

Date de dépôt : 21 avril 2021

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Sylvain Thévoz : Mobilité : le CE veut-il vraiment simplifier la vie des professionnels ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 26 mars 2021, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Plusieurs mesures ont été prises fin 2020 par l'Etat dans le cadre de sa nouvelle politique de stationnement, en vue de réduire le trafic pendulaire, pour ainsi faciliter les déplacements des transporteurs professionnels et des personnes qui n'ont pas d'alternative à la voiture. Le Conseil d'Etat a annoncé un essai de priorisation des transports professionnels à l'exclusion de tout autre trafic individuel motorisé sur l'ensemble du périmètre de Bel-Air et de ses axes de desserte, incluant une autorisation pour les entreprises d'emprunter la rue de la Croix-Rouge pour rejoindre la Corraterie et les Rues Basses. Cette mesure semble toutefois bien éloignée des véritables défis pour les professionnels devant utiliser leurs véhicules pour des déplacements et perdant du temps et de l'argent dans ceux-ci.

Au vu de ce qui précède, je remercie le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

- **Comment le Conseil d'Etat a-t-il choisi de prioriser d'abord le périmètre de Bel-Air et ses axes de dessertes comme essai de priorisation des transports professionnels à l'exclusion de tout autre trafic individuel motorisé ?***
- **Des professionnels qui se rendent à domicile pour des interventions ne trouvent plus où se parquer, perdent temps et argent. Le Conseil d'Etat envisage-t-il de convertir des places de stationnement existantes en places professionnelles réservées ? Des changements législatifs sont-ils nécessaires ?***

- *Des commerces ont de la peine à se faire livrer leurs marchandises du fait du stationnement sauvage ou du manque de places pour les décharges de matériel. Quelles mesures innovantes le Conseil d'Etat envisage-t-il afin de faciliter la vie des commerçant-e-s, et de leur permettre de recevoir leurs livraisons en temps et en heure, sans difficulté ?*
- *Des camions de livraison ont ils le droit de s'arrêter sur des voies de bus ? Cela arrive régulièrement, par exemple aux Eaux Vives, ralentit tout le trafic et crée des embouteillages. Quelles mesures le Conseil d'Etat entend-il prendre pour mettre fin à cela ?*
- *Concernant les taxis, le Conseil d'Etat envisage-t-il de leur réserver des voies supplémentaires prises sur le transport individuel privé afin d'encourager les habitant-e-s à utiliser davantage ce mode de transport ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Dans le secteur de Bel-Air, les ponts de l'Île et les rues adjacentes font partie de la zone I définie dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), zone dans laquelle la priorité est donnée aux transports publics et à la mobilité douce.

Dans le cadre de la nouvelle feuille de route pour une mise en œuvre accélérée de la LMCE établie par le département des infrastructures (DI), le transport professionnel a été au cœur des préoccupations. Afin d'apporter une cohérence globale au schéma de circulation en offrant au transport professionnel un accès facilité au cœur de Genève, un nouveau concept sera testé à l'automne 2021 visant à restreindre l'usage de la voiture dans ce périmètre, qui sera réservé uniquement aux bus, piétons, vélos, véhicules professionnels, taxis, voitures de transport avec chauffeur et riverains.

Dans ce contexte, le transport professionnel pourra à nouveau emprunter la rue de la Croix-Rouge pour assurer une continuité d'accès aux Rues-Basses via la rue de la Corratierie. L'essai permettra de préciser et de tester les modalités d'accès pour ces différentes catégories, ainsi que les aménagements complémentaires nécessaires en vue de son éventuelle pérennisation.

Ce dispositif a été très bien accueilli par les milieux professionnels concernés, qui estiment, tout comme le Conseil d'Etat, que la circulation dans cette zone est prioritaire pour le commerce genevois et qu'elle doit impérativement être améliorée. Il sera mis en place un partenariat avec les milieux susmentionnés afin de satisfaire de façon optimale leurs besoins spécifiques.

Le plan directeur du stationnement, adopté par le Conseil d'Etat le 22 mars 2012, est décliné de manière opérationnelle au travers de plans d'action. Le premier plan d'action du stationnement 2013-2019, adopté par le Conseil d'Etat le 18 mai 2016, étant arrivé à échéance, un nouveau plan d'action est actuellement en phase d'élaboration pour la période courant jusqu'à 2025 avec une mise en œuvre prévue en 2022. Il permettra de disposer d'une feuille de route pluriannuelle en matière de stationnement, recensant les actions et objectifs que le canton et ses partenaires devront mettre en place. Dans ce cadre, une réflexion est notamment prévue sur l'attractivité des macarons à destination des professionnels et les modalités de leur mise en œuvre.

