'avant avec ce dispositif et s'il convient d'examiner dès à présent les implications. Il considère que la réalisation d'études ou de modélisations en amont permettrait d'évaluer le rapport entre les risques et les bénéfices, afin de déterminer si le projet est pertinent ou non, plutôt que de se retrouver avec une loi adoptée mais peu ou pas utilisée. Il conclut qu'en termes de méthode, il serait opportun de mener ces analyses dès à présent, quitte à confirmer l'intérêt du projet ou, au contraire, à y renoncer.

M. Maudet rappelle que le rôle du parlement est de définir le cadre, tandis que la mise en œuvre opérationnelle relève du département. Il précise que le projet de loi proposé constitue un cadre expérimental, soutenu non seulement par les milieux économiques, mais également par les instances de coordination en matière de transports et de déplacements, qui se sont prononcées favorablement. Il rappelle que le travail législatif et préparatoire a été mené par ses services de manière conforme aux orientations annoncées, notamment dans les plans d'action, en particulier le plan 2024-2028. Il indique que ce projet a fait l'objet d'échanges avec les milieux économiques, les TPG ainsi qu'avec les instances concernées. Il relève que le risque principal réside dans le fait que la loi pourrait, en matière de circulation, ne s'appliquer qu'à un nombre limité de sites. Il ajoute toutefois que le projet comporte également un volet important relatif au stationnement, ayant lui aussi un impact sur les déplacements. Il demande au député socialiste quel risque est effectivement identifié par les membres de la commission.

Le député socialiste répond que le risque est une baisse de la vitesse des transports publics.

M. Favre ajoute, s'agissant de l'exemple de la zone de Bel-Air, que l'ensemble du secteur et des rues connexes ont fait l'objet d'une réorganisation visant à exclure le trafic individuel motorisé, afin de conserver uniquement les transports professionnels, les taxis, les piétons, les bus et les vélos. Il précise que plusieurs centaines de véhicules ont ainsi été retirés de la circulation dans cette zone. Il relève qu'actuellement la principale difficulté réside dans le fait que certaines personnes continuent de circuler indûment dans cette zone, sans y être autorisées, notamment des véhicules d'entreprises qui ne transportent pas de marchandises. Il indique que les contrôles restent difficiles à mettre en œuvre. Il estime que, ne serait-ce que pour la pacification du secteur de Bel-Air, la loi proposée présenterait une utilité. Il mentionne également le volet relatif au stationnement, qui prévoit la création de places dédiées aux transports professionnels. Il évoque, à titre d'exemple, la possibilité de limiter à l'avenir l'accès à certains axes, notamment du côté de Cornavin, aux seuls ayants droit et aux transports professionnels.

M. Favre souligne qu'il ne s'agit pas d'ouvrir l'ensemble des voies de bus aux transports professionnels, ce qui ne serait ni justifié ni souhaitable, notamment au regard du coût des transports publics et de l'importance accordée à la vitesse commerciale. Il précise que seules certaines expérimentations ciblées pourraient être envisagées sur des voiries spécifiques et qu'il n'existe pas un grand nombre de tronçons adaptés à ce type de mesure. Il rappelle en outre qu'environ deux tiers des voies de bus ne sont déjà pas accessibles aux taxis, de sorte qu'il n'est pas envisagé d'y autoriser les

transports professionnels. Il rappelle que l'objectif est de prioriser les transports professionnels par rapport au trafic individuel motorisé. Il souligne toutefois que cela nécessite une reconnaissance claire de ces véhicules et indique que, jusqu'à présent, il n'existait pas de définition satisfaisante du transport professionnel, lacune à laquelle le projet de loi entend remédier.

Une députée PLR souligne qu'il s'agit avant tout d'un principe à inscrire dans la loi, à savoir que les transports professionnels doivent pouvoir circuler et être prioritaires. Elle précise que l'objectif est de permettre au département de prendre des mesures en ce sens, la première consistant à identifier clairement ces véhicules. Elle indique ne pas comprendre les réticences exprimées à l'égard de ce projet de loi, car elle considère qu'il va dans la bonne direction. Elle estime que, parmi les véhicules amenés à circuler, les transports professionnels doivent être privilégiés. Elle invite la commission à soutenir ce projet de loi.

Un député UDC indique que des inquiétudes ont été exprimées quant à la vitesse commerciale des transports publics, raison pour laquelle cet élément a finalement été inscrit dans la loi. Il relève qu'il a été indiqué que toute mesure prise par arrêté concernant les voies du trafic individuel motorisé ne devrait pas engendrer de conséquences sur la fluidité du trafic, laquelle doit être maintenue. Il précise que leur préoccupation porte précisément sur ce point, à savoir la réaffectation de voies du trafic individuel motorisé en faveur des transports professionnels. Il s'interroge sur la possibilité d'inscrire également dans la loi le principe du maintien de la fluidité du trafic de manière générale, à l'instar de ce qui est prévu pour les transports publics. Il indique enfin qu'à défaut, un amendement en ce sens sera déposé en plénière par son groupe si le projet est adopté en commission.

Une députée MCG demande si, à ce stade, des axes ont déjà été identifiés sur lesquels les transports professionnels seraient prioritaires.

M. Favre indique que plusieurs exemples ont déjà été évoqués, notamment le secteur de Bel-Air, où cela est déjà en place, le chemin de la Mousse ou encore la rue du Vidollet, où un test pourrait être envisagé. Il précise que ces cas sont, à ce stade, les seuls identifiés et que l'approche se veut progressive. Il ajoute que la création de places de stationnement pour les véhicules utilitaires constitue un autre volet du projet.

M. Maudet complète en indiquant que des suggestions émanent des milieux économiques et qu'il existe d'autres possibilités. Il précise toutefois qu'il n'est pas envisagé d'approfondir ces pistes tant que le cadre légal n'est pas établi.

M. Favre indique que la première mesure prévue par la loi consiste à créer une vignette permettant d'identifier les véritables professionnels, afin de faciliter les contrôles.

Un député Vert indique avoir exprimé des doutes sur certains points du projet, mais souligne se rallier à l'analyse générale, à savoir qu'il existe une réelle nécessité de faciliter le transport des artisans et des professionnels amenés à déplacer des charges lourdes. Il relève que, dans la logique de priorisation, certains acteurs visent à éviter toute contrainte pour le trafic individuel motorisé. Il indique que l'ASTAG exprime clairement son refus que le TIM soit affecté par ces mesures et que cette position semble également partagée par l'UDC. Il indique que la position de son groupe est diamétralement opposée. Il souligne que cette divergence justifie les amendements proposés. Le député Vert relève également la nécessité d'aller vers le zéro émission. Il estime qu'il est raisonnable d'exiger une telle évolution, à l'instar de ce qui est demandé aux taxis et aux VTC, en contrepartie de mesures visant à améliorer significativement les conditions de circulation des transports professionnels.

Un député socialiste souligne que l'objectif de ce projet ne saurait se limiter à la réalisation de deux petits tests, mais consiste à définir un cadre permettant d'aller plus loin, ce qui, selon lui, doit faire l'objet d'une discussion. Revenant sur les échanges du jour, il annonce relancer son amendement, tout en reconnaissant qu'il n'a pas reçu un accueil favorable de la part du département. Il rappelle que cet amendement vise à limiter, dans un premier temps, la mise en œuvre du projet uniquement sur l'aspect du stationnement. Il estime qu'une telle approche permettrait d'avancer sur la délimitation et l'appropriation de la vignette par les professionnels, tout en offrant à l'Etat la possibilité d'en observer le fonctionnement. Il relève que c'est sur cet aspect du projet que la demande des professionnels apparaît la plus forte. Il indique qu'il serait ensuite possible de revenir, dans un second temps, avec une extension du dispositif, par exemple dans un délai de six mois, sur la base d'éléments consolidés. Il considère que cette démarche permettrait de lever une partie des incertitudes, en clarifiant d'abord les catégories concernées, avant de traiter dans un second temps les autres aspects, notamment celui de la circulation.

M. Maudet souligne le paradoxe consistant à appeler à la retenue avant d'engager des mesures lourdes, tout en proposant désormais de scinder le projet en deux volets. Il relève qu'il existe effectivement un volet relatif au stationnement, dont le succès ne fait pas de doute, mais qui n'apporterait pas d'enseignements significatifs sur l'expérimentation en matière de circulation. Il indique dès lors que le département ne soutient pas cette approche. Il précise toutefois qu'il appartient à la commission de se prononcer sur cet amendement.

Un député du Centre indique être plutôt favorable au projet de loi sur le principe, car il vise à favoriser les transports professionnels sur les voiries. Il relève toutefois que le volet relatif au stationnement le laisse plus réservé. Il souligne que, si le principe peut paraître pertinent, il s'inscrit dans un contexte où des décisions ont également été prises visant à supprimer des places de stationnement sans compensation. Il indique que, dans l'hypothèse où un amendement visant à garantir la fluidité du trafic individuel motorisé serait proposé, notamment par le députée UDC, celui-ci pourrait bénéficier du soutien du groupe du Centre. Il demande enfin si des tronçons ont déjà été identifiés en vue de tests portant sur la suppression de voiries dédiées au trafic individuel motorisé, en vue de leur réaffectation aux transports professionnels et si de telles mesures sont déjà à l'étude.

M. Maudet répond qu'il n'est pas question de supprimer des voies, mais de procéder à des tests, en précisant que toutes les mesures sont réversibles et que chaque tronçon fait l'objet d'une discussion préalable ainsi que d'un arrêté. Il indique que certains tronçons sont envisagés, notamment sur la base de suggestions issues des milieux économiques, en particulier durant certaines heures et certains endroits où il y a un intérêt d'amélioration de la fluidité. Il mentionne notamment le secteur de Vernier, identifié comme particulièrement chargé, avec des problématiques liées aux chantiers et à la mise en œuvre du BHNS, accepté sur certains tronçons mais pas sur l'ensemble du tracé. Il précise toutefois qu'il ne lui paraît pas opportun, à ce stade, de désigner précisément ces tronçons, pour trois raisons : tout d'abord, les choix ne sont pas encore arrêtés ; ensuite, les études préalables n'ont pas été réalisées, faute de validation du principe ; enfin, il souligne la nécessité de respecter la répartition des rôles, le parlement étant chargé de fixer le cadre, sans intervenir dans l'opérationnel ni dans la désignation des tronçons.

M. Favre souligne que des questions préalables se posent, telles que la répartition des flux entre transports professionnels et trafic individuel motorisé, et la manière d'organiser cette cohabitation. Il cite comme exemple la rue de la Croix-Rouge, où une voie dédiée au trafic individuel motorisé a été supprimée au profit des transports professionnels, ce qui a permis un gain de temps pour ces derniers. Il relève toutefois que, dans des situations de trafic important, une telle configuration serait difficilement envisageable. En revanche, dans certains secteurs, notamment en zones industrielles, où le trafic individuel motorisé est plus faible mais où la présence de transports professionnels et de poids lourds est importante, des tests pourraient être pertinents afin d'améliorer la fluidité de ces flux. Il rappelle que l'objectif n'est pas d'aggraver les problèmes de circulation à Genève, où l'on constate déjà

une forte congestion, mais bien de les atténuer. Il indique qu'il n'existe pas de risque d'engager des tests qui aggraveraient la situation de la circulation.