Concernant plus spécifiquement les transports professionnels, les principales mesures prévues figurent en outre dans le plan d'action marchandises et logistique urbaine (PAM) couvrant la période 2019-2023, adopté par le Conseil d'Etat le 20 avril 2020. Il comprend 22 mesures traitant tout à la fois des livraisons en ville, du fonctionnement des zones industrielles, de l'approvisionnement et de la gestion des chantiers ou encore du transport de matières dangereuses. Ce plan d'action, premier du genre en Suisse, permet un accompagnement de l'activité des professionnels tenant compte de leurs contraintes économiques.

S'agissant des actions sur les cases jaunes interdites au parcage, dites « cases de livraison », une campagne a été menée pour limiter leur occupation induite. En octobre 2020, la Fondation des Parkings (FdP) a lancé une opération de sensibilisation auprès des usagers de ces places, pour leur rappeler les règles en vigueur. En effet, même si les véhicules non professionnels sont autorisés à s'y arrêter jusqu'à 20 minutes (durée renouvelable une fois, en cas de poursuite du chargement ou du déchargement), ils ne respectent que trop rarement la durée d'arrêt autorisée, au contraire des livreurs qui, eux, respectent généralement le temps imparti. Ainsi, selon une enquête menée sur le terrain, les places jaunes sont occupées à 56% du temps par des véhicules privés, empêchant les personnes en ayant réellement besoin de pouvoir y accéder, soit en premier lieu les entreprises. Après cette campagne de sensibilisation, les agents du stationnement ont eu pour consigne d'intensifier leurs contrôles et, cas échéant, les verbalisations. Cette mesure doit favoriser le taux de rotation sur les places jaunes et ainsi en faciliter l'accès pour assurer les livraisons notamment.

Par ailleurs, force est de constater que le développement du stationnement de courte durée représente un enjeu important pour l'attractivité des petits commerces. Une analyse quant à la situation effective en la matière sera poursuivie en 2021 en collaboration avec les commerçants concernés pour évaluer leurs besoins en termes de stationnement pour leur clientèle. Un

concept visant à la révision de la durée de parcage et à une éventuelle augmentation du nombre de places à disposition pourra ainsi être mis en place à partir de 2022.

De plus, une étude permettant de redéfinir les besoins en emplacement pour les livraisons sera lancée prochainement en vue de déboucher potentiellement sur la création de nouvelles cases jaunes, pour lesquelles une modification législative n'est pas nécessaire. Il n'est en revanche pas prévu à ce stade de réserver strictement ces emplacements aux livraisons, en accord avec les acteurs consultés au sein du Conseil du transport privé professionnel de marchandises.

Dans le cadre du PAM, différents projets-pilotes visant à faciliter la livraison et la réception de marchandises seront aussi mis en place. Il s'agit notamment d'automates à colis, permettant la livraison et la réception de marchandises de petite taille à destination des particuliers et des entreprises. Ces automates permettent, d'une part, de massifier les volumes vers un point et, d'autre part, de donner plus de flexibilité pour la réception de ces marchandises.

Quant à l'utilisation des voies de bus pour des déchargements, elle est en principe interdite (art. 34, al. 1, de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21). Les voies de bus sur la rue des Eaux-Vives font cependant exception puisque les livraisons y sont autorisées entre 20h et 7h et entre 8h30 et 11h30, sauf aux emplacements signalés par une interdiction de s'arrêter.

Enfin, s'agissant des taxis, l'office cantonal des transports rencontre régulièrement leurs représentants avec pour principal objectif d'identifier et de mettre en œuvre l'usage accru du domaine public tel que prévu par la loi. Il s'agit concrètement de donner la possibilité aux taxis d'utiliser les voies réservées aux transports publics quand cela représente un intérêt pour la profession, sans pour autant dégrader la vitesse commerciale desdits transports publics. Dès lors, le Conseil d'Etat estime qu'il n'y a pas lieu de réserver pour les taxis des voies supplémentaires destinées au transport individuel motorisé, leur attractivité étant d'ores et déjà assurée par le dispositif actuellement en place.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

La présidente :
Anne EMERY-TORRACINTA