Discussion interne, le 24 mars 2026

M. Maudet rappelle sa volonté de parvenir à un consensus aussi large que possible autour du projet. Il précise avoir eu des échanges bilatéraux avec plusieurs membres de la commission. Il relève que le travail mené en commission à la suite des auditions a permis de préciser plusieurs éléments du projet de loi. Il indique que certaines dispositions initialement prévues au niveau réglementaire ont été élevées au niveau légal, la commission ayant estimé qu'il convenait de limiter les marges de manœuvre et de mieux encadrer le dispositif. Il précise que le périmètre du projet a été ajusté, notamment par l'exclusion des VTC à la suite de remarques formulées en commission. Il indique toutefois qu'une observation pertinente d'une députée MCG a mis en évidence que cette exclusion avait également pour effet d'écarter les taxis du dispositif, dès lors que le projet se concentrait sur le transport de marchandises et non de personnes. Il souligne que cela pourrait conduire à une situation dans laquelle certaines voies de circulation, notamment des voies TIM ouvertes au transport professionnel, seraient accessibles à certains transports professionnels, mais non aux taxis. Il indique que cette possibilité a été réintroduite afin de garantir l'inclusion des taxis dans ces voies (cf. colonne 7 de l'annexe 4). M. Maudet indique que deux autres points de divergence subsistent. Le premier concerne la question de l'usage accru du domaine public. Il relève que certains ont soulevé une inégalité de traitement, les taxis étant soumis à une taxe annuelle de 1400 francs, tandis que les transports professionnels seraient soumis uniquement à une vignette avec émoluments. Il indique que deux options ont été mises en avant, soit adapter la taxe de l'usage accru du domaine public au tarif de la vignette, soit augmenter le prix de la vignette afin d'assurer une forme d'égalité de traitement. Il indique que le département est opposé à ces options.

M. Maudet ajoute qu'un autre point soulevé par le groupe des Verts concerne la possibilité de conditionner l'autorisation liée à la vignette à l'usage de véhicules à zéro émission dans un délai à définir qui pourrait par hypothèse être aligné sur celui applicable aux taxis, soit à l'horizon 2031. M. Maudet indique que le groupe socialiste a fait part d'une position qui reste réservée à l'égard du projet de loi, tout en laissant entrevoir un possible soutien du projet de loi dans une logique expérimentale. Il précise que cette approche expérimentale correspond à l'esprit du projet, fondé sur la mise en œuvre de tests. Il relève que le projet de loi s'inscrit dans le cadre du plan d'action des transports professionnels (PATPro), dont la durée s'étend de 2024 à 2028. Il

indique que, si le projet entrait en vigueur rapidement, il serait possible de disposer d'un recul d'environ deux ans avant l'échéance du plan. Il évoque la possibilité d'introduire, dans le projet de loi, un mécanisme d'extinction automatique ou une obligation pour le Conseil d'Etat de produire un rapport justifiant sa prolongation. Il indique que ces éléments restent encore ouverts à discussion et que son objectif est d'obtenir le soutien le plus large possible autour d'un projet à vocation expérimentale.

Un député socialiste précise que le groupe socialiste n'est pas totalement enthousiaste à l'égard du projet de loi, sans pour autant adopter une position dogmatique de rejet du projet. Il relève que le projet comporte néanmoins certains éléments intéressants. Il indique qu'il conviendrait notamment de clarifier certains points soulevés, en particulier ceux mentionnés par le député Vert, ainsi que les modalités permettant de garantir le caractère réellement expérimental du dispositif. Il considère qu'un délai supplémentaire serait nécessaire pour mener ces discussions de manière adéquate.

Le président propose de procéder à un examen article par article, afin d'identifier les dispositions ne soulevant pas d'opposition.

Le président indique que, selon ses souvenirs, l'**article 8J, alinéa 1** LaLCR avait été discuté et que seule la formulation « d'un tel véhicule s'impose » avait été relevée. Il estime que la teneur de celle-ci paraissait correcte à l'ensemble des membres.

Le président poursuit avec l'examen de l'**article 8J, alinéa 2** LaLCR. Il indique que deux modifications ont été apportées par rapport à l'amendement initial, à savoir le remplacement de l'expression « de livraison ou de prise en charge » par « de livraison ou de chargement ».

M. Maudet indique que cette modification avec la notion de « de livraison ou de chargement » permet non seulement d'apporter des marchandises, mais également d'en récupérer.

Le président poursuit en indiquant que la mention « respecter les droits accordés aux taxis au sens de l'article » a été supprimée.

M. Maudet indique que cette mention a été mise dans l'alinéa 3.

Le président indique que la formulation « ainsi que, de manière excessive, à la fluidité » a été ajoutée.

M. Maudet précise c'est une suggestion du groupe UDC qui visait à introduire la notion de fluidité, laquelle a été nuancée par un sous-amendement ajoutant la formulation « de manière excessive ». Il relève que cette formulation est nouvelle et n'est pas entièrement satisfaisante sur le plan rédactionnel.

Un députée UDC demande ce qu'il entend par la notion de « manière excessive », relevant qu'il s'agit d'une formulation sujette à interprétation.

M. Maudet précise que l'objectif est de mettre au même niveau la vitesse commerciale des transports publics, qui peut être objectivée, et la notion de fluidité. Il relève que la seule mention de la fluidité lui paraît insuffisamment précise et susceptible de rester trop générale. Il indique que la suggestion formulée par un commissaire consistait à ajouter la notion de « manière excessive », afin de permettre une meilleure appréciation, à définir ultérieurement par voie réglementaire ou sur la base de test. Il souligne que toute mesure entraînera potentiellement une diminution de la fluidité, mais que celle-ci peut être acceptable si elle est compensée par d'autres aménagements. En revanche, il estime que, si cette diminution conduit à des congestions régulières, il conviendrait alors de revoir le dispositif. Il indique que c'est dans ce sens qu'il comprend la proposition d'introduire la notion de « manière excessive », en la plaçant au même niveau que la vitesse commerciale des transports publics.

Un député du Centre relève qu'il conviendrait de préciser à quelle catégorie d'usagers se rapporte la notion de fluidité, indiquant qu'il n'est pas clair s'il s'agit de la fluidité du trafic individuel motorisé ou de celle des transports professionnels. Il relève que, dans les faits, le trafic individuel motorisé pourrait perdre des voies de circulation et des places de stationnement, tout en étant assuré que la fluidité ne sera pas affectée de manière excessive, ce qu'il estime insuffisamment défini. Il indique que la formulation actuelle ne permet pas de déterminer clairement la portée de cette notion et nécessiterait d'être précisée.

Une députée PLR indique être à l'origine de la proposition d'introduire la notion de « manière excessive ». Elle relève que l'espace routier étant limité, toute réaffectation de voie implique nécessairement une réduction pour certains usagers. Elle souligne l'importance de donner une priorité aux transports professionnels. Elle pense qu'indiquer « sans impact sur la fluidité » pourrait conduire à rejeter le projet de loi, dès lors que toute modification de l'affectation des voies entraînera inévitablement un impact sur le trafic. Elle estime dès lors nécessaire d'évaluer si cet impact demeure acceptable, d'où l'introduction de la notion de caractère « excessif », afin d'éviter que les mesures envisagées ne conduisent à une paralysie du trafic individuel motorisé. Elle précise que l'objectif n'est pas de bloquer le trafic des TIM, mais de permettre une meilleure circulation pour les transports professionnels. Elle ajoute que la notion d'« excessif » renvoie au principe de proportionnalité, reconnu en droit. Elle indique enfin que, sans cette précision, les autorisations

pourraient se limiter aux seules voies de bus, excluant ainsi toute ouverture des voies du trafic individuel motorisé aux transports professionnels.

Un député Vert indique qu'il s'interroge sur la logique du dispositif. Il relève que la vignette pour les transports professionnels vise à débloquer des véhicules actuellement pris dans le trafic. Il estime dès lors qu'il existe une contradiction à vouloir, dans la loi, maintenir une fluidité, alors même que, selon lui, la situation actuelle est déjà marquée par une absence de fluidité. Il considère qu'il y a, à cet égard, un contresens. Il s'interroge enfin sur la manière de mesurer ce degré de fluidité.

Un députée UDC indique que sa question s'adresse à la députée PLR. Il rappelle que, selon les informations transmises notamment par l'ASTAG, la mesure principale attendue par les transports professionnels concerne l'utilisation des voies de bus, plutôt que la transformation de voies du trafic individuel motorisé. Il s'interroge dès lors sur l'opportunité d'appliquer également la notion de « manière excessive » à la vitesse commerciale des transports publics, relevant que la formulation actuelle, qui vise à ne pas porter atteinte à cette vitesse, lui paraît plus problématique que celle relative à la fluidité du trafic. Il souligne enfin que les mesures envisagées ne portent pas prioritairement sur la conversion de voies du trafic individuel motorisé en voies dédiées aux transports professionnels.

M. Maudet indique que les propos attribués à l'ASTAG ne correspondent pas à ce qui a été exprimé. Il précise qu'il est bien question de différentes formes de conversion, notamment de voies de bus et dans certains cas de voies du trafic individuel motorisé. Il rappelle que la commission a été chargée d'examiner, dans le cadre du projet BHNS-GVZ, la possibilité de convertir certaines voies du trafic individuel motorisé en voies dédiées aux transports professionnels à certaines heures, dans une logique de fluidification du trafic. Il indique entendre les remarques formulées par le député Vert quant à une apparente incohérence. Il souligne qu'il existe une asymétrie entre la vitesse commerciale, qui peut être objectivée, et la notion de fluidité, qu'il qualifie de plus subjective. Il rappelle que la fluidité est déjà fortement dégradée, avec environ cinq heures de congestion quotidienne. Il précise, à l'attention du député du Centre, que la notion de fluidité vise une appréciation globale à l'échelle du canton, tout en reconnaissant la difficulté d'en mesurer précisément les effets par tronçon. Il indique que l'objectif est de trouver un équilibre entre les voies du trafic individuel motorisé et les voies de bus, dans une logique d'expérimentation. Il mentionne que M. Favre apportera des exemples à cet égard. Il souligne enfin que le projet de loi n'est pas de nature à produire des effets majeurs à l'échelle de l'ensemble du canton et qu'il convient de relativiser son impact, notamment au regard du nombre limité de

voies concernées et des ouvertures potentielles de certaines voies de bus aux transports professionnels à des horaires déterminés.

M. Favre indique qu'il souhaite illustrer son propos par des exemples sur la vitesse commerciale et sur la notion de fluidité. Il relève que la situation actuelle n'est pas fluide, mais que certaines situations peuvent néanmoins être qualifiées de « fluides », notamment lorsque les carrefours ne sont pas totalement engorgés et que le trafic, bien que dense, continue d'avancer sans congestion majeure. Il relève que ce n'est pas une situation telle que celle vécue avec Pierre-Fatio et ces remontées de files, avec une mauvaise appréciation du sens de circulation qu'il fallait maintenir, où l'on se retrouvait avec une ville paralysée. Il indique que dans certains secteurs, par exemple dans la zone de la ZIMEYSA, où les flux de poids lourds et de transports professionnels sont importants, il pourrait être envisagé de séparer les trafics lorsque cela se justifie. Ainsi, si le volume de transports professionnels devient majoritaire et que deux voies sont disponibles, une répartition pourrait être mise en place. En revanche, si cette séparation conduit à concentrer l'ensemble du trafic individuel motorisé sur une seule voie sans justification suffisante, cela risquerait de dégrader la fluidité et de créer des engorgements inexistantes auparavant. Il précise que ce type de situation constitue un critère d'évaluation. M. Favre ajoute qu'un raisonnement similaire s'applique aux voies de bus. Sur un axe comportant plusieurs lignes à forte fréquence, l'ajout de transports professionnels pourrait entraîner des retards pour les bus. Ces éléments permettent également d'évaluer la pertinence des mesures envisagées. Il indique que l'objectif est de ne pas péjorer la vitesse commerciale des transports publics ni la fluidité globale du trafic. Il reconnaît que ces notions restent larges, mais précise que la vitesse commerciale peut être objectivée, tandis que la fluidité doit être appréciée à l'échelle globale du réseau et non sur un axe isolé. Il mentionne l'existence d'un indice de fluidité globale. Il ajoute que les mesures seront testées à petite échelle, avec des analyses fines. Si ces tests devaient entraîner des congestions, notamment aux carrefours, ils seraient considérés comme un échec et annulés. Il indique que l'objectif n'est en aucun cas de générer une congestion excessive, mais de préserver un fonctionnement global satisfaisant pour l'ensemble des usagers.

La députée PLR répond à la question du députée UDC, en indiquant distinguer quatre modes de transport : le trafic individuel motorisé, les transports publics, les transports professionnels et la mobilité douce. Elle précise que l'objectif n'est pas d'interdire aux autres usagers de se déplacer, mais de garantir le bon fonctionnement de l'ensemble du système. Elle souligne que, pour permettre aux usagers de continuer à se déplacer, il est essentiel que les transports publics et la mobilité douce fonctionnent

efficacement. Elle indique qu'en centre-ville, en dehors des transports professionnels ou des situations liées à un handicap, il convient selon elle d'inciter la population à privilégier d'autres modes de transport que le trafic individuel motorisé. Elle reconnaît que les mesures envisagées pourraient avoir un impact sur le trafic individuel motorisé, mais souligne que, si les transports publics sont trop pénalisés, il existe un risque que les usagers se reportent à nouveau vers le TIM, ce qui entraînerait une augmentation de la congestion. Elle indique que l'objectif est dès lors de prioriser les transports professionnels et de les extraire du trafic individuel motorisé.

Le président poursuit avec l'**alinéa 3** et indique que la mention relative aux taxis a été maintenue.

M. Maudet explique qu'une proposition d'amendement a été transmise par la députée MCG. Il précise que l'objectif est de ne pas péjorer les taxis sur des axes qui, en dehors des voies de transports publics, seraient ouverts aux bénéficiaires de la vignette TPro et de leur permettre également d'y circuler. Il indique qu'une référence explicite à la LTVTC a été introduite. Il précise que la disposition vise à inclure les taxis sur ces voies accessibles aux détenteurs de la vignette TPro, tout en excluant les VTC.

La député MCG demande s'il est possible d'ajouter la mention « professionnels du transport de marchandises ».

M. Favre indique que cela est faisable.

Un député Vert indique ne pas voir si le tableau synoptique inclut la proposition d'amendement qu'il avait formulée précédemment, en lien avec la question des véhicules à zéro émission. Il précise que, du point de vue du groupe des Verts, cette exigence constitue de plus en plus une conditionnalité pour l'acceptation du projet dans son ensemble, notamment par souci de symétrie avec les règles applicables aux taxis et aux VTC, ainsi qu'avec les avantages accordés aux professionnels. Il estime que cette mesure apparaît équilibrée, en particulier avec un délai d'environ cinq ans. Il relève que le marché des véhicules évolue rapidement dans ce sens, de nombreux acteurs s'orientant déjà vers des véhicules électriques pour des raisons économiques. Il indique dès lors qu'il maintient cet amendement, même si le contenu et le délai peuvent être discutés.

M. Maudet indique que cet élément figure dans la troisième colonne du tableau (cf. annexe 4).

Une députée PLR demande, concernant cet amendement, si la formulation signifie que seuls les véhicules soumis à l'obtention d'une vignette sont concernés par cette obligation, dès lors que certains véhicules, comme les camions, n'ont pas besoin d'obtenir de vignette.

Le député Vert relève que les taxis et les VTC ont été exclus du dispositif, tout en étant soumis à la LTVTC, donc ils sont soumis à cette obligation. Il ajoute que d'autres véhicules, notamment les camions, circulent également dans certains secteurs, en particulier dans les Rues Basses. Il souligne par ailleurs que des camions électriques existent déjà et que la transition est en cours. Il indique qu'il serait envisageable d'élargir la mesure à ces véhicules.

Un député PLR fait remarquer que pour l'instant, s'agissant des transporteurs de poids lourds, il n'existe pas d'alternative électrique.

Le député Vert indique qu'à sa connaissance, les véhicules de grand gabarit ne sont pas ceux qui interviennent dans les zones susceptibles d'être concernées par des embouteillages, situations dans lesquelles la vignette TPro présenterait un intérêt. Il précise qu'il pense plutôt à des camions circulant dans les Rues Basses, de gabarit plus standard. Il observe que ces véhicules seraient susceptibles de bénéficier de tels accès privilégiés et il estime qu'il serait dès lors pertinent d'en tenir compte.

Discussion et vote, le 31 mars 2026

M. Maudet indique qu'à la suite de la séance de la semaine passée, des amendements et nouvelles propositions ont été élaborés (cf. colonne 8 de l'annexe 4). Il rappelle que l'objectif est de mettre en place un dispositif pilote permettant d'instaurer une priorisation du trafic professionnel, sans péjorer la vitesse commerciale des transports publics, ni d'avoir un impact trop important sur la fluidité du trafic. Il précise également que le dispositif s'appuie sur une base légale claire, notamment en ce qui concerne la définition du périmètre des bénéficiaires de la vignette. Il indique avoir eu plusieurs échanges bilatéraux avec différents commissaires, au cours desquels certaines inquiétudes ont été exprimées, en particulier concernant la réversibilité des mesures. Il précise que les propositions soumises tiennent compte de ces préoccupations. M. Maudet indique qu'aucun changement fondamental n'est apporté à l'alinéa 1, qui concerne la priorisation du trafic professionnel et la définition qui avait été retenue. Concernant l'alinéa 2, il précise que l'élément lié au chargement a été maintenu, tandis que la notion de fluidité a été retirée, celle-ci ne pouvant être placée au même niveau que la vitesse commerciale en raison de sa difficulté à être objectivée. Il indique que cet élément a été intégré dans l'article 20A, relatif à l'évaluation. S'agissant de l'alinéa 3, il mentionne la suggestion de la député MCG, qui a permis d'identifier un « angle mort » c'est-à-dire que, dans les cas où des voies autres que celles dédiées aux transports publics seraient utilisées pour le trafic professionnel, il conviendrait de permettre aux taxis d'y circuler, mais pas aux VTC.

M. Maudet indique que les alinéas 4, 5 et 6 ont été regroupés dans un nouvel article 20A, qui consacre trois éléments principaux. Premièrement, il s'agit d'une phase pilote, limitée dans le temps, durant laquelle une évaluation de la loi et de ses impacts sera réalisée. Deuxièmement, il mentionne l'intégration d'une suggestion du député Vert, visant à prévoir une deuxième phase dans l'hypothèse où la première phase serait concluante. Cette seconde phase consisterait à réserver l'usage de la vignette ainsi que les avantages associés, notamment en matière de stationnement, aux véhicules n'émettant pas de CO₂. Il précise que cette idée a été bien accueillie lors de la séance précédente et qu'elle repose sur une logique d'analogie avec les obligations imposées aux taxis et VTC dans le cadre de la LTVTC, qui prévoit une transition vers un parc de véhicules sans émissions. Il indique que, dans un second temps et si le dispositif fonctionne, il pourrait ainsi se justifier de réserver ces privilèges d'accès et de stationnement aux véhicules s'inscrivant dans une logique sans émissions de CO₂. Il mentionne un horizon fixé à 2030, avec un délai d'adaptation de deux ans, dans l'hypothèse où l'expérimentation serait concluante, afin de permettre une transition progressive vers une flotte sans émissions.

Concernant la réversibilité, il rappelle que, si la loi est adoptée et que le dispositif entre en vigueur au 1^{er} janvier 2027, la phase de test s'étendrait sur trois ans, soit de 2027 à 2029. Il précise que chaque tronçon intégré dans le dispositif TPro ferait l'objet d'un arrêté. Or, il indique que la loi prévoit, pour un arrêté pilote, une durée de validité d'une année, ce qui le rend par définition réversible. Il souligne que des exemples existent, notamment des arrêtés pris par son prédécesseur, qui ont par la suite été abrogés et ont conduit à un retour au statu quo ante. Il insiste sur le fait que cette réversibilité est intrinsèquement garantie par la nature même de l'arrêté pilote. Il exprime le souhait que le département puisse bénéficier de la confiance nécessaire pour établir des rapports intermédiaires et il indique qu'un rapport final serait présenté au premier trimestre 2030, afin de rendre compte des résultats de l'expérimentation. Il précise que cela permettrait au Conseil d'Etat, le cas échéant, de décider d'une évolution du dispositif. Il souligne par ailleurs qu'il n'est pas question de porter atteinte à la vitesse commerciale des transports publics. Il indique que, dans le cadre de l'expérimentation, des indicateurs précis seront suivis, notamment la vitesse commerciale, idéalement de 18 km/h mais déjà inférieure sur plusieurs tronçons, et qu'il serait possible de corriger rapidement le dispositif en cas d'effets négatifs. Il indique que la proposition vise à ancrer clairement la dimension expérimentale du dispositif, à en fixer le cadre temporel, à intégrer une perspective d'évolution vers des véhicules sans

émissions de CO₂ dans une seconde phase et à clarifier l'intégration des taxis dans le dispositif, en dehors des voies réservées aux transports publics.

M. Maudet estime ainsi avoir, par un processus itératif, réuni les conditions les plus larges possible pour susciter une adhésion à ce projet, qu'il rappelle être la concrétisation d'un des axes de la stratégie PATPRO visant à renforcer la priorisation du trafic professionnel.

Un député PLR demande si des bilans intermédiaires sont prévus.

M. Maudet indique que l'engagement du Conseil d'Etat est de rendre un rapport au premier trimestre 2030, assorti de points intermédiaires, dans la mesure où il n'est pas envisageable d'attendre trois ans pour évaluer le fonctionnement du dispositif. Il précise que le dispositif est élaboré en concertation avec les milieux économiques et que les évaluations porteront notamment sur la fluidité générale, la vitesse commerciale ainsi que sur la capacité à démontrer une réduction des émissions, notamment en évitant que des poids lourds restent bloqués dans le trafic. Il ajoute que l'analyse devra également intégrer des éléments de nature environnementale, ainsi que des aspects liés au bruit et à l'usage des voiries. Il souligne que cette analyse globale sera réalisée de manière définitive en 2030, avec des évaluations intermédiaires effectuées en fonction des tronçons concernés.

Un député PLR souligne l'importance du délai accordé aux entreprises, en particulier aux PME, pour la transition vers des véhicules n'émettant pas de CO₂.

M. Maudet répond qu'effectivement, l'échéance de janvier 2030 ouvre trois possibilités, soit le dispositif est abrogé s'il s'avère non pertinent, soit il est maintenu en l'état, soit il est maintenu en étant assorti d'un délai de deux ans en vue d'accompagner la transition vers le zéro émission.

Un député Vert précise qu'il y a effectivement eu des discussions avec différents groupes ainsi qu'avec le Conseil d'Etat. Il remercie le DSM pour ce travail itératif de convergence visant à aboutir à une solution acceptable. Il indique que, dans cet esprit, il avait proposé, comme cela figure dans sa colonne du tableau synoptique, une approche par symétrie avec la LTVTC, consistant en une norme claire et lisible, assortie d'un délai relativement long. Il relève que le DSM propose une autre solution, qui lui conviendrait également sur le fond, même si elle apparaît, selon lui, potentiellement moins lisible pour les entreprises. Il souligne en effet que cette approche repose sur une évaluation en 2030, sans critères chiffrés préalablement définis, ce qui laisse une incertitude quant aux autorités, exécutives et législatives, en place lors de la prochaine législature et à l'appréciation qu'elles feront de l'évolution du parc automobile, notamment en matière d'émissions polluantes et de bruit, pour

décider de l'introduction d'une exigence de véhicules sans émissions de CO₂. Il relève néanmoins que des éléments objectifs existeront, dans la mesure où une absence de progrès lui paraît peu probable, notamment au regard de l'évolution des prix des carburants et des technologies. Il indique toutefois, à titre personnel, qu'il demeure favorable à son amendement, qu'il considère comme plus clair, offrant un délai lisible pour les personnes concernées et cohérent avec les ambitions climatiques du canton. Il ajoute que, si nécessaire, il est disposé à entrer en matière sur l'amendement du DSM, mais estime qu'un accord pourrait également être trouvé autour de sa propre proposition. Il souligne enfin que la question de la réversibilité demeure et indique qu'il y reviendra ultérieurement.

Un député socialiste demande, dans le cadre du projet de loi actuel, si les arrêtés prévus sont nécessairement de nature expérimentale.

M. Maudet répond par l'affirmative.

Le député socialiste demande, s'agissant des arrêtés expérimentaux, ce qui détermine concrètement leur poursuite ou leur abandon. Il relève que, dans ce cadre, la seule manière de s'opposer à ces mesures serait d'exercer un recours juridique contre les arrêtés. Il en déduit que, du point de vue du législateur, le projet de loi ne serait pas réellement réversible, dans la mesure où cette réversibilité ne s'exercerait pas par une décision politique directe, mais uniquement par la voie juridique. Il demande si cette compréhension est correcte. Il ajoute, à titre de remarque, que l'on ne sait pas quelles autorités seront en place en 2030-2031, tant au niveau de l'exécutif que du législatif. Il souligne dès lors qu'il est difficile de fonder le dispositif sur une appréciation future reposant sur la seule bonne foi des autorités.

M. Maudet répond en indiquant deux éléments. Premièrement, s'agissant du caractère expérimental au niveau de la loi, il relève que certains mécanismes existent déjà, notamment sous la forme de conditions résolutoires, qui prévoient soit l'extinction automatique d'une disposition à une échéance donnée, soit l'obligation de réexaminer la situation. Il précise toutefois que le législateur conserve en tout temps la faculté de modifier la loi. Il prend pour exemple certaines dispositions fiscales relatives à l'impôt automobile, qui prévoient qu'à échéance, trois ans après l'entrée en vigueur, certaines catégories de véhicules (normes Euro 4 et 5) sont soumises à un régime particulier. Il indique que ce mécanisme fonctionne de manière automatique, mais que la commission fiscale devra prochainement se prononcer sur son maintien ou son abrogation. Il précise avoir lui-même saisi cette commission à ce sujet et souligne qu'un travail structuré existe entre le Conseil d'Etat et les commissions, avec remise de rapports permettant au législatif de décider. Il relève que, même si l'on ne connaît pas la composition future des autorités, la

pérennité institutionnelle garantit la capacité de trancher. S'agissant ensuite des arrêtés expérimentaux, il indique que ceux-ci ont une durée de validité d'une année et doivent, à échéance, faire l'objet d'un nouvel arrêté pour être prolongés. Il explique que ce mécanisme impose une forme de contrôle régulier, notamment en raison de la possibilité de recours par des acteurs concernés, qu'il s'agisse d'associations de mobilité douce ou d'organisations d'automobilistes. Il mentionne à cet égard l'exemple de la rue de la Croix-Rouge, où les autorités ont dû justifier certaines mesures, notamment en lien avec l'abandon de l'usage de la rue De-Candolle pour certains véhicules. Il souligne que le fait de devoir réémettre un arrêté ouvre systématiquement une possibilité de contestation, ce qui oblige l'administration à argumenter, à documenter et à se justifier en amont. Il relève que la loi fixe un cadre général, tandis que la mise en œuvre opérationnelle relève de l'exécutif. Il cite l'exemple du chemin de la Mousse, où une évaluation est réalisable après six mois, permettant de déterminer si la mesure affecte ou non la vitesse commerciale. Il précise que, grâce au mécanisme expérimental, un nouvel arrêté peut ensuite être adopté, cette fois de manière durable, après consultation des communes et des entités concernées. Il ajoute qu'à Vernier, par exemple, toute modification impliquant une voie de trafic individuel motorisé nécessiterait en amont de convaincre les acteurs concernés, de définir des indicateurs et des conditions, puis de présenter des résultats après quelques mois avant toute prolongation de l'arrêté. Il indique que, selon lui, il n'appartient pas au Grand Conseil de légiférer ou d'intervenir tronçon par tronçon. Il estime que le rôle du législateur est de fixer un cadre, tandis que l'exécutif est chargé de sa mise en œuvre, dans le cadre d'une phase expérimentale de trois ans assortie d'un rapport final permettant d'évaluer le dispositif.

Le député socialiste précise que son propos ne visait en aucun cas à ce que le Grand Conseil se prononce sur des tronçons spécifiques, comme celui du chemin de la Mousse. Il indique que la question porte plutôt sur les conditions-cadres définies par le législateur. Il relève qu'une fois ces conditions fixées, certaines mesures pourraient être perçues comme des droits acquis, rendant leur remise en cause plus difficile. Il souligne dès lors que la véritable question réside dans l'arbitrage préalable à la définition de ces conditions-cadres. Il s'interroge concrètement sur la manière d'agir si, au-delà de problèmes ponctuels liés à un arrêté sur un tronçon donné, il apparaît que ce sont les conditions-cadres elles-mêmes qui ne fonctionnent pas. Il relève par ailleurs que, comme cela a été mentionné, certaines associations, notamment dans le domaine du trafic individuel motorisé, seront très actives et susceptibles de déposer des recours contre ce type de mesures. Il ajoute en revanche que,

s'agissant des voies réservées aux transports publics, il existe peu d'acteurs en mesure de contester juridiquement ce type d'arrêtés, ce qui pose, selon lui, une asymétrie dans les possibilités de recours et de remise en question du dispositif.

M. Maudet indique que cette question relève d'un enjeu propre à la législature, à savoir celui d'assumer la responsabilité face à la situation de blocage actuelle. Il souligne que, si le cadre lui en est donné, il souhaite pouvoir expérimenter certaines ouvertures en matière de mobilité, en fonction des usages, en s'appuyant sur une pratique qu'il estime avoir déjà développée avec succès. Il indique que l'objectif est de reconnaître la réalité de la congestion tout en permettant au Conseil d'Etat de tester des solutions concrètes. Il estime que les associations ne chercheront pas, dans un premier temps, à s'opposer systématiquement aux mesures envisagées et qu'un climat de confiance permettra de conduire les expérimentations, avec un engagement à présenter de manière transparente les résultats et les données. Il précise que, si les conditions-cadres devaient s'avérer inadéquates, soit parce qu'elles ne permettent pas d'atteindre les effets escomptés, soit au contraire parce qu'elles produisent des effets excessifs, des ajustements seraient nécessaires. Il indique faire confiance au Grand Conseil pour intervenir, le cas échéant, notamment par le dépôt d'un projet de loi visant à modifier ou abroger le dispositif. Il ajoute qu'il est également envisageable que le Conseil d'Etat lui-même propose, au terme de la période de trois ans, l'extinction du dispositif si celui-ci ne s'avère pas pertinent.

M. Favre indique qu'effectivement dans ce cadre des arrêtés tests seront pris. Il précise qu'un certain nombre d'arrêtés expérimentaux ont déjà été mis en œuvre. A titre d'exemple, il cite la rue de la Croix-Rouge qui a d'ailleurs fait l'objet de recours, ainsi que la rampe du Pont-Rouge, réservée à la descente aux transports publics et à certains ayants droit. Il précise que, dans ce cas, des tests ont été réalisés et que chaque test implique l'adoption d'un arrêté, une enquête publique ainsi qu'un potentiel recours. Il indique qu'à la suite de la première mise en œuvre sur la rampe du Pont-Rouge, certains dysfonctionnements ont été identifiés, ce qui a conduit à des ajustements. Il souligne que ces mécanismes constituent des garde-fous. Il rappelle également que certains arrêtés ont été portés jusqu'au Tribunal fédéral, notamment en lien avec des aménagements tels que les « coronapistes » (exemple de Coulouvrenière). Il précise que les recours peuvent intervenir tant au moment de l'expérimentation qu'en amont de la mise en œuvre, ce qui garantit l'existence de contrôles suffisants. Il indique qu'à l'heure actuelle, il serait déjà possible de prioriser les transports professionnels sur certaines voiries, ce qui a notamment été fait à Bel-Air, mais que la difficulté réside dans le respect de ces mesures. Il précise que l'administration dispose déjà de la compétence pour

prendre des arrêtés permettant d'autoriser le trafic professionnel sur certaines voies. Il souligne que l'avantage du présent projet de loi réside dans le fait qu'il permet de mieux encadrer ces pratiques, d'améliorer les contrôles, de limiter le nombre d'ayants droit et de mettre en place un monitoring. Il indique qu'il n'y aurait aucun intérêt à pérenniser un dispositif qui ne fonctionnerait pas, rappelant que, lors de situations de saturation à Genève, ce n'est pas un seul mode de transport qui est affecté, mais l'ensemble des modes de transport. Il ajoute enfin qu'avant toute mise en œuvre de tests, des analyses et des modélisations sont réalisées.

Le député socialiste indique que, s'agissant de la modélisation, il avait déjà exprimé, lors d'une séance précédente, sa volonté de disposer de modélisations.

M. Favre indique que les modélisations sont réalisées in situ, en fonction de cas concrets et non de manière globale.

Un député PLR remercie le Conseil d'Etat et le département pour les efforts fournis et indique que cette nouvelle version lui convient davantage. Il exprime l'espoir qu'une large majorité pourra la soutenir. Il demande si des projets comparables existent dans d'autres cantons suisses et, le cas échéant, quelles en ont été les issues.

M. Favre répond qu'il n'existe pas, à sa connaissance, de dispositif strictement identique. Il indique que, dans certains pays, il existe des voies à usage spécifique ou multi-usages, pouvant être réservées à certains types d'utilisateurs sur certains tronçons. Il précise que dans le cadre du benchmark réalisé des exemples ont été identifiés, notamment à Lausanne, où des autorisations ont été mises en place pour permettre, en fonction de la fréquence des bus, l'utilisation des voies de transports publics pour des activités de livraison. Il souligne toutefois que la mise en place d'une vignette permettant de définir et d'identifier le transport professionnel constitue une nouveauté. Il précise qu'en règle générale, les distinctions portent plutôt sur les catégories de véhicules, notamment au-dessus ou en dessous de 3,5 tonnes. Il indique qu'à cet égard, le dispositif proposé constitue une exception.

Le président indique que le députée UDC retire son amendement au vu des réponses apportées par le Conseil d'Etat.

Votes

Vote d'entrée en matière

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13718 :

Oui : 15 (4 PLR, 2 UDC, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)

Non : –

Abstentions : –

L'entrée en matière en acceptée.

Prises de position des groupes

Un député socialiste indique qu'il s'agit d'un projet de loi intéressant, reposant sur une base qu'il qualifie également d'intéressante et validée dans le cadre de la stratégie PATPRO, ce qui constitue un fondement pertinent auquel le groupe est favorable. Il indique que la question porte désormais sur les modalités de mise en œuvre. Il souligne que, comme cela a été évoqué, certains points suscitent encore des interrogations, même si le département a apporté des éléments de réponse. Il relève que la version amendée du projet de loi constitue une réelle progression par rapport à la version initiale, en apportant davantage de garanties. Il indique toutefois que des incertitudes subsistent, notamment en ce qui concerne la question de la réversibilité et celle du chiffrage des objectifs, en particulier s'agissant de l'usage des voies de transports publics par le trafic professionnel. Il indique que, dans l'ensemble, il s'agit d'un projet qui pourrait convaincre le groupe. Toutefois, en l'absence de garanties supplémentaires, notamment sur la réversibilité, il préfère à ce stade réserver la position du caucus socialiste. Il indique que, malgré ces réserves, le projet apparaît globalement amélioré et qu'il le considère comme presque enthousiasmant.

Un député Vert relève qu'il s'agit d'un projet qui a pu être ajusté grâce à la collaboration et à la bonne volonté de la commission. Il maintient toutefois sa position concernant la nécessité d'une plus grande clarté, en particulier à travers son amendement, qui vise à fixer dès l'adoption de la loi une échéance claire pour les entreprises concernées s'agissant de la transition vers des véhicules sans émissions de CO₂. Il souligne que la solution proposée à l'article 20A par le département va dans la même direction, mais comporte, selon lui, davantage d'incertitudes pour les acteurs concernés. Il indique dès lors maintenir son amendement, tout en précisant que, si les groupes suivants estiment que la formulation du département est préférable, il ne s'opposera pas à son retrait. Il souligne qu'il s'agit avant tout d'une question de lisibilité pour les milieux concernés. Il ajoute qu'il s'agit d'un projet de loi qui tend vers une forme de consensus. Il relève qu'il pourrait être amené à être voté avec les

groupes de droite, ce qui implique également de devoir convaincre les caucus respectifs, ce qui n'est pas encore acquis. Il indique enfin qu'il n'est pas exclu que des amendements soient encore déposés par la suite. Il précise qu'il entend défendre ce projet avec bienveillance, tout en relevant que des demandes d'ajustements pourraient encore intervenir.

Une députée PLR se réjouit de voir qu'une majorité se dessine en faveur de ce projet de loi. Elle rappelle que le PLR est convaincu de la nécessité de prioriser le transport professionnel. Elle remercie le département pour l'amendement proposé, qui permet d'amener à une forme de consensus. En réponse à la question de son préopinant, elle indique que le groupe PLR privilégie l'amendement du département concernant la transition vers des véhicules sans émissions de CO₂. Elle relève que, même si cette solution laisse subsister une certaine incertitude, elle permet de tester le dispositif et d'en observer l'évolution. Elle exprime enfin l'espoir qu'une majorité se ralliera à l'amendement du Conseil d'Etat.

Un député LJS indique qu'il est établi que les routes sont actuellement surchargées et que ce projet de loi vise à apporter un soutien au transport professionnel. Il souligne que rien n'est figé dans ce dispositif, dans la mesure où le projet de loi prévoit un principe d'évaluation ainsi qu'un calendrier. Il indique que le groupe LJS soutiendra le projet de loi ainsi que les amendements proposés par le département. Il relève que la commission a mené un travail approfondi, permettant à chaque groupe de formuler des propositions d'amendements, lesquelles ont fait l'objet d'une synthèse par le département. Il estime que ce processus a permis de prendre en compte les attentes des différents groupes.

Un député du Centre indique que la commission a pour habitude de faire preuve de méfiance à l'égard des arrêtés du Conseil d'Etat en matière de transports. Il estime toutefois que le Conseil d'Etat a, en l'occurrence, apporté des éléments de réponse de nature à rassurer la commission. Il relève que ce projet répond à une demande des milieux professionnels, tout en indiquant qu'il conviendra de rester attentif à la fluidité du trafic, en particulier du trafic individuel motorisé, ainsi qu'à la question du stationnement. Il souligne que, selon lui, ces dernières années, la fluidité du trafic individuel motorisé et les places de stationnement ont progressivement été réduites. Il mentionne à titre d'exemple des aménagements récents, notamment au niveau du carrefour Voltaire et à proximité de la HEAD, où des places de stationnement ont été supprimées au profit d'aménagements végétalisés, ce qui contribue à une pression accrue sur le stationnement pour les résidents. Il indique que, bien qu'il soit rassuré par le caractère provisoire des arrêtés, une certaine méfiance

personnelle subsiste. Il précise toutefois que cela ne l'empêchera pas de soutenir le projet de loi ainsi que les amendements du Conseil d'Etat.

Un députée UDC indique rejoindre les propos qui viennent d'être exprimés par le député du Centre. Il relève qu'il existait initialement une certaine réserve, non pas sur le principe de la vignette TPro, qu'il considère comme nécessaire au vu de la dégradation du trafic dans le canton et de son impact économique sur les entreprises, mais sur les effets potentiels des mesures sur le trafic individuel motorisé, notamment en lien avec d'éventuelles réaffectations de voirie. Il indique que le groupe peut aujourd'hui se rallier au projet, dans la mesure où la question de la fluidité ainsi que celle de l'évaluation sont clairement intégrées dans le projet de loi. Il souligne également que les arrêtés pourront faire l'objet de recours, ce qui constitue selon lui une garantie, en relevant que les associations professionnelles sont habituées à recourir lorsqu'elles estiment que les mesures ne sont pas proportionnées. Il ajoute que, si le trafic individuel motorisé ne circule plus, cela affectera également les transports publics et professionnels. Il indique que le groupe restera attentif à la fluidité du trafic de manière générale dans le cadre de la mise en œuvre des mesures. Il confirme enfin que le groupe soutiendra le projet de loi ainsi que les amendements du DSM.

Votes sur le 2^e débat

Le président procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule : pas d'opposition, adopté

Le président met aux voix l'amendement du DSM (version du 31.03.26) à l'**art. 8J, al. 1** (LaLCR) :

¹ Les véhicules affectés au transport professionnel sont des véhicules automobiles immatriculés au nom et à l'adresse d'une personne morale ou d'une raison individuelle, transportant régulièrement des marchandises ou du matériel à des fins commerciales, à l'exclusion de documents de travail, et d'un volume ou d'un poids tel que l'usage d'un tel véhicule s'impose.

Oui : 15 (4 PLR, 2 UDC, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)

Non : –

Abstentions : –

L'amendement du département est accepté.

Le président met aux voix l'amendement du DSM (version du 31.03.26) à l'**art. 8J, al. 2** (LaLCR) :

² Les véhicules visés à l'alinéa 1 font l'objet d'une identification au moyen d'une vignette, à l'exception des voitures automobiles lourdes, lesquelles peuvent être identifiées par leur gabarit. Ils bénéficient de conditions de circulation et de stationnement facilitées, lesquelles les autorisent, lorsqu'ils effectuent des trajets à destination ou en provenance d'un lieu d'intervention, de livraison ou de chargement, à emprunter les voies de circulation qui leur sont réservées, à circuler dans les zones à circulation restreinte et à stationner sur des emplacements réservés, définis par réglementation du trafic ou marquages. Les conditions de circulation octroyées ne doivent pas porter atteinte à la vitesse commerciale des lignes de transports publics.

Oui : 15 (4 PLR, 2 UDC, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)

Non : –

Abstentions : –

L'amendement du département est accepté.

Le président poursuit avec l'**art. 8J, al. 3**, et précise que celui-ci n'est pas en opposition avec l'amendement du député Vert, qui sera voté en alinéa 5. Le président met aux voix l'amendement du DSM (version du 31.03.26) à l'**art. 8J, al. 3** (LaLCR) :

³ L'usage accru du domaine public dont disposent les taxis en service, au sens de l'article 20 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022, leur permet de bénéficier, dans l'exercice de leur activité, de conditions de circulation au moins identiques à celles octroyées au transport professionnel au sens de l'alinéa 1, lorsque la réglementation du trafic le prévoit.

Oui : 15 (4 PLR, 2 UDC, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)

Non : –

Abstentions : –

L'amendement du département est accepté.

Le président met aux voix l'amendement du DSM (version du 31.03.26) à l'**art. 8J, al. 4** (LaLCR) :

⁴ Le Conseil d'Etat définit par voie réglementaire les conditions d'octroi de la vignette d'identification visée à l'alinéa 2, le montant de l'émolument pouvant être perçu pour l'examen des demandes d'identification, ainsi que les conditions de facilité de circulation et de stationnement accordées.

Oui : 15 (4 PLR, 2 UDC, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)
 Non : –
 Abstentions : –

L'amendement du département est accepté.

Le président met aux voix l'amendement du député Vert à l'**art. 8J, al. 5** (LaLCR) :

⁵ A partir du 1^{er} juillet 2031, seuls les véhicules n'émettant pas de CO₂ peuvent obtenir la vignette mentionnée au présent article.

Oui : 7 (2 Ve, 3 S, 2 MCG)
 Non : 8 (4 PLR, 2 UDC, 1 LC, 1 LJS)
 Abstentions : –

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'amendement du DSM (version du 31.03.26) à l'**art. 20A** (LaLCR) :

Art. 20A Evaluation

¹ Les effets du mécanisme mis en place par l'article 8J, alinéas 2 à 4, de la présente loi sont évalués par le Conseil d'Etat au 1^{er} trimestre 2030. L'évaluation porte sur l'amélioration effective des conditions de déplacement et de stationnement des bénéficiaires, l'impact sur la vitesse commerciale des transports publics et la fluidité du trafic.

² Le Conseil d'Etat présente au Grand Conseil un rapport communiquant les résultats de cette évaluation.

³ En fonction des résultats de cette évaluation et afin de limiter les émissions de CO₂, le Conseil d'Etat peut restreindre par voie réglementaire l'octroi de la vignette prévue par l'article 8J, alinéa 2, aux véhicules n'émettant pas de CO₂. Cette restriction prend effet dans les deux ans qui suivent le traitement du rapport par le Grand Conseil.

Oui : 15 (4 PLR, 2 UDC, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)
 Non : –
 Abstentions : –

L'amendement du département est accepté.

Vote du 3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13718 ainsi amendé :

Oui :	15 (4 PLR, 2 UDC, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)
Non :	–
Abstentions :	–

Le PL 13718, tel qu'amendé, est accepté.

La catégorie de débat II 30 minutes est proposée.

Vote sur une demande d'urgence et d'ajout de la commission

Le président met aux voix la demande d'urgence d'une députée PLR :

Oui :	15 (4 PLR, 2 UDC, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)
Non :	–
Abstentions :	–

La demande d'urgence est acceptée.

Le président souligne que, d'ici au 21 avril, le procès-verbal de cette séance n'aura pas encore pu être adopté.

Un député LJS relève que, si l'urgence est demandée, il est possible de solliciter l'ajout.

Le président met aux voix la demande formelle d'ajout :

Oui :	15 (4 PLR, 2 UDC, 2 MCG, 1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)
Non :	–
Abstentions :	–

La demande d'ajout est acceptée.

Conclusion

La commission des transports a examiné avec sérieux le projet de loi 13718. Les auditions ont été approfondies, les discussions franches, et un travail itératif a permis d'aboutir à un texte sensiblement amélioré par rapport à sa version initiale, notamment grâce à l'implication active du département.

Ce projet vise à mettre en place un dispositif pilote de priorisation du trafic professionnel. Il concrétise ainsi l'un des axes du plan d'action du transport professionnel 2024-2028 et répond à un besoin réel de l'économie genevoise.

Soucieuse de poser un cadre clair, la commission a défini dans la loi la notion de transport professionnel. Celui-ci se limite aux véhicules transportant

des marchandises ou du matériel à des fins commerciales, lorsque leur volume ou leur poids impose l'usage d'un tel véhicule. Le transport de personnes est exclu du dispositif, à l'exception des taxis, qui y auront accès.

Concrètement, les mesures envisagées pourront prendre plusieurs formes : la création de voies réservées, l'accès à certaines voies de bus, ou encore des places de stationnement dédiées. Toutefois, la commission a été attentive à l'équilibre avec les autres modes de transport. Elle a notamment exigé que la vitesse commerciale des transports publics ne soit en aucun cas péjorée.

Par ailleurs, chaque tronçon concerné fera l'objet d'un arrêté du Conseil d'Etat, susceptible de recours, garantissant ainsi un contrôle judiciaire. Un mécanisme d'évaluation est également prévu après trois ans, avec des indicateurs précis portant notamment sur la fluidité du trafic et la performance des transports publics.

Enfin, lors de l'évaluation prévue en 2030, le Conseil d'Etat devra examiner l'opportunité de réserver ces avantages aux véhicules sans émissions de CO₂. Le cas échéant, un délai de transition de deux ans permettra une adaptation progressive des flottes concernées.

Grâce à ces ajustements, la commission est parvenue à un vote unanime, malgré des réserves initiales importantes dans plusieurs groupes. Cela témoigne d'une volonté commune de doter Genève d'un outil pragmatique, équilibré et utile à son tissu économique.

Pour toutes ces raisons, l'unanimité de la commission des transports vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter le projet de loi 13718-A tel qu'amendé.

PL 13718 MODIFIANT LA LOI D'APPLICATION DE LA LÉGISLATION FÉDÉRALE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

VIGNETTE TPRO

COMMISSION DES TRANSPORTS

27 JANVIER 2026



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

Page 1



PLAN D' ACTIONS DU TRANSPORT PROFESSIONNEL DE PERSONNES, DE MARCHANDISES ET DE SERVICES 2024-2028

L'ADRESSE ET LE CONTENU DE CE DOCUMENT SONT EN TOUTE LETTRE MAJUSCULES. DATE DE MISE AU POINT DU DOCUMENT: 04.10.2024

6. ACTIONS DU PATPRO 2024-2028

ACTION 1

Créer un macaron professionnel permettant d'identifier les professionnels sur les voiries

TRANSPORTS PROFESSIONNELS

PUBLIC-CIBLE



Transports professionnels

PORTEUR(S) DE L'ACTION OCT

PLAN D' ACTIONS REFERENT PATPRO

AUTRE PLANIFICATION CONCERNEE PARR, PAST, PATC

PARTENAIRES ASTAG, CCIG, communes, FER, Fondation des parkings, police

ETAT D'AVANCEMENT En cours

TEST Oui

POURQUOI?

La définition du transport professionnel de personnes, de marchandises et de service ne repose, à ce jour, sur aucune base légale ou réglementaire. De ce fait, elle est relativement floue, ce qui rend difficile l'identification du transport professionnel et complique le contrôle, lorsque le transport professionnel bénéficie d'avantages. C'est le cas notamment des zones où le trafic de transit est interdit, sauf pour le transport professionnel (par exemple, le cas du secteur de Bal-Air), et pour les cas de livraison, où les professionnels bénéficient d'une tolérance accrue. Le respect de ces priorisations par les autres utilisateurs de la voirie est primordial pour que la séparation des professionnels et des particuliers dans le trafic et le stationnement soit effective et qu'un impact positif soit ressenti par les professionnels. De ce fait, les mesures en faveur des professionnels doivent s'accompagner d'un contrôle et d'une éventuelle verbalisation des contrevenants.

COMMENT ?

- Modifier la base légale/réglementaire pour créer un macaron professionnel pour le stationnement et la circulation et proposer dans ce cadre une définition du transport professionnel.
- Promouvoir le nouveau macaron et accompagner les professionnels dans les démarches administratives.

DANS QUELS BUTS ?

- Faciliter l'accessibilité pour les transports professionnels.
- Améliorer l'information sur la mobilité pour les professionnels (chamiers, plans de mobilité, etc.).
- Faciliter les livraisons.
- Éviter les conflits avec les autres usagers des voiries.
- Faciliter les interventions des artisans dans les centres urbains.



CONSTATS

- **Le transport professionnel comme clé de voûte de l'économie genevoise**
 - Toutes les activités nécessitant un approvisionnement sont dépendantes du transport professionnel (commerces, industries, chantiers, artisans, etc.)
 - Emplois dans le secteur du transport professionnel: ~54'000, soit 14% des emplois totaux (chiffres 2023)
- **Le transport professionnel comme victime de la surcharge du trafic**
 - Le transport professionnel de personnes, de marchandises ou de service dispose de peu d'alternatives à la route sur le canton : environ 20'000 véhicules immatriculés qui représentent ~15 à 20% du trafic
 - Chaque minute perdue dans les bouchons ou sur une recherche de stationnement se répercute *in fine* sur le coût à la charge du client et participe à la vie chère
- **Le transport professionnel doit faire l'objet d'une priorisation sur les routes.**
- **Mais une identification claire est indispensable pour faire respecter les priorisations.**

→ Vignette d'identification du transport professionnel (vignette Tpro)

→ Modification de la LaLCR



→ Modification du RaLCR

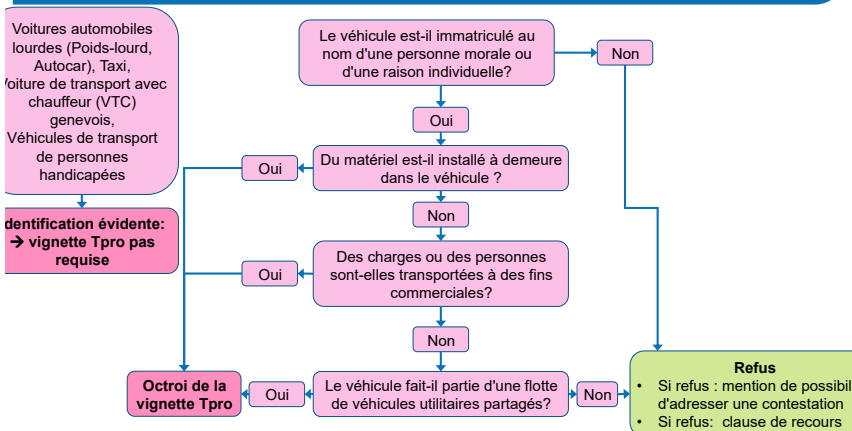
Page 3

CONSULTATIONS

- Le projet de loi, élaborée en collaboration avec le Conseil du transport privé professionnel de marchandises (CTPPM), a fait l'objet de larges consultations internes et externes en lien avec les milieux concernés:
 - Professionnels (ASTAG, FMB, FER, etc.);
 - Touring Club Suisse – section genevoise;
 - Polices cantonales et municipales;
 - Office cantonal de l'économie et de l'innovation (OCEI);
 - Fondation des parkings.
- L'Association des communes genevoises (ACG) a également été consultée par écrit le 20 mai 2025.
- L'ACG a émis un préavis globalement défavorable le 19 juin qui a mené à une séance ad-hoc le 24 septembre 2025.
- Cette séance a permis de détailler le projet et de répondre aux inquiétudes soulevées.

Page 4

DÉFINITION DU TRANSPORT PROFESSIONNEL



MODIFICATION DE LA LOI D'APPLICATION DE LA LÉGISLATION FÉDÉRALE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (H 1 05 - LALCR)

ART 8J TRANSPORT PROFESSIONNEL (NOUVEAU)

¹ Les véhicules affectés au transport professionnel et reconnus comme tels, bénéficient de conditions de circulation et de stationnement facilitées, lesquelles les autorisent à emprunter les voies de circulation qui leur sont réservées, à circuler dans les zones à circulation restreinte et à stationner sur des emplacements réservés, définis par réglementation du trafic ou marques.

² Le Conseil d'Etat définit par voie réglementaire les véhicules visés à l'alinéa 1, lesquels peuvent faire l'objet d'une identification au moyen d'une vignette, les conditions d'octroi de celle-ci, les facilités de circulation et de stationnement accordées, ainsi que le montant de l'émolument pouvant être perçu pour l'examen des demandes d'identification.

PROJET DE MODIFICATION DU RÈGLEMENT D'EXÉCUTION DE LA LOI D'APPLICATION DE LA LÉGISLATION FÉDÉRALE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (RALCR) – 1/2

ART. X TRANSPORT PROFESSIONNEL (NOUVEAU)

¹ Les véhicules affectés au transport professionnel et reconnus comme bénéficiant de conditions de circulation ou de stationnement facilités sont les suivants :

a) Les véhicules identifiés par une vignette (vignette « TPro ») au sens de l'alinéa 2.

b) Les voitures automobiles lourdes, les taxis, les véhicules de transport de personnes à mobilité réduite visé à l'article 8A de la loi, et les voitures de transport avec chauffeur (VTC) immatriculés à Genève, selon l'article 14 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022.

² La vignette TPro est délivrée aux conditions suivantes:

a) Le véhicule doit être immatriculé au nom et à l'adresse professionnelle d'une personne morale ou d'une raison individuelle et que:

b) Le véhicule transporte régulièrement du matériel, à l'exclusion de documents de travail, d'un volume tel que l'usage d'un véhicule s'impose, ou des personnes à des fins commerciales;

³ Les facilités de circulation et de stationnement visées par le présent article sont soumises aux conditions suivantes :

a) Le déplacement ou le stationnement doit être effectué dans un but professionnel ;

b) Pour les détenteurs de la vignette délivrée sous forme papier, celle-ci doit être placée de façon visible sous le pare-brise du véhicule.

Page 7

PROJET DE MODIFICATION DU RÈGLEMENT D'EXÉCUTION DE LA LOI D'APPLICATION DE LA LÉGISLATION FÉDÉRALE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (RALCR) – 2/2

ART. X TRANSPORT PROFESSIONNEL (NOUVEAU)

⁴ Les cycles et cyclomoteurs peuvent circuler dans toutes les voies de circulation réservées ou zones à circulation restreinte visées par le présent article moyennant indication sur la signalisation.

⁵ La vignette est délivrée par la Fondation des parkings soit sous forme électronique, soit sous forme papier. Elle est liée à un numéro d'immatriculation et comporte une date de fin de validité.

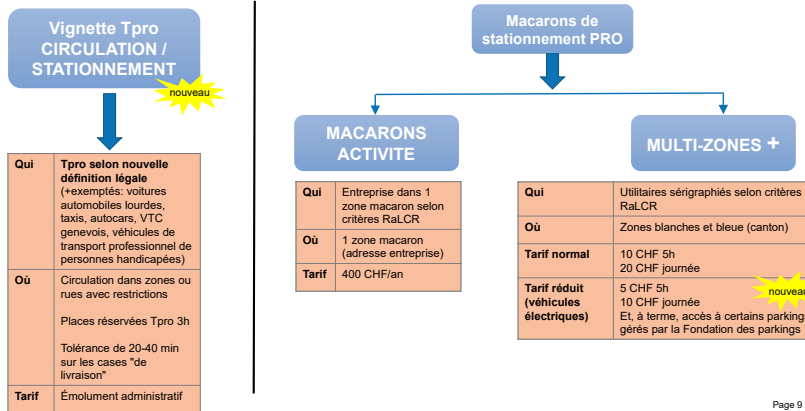
⁶ La vignette est délivrée contre paiement d'un émolument de XX francs pour une durée de 5 ans et son renouvellement est régulièrement subordonné à un nouvel examen des conditions d'octroi, effectué par la Fondation des parkings.

⁷ Le département exerce une tâche de surveillance. Un refus de délivrance de la vignette par la Fondation des parkings peut être contesté par la personne requérante auprès du département, lequel rend alors une décision motivée et comportant l'indication de la voie de recours

⁸ La contrefaçon, la falsification, l'obtention d'une vignette non conforme aux conditions du présent règlement ou sa non-restitution lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies peuvent conduire au non-renouvellement ou au retrait définitif de la vignette.

Page 8

ARTICULATION VIGNETTE TPRO ET MACARONS EXISTANTS



Page 9

DÉLIVRANCE

- Délivrée, sur dossier, par la Fondation des parkings
- Validité 5 ans
- Format dématérialisé
- Émoluments administratifs (à évaluer)

Pièces à fournir (en ligne)

- Copie de la carte grise du véhicule (en fonction des possibilités de transmission des informations de l'OCV)
- Déclaration sur l'honneur portant sur l'activité (transport de matériel, de marchandises, de personnes à des fins commerciales)

Page 10

QUELLES PRIORISATIONS DANS LA CIRCULATION ?

- Des mesures concrètes de priorisation des professionnels dans la circulation sont à l'étude. Elles consistent à :
 - l'extension de la zone autour de Bel-Air (trafic de transit interdit, hors Tpro);
 - la réservation de voies TIM aux Tpro;
 - l'autorisation de certains mouvements aux Tpro uniquement;
 - la création de places Tpro spécifiques pour les artisans;
 - des tests monitorés d'ouverture de certaines voies bus n'impactant pas la vitesse commerciale des transports collectifs.

NB:

- Ni le projet de loi, ni le projet de règlement d'exécution tels que respectivement proposé et envisagé, ne spécifient les types de priorisation.
- Pour permettre des priorisations en faveur des professionnels, une signalisation verticale est nécessaire car aucune marque identifiant le Tpro n'existe à ce jour. De ce fait, des réglementations du trafic (arrêtés) devront être prises. Les voies de recours restent donc utilisables.
- La sécurisation des voiries pour tous les modes de transport, la vitesse commerciale des TPG, ainsi que la facilitation des mobilités actives restent des priorités impératives.**

Page 11

COMBIEN DE VÉHICULES CELA CONCERNERA-T-IL ?

- S'agissant d'une mesure qui peut concerner des véhicules immatriculés hors du canton, il est difficile d'avoir une estimation précise des véhicules éligibles.
- Par ailleurs, l'intérêt d'acquérir une vignette dépendra du montant de l'émolument administratif d'une part et de l'étendue des avantages qui lui seront conférés, éléments qui ne sont, à ce stade, pas établis.
- Toutefois, on peut avancer les chiffres suivants basés sur les immatriculations des personnes morales genevoises 2024 (total des immatriculations GE: 304'000, Tpro<10%):

	Immatriculations personnes morales	Hypothèse d'éligibilité	Véhicules éligibles vignette
Voitures de livraison	17'000*	75%	12'750
Voitures de tourisme	29'000*	25%	7'250
Total immatriculations personnes morales GE	50'800		~20'000

- A ces chiffres s'ajoutent environ 8'000 véhicules qui bénéficieront des avantages de la vignette Tpro, sans avoir besoin de l'acquérir (poids-lourds, autocars, taxis, VTC, transport de personnes handicapées).

Page 12

ÉTAPES À VENIR

Dès à présent

- Coordination avec la police routière et les polices municipales pour confirmer la dématérialisation de la vignette, vérifier l'adéquation des moyens de contrôles (GE-Contrôle), notamment pour les contrôles dans la circulation
- Estimation du montant nécessaire pour couvrir les frais administratif (émolument)
 - Pour comparaison, macaron pour professionnel de la santé: 40.- pour la 1^{ère} fois, 25.- pour renouvellement chaque année

Une fois la loi adoptée

- Mise en place de la plateforme pour effectuer les demandes
 - Nécessité de pouvoir effectuer des demandes groupées
- Adoption du règlement d'application
- Campagne de communication Fondation des parkings-DSM

Page 13

MERCI DE VOTRE ATTENTION !

Page 14

**Courrier A+**

Secrétariat général du Grand Conseil
A l'attention du Président
de la Commission des Transports
Monsieur Pascal Uehlinger
Case postale 3970
1211 Genève 3

Genève, le 2 février 2026

Concerne : PL 13 718 « modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05).

Monsieur le Président de la Commission des Transports du Grand conseil genevois, Cher Monsieur,

L'ASTAG section Genève tient à vous faire part de sa prise de position en lien avec le PL 13 718 « modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) ».

En guise de préambule, nous savons que l'association genèvemobilité dont nous sommes membres est auditionnée le mardi 3 février 2026.

Nous soutenons en grande partie sa position favorable au PL 13718. Nous tenons néanmoins à préciser que pour notre part nous émettons quelques réserves quant à l'interprétation de la loi si d'aventure elle devait être adoptée sous cette forme.

En effet, du texte en consultation il n'apparaît pas clairement que les mesures qui seront prises ne devront pas empiéter sur le réseau actuellement dédié au TIM. L'ASTAG section Genève tient à ce que les mesures qui pourraient être adoptées ultérieurement ne devront en aucun cas empiéter sur le réseau actuellement dédié au trafic individuel motorisé (TIM). Cette imprécision n'est pas uniquement problématique sur le plan des principes, mais surtout au regard des conséquences très concrètes qu'une telle interprétation pourrait engendrer pour l'ensemble du transport professionnel, qu'il s'agisse des poids lourds, des véhicules utilitaires légers ou des véhicules d'artisans.

Toute mesure restreignant l'accès du TIM à certaines voies créerait inévitablement des reports de trafic, des goulets d'étranglement et des congestions sur d'autres axes ou dans des quartiers parfois éloignés des périmètres initialement visés. L'objectif affiché de favoriser le transport professionnel ne serait dès lors pas atteint, bien au contraire.

À ce stade, l'ASTAG section Genève tient à préciser clairement sa position : elle s'oppose à toute interdiction d'emprunt de certaines voies par le TIM. En revanche, elle est pleinement favorable à l'autorisation donnée aux transporteurs professionnels d'utiliser les voies de bus, mesure qui irait réellement dans le sens d'une priorisation efficace.

Les sociétés membres de notre association suivent de près les déplacements des chauffeurs (suivi GPS) de sorte que nous avons une parfaite vision du trafic, en temps réel qui plus est.

Nous avons pu aiguïser notre expertise lors de la mise en route des grands chantiers du réseau structurant en juin 2025...

Nous demandons à la Commission d'envisager l'introduction de caudales dans le projet de loi qui est relativement succinct.

Il ne contient pas les règles essentielles qui devront être respectées par l'autorité lorsqu'elle précisera la loi dans un règlement futur auquel il est fait une grande place d'ailleurs.

Le Conseil d'Etat aura la tâche, seul, de préciser :

- les modalités d'identification des transporteurs routiers qui pourront bénéficier des vignettes ainsi que ;
- les mesures visant à prioriser le trafic professionnel y compris en réservant certains axes.

A l'appui du projet de loi, il est précisé dans les Considérants, chapitre 1 « Généralités », que « l'objectif est de pouvoir les (« transports professionnels ») prioriser, voire de leur réserver certains axes et certaines cases de stationnement. ». Cet objectif ressort, toujours selon les considérants, « des débats menés lors des « Etats généraux des mobilités », auxquels l'ASTAG section Genève a participé. Ces débats ont en évidence, les difficultés rencontrées par les professionnels ainsi que leur volonté d'être différenciés des autres usagers motorisés individuels de la voirie, tant dans les flux de trafic que dans le stationnement ».

Cet objectif, dont nous louons les bonnes intentions, ne sera malheureusement pas atteint par la fermeture au TIM de certains axes !

L'ASTAG section Genève ne nie pas que les transporteurs routiers rencontrent de grandes difficultés dans leur vie quotidienne. Ils sont cependant persuadés qu'il ne faut pas fermer des axes au TIM.

A l'appui de ce qui précède, l'ASTAG section Genève vous prie de bien vouloir compléter le projet de loi afin que la « priorisation » du transport professionnel ne puisse être entendue comme la fermeture de certains axes au TIM.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président de la Commission des transports, en notre parfaite considération.

Le Président

Andrea GENECAND

Le Secrétaire

Milos BLAGOJEVIC



La CTD soutient l'introduction de la vignette professionnelle afin de distinguer et de prioriser les transports professionnels par rapport aux transports individuels motorisés (TIM).

Cette distinction doit également contribuer à la priorisation des transports publics et des mobilités actives dans les zones I+II LMCE

Les facilités de circulation et de stationnement accordées ne pourraient se faire au détriment de la fluidité des Transports Publics, de la sécurité des mobilités actives ni des personnes à mobilité réduite.

Nécessaire de garantir des transports professionnels efficaces

Majoritairement transports motorisés, permettant l'approvisionnement, transports de marchandises, d'outils et de personnes



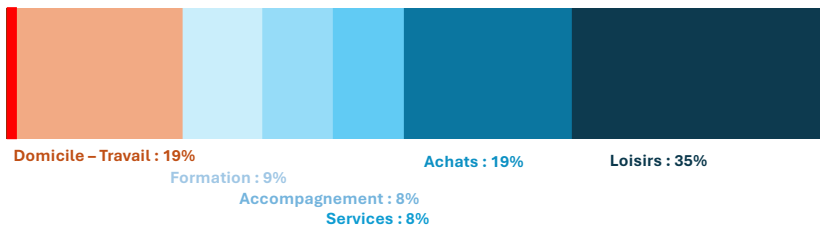
Également à vélo



Motifs des déplacements – Canton de Genève

Déplacements

Professionnel : 1%



Office Cantonal de la Statistique,
La mobilité des habitants du canton de Genève en 2021

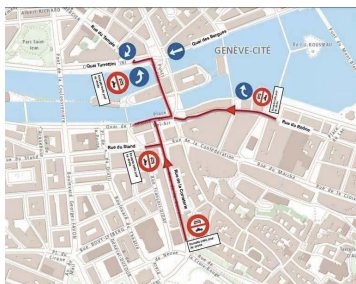
... et moyens de déplacement

Déplacements Professionnels :

1% des déplacements



Priorisation accrue TP + Mobilités Actives par rapport aux TIM à travers un plan de circulation qui garanti l'accès et le stationnement aux Tpro



Exemple de Bel-Air

Définition 'utilitaire' du transport professionnel

Livraisons
Matériel / Artisans
Transport de personnes



Pas pour déplacements individuels



Garantie de fluidité pour les transports publics



“Séparation du trafic: Les voies de bus et les tracés en site propre pour les trams doivent être réservés à l'utilisation exclusive des transports publics.”

Prise de position de l'Union des Transports Publics (UTP), Exigences des transports publics dans les zones urbaines et les agglomérations

Mobilités actives – places de livraison spécifiques plutôt qu'utilisation d'espaces piétons



Mobilités actives – sécurité et visibilité

Notamment vis-à-vis des cyclistes,

2 nouveaux accidents graves depuis l'introduction de la motion M3039 (Camions-vélo)

Accident à Genève

Une cycliste dans un état grave après un choc avec un camion

L'accident s'est produit jeudi matin, sur le quai Gustave-Ador. La circulation est partiellement fermée.



Léa Frischnecht

Publié: 04.09.2025, 13h04

Accident à Genève

Une cycliste décède après une collision avec un camion

Un choc mortel s'est produit ce lundi matin. Une cycliste née en 1997 a perdu la vie dans le quartier des Nations.



Marc Renfer

Publié: 10.12.2025, 17h44

Mis à jour: 15.12.2025, 17h49



Proposition :

Lier l'accès à la vignette professionnelle à un niveau suffisant de visibilité pour les piétons et les cyclistes

Direct Vision Standard

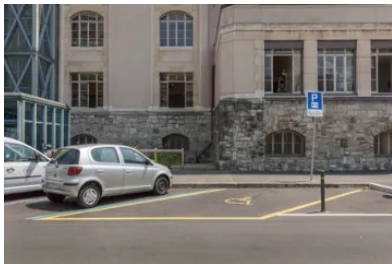
- UNECE Regulation 167 (Direct Vision)
- Directive EU 2019/2144



Introduction progressive à Londres de 2017 à 2022, réduction de 64% du nombre d'accidents graves



Personnes à Mobilité Réduite :
Maintien des places de stationnement dédiées
+ tolérance sur place de livraison
(en l'absence de places dédiées)



Garantie de l'accès
(ayants droits)



TABLEAU SYNOPTIQUE
PL 13718 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987
(La.LCR – rSGE H 1 05)

Art.	Teneur PL 13718	Teneur PL 13718 avec amendements de M. Nicolet-dit-Félix (Ve)	Teneur PL 13718 avec amendements de Mme Le Goff (MCG)	Teneur PL 13718 avec amendements de M. Jottrand (PS)	Teneur PL 13718 avec amendements DSM	Teneur PL 13718 avec amendements DSM	Teneur PL 13718 avec amendements DSM
8J, al. 1 <u>La.LCR</u>	<p>Teneur PL 13718</p> <p>1 Les véhicules affectés au transport professionnel nécessitant le transport de matériel ou d'outils lourds et reconnus comme tels bénéficient de conditions de circulation et de stationnement facilitées, lesquelles les autorisent à emprunter les voies de circulation qui leur sont réservées, à circuler dans les zones à circulation restreinte et à stationner sur des emplacements réservés, définis par réglementations du trafic ou marquage.</p>	<p>Nicolet-dit-Félix (Ve)</p> <p>1 Les véhicules affectés au transport professionnel nécessitant le transport de matériel ou d'outils lourds et reconnus comme tels bénéficient de conditions de circulation et de stationnement facilitées, lesquelles les autorisent, lorsqu'ils effectuent des trajets à destination ou en provenance d'un lieu d'intervention, à emprunter les voies de circulation qui leur sont réservées, à circuler dans les zones à circulation restreinte et à stationner sur des emplacements réservés, définis par réglementation du trafic ou marquage.</p>	<p>Mme Le Goff (MCG)</p> <p>1 Les véhicules affectés au transport professionnel nécessitant le transport de matériel ou d'outils lourds et reconnus comme tels bénéficient de conditions de circulation et de stationnement facilitées, lesquelles les autorisent à stationner sur des emplacements réservés, définis par réglementations du trafic ou marquage.</p>	<p>Jottrand (PS)</p> <p>1 Les véhicules affectés au transport professionnel et reconnus comme tels, bénéficient de conditions de stationnement facilitées, lesquelles les autorisent à stationner sur des emplacements réservés, définis par réglementations du trafic ou marquage.</p>	<p>Teneur PL 13718 avec amendements DSM</p> <p>Version du 03.03.26</p> <p>1 Les véhicules affectés au transport professionnel sont des véhicules automobiles immatriculés au nom et à l'adresse d'une personne morale ou d'une raison individuelle, transportant régulièrement des marchandises ou du matériel à des fins commerciales, à l'exclusion de documents de travail, et d'un volume ou d'un poids tel que l'usage d'un véhicule s'impose.</p>	<p>Teneur PL 13718 avec amendements DSM</p> <p>Version du 24.03.26</p> <p>1 Les véhicules affectés au transport professionnel sont des véhicules automobiles immatriculés au nom et à l'adresse d'une personne morale ou d'une raison individuelle, transportant régulièrement des marchandises ou du matériel à des fins commerciales, à l'exclusion de documents de travail, et d'un volume ou d'un poids tel que l'usage d'un <u>tel</u> véhicule s'impose.</p>	<p>Teneur PL 13718 avec amendements DSM</p> <p>Version du 31.03.26</p> <p>1 Les véhicules affectés au transport professionnel sont des véhicules automobiles immatriculés au nom et à l'adresse d'une personne morale ou d'une raison individuelle, transportant régulièrement des marchandises ou du matériel à des fins commerciales, à l'exclusion de documents de travail, et d'un volume ou d'un poids tel que l'usage d'un <u>tel</u> véhicule s'impose.</p>

ANNEXE 4

8J, al. 2 <u>LaLCR</u>	<p>² Le Conseil d'Etat définit, par voie réglementaire, les véhicules visés à l'alinéa 1, lesquels peuvent faire l'objet d'une identification au moyen d'une vignette, les conditions d'octroi de celle-ci, les facilités de circulation et de stationnement accordées, ainsi que le montant de l'émolument pour être perçu pour l'examen des demandes d'identification.</p>	<p>² Le Conseil d'Etat définit, par voie réglementaire, les véhicules visés à l'alinéa 1, lesquels peuvent faire l'objet d'une identification au moyen d'une vignette, les conditions d'octroi de celle-ci, les facilités de circulation et de stationnement accordées, ainsi que le montant de l'émolument pour être perçu pour l'examen des demandes d'identification.</p>	<p>² Le Conseil d'Etat définit, par voie réglementaire, les véhicules visés à l'alinéa 1, lesquels peuvent faire l'objet d'une identification au moyen d'une vignette, les conditions d'octroi de celle-ci, les facilités de stationnement accordées, ainsi que le montant de l'émolument pour être perçu pour l'examen des demandes d'identification.</p>	<p>² Les véhicules visés à l'alinéa 1 font l'objet d'une identification au moyen d'une vignette, à l'exception des voitures automobiles lourdes, lesquelles peuvent être identifiées par leur gabarit. Ils bénéficient de conditions de circulation et de stationnement facilitées, lesquelles les autorisent, lorsqu'ils effectuent des trajets à destination ou en provenance d'un lieu d'intervention, de livraison ou de prise en charge, à emprunter les voies de circulation qui leur sont réservées, à circuler dans les zones à circulation restreinte et à stationner sur des emplacements réservés, définis par règlementation du trafic ou marquages. Les conditions de circulation octroyées ne doivent pas porter atteinte à la vitesse commerciale des lignes de transports publics et</p>	<p>² Les véhicules visés à l'alinéa 1 font l'objet d'une identification au moyen d'une vignette, à l'exception des voitures automobiles lourdes, lesquelles peuvent être identifiées par leur gabarit. Ils bénéficient de conditions de circulation et de stationnement facilitées, lesquelles les autorisent, lorsqu'ils effectuent des trajets à destination ou en provenance d'un lieu d'intervention, de livraison ou de <u>char-</u><u>gement</u>, à emprunter les voies de circulation qui leur sont réservées, à circuler dans les zones à circulation restreinte et à stationner sur des emplacements réservés, définis par règlementation du trafic ou marquages. Les conditions de circulation octroyées ne doivent pas porter atteinte à la vitesse commerciale des lignes de transports publics, <u>ainsi que, de</u></p>	<p>² Les véhicules visés à l'alinéa 1 font l'objet d'une identification au moyen d'une vignette, à l'exception des voitures automobiles lourdes, lesquelles peuvent être identifiées par leur gabarit. Ils bénéficient de conditions de circulation et de stationnement facilitées, lesquelles les autorisent, lorsqu'ils effectuent des trajets à destination ou en provenance d'un lieu d'intervention, de livraison ou de <u>char-</u><u>gement</u>, à emprunter les voies de circulation qui leur sont réservées, à circuler dans les zones à circulation restreinte et à stationner sur des emplacements réservés, définis par règlementation du trafic ou marquages. Les conditions de circulation octroyées ne doivent pas porter atteinte à la vitesse commerciale des lignes de transports publics, <u>ainsi que, de</u></p>
------------------------------	---	---	---	---	--	--

3

8J, al. 3 <u>LaLCR</u>	N'existe pas	³ A partir du 1er juillet 2031, seuls les véhicules n'émettant pas de CO2 peuvent obtenir la vignette mentionnée à l'alinéa précédent.	N'existe pas	³ Le Conseil d'Etat définit par voie réglementaire les conditions d'octroi de la vignette visée à l'alinéa 2, le montant de l'émolument pouvant être perçu pour l'examen des demandes d'identification, ainsi que les conditions de facilités de circulation et de stationnement accordées.	respecter les droits accordés aux taxis au sens de l'article 20 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022.	manière excessive, à la fluidité.
8J, al. 4 <u>LaLCR</u>	N'existe pas	³ A partir du 1er juillet 2031, seuls les véhicules n'émettant pas de CO2 peuvent obtenir la vignette mentionnée à l'alinéa précédent.	N'existe pas	³ L'usage accru du domaine public dont disposent les taxis en service, au sens de l'article 20 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022 leur permet de bénéficier, dans l'exercice de leur activité, de conditions de circulation identiques à celles octroyées au transport professionnel, lorsque la réglementation du trafic le prévoit.	manière excessive, à la fluidité.	³ L'usage accru du domaine public dont disposent les taxis en service, au sens de l'article 20 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022 leur permet de bénéficier, dans l'exercice de leur activité, de conditions de circulation au moins identiques à celles octroyées au transport professionnel, au sens de l'alinéa 1, lorsque la réglementation du trafic le prévoit.
8J, al. 4 <u>LaLCR</u>	N'existe pas	⁴ Les facilités prévues au présent article ne peuvent pas avoir pour effet d'étendre les droits d'accès aux voies réservées aux transports publics ou relevant d'un usage accru du domaine	N'existe pas	⁴ Le Conseil d'Etat définit par voie réglementaire les conditions d'octroi de la vignette visée à l'alinéa 2, le montant de l'émolument pouvant être perçu pour l'examen des demandes	manière excessive, à la fluidité.	⁴ Le Conseil d'Etat définit par voie réglementaire les conditions d'octroi de la vignette d'identification visée à l'alinéa 2, le montant de l'émolument pouvant être perçu pour

					public au bénéfice des véhicules soumis à la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC – H 1 31). Les droits et obligations des taxis et des VTC, en particulier en matière d'usage du domaine public et de voies réservées, demeurent régis par la LTVTC.						
8J, al. 5 <u>LaLCR</u>	<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>	⁵ L'émolument prévu à l'alinéa 2 couvre exclusivement les frais administratifs de traitement. Toute mesure conférant un usage accru du domaine public demeure soumise aux bases légales applicables.		<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>	d'identification, ainsi que les conditions de facilités de circulation et de stationnement accordées.	l'examen des demandes d'identification, ainsi que les conditions de facilités de circulation et de stationnement accordées.
8J, al. 6 <u>LaLCR</u>	<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>	⁶ Les transporteurs professionnels, titulaires d'une autorisation d'usage accru du domaine public (AUADP) au sens de la LTVTC – H 1 31 sont exemptés de l'émolument prévu à l'alinéa 2 du présent article.		<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>	<i>N'existe pas</i>

5

<p><u>Art. 20A</u> <u>LaLCR</u></p>	<p><u>N'existe pas</u></p>	<p><u>N'existe pas</u></p>	<p><u>N'existe pas</u></p>	<p><u>N'existe pas</u></p>	<p><u>N'existe pas</u></p>	<p><u>N'existe pas</u></p>	<p><u>Art. 20A</u> <u>Évaluation</u> ¹ Les effets du mécanisme mis en place par l'article 8J, alinéas 2 à 4 de la présente loi sont évalués par le Conseil d'Etat au 1^{er} trimestre 2030. L'évaluation porte sur l'amélioration effective des conditions de déplacement et de stationnement des bénéficiaires, l'impact sur la vitesse commerciale des transports publics et la fluidité du trafic. ² Le Conseil d'Etat présente au Grand Conseil un rapport communiquant les résultats de cette évaluation. ³ En fonction des résultats de cette évaluation et afin de limiter les émissions de CO2, le Conseil d'Etat peut restreindre par voie réglementaire l'octroi de la vignette prévue par l'article 8J, alinéa 2 aux véhicules n'émettant pas de CO2. Cette</p>
---	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	--

7, al. 3, let. g. <u>LMCE</u>	N'existe pas	<p>³ En zone I : g) Les voies réservées aux bus ne peuvent être ouvertes aux véhicules détenteurs de la vignette prévue à l'art. 8J de la loi d'application de la loi sur la circulation routière (Vignette TPro).</p>	<p>³ En zone I : g) Les voies réservées aux bus ne peuvent être ouvertes aux véhicules détenteurs de la vignette prévue à l'art. 8J de la loi d'application de la loi sur la circulation routière (Vignette TPro).</p>	N'existe pas	N'existe pas	N'existe pas	<p><u>restriction prend effet dans les deux ans qui suivent le traitement du rapport par le Grand Conseil.</u></p> <p>N'existe pas</p>
7, al. 4, let. g. <u>LMCE</u>	N'existe pas	<p>⁴ En zone II : g) Les voies réservées aux bus ne peuvent être ouvertes aux véhicules détenteurs de la vignette prévue à l'art. 8J de la loi d'application de la loi sur la circulation routière (Vignette TPro).</p>	<p>⁴ En zone II : g) Les voies réservées aux bus ne peuvent être ouvertes aux véhicules détenteurs de la vignette prévue à l'art. 8J de la loi d'application de la loi sur la circulation routière (Vignette TPro).</p>	N'existe pas	N'existe pas	N'existe pas	N'existe pas

Au vu de ce qui précède, la teneur de l'article 8J tel que nouvellement amendé ainsi que de l'article 20A, proposée par le DSM, serait la suivante :

Art. 8J Transport professionnel

- ¹ Les véhicules affectés au transport professionnel sont des véhicules automobiles immatriculés au nom et à l'adresse d'une personne morale ou d'une raison individuelle, transportant régulièrement des marchandises ou du matériel à des fins commerciales, à l'exclusion de documents de travail, et d'un volume ou d'un poids tel que l'usage d'un tel véhicule s'impose.
- ² Les véhicules visés à l'alinéa 1 font l'objet d'une identification au moyen d'une vignette, à l'exception des voitures automobiles lourdes, lesquelles peuvent être identifiées par leur gabarit. Ils bénéficient de conditions de circulation et de stationnement facilitées, lesquelles les autorisent, lorsqu'ils effectuent des trajets à destination ou en provenance d'un lieu d'intervention, de livraison ou de chargement, à emprunter les voies de circulation qui leur sont réservées, à circuler dans les zones à circulation restreinte et à stationner sur des emplacements réservés, définis par réglementation du trafic ou marquages. Les conditions de circulation octroyées ne doivent pas porter atteinte à la vitesse commerciale des lignes de transports publics.
- ³ L'usage accru du domaine public dont disposent les taxis en service, au sens de l'article 20 de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022 leur permet de bénéficier, dans l'exercice de leur activité, de conditions de circulation au moins identiques à celles octroyées au transport professionnel au sens de l'alinéa 1, lorsque la réglementation du trafic le prévoit.
- ⁴ Le Conseil d'Etat définit par voie réglementaire les conditions d'octroi de la vignette d'identification visée à l'alinéa 2, le montant de l'émolument pouvant être perçu pour l'examen des demandes d'identification, ainsi que les conditions de facilités de circulation et de stationnement accordées.

Art. 20A Évaluation

- ¹ Les effets du mécanisme mis en place par l'article 8J, alinéas 2 à 4 de la présente loi sont évalués par le Conseil d'Etat au 1^{er} trimestre 2030. L'évaluation porte sur l'amélioration effective des conditions de déplacement et de stationnement des bénéficiaires, l'impact sur la vitesse commerciale des transports publics et la fluidité du trafic.
- ² Le Conseil d'Etat présente au Grand Conseil un rapport communiquant les résultats de cette évaluation.
- ³ En fonction des résultats de cette évaluation et afin de limiter les émissions de CO₂, le Conseil d'Etat peut restreindre par voie réglementaire l'octroi de la vignette prévue par l'article 8J, alinéa 2 aux véhicules n'émettant pas de CO₂. Cette restriction prend effet dans les deux ans qui suivent le traitement du rapport par le Grand Conseil.